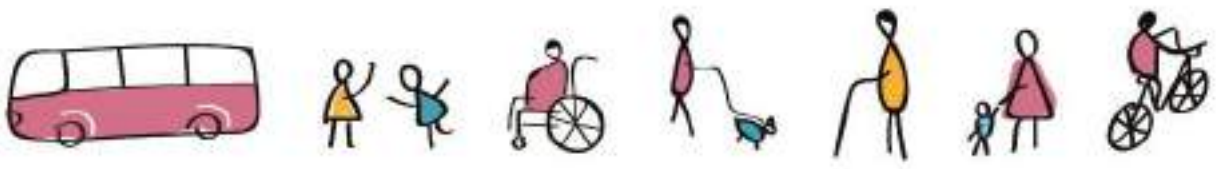
TOLOSA BADABIL

Síntesis del plan de acción

CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL MUNICIPIO DE TOLOSA



Nº Expte: 2017/1
Noviembre 2019

TOLOSA

Coordinación técnica municipal:

Nombres de responsables municipales

Equipo redactor:

Grupo de Estudios y Alternativas 21 S.L.

Christian Kisters

Alfonso Sanz

Pilar Vega

Colaboradores:

Koldo Tellería

Ainhoa Guerras

Ander Irazusta

Daniel de la Hoz

Gonzalo Navarrete

I. INTRODUCCIÓN 2

II. OBJETIVOS 2

II.1. Objetivos generales y marco estratégico 2
II.2. Objetivos sectoriales 3

III. LÍNEAS ESTRATÉGICAS 5

III.1. Línea 1. Potenciar los desplazamientos a pie 5
III.2. Línea 2. Mejorar la calidad estancial del espacio público 6
III.3. Línea 3. Fomentar la movilidad ciclista 6
III.4. Línea 4. Potenciar el transporte público 6
III.5. Línea 5: Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento 6
III.6. Línea 6: Organización de la movilidad 7
III.7. Línea 7: Concienciación y formación 7
III.8. Línea 8: Fomentar el uso más eficiente del coche privado 7
III.9. Línea 9: Promover un modelo urbanístico de proximidad 8

IV. VALORACIÓN SOCIAL DE LAS MEDIDAS 8

V. CRITERIOS 9

VI. FICHAS DE MEDIDAS Y ACCIONES 10

VII. PROGRAMA DE ACTUACIÓN 11

VII.1. Coste y priorización 12
VII.2. Programación y presupuesto 13
VII.3. Actuaciones de arranque 14

VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 19

I.1.a. Objetivos cuantificables e indicadores 19
I.1.b. Instrumentos de evaluación 20

IX. FICHAS DE MEDIDAS 22

I. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Tolosa que incorpora la perspectiva de género está formado por 2 documentos:

- Documento 1: Diagnóstico
- Documento 2: Plan de Acción

El presente documento se corresponde con el Plan de Acción, que desarrolla el Programa del Plan de Movilidad, es decir, la programación del conjunto de medidas y acciones que se consideran necesarias para conseguir los objetivos establecidos y hacer realidad el escenario deseado.

En el Plan de Acción se concreta los siguientes elementos:

- Definición de los objetivos específicos y, en su caso, cuantificables
- Elección del conjunto de medidas y acciones seleccionadas
- Definición del alcance y ámbito territorial, así como los criterios para el diseño y realización de las medidas y acciones
- La secuencia de implantación y la interrelación de las medidas para aprovechar la sinergia entre diferentes medidas.
- Estimación del Presupuesto del PMUS, es decir, la evaluación de los costes y medios necesarios para llevarlo a cabo.
- La Programación del Desarrollo y Seguimiento, a lo largo de su período de vigencia, estimado, en principio en ocho años (horizonte 2028)

II. OBJETIVOS

II.1. Objetivos generales y marco estratégico

Movilidad SOSTENIBLE:

Tal como indica el propio nombre del Plan, Tolosa apuesta por modos de transporte más sostenibles. Se ha visto en el diagnóstico que Tolosa es un municipio con un reparto modal muy favorable hacia los modos no motorizado, no obstante, el municipio se ha visto afectado por los problemas derivados de la creciente dependencia de la sociedad actual del uso del transporte privado motorizado y por el consiguiente aumento del parque automovilístico, creando algunas disfunciones importantes en la ciudad. Fomentar la movilidad sostenible es un reto continuo especialmente de cara a la lucha contra el cambio climático y la contaminación de nuestros entornos.

Movilidad EFICIENTE

La concepción de la red viaria actual así como el arraigo de la cultura del coche producen unas disfunciones importantes y hace que el modelo de movilidad y de transporte no sea eficiente. Es necesario profundizar en las políticas de fomento de los modos más eficientes tanto en el ámbito urbano como en las relaciones comarcales. Por lo tanto, es preciso reordenar el esquema viario para racionalizar el uso del tráfico motorizado y minimizar sus impactos negativos.

Movilidad INCLUSIVA

En el diagnóstico se ha visto que hay ciertos problemas de accesibilidad, barreras infraestructurales y naturales, así como espacios de baja seguridad ciudadana que afectan a la movilidad y autonomía de algunos colectivos, creando desigualdades entre mujeres y hombres en relación con el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad. El objetivo es conseguir un modelo de movilidad más igualitario e inclusivo donde se tengan en cuenta las necesidades específicas de los diferentes colectivos y las personas que participan en la movilidad.

Movilidad SEGURA

La seguridad objetiva y subjetiva (percibida por parte de los habitantes) es la clave para potenciar la movilidad a través de modos activos como los desplazamientos a pie o en bicicleta. Tolosa se debe aplicar la "Visión Cero", que establece que no debería haber ninguna muerte ni lesión con secuelas graves en accidentes de tráfico en el término municipal.

Movilidad ECONÓMICA

Una movilidad saludable, eficiente y segura acaba repercutiendo en la economía del municipio, dado que se reducen los costes externos del tráfico motorizado tanto para la administración como para los habitantes.

II.2. Objetivos sectoriales

A continuación de especifica los objetivos sectoriales y en su caso cuantificable para el horizonte del Plan (2028).

Movilidad y género

El concepto de movilidad sostenible hace emerger las necesidades de desplazamiento de numerosos colectivos y grupos sociales que previamente no cabían en el enfoque del tráfico. El enfoque aplicado por el PMUS de Tolosa concibe la ciudad para ser utilizada por todos los colectivos que la integran, sin diferencias derivadas por las capacidades físicas, psíquicas, sensoriales, de edad o género.

En el diagnóstico de la movilidad se han sacado a la luz diferencias importantes respecto de las pautas de movilidad de mujeres y hombres y la disposición de vehículos.

Un indicador relevante es por ejemplo el uso de la bicicleta según género: en la actualidad, más del 70% de las personas que se desplazan en bici son hombres, el objetivo para el año 2025 es que la relación sea **55/45**.

Movilidad peatonal, accesibilidad y calidad del espacio público

El enfoque de los trabajos de desarrollo del PMUS se realiza desde el convencimiento de que los objetivos de la movilidad sostenible son más fácilmente realizables cuando las personas que caminan se sitúan en el primer lugar del orden de prioridad para la planificación. La calidad del espacio público juega un papel fundamental a la hora de promocionar la movilidad a pie: un espacio seguro y atractivo, que favorezca las relaciones sociales, es una condición básica para que el desplazamiento a pie sea un placer y no una obligación.

Objetivos:

Status quo	Objetivos 2028	Fuente:
24% de las personas encuestadas valora la calidad del espacio público tiene como "deficiente"	50% perciba el espacio público como "adecuado"	Encuesta del PMUS

78% de los desplazamientos internos del municipio se realizan a pie	Llegar al 80%	Encuesta de movilidad del Pais Vasco

Movilidad ciclista

La movilidad ciclista constituye otro pilar en el que basar el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, al ser este el modo de desplazamiento más eficiente en distancias de hasta 7 km, radio en el que se incluye gran parte de los desplazamientos cotidianos que se producen en Tolosa.

Además, Tolosa cuenta con la ventajas de su tradición respecto a la movilidad ciclista, los avances en la última década y la topografía llana del núcleo urbano, que ayudan a que la bicicleta sea un modo de transporte habitual para muchas más personas.

Objetivos:

Status quo	Objetivos 2028	Fuente:
El 4,6% de los desplazamientos internos del municipio se realizan en bici	Llegar al 7%	Encuesta de movilidad del Pais Vasco

Racionalizar y reducir el uso del tráfico motorizado

La contaminación atmosférica y acústica, la inseguridad vial, el consumo del espacio público, la intrusión visual de vehículos aparcados en la vía pública, el efecto barrera de la vía con mayor tránsito de vehículos etc., todas estos impacto negativos del tráfico motorizado tienen que ver con un uso excesivo o una dependencia excesiva del coche privado y la circulación / presencia del tráfico motorizado en zonas de usos urbanos sensibles.

Por lo cual es objetivo del PMUS reducir la dependencia del coche privado, racionalizar su uso y evitar el impacto negativo especialmente en las zonas más sensibles de la ciudad.

Objetivos:

Status quo	Objetivos 2028	Fuente:
El 20% de los desplazamientos de los residentes se realiza en coche	Bajar al 10%	Encuesta de movilidad del Pais Vasco
447 vehículos/1.000 hab.	≤ 430 vehículos/1.000 hab.	Motorización (turismo + motos / habitante)

Transporte público

En una ciudad de tamaño mediano como Tolosa, es lógico que la mayoría de los desplazamientos se puedan realizar andando o en bicicleta. No obstante, en determinadas circunstancias y para algunos colectivos, es fundamental contar con el servicio de transporte público colectivo.

El objetivo para el horizonte del plan es que el porcentaje del transporte público en el reparto modal sea alrededor del **3% para los desplazamientos internos del municipio, lo que correspondería a unas 1.600 personas** en un día laboral o unas 35.000 personas que se desplazan en transporte público (coletivo) al mes.

Movilidad al trabajo

Sin ser la única, la movilidad al lugar de trabajo es una de las que más número de desplazamientos genera en Tolosa, cuyas características de recurrencia y

concentración horaria le aportan unas características particulares. Es importante que las empresas que disponen de una importante plantilla así como los polígonos industriales, ofrezcan una cierta flexibilidad en el horario laboral y que el personal disponga de alternativas para a la hora de elegir el modo de transporte acudir al trabajo.

El objetivo para el horizonte del Plan es que se reduzca del **70% al 50%** el número de personas que acuden **en coche al lugar de trabajo** (desplazamientos internos).

Movilidad y autonomía infantil

La autonomía y realizar una actividad física habitual es fundamental para el desarrollo en la infancia. En Tolosa la amplia mayoría de la población suele acudir andando o en bicicleta al colegio (el 78%). Aun así, es necesario fomentar la movilidad activa del alumnado, creando un contexto urbano y social donde los menores puedan moverse con autonomía y seguridad.

El objetivo es reducir el porcentaje del **10% de los menores que vienen en coche** al centro educativo al **5% en el año 2028**.

Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano

La movilidad es el resultado de la necesidad de llegar de un punto a otro del territorio. La herencia del desarrollo urbanístico pasado determina la movilidad actual y futura. Ello hace que la integración entre movilidad sostenible y planeamiento urbanístico constituya un aspecto clave a la hora de abordar el PMUS.

III. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

III.1. Línea 1. Potenciar los desplazamientos a pie

El núcleo urbano de Tolosa tiene una extensión ideal para poder ser recorridos a pie, lo que es una excelente posición de partida para conseguir una movilidad más sostenible. Es imprescindible asegurar que el desplazamiento a pie sea seguro, cómodo y atractivo.

Para tal fin se propone diseñar una red de itinerarios peatonales que sirvan de cauce para el tránsito peatonal entre origen y destino, y que articulen el conjunto de áreas urbanas, garantizando una conectividad adecuada de manera similar a las redes para la circulación rodada.

Esta medida se acompaña con un centro urbano peatonalizado en su mayor parte y acondicionar las calles para garantizar la accesibilidad universal.

Otra medida es el diseño de nuevos itinerarios peatonales hacia algunos destinos que no disponen de tal infraestructura.

Asimismo se debe trabajar el efecto barrera de algunas infraestructuras, como la vía de tren o la autopista, para mejorar la seguridad ciudadana y el confort de los pasos inferiores existentes. Esta medida es de especial interés para el colectivo de las mujeres.

Finalmente es preciso proteger mejor al peatón de la bicicleta y de otros vehículos de movilidad personal (VMP) que surgen en el horizonte y son ya una realidad en muchos lugares.

III.2. Línea 2. Mejorar la calidad estancial del espacio público

En Tolosa la calidad estancial es en términos generales buena en el centro urbano, pero mejorable en muchos puntos de la red viaria y de los espacios públicos en las zonas más periféricas. Se propone mejorar la calidad en puntos estratégicos de la ciudad para configurar un mallado de calles y espacios públicos de alta calidad estancial que invite a los paseos y a la estancia. Las mejoras a introducir se proponen desde el punto de vista de género, es decir se tendrá en cuenta las exigencias específicas del colectivo de las mujeres para configurar espacios de elevada seguridad ciudadana.

Las acciones más destacables son la conversión de la calle Rondilla y el Paseo de San Francisco en ejes cívicos, donde la prioridad será peatonal y se reduce de manera importante la oferta de plazas de estacionamiento. Otras actuaciones importantes son la creación de nuevas plazas estanciales en Felipe Gorriti Plaza, el entorno de la Plaza de Toros, el espacio público delante de la estación del Ferrocarril o el Zumardi Txikia de Santa Klara (los últimos dos actualmente utilizados como aparcamientos).

III.3. Línea 3. Fomentar la movilidad ciclista

El fomento de los desplazamientos en bici solo es posible si se crean condiciones adecuadas, tanto infraestructurales como regulativas para mejorar la seguridad, la comodidad y el atractivo.

Se propone una red ciclista que conectará los principales equipamientos y generadores de desplazamientos con los diferentes barrios de forma segura, directa y cómoda. La propuesta se basa en un modelo de red mixto, con tramos segregados del tráfico motorizado cuando es necesario y tramos integrados en calzada cuando es posible. Otra característica es que puede haber tramos duales, donde exista una infraestructura ciclista segregada para los colectivos más vulnerables y las personas con mayor experiencia circulan por la calzada.

III.4. Línea 4. Potenciar el transporte público

La nueva concepción del viario propuesta permite trazar la línea urbana de forma más directa y en doble sentido, de modo que se mejora la frecuencia, la accesibilidad y el tiempo de viaje notablemente, sin menospreciar la cobertura de aquellos barrios, por donde no pasan las líneas comarcales.

Otro eje de actuación será la mejora de la intermodalidad tanto entre las diferentes líneas de autobús y las estaciones del ferrocarril como la posibilidad de combinar la bicicleta con el transporte público.

Asimismo es preciso mejorar las paradas de autobús urbano, tanto desde el punto de vista de la accesibilidad como el de la comodidad, así como la información que se recibe en las propias paradas.

III.5. Línea 5: Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento

Esta línea vinculada a la ordenación viaria busca “humanizar” las calles urbanas y potenciar los desplazamientos activos. La filosofía es tratar al tráfico motorizado como un “invitado” pero no como el “dueño” del espacio público. Se pretende transformar un espacio todavía diseñado y concebido **PARA** los coches en un espacio **CON** coches siempre y cuando la circulación y el aparcamiento sean compatibles con las necesidades y exigencias de otros colectivos y modos de transporte.

Se propone una transición gradual de la red viaria basándose en la paulatina reducción de la oferta de plazas de aparcamiento en superficie, la restricción de acceso del tráfico motorizado y un nuevo régimen de prioridades.

En definitiva, la estrategia de racionalizar el uso del vehículo privado motorizado se basa en las siguientes medidas:

- **Reducir el tráfico de paso** de vehículos que atraviesan el núcleo urbano y desviar esta demanda a las vías periféricas (circunvalación).
- **Reducir el tráfico de agitación:** reducir la oferta de plazas de aparcamientos para visitantes en la vía pública en el núcleo urbano. Cada plaza, sobre todo las de mayor rotación, atrae tráfico motorizado.
- **Aparcamientos periféricos:** dado que Tolosa es un centro de actividad comercial y referente comarcal, al cual acceden muchos vehículos desde municipios próximos, es importante disponer de espacios de estacionamiento periféricos pero próximos a las principales áreas de actividad, y un buen acceso peatonal desde los mismos al núcleo urbano.
- **Restricción de acceso**: limitar el acceso al núcleo urbano a los vehículos que realmente tienen que acceder al espacio urbano central, residentes, garajes, urgencias, servicios, repartos, pero hacer el tráfico restante compatible con las demás personas que participan en la movilidad así como con los usos urbanos.

III.6. Línea 6: Organización de la movilidad

El concepto de sostenibilidad en la movilidad lleva aparejada una transformación cultural y un cambio en hábitos cotidianos que requieren ser discutidos y refrendados directamente al menos con una representación de la ciudadanía. Por ello es clave generar procesos de participación dinámicos, transparentes y continuos que supongan un buen grado de implicación de los agentes sociales y económicos, así como una adecuada gestión de sus aportaciones a fin de lograr la legitimación del Plan y su puesta en marcha por parte de la sociedad. También la transversalidad inherente a la movilidad sostenible obliga a las diversas áreas del Ayuntamiento a mejorar su coordinación de cara, por ejemplo, a los proyectos en estudio o en marcha, que afecten a la movilidad como los desarrollos urbanísticos previstos.

III.7. Línea 7: Concienciación y formación

Es obvio que la puesta en marcha del PMUS no consiste sólo en cambiar el entorno físico, mejorar las infraestructuras y los servicios de los modos de transporte sostenibles, sino que, sobre todo, requiere cambiar los patrones culturales, hábitos y comportamientos, para que la convivencia entre los distintos modos sea libre de fricciones y segura.

Un cambio cultural que debe ser liderado también por parte de los sectores técnicos y políticos siendo ejemplarizantes. Por ese motivo, son necesarias campañas de concienciación ciudadana adaptadas al municipio que informen adecuadamente y de una manera atractiva, así como acciones de formación sobre movilidad sostenible que faciliten la percepción social de las ventajas del PMUS, minimicen las típicas reticencias iniciales y, aseguren la aceptación vecinal positiva y entusiasta.

III.8. Línea 8: Fomentar el uso más eficiente del coche privado

Aparte de las medidas de disuasión del uso del automóvil implícitas en las otras líneas estratégicas ya definidas, es preciso fomentar el uso de vehículos más limpios y sin motores de combustión en el marco de la descarbonización de la sociedad.

Si bien las facilidades para adquirir un nuevo coche no son precisamente de competencia municipal, el Ayuntamiento puede aplicar algunas bonificaciones fiscales y ventajas en el uso de coches menos contaminantes que incentiven un parque municipal menos agresivo con el medio ambiente. Un paso previo debe ser implementar criterios innovadores, sostenibles y eficientes en la gestión de la flota municipal de vehículos promoviendo la renovación de la misma. Igualmente es importante que a nivel municipal se empiece a contemplar la posible distribución de puntos de recarga eléctrica de baterías de coches.

Asimismo, el Ayuntamiento puede fomentar el uso compartido del coche (car pooling) a través del desarrollo de aplicaciones y campañas que lo promocionen. Otras medidas que pueden incidir positivamente en el uso racional del coche son los cursos sobre conducción eficiente de vehículos destinados a personas que se desplazan habitualmente en coche al puesto de trabajo.

III.9. Línea 9: Promover un modelo urbanístico de proximidad

La mejor forma de garantizar un modelo de la movilidad más sostenible es reducir la necesidad de recurrir a los modos mecanizados para acceder a un destino. La dependencia de vehículos motorizados o mecanizados aumenta a medida que lo hacen las distancias entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, o a los equipamientos, servicios o comercios.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe incidir en los principales instrumentos de ordenación del territorio y planificación sectoriales para reconducir este modelo, buscando un modelo de ciudad compacto y multifuncional para garantizar la proximidad de los servicios, comercios, equipamientos y viviendas.

Al mismo tiempo es preciso evitar nuevos desarrollos en zonas alejadas de los núcleos urbanos existentes que carezcan de accesibilidad en transporte público colectivo, en bicicleta o a pie.

Finalmente es necesario revisar las normativas sobre la dotación obligatoria de plazas de aparcamiento en nuevos desarrollos urbanísticos y limitar los parámetros en función de la oferta de otros modos.

IV. VALORACIÓN SOCIAL DE LAS MEDIDAS

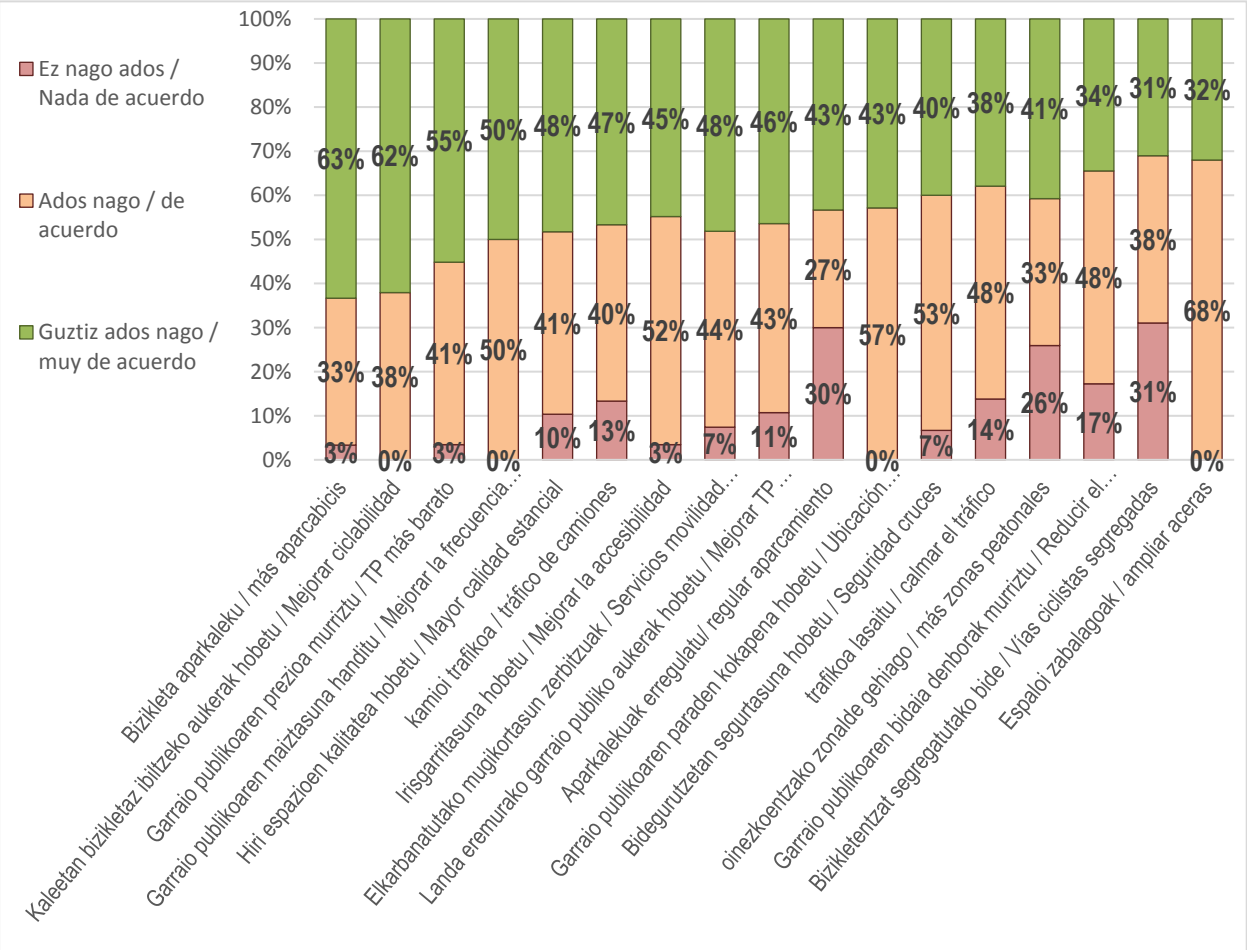
En la encuesta “¿Cómo nos movemos?” se ha pedido a los residentes una valoración de las medidas más habituales para mejorar la movilidad.

Como observación general conviene reseñar que la mayoría de las personas participantes en la encuesta suelen dar mayor apoyo a las medidas de fomento de modos alternativos al coche privado que las medidas que suponen restringir su uso.

Esta opinión es algo muy habitual y común en la población cuando hay que tomar decisiones sobre las medidas a aplicar en el marco de un Plan de movilidad sostenible. Las medidas de restricciones al tráfico motorizado suelen ser peor valoradas y aceptadas que las que se dirigen a fomentar los modos alternativos. No obstante, las medidas de fomento como las de restricción son dos partes inseparables, si falta una de las patas es muy difícil conseguir un modelo de movilidad más sostenible. Además,

conviene recordar que muchas veces una vez aplicada las medidas de restricción y siendo tangibles los resultados, la gente suele cambiar su opinión a favor de las medidas restrictivas (por ejemplo después de peatonalizar una calle o reducir el espacio circulatorio). En definitiva, las medidas restrictivas son muchas veces la condición básica para crear ámbitos urbanos más atractivos y seguros para los modos alternativos[1].

Respecto a las medidas concretas, es destacable que los mayores apoyos los reúnen dos medidas específicas para fomentar la bicicleta: más aparcabicis y mejorar la ciclabilidad en la calzada (más del 60% está muy de acuerdo), mientras que otras medidas "clásicas" a favor de la bicicleta, como la construcción de vías ciclistas, tienen bastantes opiniones en contra (el 31%).



V. CRITERIOS

Las intervenciones propuestas en el espacio público se deberán realizar de acuerdo a las siguientes premisas y criterios:

- Invertir la jerarquía de la movilidad. El orden será: primero a pie, segundo la bicicleta, tercero el transporte público y la carga y descarga, y por último el tráfico motorizado.

[1] Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, FEMP

- Buscar un equilibrio más justo en el reparto del espacio público, tomando como referencia que la anchura de la calzada represente menos del 60% de la sección.
- Los vehículos van por la calzada, la acera estará destinada a la movilidad peatonal y será también un espacio estancial y de juego, nunca de circulación. Hay que garantizar las condiciones adecuadas en la calzada para todo tipo de vehículos, la calzada no es un espacio exclusivo de turismos, camiones o motos.
- Para introducir nuevos vehículos en la calzada será preciso acondicionarla. Para ello se modificará la regulación adaptándola al régimen de prioridades, facilitando la convivencia entre los distintos modos de transporte, así como con otras funciones urbanas.
- El único tráfico realmente necesario para el funcionamiento del centro urbano es el de acceso de residentes, la carga y descarga y el transporte público. Es preciso limitar la oferta de plazas para visitantes en el centro urbano y habilitar a cambio aparcamientos periféricos a fin de evitar el tráfico de agitación.
- La participación de diferentes agentes, especialmente la ciudadanía y las organizaciones sociales, es imprescindible para que las propuestas estén mejor adaptadas y sean compartidas y aceptadas.
- Las acciones ligeras y de bajo coste son una oportunidad para el diseño colaborativo de pequeños espacios y testear soluciones novedosas con implicación ciudadana.

VI. FICHAS DE MEDIDAS Y ACCIONES

La selección de las medidas más adecuadas para la consecución de los objetivos adoptados es el resultado del siguiente proceso:

De acuerdo con la problemática detectada en el diagnóstico, se ha establecido unas primeras ideas y un avance de una selección inicial de las medidas más convenientes.

En un segundo paso se ha revisado y contrastado el avance de las medidas con la experiencia (internacional) en materia de la movilidad sostenible, es decir, el conjunto de medidas y acciones con eficacia probada en este ámbito.

Por su parte, se ha tenido en cuenta las características del municipio, y en particular la opinión de la población, entidades y asociaciones ante los problemas de la movilidad y las posibles soluciones.

Finalmente se adaptado el programa de medidas y acciones a la capacidad organizativa y financiera del Ayuntamiento, que desde luego juega un papel central a la hora de desarrollar el Plan.

A continuación, se presentan las medidas que se proponen para cada línea estratégica. Con el fin de **priorizar las medidas** se define la misma **evaluando el coste económico, el consenso social y técnico, así como la "utilidad" o "impacto" de la intervención** para conseguir los objetivos establecidos.

Por su parte, para **evaluar el impacto** se ha tenido en cuenta aspectos como el potencial de trasvase a modos más sostenibles, la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, la inclusión social de determinados colectivos, su importancia para completar la infraestructura para determinados grupos que participan en la movilidad.

El plazo de la programación de la medida depende lógicamente de la prioridad, pero también de la relación con otras acciones y medidas, el equilibrio del reparto del presupuesto a lo largo de los años y el equilibrio entre las diferentes medidas sectoriales.

La mayoría de las medidas tienen tanto un componente infraestructural, pero también normativo, de gestión de comunicación, lo que subraya la transversalidad del Plan y la necesidad de una buena coordinación interna de la administración local como con los actores económicos o agentes sociales.

TABLA 1: ENFOQUE DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS

	Tipo de medidas y acciones			
Línea estratégica	**Infraestructura**	**Normativa**	**Gestión**	**Comunicación**
1. Potenciar los desplazamientos a pie	■■■	■■	■	■
2. Mejorar la calidad estancial del espacio público	■■■	■■		
3. Fomentar la movilidad ciclista	■■■	■■		■
4 Potenciar el transporte público	■■	■	■■■	■
5 Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento	■■■	■■	■	■
6. Organización y gestión de la movilidad		■	■■■	
7. Programas de concienciación y formación			■■	■■■
8. Uso más eficiente del coche privado		■	■■■	■■■
9. Integración movilidad / planeamiento urbano			■■■	

VII. PROGRAMA DE ACTUACIÓN

A continuación se presenta el presupuesto de las previsiones del PMUS para el horizonte temporal establecido (8 años - hasta el año 2028), elaborado a partir de las definiciones de alcance y cuantificaciones realizadas en las fichas. Se trata de una primera aproximación, de carácter indicativo, que deberá ser concretado una vez se desarrollen los proyectos y estudios específicos que acompañan las medidas.

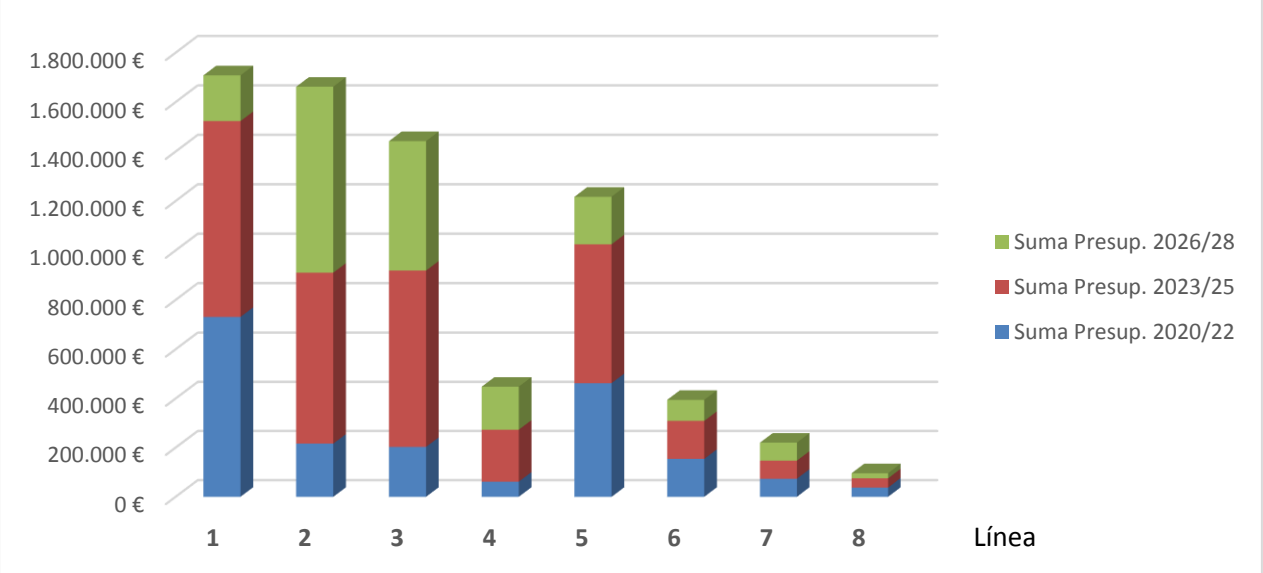
VII.1. Coste y priorización

El presupuesto por línea estratégica y medida se desglose de la siguiente manera:

Línea	Medidas	Acción	Prioridad	Plazo	Coste	Presupuesto	Presupuesto 2020/22	Presupuesto 2023/25	Presupuesto 2026/28
1. Potenciar los desplazamientos a pie						**1.708.405 €**	**731.280 €**	**792.125 €**	**185.000 €**
	1.1 Red básica de itinerarios peatonales		●●●	■■■	€€€	360.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €
	1.2 Nuevas calles y zonas peatonales		●●●	■■	€€	133.980 €	133.980 €	0 €	0 €
	1.3 Mejora de cruces		●●●	■■	€€€	260.000 €	195.000 €	65.000 €	0 €
	1.4 Ampliación de aceras		●●●	■■	€€€	488.925 €	160.300 €	328.625 €	0 €
	1.5 Paseos y zonas peatonales exclusivos		●●●	■	€	44.500 €	44.500 €	0 €	0 €
	1.6 Habilitar nuevos itinerarios peatonales		●●●	■■	€€€	298.500 €	53.500 €	245.000 €	0 €
	1.7 Mejora de la accesibilidad		●●●	■■■	€€	114.000 €	24.000 €	33.500 €	65.000 €
2. Mejorar la calidad estancial del espacio público						**1.662.375 €**	**216.500 €**	**693.375 €**	**752.500 €**
	2.1. Mejora calidad estancial		●●●	■■■	€€€	1.516.375 €	155.500 €	608.375 €	752.500 €
	2.2. Mejora de la seguridad ciudadana		●●●	■■■	€€€	146.000 €	61.000 €	85.000 €	0 €
3. Potenciar la movilidad ciclista						1.471.200 €	202.817 €	730.317 €	538.067 €
	3.1 Red básica de vías ciclistas		●●●	■■■	€€€	350.000 €	116.667 €	116.667 €	116.667 €
	3.2 Nuevos tramos de la red básica de vías cicl		●●●	■■	€€€	509.750 €	22.400 €	286.950 €	229.400 €
	3.3 Mejora vías ciclistas existentes		●●●	■■	€€€	537.450 €	41.250 €	304.200 €	192.000 €
	3.4 Permeabilización de la red viaria		●●●	■■	€	45.000 €	22.500 €	22.500 €	0 €
4. Potenciar el transporte público						**448.000 €**	**61.500 €**	**211.500 €**	**175.000 €**
	4.1. Remodelar autobús urbano		●●●	■■	€	300.000 €	0 €	150.000 €	150.000 €
	4.2. Mejorar la intermodalidad		●●●	■■	€	55.000 €	27.500 €	27.500 €	0 €
	4.3 Acondicionar las paradas del autobús		●●●	■■	€	75.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €
	4.4. Nuevos servicios vinculados al transporte		●●	■■	€	18.000 €	9.000 €	9.000 €	0 €
5. Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento						**1.217.000 €**	**462.500 €**	**562.500 €**	**192.000 €**
	5.1. Ciudad 30 km/h		●●●	■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	5.2. Nueva concepción de la red viaria		●●●	■■■	€€€	752.000 €	240.000 €	320.000 €	192.000 €
	5.3. Reforma de intersecciones		●●●	■■	€€	260.000 €	130.000 €	130.000 €	0 €
	5.4. Reordenación del estacionamiento		●●●	■■	€	115.000 €	25.000 €	90.000 €	0 €
	5.5. Nuevos Aparcamientos periférios de borde		●●●	■■■	€€€	0 €			
	5.6. Mejora y ampliación de la zona OTA		●●●	■	€€	45.000 €	45.000 €	0 €	0 €
	5.7. Mejora de la carga y descarga		●●●	■■	€€	45.000 €	22.500 €	22.500 €	0 €
6. Gestión de la movilidad						**394.500 €**	**154.500 €**	**154.500 €**	**85.500 €**
	6.1. Ordenanza de movilidad		●●●	■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	6.2. Creación del área de movilidad		●●	■■	€€€	225.000 €	75.000 €	75.000 €	75.000 €
	6.3. Mejora de la coordinación intra y extramunicipal		●●●	■■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	6.4. Consolidación de la mesa de movilidad		●●●	■■	€	31.500 €	10.500 €	10.500 €	10.500 €
	6.5 Programa de caminos escolare		●●●	■■	€€	48.000 €	24.000 €	24.000 €	0 €
	6.6 Mejora de la movilidad al barrio Santa Luztia		●●●	■■	€€	25.000 €	25.000 €		
	6.7 Gestión de la movilidad al trabajo		●●●	■■	€€	90.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €
7. Programas de concienciación / formación / educación						**220.500 €**	**73.500 €**	**73.500 €**	**73.500 €**
	7.1. Campaña sobre hábitos saludables de movilidad		●●●	■	€	31.500 €	10.500 €	10.500 €	10.500 €
	7.2. Curso de formación técnica		●●●	■	€	36.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
	7.3. Innovar en educación vial		●●●	■	€	36.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
	7.4.Campaña de respeto mutuo y convivencia		●●●	■	€	18.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €
	7.5. Implicarse en la Semana de la Movilidad		●●●	■	€	45.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	7.6 Mejora de la web Tolosa badabil		●●●	■	€	22.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €
	7.7 Divusión del plan y de sus medidas		●●	■■	€	31.500 €	10.500 €	10.500 €	10.500 €
8. Fomentar el uso más eficiente del coche privado						**96.000 €**	**37.500 €**	**37.500 €**	**21.000 €**
	8.1. Renovación de la flota municipal de vehículos		●	■■	€€	45.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	8.2. Fomentar el uso compartido del coche		●●●	■	€	18.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €
	8.3. Puntos de recarga eléctrica		●	■■	€€	25.000 €	12.500 €	12.500 €	0
	8.4. Formación sobre eficiencia en la conducción		●	■	€	8.000 €	4.000 €	4.000 €	0
9. Movilidad y modelo de ciudad						**0 €**			
	9.1. Modelo de ciudad compacta y de proximidad		●●●	■■■	€	0 €			
	9.2 Garantizar una alta calidad estancial del espacio pú		●	■■■	€	0 €			

VII.2. Programación y presupuesto

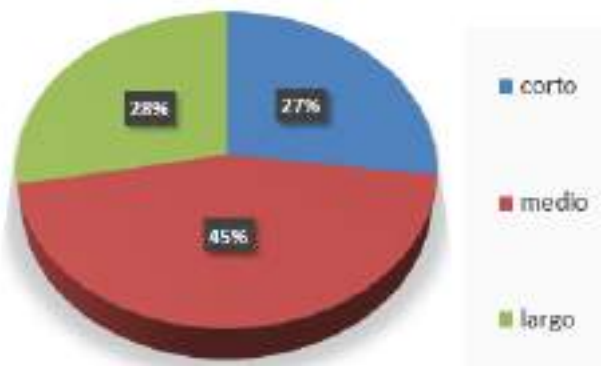
La inversión necesaria se reparte de la siguiente manera por línea estratégica y horizonte temporal:



En definitiva, la inversión total necesaria asciende aproximadamente a unos 7,2 millones de euros, lo que corresponde a una inversión anual de 800.000 euros a lo largo de los 9 años (hasta el año 2028) o a un presupuesto de unos 50 euros por habitantes por año.

El presupuesto para los tres primeros años (corto plazo) ronda los 2 millones de euros (el 27% del total). Por su parte el presupuesto a medio plaza asciende a 3.24 millones de euros (el 45% del total) y a largo plazo se prevé invertir el 28% restante (otros 2 millones).

FIGURA 1: INVERSIONES POR PLAZO



Conviene recordar que el presupuesto es una estimación para tener una idea del orden de magnitud de las inversiones necesarias para cambiar el modelo de movilidad del municipio.

Es evidente que el presupuesto puede variar notablemente en función de las prioridades políticas a lo largo de estos años y también por el hecho de que es imposible prever todas las intervenciones que se harán en relación con la infraestructura viaria, mejoras del espacio público, transporte público, etc.

De hecho, de algunas de las medidas propuestas, pueden derivarse otras acciones concretas que todavía no están presupuestadas. Pero, por otro lado, habrá costes que quedarán cubiertos por las partidas de otros proyectos, como por ejemplo la creación de parkings periféricos como parte de un proyecto urbanístico.

VII.3. Actuaciones de arranque

A priori las primeras acciones a realizar serían las que tienen la mayor puntuación de la "prioridad" otorgada en el capítulo *VII.1 Coste y priorización*. No obstante, para definir las primeras acciones para poner en marcha el PMUS es necesario ver la interrelación de las distintas medidas y optar por aquellas que sean viables simultáneamente en el tiempo y aporten sinergia.

A continuación se incluye una tabla, no exhaustiva, de las posibles acciones y medidas de arranque y su relación con otras acciones de líneas estratégicas distintas, que pueden ser de ejecución simultánea o de forma subsecuente (véase Tabla 3).

El presupuesto necesario para las medidas de arranque asciende a unos 830.000 euros, de las que destacan por su presupuesto la intervención en la calle Rondilla, la creación de aceras en el vial principal del polígono industrial Usabal así como la mejora de la plaza Felipe Gorriti Plaza. Estas tres medidas suponen alrededor del 60% del presupuesto.

Por su parte la mayor interrelación entre medidas y acciones de arranque se origina a partir de la intervención en Rondilla Kalea, que afecta a varias líneas estratégicas (modo a pie, bicicleta, transporte público y transporte motorizado), tratándose de una acción de gran transcendencia para el nuevo modelo de movilidad.

Otra medida fundamental e interrelacionada es la ordenanza de movilidad, en la cual se deben asentar las bases de las nuevas regulaciones del espacio público y viario, como los límites de velocidad, el régimen de prioridad, los espacios de coexistencia, la circulación ciclista a contracorriente, etc.

Una vez consensuada y aprobada la nueva ordenanza de movilidad se puede acondicionar el viario acorde con ella. Para transmitir las nuevas regulaciones a la ciudadanía son fundamentales las medidas de comunicación y las campañas de información / concienciación.

Finalmente, dado que el PMUS es un Plan estratégico y un documento vivo y flexible, la participación ciudadana y de los agentes involucrados juega un papel fundamental para llevar a cabo las medidas y acciones programadas. Para garantizar esta participación, se debe dar continuidad a la Mesa de Movilidad y potenciar su rol como espacio de debate y toma de decisiones.

PLANO 1: MEDIDAS Y ACCIONES DE ARRANQUE

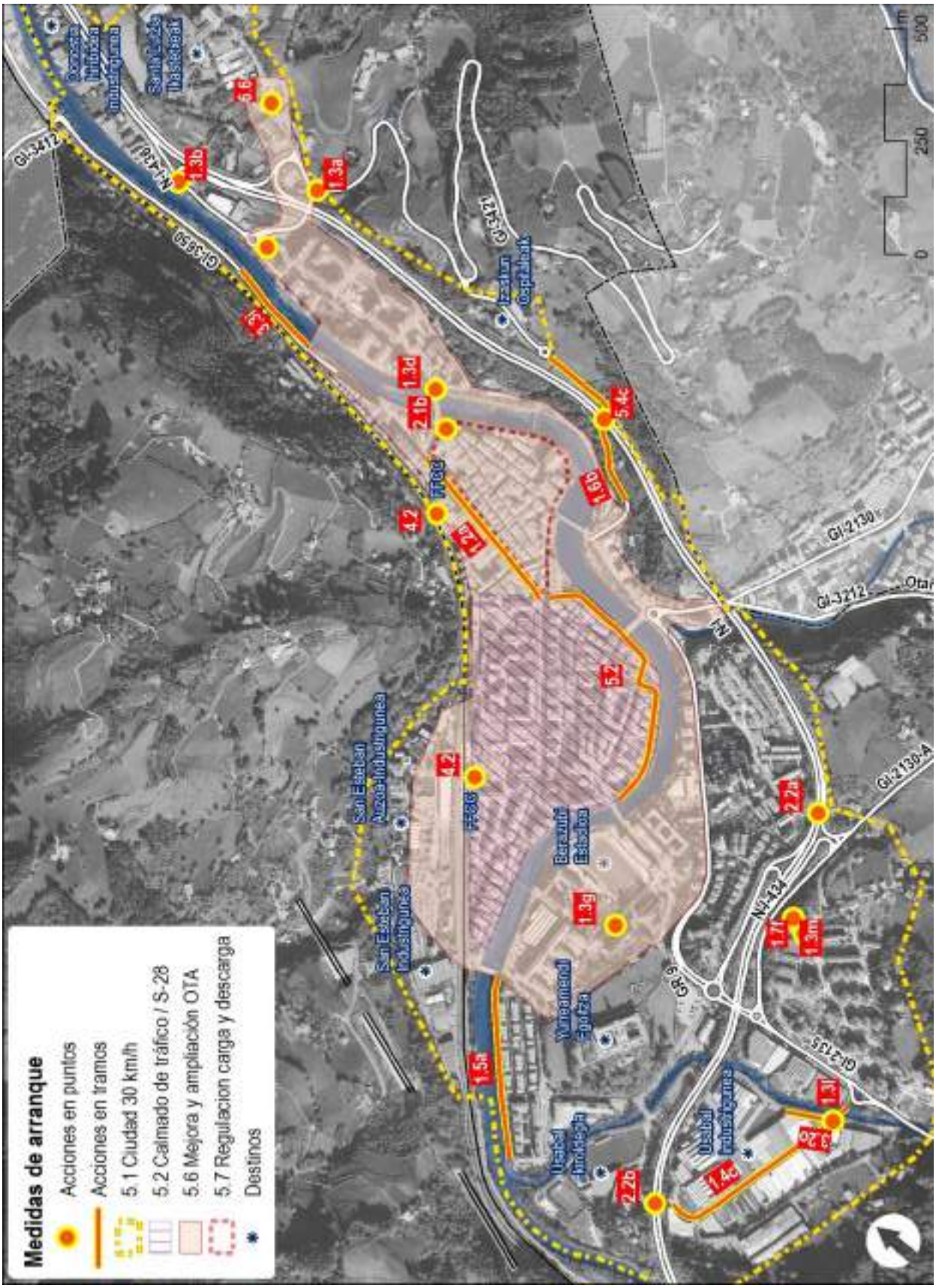


TABLA 2: ACCIONES DE ARRANQUE Y ACCIONES VINCULADAS

ID	Acción	Coste	Justificación	Línea(s) estra-tégica(s)	Vinculación con otras acciones	Justificación de las medidas / acciones vinculadas
1	1.2a Plataforma única Calle Rondilla 3.2a Convertir la calle Rondilla en un eje vertebral para la red ciclista 5.2a. Eje cívico calle Rondilla 5.4a. Reordenación del aparcamiento en c/ Rondilla	240.000	Una medida muy necesaria para aumentar la calidad estancial y mejorar la movilidad a pie y en bici	1 5 3	1.4j Ampliar aceras en el puente Arrameleko 3.3f Mejora vías ciclistas existentes: Puente Arrameleko	Antes de ampliar las aceras, lo que supone que la bici vaya por la calzada, es preciso reducir la intensidad del tráfico motorizado en el puente. La restricción del acceso a la calle Rondilla es una medida fundamental para reducir la IMD.
2	1.3a Mejorar el cruce Larramendi / Barrio Sta. Lutzia	15.000	Solicitado en los talleres, aumenta la seguridad ya que en la actualidad muchas personas cruzan de forma indebida para reducir las distancias	1	3.3k Mejora vía ciclista Santa Lutzia	La acera anexa a la vía ciclista es muy estrecha, lo que genera en hora punta muchas fricciones entre ciclistas y viandantes. La acción 1.3a supone también una mejora peatonal-ciclista que puede propiciar emprender la acción 3.3k
3	1.3b Nuevo paso peatonal en el cruce Larramendi / Donostia Hiribidea	15.000	Permite elegir un itinerario peatonal diferente al compartido con la bicicleta.	1 3	3.3g Mejora vía ciclista en Donostia hiribidea	El arcén del lado Oeste de Donostia hiribidea debe destinarse íntegramente a las personas que van en bicicleta
4	1.3c2 Nuevo paso peatonal en la Calle Larramendi (altura de la gasolinera)	15.000	Permite elegir un itinerario peatonal diferente al compartido con la bicicleta y reduce el efecto barrera de la calle Larramendi	1	3.2b Nuevo tramo de la red básica de vías ciclistas: Larramendi	Es importante dar continuidad de la vía ciclista existente de Larramendi con la vía ciclista de Donostia hiribidea
5	1.3d Miniglorieta en el cruce Larramendi / Ibaiondo 5.3a. reforma cruce Ibaiondo	25.000	Permite agilizar y calmar el tráfico así como mejorar la accesibilidad peatonal	1 5	1.4j Ampliar aceras en el puente Arrameleko 3.3f Mejora vías ciclistas existentes: Puente Arrameleko	Estas acciones se relacionan con las descritas en la primera línea de esta tabla (Véase acción con el ID 1)
6	1.3g Nuevo paso peatonal con refugio en la Calle Paper	15.000	Mejorar la permeabilidad de la calle Paper	1		
7	1.3l Nuevo paso peatonal al sur de la rotonda GI-2135 con la GI-230	15.000	Mejorar la accesibilidad al barrio Amarotz	1		
8	1.3m Plataforma sobre elevada para facilitar el cruce peatonal y calmar el tráfico	12.000	Mejorar la accesibilidad al barrio Amarotz	1	1.7f Calle Barrio Amarotz - reubicar contenedores	Conviene ubicar los contenedores en las bandas de aparcamiento para hacer la acera operativa para el tránsito peatonal
9	1.4c Habilitar aceras en el vial principal del Pol. Ind. Usabal	149.800	Es fundamental habilitar al menos un itinerario peatonal accesible y seguro en este eje	1		
10	1.5a Ampliar el Paseo Iurramendi (tramo del Parking del Eroski)	6.000	Tramo bastante estrecho, cierta facilidad para ampliarlo.	1		
11	1.6b Itinerario peatonal Izaskungo Aldapa (acceso a la clínica)	30.500	Imprescindible tener un itinerario peatonal formalizado para acudir a la clínica. Como medidas de arranque se debería acondicionar en primer lugar el tramo sin edificaciones, desde la escalera Igarondo hasta la clínica.	1	5.4c. Eliminar bolsas de aparcamientos informales en el paso inferior de Izaskungo Aldapa debajo de la A-1	Este medida es fundamental para mejorar la seguridad ciudadana y habilitar un itinerario peatonal accesible en esta zona

12	1.7c Ibaiondo Kalea / nuevo paso peatonal y ampliación puntual de la acera	15.000	Imprescindible para garantizar la accesibilidad y reducir el efecto barrera del vial	1		
13	2.1b Acondicionar la plaza Felipe Gorriti Plaza	127.500	Imprescindible para mejorar la calidad estancial y mejorar la accesibilidad	2		
14	2.2a Mejorar el paso inferior de la calle Igaralde por debajo la A-1	20.000	Imprescindible mejorar la seguridad ciudadana en este punto	2		
15	2.2b Mejorar el Paso inferior Usabal kiroldegia a Pol. Ind. Usabal	25.000	Imprescindible mejorar la seguridad ciudadana en este punto	2		
16	3.3i Vía ciclista en calle Belate (eliminar la banda de aparcamiento)	31.000	Es necesario rematar la conexión interurbana con Anoeta, la solución actual (uso compartido de la acera) genera fricciones.	3		
17	3.2o Bandas de protección en la vía paralela al río del P.I. Usabal	7.250	Es una medida relativamente sencilla y permite probar la mejora de la ciclabilidad mediante "bandas de protección"	3		
18	4.2 Poner aparcabicis protegidos (bicihanger) en las estaciones del ferrocarril	15.000	Para potenciar la intermodalidad con el transporte público es importante contar con aparcabicis seguros y protegidos	4 3		
19	5.1. Ciudad 30 km/h	-	Una medida sencilla y muy eficaz para mejorar la seguridad vial, potenciar el uso de la bicicleta en la calzada y reducir el impacto medioambiental del tráfico motorizado.	5 6	6.1 Nueva ordenanza de movilidad	El nuevo régimen de velocidad se debe incorporar en la nueva ordenanza de movilidad
20	5.2 Delimitar las calles locales Zumalakarregi-Lizardi y como "calles residenciales" (S-28)	-	La regulación como S-28 permite potenciar la circulación en bicicleta por la calzada y mejora la seguridad vial en general.	5 3	3.2j y 3.2k Autorizar circulación a contracorriente en Zumalakarregi	El uso de la calzada por parte de los ciclista permite recuperar el paseo fluvial como espacio exclusivo para las personas que andan.
21	5.6. Mejora y ampliación de la zona OTA	-	Es fundamental aumentar el precio del aparcamiento en la vía pública en el centro urbano para incentivar el uso de los parkings y aparcamientos periféricos	5	5.4. Reordenación del estacionamiento 2.1g Recuperación de la zona del aparcamiento de la Alameda Santa Klara Kalea como espacio estancial.	La mayor rotación de las plazas de aparcamientos permite reducir la oferta, especialmente en el centro urbano, con el fin de reducir el tráfico de agitación (coches buscando aparcamiento). La recuperación del espacio del aparcamiento de la Alameda Santa Klara Kalea es fundamental para dar continuidad a los itinerarios peatonales y ciclistas por el paseo fluvial.
22	5.7. Mejora de la carga y descarga	-	Es fundamental regular la carga y descarga para reducir el impacto negativo sobre la calidad estancial y la seguridad vial y a su vez garantizar el reparto de forma más eficaz.	5	6.1 Nueva ordenanza de movilidad	La nueva regulación de la carga y descarga se debe reflejar en la nueva ordenanza de movilidad
23	6.1 Nueva ordenanza de movilidad	-	Una nueva ordenanza de movilidad es la base para muchas acciones, dado que requieren un respaldo de la normativa.	6 5 3	3.2j y k Autorizar circulación a contracorriente en Zumalakarregi	La configuración de la calle (plataforma única) y sus características permiten probar la autorización de circular en bicicleta a contracorriente. De este modo se reduce la presión de utilizar las aceras para reducir las distancias en los desplazamientos en bicicleta

				6	5	3	3.2s Autorizar circulación ciclista en Zerkausia	Este tramo es fundamental para unir la red ciclista y para evitar la circulación por el casco histórico
				6	5	3	3.3e Carril-bici a contracorriente en calle San Frantzisko-Geltoki	
				6	5	3	3.3 f Carril-bici a contracorriente en la calle Pedro Tolosa	
				6	5		5.7. Mejora de la carga y descarga	
				6	5		5.6. Mejora y ampliación de la zona OTA	
24	6.4. Consolidación de la mesa de movilidad	8.000	Medida necesaria para garantizar el buen funcionamiento de la mesa	6	7			
25	6.5 Programa de caminos escolares a los centros educativos	12.000	Medida necesaria para potenciar los desplazamientos activos	6	1	3		
26	6.6 Mejora de la movilidad de acceso a los centros educativos de Santa Lutzia	12.000	Medida necesaria para reducir la dependencia del coche privado para acceder al centro educativo	6	1	3		
27	7.1. Campaña sobre hábitos saludables de movilidad	5.000	Medida necesaria para concienciar a la ciudadanía	7	6	1/3	6.1 Nueva ordenanza de movilidad	Será fundamental difundir la nueva ordenanza de movilidad en los medios de comunicación habituales
28	7.4. Campaña de respeto mutuo y convivencia	5.000	Medida necesaria para mejorar la convivencia entre viandantes / ciclistas y el tráfico motorizado.	7	6	1/3		
29	7.5. Implicarse en la Semana de la Movilidad	5.000	Medida necesaria para concienciar a la ciudadanía	7	6			
30	7.6 Mejora de la web Tolosa badabil	4.000	Medida necesaria para crear un canal de información sobre la movilidad	7	6			
31	8.4. Formación sobre eficiencia en la conducción	3.000	Medida necesaria para conducir de forma más respetuosa con el medioambiente	8	5			

VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

I.1.a. Objetivos cuantificables e indicadores

Tal como se ha comentados en el capítulo II existen los siguientes objetivos cuantificables para el horizonte del Plan de movilidad:

TABLA 3: INDICADORES DEL SEGUIMIENTO

	Objetivo general	Objetivos específicos	Indicador	Situación actual	Cambio	Fuente
1	Reducir las diferencias de las pautas de movilidad entre mujeres y hombres	Relación 45 / 55 entre mujeres / hombres que se desplazan en bici	Reparto modal	28 / 72	+ 17%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
1	Fomentar movilidad a pie	80% de los viajes internos a pie	Reparto modal	78%	+ 2%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
2	Mejorar calidad estancial	50% de la población valora la calidad estancial del espacio público adecuada	Respuestas	24%	+ 26%	Encuesta "Percepción de la movilidad"
3	Potencial la movilidad ciclista	7% de los viajes internos en bicicleta	Reparto modal	4,2%	+ 2,8%	Encuesta "Percepción de la movilidad"
4	Potenciar el transporte público	3% de los viajes interiores en autobús	Reparto modal	1,8%	+ 1,2%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
		Valoración media de 6 sobre 10 puntos.	Respuestas	4,8 puntos	+ 20%	Encuesta "Percepción de la movilidad"
	Mantener la cobertura	80% de la población o de la zona urbana tenga acceso a menos de 300 metros de una parada del transporte público	Cobertura de las paradas	80%	0%	Mediciones propias
5	Reducir la dependencia de tráfico motorizado individual (coche y moto)	≤ 10% de los viajes internos en coche	Reparto modal	15,3%	- 5,3%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
6	Potenciar modos alternativos al trabajo	El 50% de los desplazamientos internos al trabajo se realiza en modos no motorizados o en transporte colectivo.	Reparto modal	30%	+ 20%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
7	Aumentar autonomía en la infancia	Un 95% del alumnado de desplaza en modos no motorizados o en transporte colectivo a los centros educativos.	Reparto modal	90%	+5%	Estudio Movilidad País Vasco 2016
8	Reducir la contaminación acústica producido por el tráfico motorizado.	≤ 5% de la zona residencial tiene niveles de ruido superiores a los 5o dB(A) en periodo noche.	Niveles del ruido causado por el tráfico rodado	10%	-5%	Mediciones del ruido

Por su parte, es preciso establecer también los indicadores de cada medida propuesta para poder comprobar hasta qué punto se ha llevado a cabo las medidas y acciones fijadas por el PMUS y en consecuencia cual es el grado de su ejecución.

TABLA 4: INDICADORES PARA LAS MEDIDAS

Línea	Medida	Indicadores	
		cualitativos	cuantitativos
1.1	Red de itinerarios peatonales	Mejora de la valoración de los desplazamientos andando	Longitud de tramos acondicionados de la red principal
1.2	Nuevas calles peatonales	Mejora de la valoración de los desplazamientos andando	Longitud de nuevas calles peatonales
1.3	Mejora de cruces	Mejora la seguridad vial percibida	Nº de cruces mejorados / reformados
1.4	Ampliación de aceras	Mejora de la valoración de los desplazamientos andando	Longitud de tramos con aceras ampliadas
1.5	Paseos y zonas peatonales exclusivos	Mejora la calidad estancial percibida	Longitud de los tramos de nuevas vías peatonales de uso exclusivo
1.6	Habilitar nuevos itinerarios peatonales	Mejora de la valoración de los desplazamientos andando	Km de nuevos itinerarios peatonales creados
1.7	Mejora de la accesibilidad		Número de puntos arreglados / acondicionados
2.1	Mejora de la calidad estancial	Mejora la calidad estancial percibida	Número de zonas / entornos mejorados
2.2	Mejora de la seguridad ciudadana	Mejora la seguridad ciudadana percibida	
3.1	Red básica de vías ciclistas		Km / % de la red principal acondicionado
3.2	Nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas		Nº de tramos nuevos habilitados
3.3	Remodelar y mejorar las vías ciclistas existentes		Nº de tramos remodelados o mejorados
3.4	Permeabilización de la red viaria		% de las calles de sentido único acondicionadas
4.1	Remodelación autobús urbano	Valoración del transporte público	Demanda
4.2	Mejora intermodalidad		Nº de aparcabicis en estaciones y paradas
4.3	Acondicionar las paradas del autobús		% de paradas accesibles y dotadas con marquesinas
5.1	Ciudad 30 km/h	Aprobación de la ordenanza y zona delimitada como Ciudad 30.	
5.2	Nueva concepción de la red viaria		Km de vías principales, IMD en las vías principales, Km de vías del calmado de tráfico y de calles peatonales y % sobre la red viaria total
5.3	Reforma de intersecciones	Mejora la seguridad vial percibida	Número de intersecciones y cruces reformados con los criterios establecidos.
5.4	Reordenación del estacionamiento		reducción de la oferta de plazas de rotación en el centro urbano
5.5.	Creación de aparcamientos periféricos y agrupados		Plazas de aparcamientos periféricos y grado de ocupación
5.6	Nueva regulación de la zona OTA		Número de nuevas plazas reguladas. Rotación en las plazas reguladas.
5.7	Mejora del reparto de mercancías	Ordenanza aprobada y zonas / centros de reparto creadas	Espacios de reparto facilitado

I.1.b. Instrumentos de evaluación

Para asegurar el correcto desarrollo de las propuestas incluidas en el presente PMUS, se hace necesario establecer mecanismos de seguimiento y evaluación. Se proponen varios instrumentos a tal fin que han de trabajar de una forma coordinada para la consecución de sus objetivos.

En primer lugar, se hace prioritario dar continuidad a la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación y seguimiento del Plan, con la aprobación de unos presupuestos adecuados para ello. Asimismo, se propone redactar periódicamente un informe del seguimiento y evaluación de Plan. En el informe se resumirá la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible, verificando si se cumplen o no los objetivos previstos en los escenarios de futuro. Al menos anualmente habrá que presentar un informe oficial del seguimiento, elaborado conjuntamente con los representantes de la Mesa.

El informe anual debe recoger la batería de indicadores que se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

En el ecuador del Plan (2024), se plantea su revisión con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos. En el caso de que los indicadores de impacto de la distribución modal no alcancen el 25% de lo estimado para esa fecha, se realizarán propuestas de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.

Para que esta revisión sea más eficaz, se plantea el estudio específico de impacto de determinadas actuaciones que pueden tener una especial incidencia. De este modo se apostará por aquellas medidas que se hayan mostrado más eficaces en la consecución de los objetivos previstos en el Plan.

Por lo que se refiere a los indicadores de seguimiento, en los capítulos anteriores se han detallado aquellos relacionados con los objetivos del Plan y sus líneas estratégicas. Se plantea su revisión como mínimo en el ecuador del Plan.

En lo relativo a las medidas y acciones también se plantea un indicador, en la medida de lo posible, por cada una de ellas. Estos indicadores, denominados de impacto, están relacionados con el nivel de ejecución de la medida (ej: km de adecuación de la red básica peatonal, km de vías ciclistas, etc.) y están vinculados directamente con las actuaciones llevadas a cabo por cada una de las administraciones.

IX. FICHAS DE MEDIDAS

MEDIDA 1.1. RED BÁSICA DE ITINERARIOS PEATONALES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es configurar una red de itinerarios peatonales especialmente acondicionados, para que la marcha a pie sea cómoda, agradable y segura. La red debe conectar los principales destinos cotidianos del municipio y de apoyarse en zonas estanciales existentes o nuevas.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone una red básica de itinerarios peatonales que tiene en cuenta los principales destinos y sirve de conexión entre los distintos barrios y núcleos urbanos próximos.

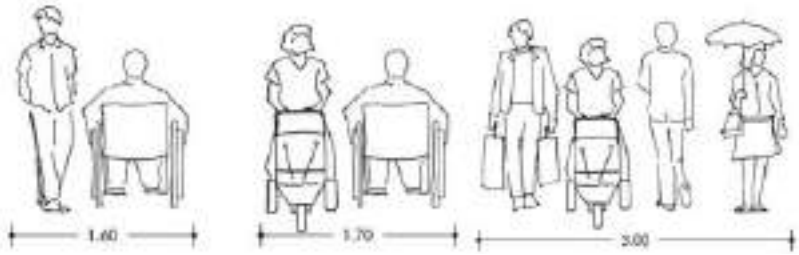
Las intervenciones propuestas en los viales que constituyen los itinerarios peatonales principales incluyen ampliaciones de aceras, peatonalización de tramos, creación de calles de coexistencia, mejora de cruces, mejora de la calidad ambiental (arbolado y vegetación) así como la supresión de barreras arquitectónicas o espacio de baja seguridad ciudadana. En función de la sección y de los usos, debe considerarse un ancho libre de paso adecuado

La longitud total de la red básica de los itinerarios peatonales asciende a unos 12 km.

Las posibles mejoras de los itinerarios peatoanales deben basarse en los siguientes criterios:

- **Accesibilidad:** La banda libre de obstáculos en los itinerarios peatonales principales debe ser superior a los 3 metros de ancho para garantizar el tránsito cómodo de tres personas en paralelo o el cruce de 4 personas:

DIMENSIONES NECESARIAS PARA EL CRUCE DE VIANDANTES



- **Permeabilidad:** En calles urbanas con alto tránsito peatonal, la distancia entre cruces peatonales debe ser ≤ 80 m (o incluso inferior en función del contexto). Por motivos de la fluidez del tráfico es posible habilitar algunos pasos peatonales sin prioridad. Existen técnicas como el estrechamiento de la calzada o la implantación de isletas que permiten realizar el cruce peatonal sin prioridad en condiciones de seguridad.

PASO PEATONAL SIN PRIORIDAD CON REFUGIO	Y MEDIANA PISABLE

- La ubicación de los pasos peatonales ha de favorecer la continuidad y evitar rodeos peatonales.
- Ha de prestarse especial atención a la calidad estancial de destinos cotidianos, como las paradas de transporte público y el acceso a los colegios.

- **Seguridad**: Para mejorar la seguridad en los pasos peatonales es fundamental garantizar una buena visibilidad. Muchas veces los vehículos estacionados en las bandas de aparcamiento impiden una visibilidad adecuada. Por lo cual se debería procurar que se amplía las aceras en los cruces y pasos peatonales, interrumpiendo las bandas de protección y dejar un espacio de 5 metros sin obstáculos que pueden limitar la visión.

INSEGURIDAD EN LOS PASOS PEATONALES Y PROPUESTA DE MEJORA

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1 Red ciclista, Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km / % de la red principal acondicionado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

Medida 1.2. NUEVAS CALLES Y ZONAS PEATONALES O DE PRIORIDAD PEATONAL

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es crear **ejes de prioridad peatonal, sin barreras arquitectónicas y de alta calidad estancial.**

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

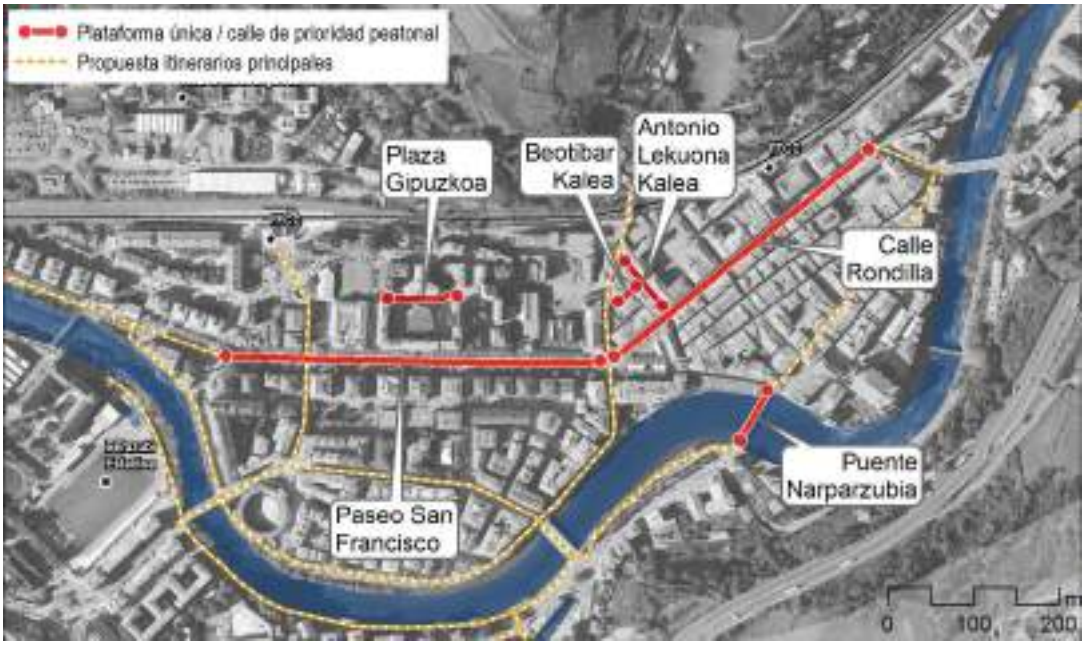
Se propone crear nuevas plataformas únicas de prioridad peatonal donde la presencia del vehículos motorizado será mínima, tanto circulando como estacionando.

Las actuaciones en la red básica peatonal se centran en tres calles: La calle Rodilla, el Paseo de San Francisco así como el puente de Narparzubia. Las primeras dos actuaciones se describen con mayor detalle en las fichas correspondientes de la medida 5.2 "Nueva concepción de la red viaria".

En relación con el puente Narparzubia, a pesar de que el puente tiene el acceso restringido, la sección sigue manteniendo la diferencia de cota entre la acera y la calzada, constituyendo una barrera arquitectónica y reduciendo la calidad estancial.

Por su parte se propone peatonalizar otras tramos de la red viaria que no forma parte de la red básica peatonal, que son Antonio Lekuona Kalea, Beotibar Kalea y Plaza Gipuzkoa.

Finalmente no ha incluido la calle Soldadu al existir ya un proyecto por parte del ayuntamiento.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1 Red ciclista

Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

% de los proyectos realizados, km de calles peatonales terminados

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 1.3. MEJORA DE CRUCES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es mejorar la seguridad y la comodidad en los cruces de la red viaria, ya que son los puntos donde se suelen concentran la mayoría de los accidentes. Asimismo el objetivo es aumentar la permeabilidad de la red viaria habilitando nuevos pasos peatonales en puntos estratégicos.

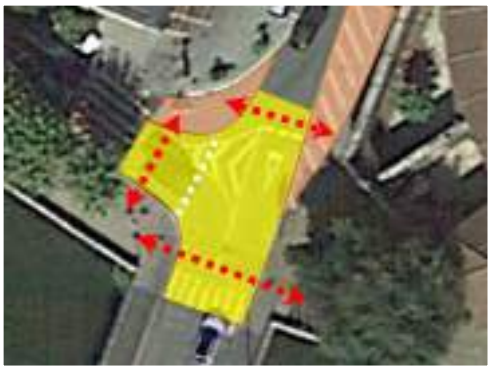
2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Las intervenciones consisten en ofrecer nuevos pasos peatonales, reducir los rodoes de los itinearios peatonales e introducir medidas del calmado de tráfico (estrechamiento, plataformas sobreleavadas, isletas y refugios, etc.).

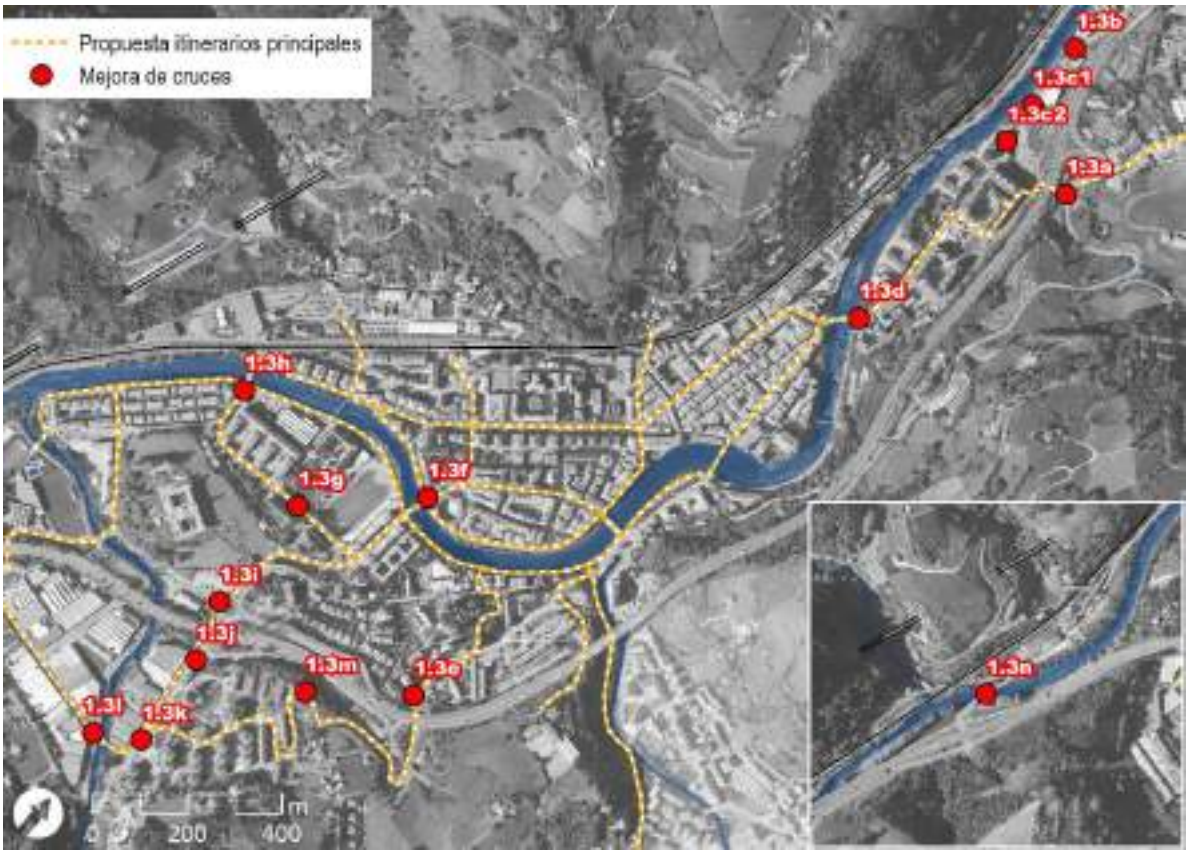
Para mejorar la seguridad en los pasos peatonales es fundamental garantizar una buena visibilidad. Muchas veces los vehículos estacionados en las bandas de aparcamiento impiden una visibilidad adecuada. Para resolver este problema se propone eliminar la primera plaza de aparcamiento contigua al paso peatonal.

A modo de ejemplo se ilustra algunas de las actuaciones propuestas:

ID	Nombre	Propuesta	Esquema
1.3a	Cruce Larramendi / Barrio Sta. Luztia	Se propone reducir retranqueo del paso peatonal, y habilitar un trazado más directo de itinerario peatonal, aprovechando las isletas / refugios existentes, ajustando ligeramente la calzada.	
1.3b	Cruce Larramendi / Donostia Hiribidea	Se propone habilitar un refugio para instalar un nuevo paso peatonal, de modo que exista la posibilidad de utilizar la acera del borde oriental del vial.	
1.3e	cruce Iparragirre Auz / Calle Igaralde	En la actualidad el paso peatonal está muy retranqueado y hay contenedores en la intersección que reducen la visibilidad. Se propone ajustar los radios de giro y habilitar una plataforma sobre elevada para hacer el cruce peatonal más seguro y cómodo.	

1.3f	cruce Puente Berazubi con Pedro de Tolosa	El paso peatonal está muy retranqueado, además solo hay un paso de la calle Oria. Se propone habilitar una plataforma sobreelevada para el cruce peatonal, reducir a un carril la calzada de la calle Pedro de Tolosa e imponer ceda de paso a la propia calle Pedro de Tolosa.	
1.3i	rotonda Av. Iruña / Kondeko Adalpa	Se propone ajustar las dimensiones geométricas de la rotonda y dejar solo un carril giratorio. De este modo es posible reducir el retranqueo de paso peatonal.	
1.3j	rotonda GI-2135 / A-1	Se propone habilitar un nuevo paso peatonal al sur de la glorieta (GI-2135), para reducir el rodeo para los habitantes del barrio Amorotz. Para tal fin es necesario ajustar las dimensiones geométricas de la rotonda y dejar solo un carril giratorio. Asimismo habría que conectar el nuevo paso peatonal con la calle que dar acceso al barrio Amaroz.	
1.3l	cruce Pol. Ind. Usabal	Se propone mejorar la seguridad vial y la comodidad de los pasos peatonales en el cruce del acceso al Polígono Industrial. Para calmar el tráfico es conveniente introducir una glorieta pisable.	
1.3m	Vial acceso Barrio Amaroz	En este punto la acera del lado oriental termina en una curva y no existe ningún tipo de cruce de la calzada. Se propone habilitar una plataforma sobreelevada en un tramo de unos 10 a 15 metros para calmar el tráfico y facilitar el cruce.	

Ubicación de las actuaciones:



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.4 Ampliación de aceras
Medida 3.1 Red ciclista
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de cruces mejorados / reformados

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 1.4. AMPLIACIÓN DE ACERAS

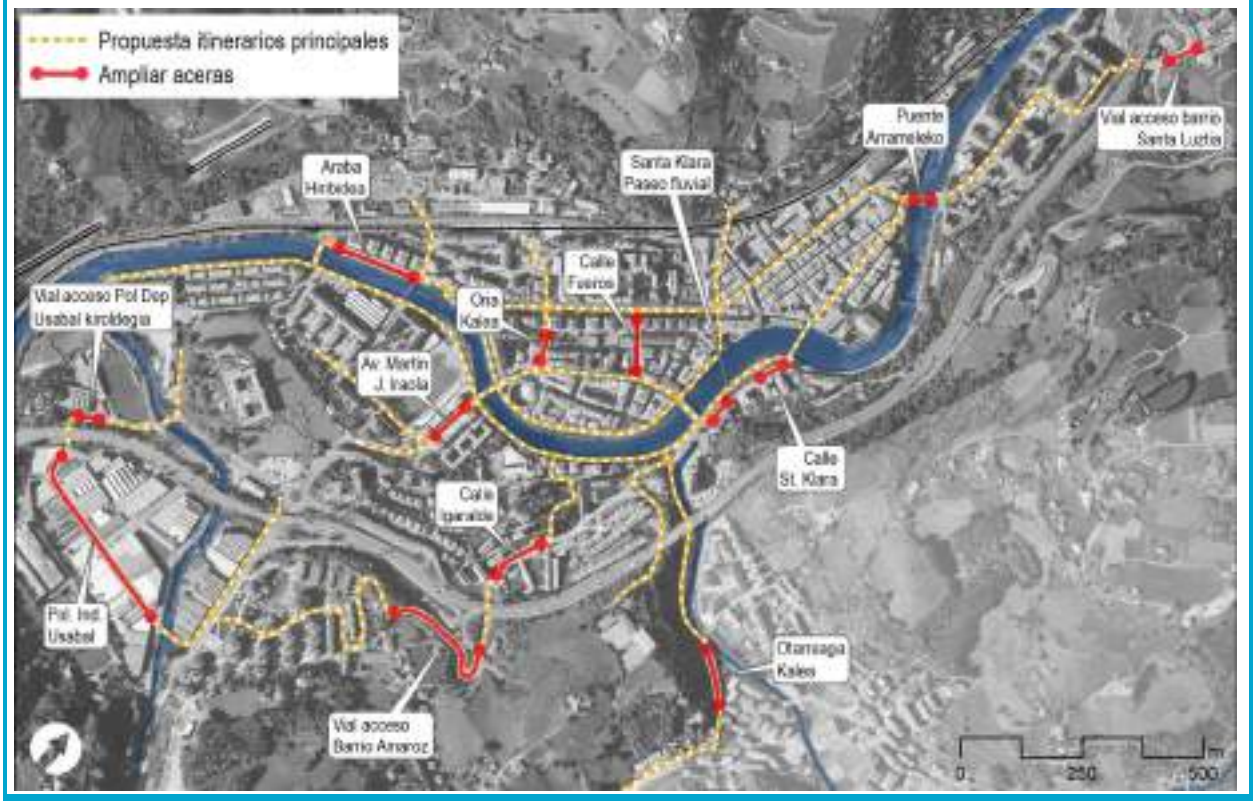
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida habilitar unas aceras de dimensiones adecuadas en función de la demanda y/o de la funcionalidad del itinerario peatonal. Es decir, más allá de la accesibilidad universal se pretende cambiar las condiciones para que el caminar sea cómodo y atractivo, especialmente en la red principal.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Algunos de los puntos donde se propone ampliar la acera es en los siguientes tramos y calles:

ID	Nombre calle	Propuesta	Justificación	Foto
1.4a	Calle Fueros	Ampliar una de las aceras y reducir la calzada al mínimo necesario. Una plataforma única sería deseable, pero más costosa.	La calzada está sobredimensionada, mucha demanda peatonal. Objetivo de reducir la oferta de plazas de estacionamiento.	
1.4b	Oria Kalea	Ampliar una de las aceras, quitando una banda de aparcamiento. Una plataforma única sería deseable, pero más costosa. Asimismo sería deseable introducir arbolado.	Mucha demanda peatonal y escaso calidad estancial.	
1.4c	Pol. Ind. Usabal	Habilitar una acera de al menos 3,00 metros con arbolado.	No hay aceras en la actualidad, circulación a pie resulta muy incómodo y peligroso.	
1.4j	Puente Arrameleko	Se propone convertir el bidegorri en acera y que las bicis vayan compartiendo la calzada. Con la nueva concepción de la red viaria la IMD será mucho más baja y habrá menos tráfico pesado / autobuses.	La acera mide 1,20 m en esta sección, anexo al bidegorri sin elementos de segregación.	
1.4l	Araba Hiribidea	La acera del borde fluvial solo mide 2 m, mientras que la calzada tiene una anchura de casi 8 m. Se propone ampliar la acera del borde sur para dar continuidad al paseo fluvial. El espacio se gana reduciendo la calzada a 6,00m o incluso suprimir un carril de circulación. A su vez el ajuste de la calzada reduce la velocidad del tráfico motorizado y favorece que la bici vaya por la calzada. Finalmente, se propone mejorar la vía ciclista existente en el lado opuesto para que cumpla con la normativa de la accesibilidad.		



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.3 Mejora de cruces
Medida 3.1 Red ciclista
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Metros de tramos con aceras ampliadas, % sobre la longitud total

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 1.5. PASEOS Y ZONAS PEATONALES EXCLUSIVOS

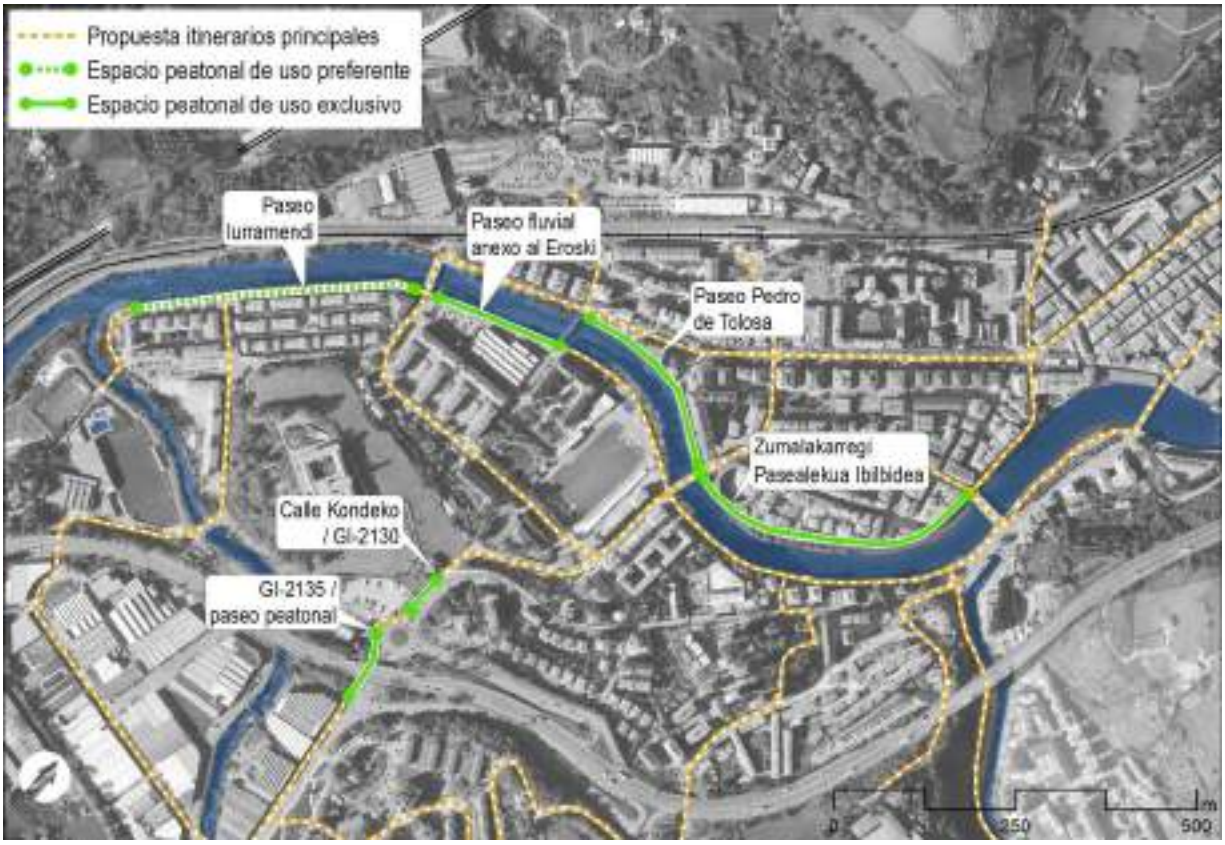
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

En la actualidad muchos paseos peatonales y zonas estacionales son de uso compartido con la bicicleta, lo que genera mucha presión y fricciones entre ambos colectivos. El objetivo de esta medida es garantizar un espacio adecuado de uso exclusivo para las personas que caminan con el fin de mejorar la calidad estancial y la seguridad vial.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A continuación de describe las actuaciones propuestas en algunos ejes:

ID	Nombre	Propuesta	Foto
1.5a	Paseo Iurramendi	Se propone autorizar la circulación en bicicleta por este paseo, dado que es más periférico y se hay menor demanda, pero sin marcar un espacio para la bicicleta. De este modo se deja claro que la prioridad es peatonal. A su vez se debe limitar la velocidad a 10 km/h. Finalmente es necesarios podar los árboles y mejorar la iluminación para mejorar la seguridad ciudadana.	
1.5b	Paseo fluvial anexo al Eroski	Se propone ampliar este paseo peatonal a costa del espacio del parking.	
1.5c	Paseo Pedro de Tolosa	Se propone convertir este tramo del paseo fluvial en exclusivamente peatonal. Para la bici se propone adecuar la calzada.	
1.5e	GI-2135 / paseo peatonal	Se propone habilitar un bidegorri segregado, eliminando un carril de circulación, para que la acera sea de uso exclusivo peatonal.	
1.5f	Calle Kondeko / GI-2130	Se propone habilitar un bidegorri segregado, eliminando un carril de circulación, para que la acera sea de uso exclusivo peatonal.	



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.3 Mejora de cruces
Medida 3.1 Red ciclista

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km de vías peatonales de uso exclusivo

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 1.6 HABILITAR NUEVOS ITINERARIOS PEATONALES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es crear nuevos itinerarios peatonales hacia algunos atractores cotidianos de viajes, donde en la actualidad las condiciones para acceder andando son precarias, tanto desde el punto de la accesibilidad, la seguridad vial o la comodidad.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone habilitar nuevos itinerarios peatonales en los siguientes tramos y calles:

ID	Nombre	Propuesta	Foto / Esquema
1.6a	Nudo GI-2135 / A1 / Kondeko	Se propone habilitar un nuevo itinerario peatonal por el borde noreste.	
1.6b	Izaskungo Aldapa	Se propone delimitar una franja de la calzada como espacio peatonal. En ancho de la calzada quedaría en 5,50m, mientras que la banda peatonal mide aprox. 1,50m. Para mejorar la accesibilidad al nuevo itinerario peatonal estaría bien contar con la acción 1.7D (acceso mediante escaleras / transporte vertical desde Ibaiondo Kalea).	
1.6c	Santa Klara Paseo fluvial	Se propone suprimir las plazas de aparcamiento en esta zona tan destacada y habilitar un paseo peatonal y mejorar la vía ciclista. Como alternativa se propone habilitar un nuevo aparcamiento en altura (edificio) en Izaskungo Aldapa.	
1.6d	P.I. Donostia Hiribidea	Se propone delimitar una banda peatonal en la calzada, protegida con bolardos u elementos similares. La calzada mide entre 6,50 y 7,00 metros, de modo que con la banda peatonal se reduce a 5,00 - 5,50m.	

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1 Red ciclista
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km de nuevos itinerarios peatonales creados

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 1.7 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

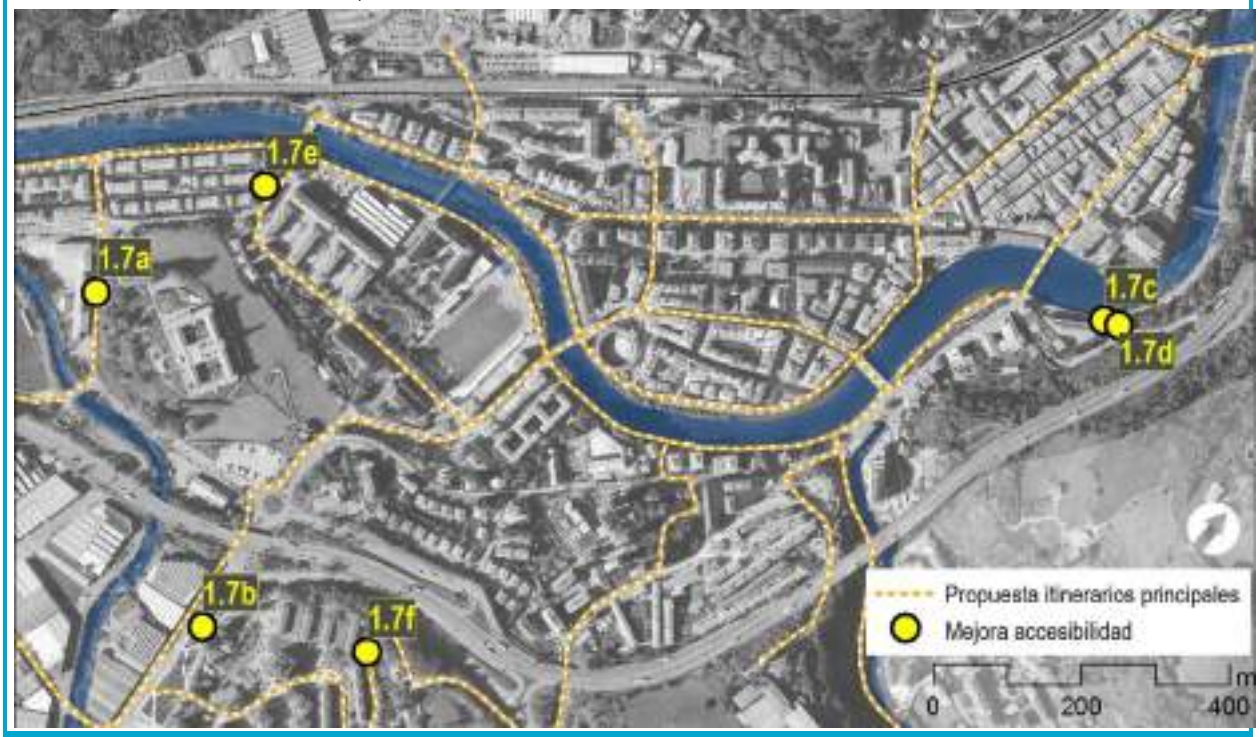
El objetivo de esta medida es mejorar la accesibilidad en algunos puntos concretos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A continuación se describe algunas de las actuaciones propuestas:

ID	Nombre	Propuesta	Foto
1.7a	Av. Iruña / calle delante de Laskorain Ikastola	Delante de la Ikastola Laskorain hay una valla que delimita el bidegorri y la acera, impidiendo el cruce de la calzada a lo largo de un tramo largo. Se propone o bien eliminar esta valla o facilitar el cruce de la calzada en más puntos para acceder al sendero en el lado opuesto.	
1.7b	GI-2135 / cruce calle barrio Amaroz	Hay una valla delimitando el enlace del vial del barrio de Amaroz con la GI-2135 cuya función es evitar el cruce indebido de la calzada por parte de los viandantes. Se propone eliminar las vallas y habilitar un cruce peatonal en cambio.	
1.7c	Ibaiondo Kalea	Se propone ampliar puntualmente la acera y habilitar un nuevo paso peatonal para mejorar la accesibilidad a las viviendas. La acción gana importancia si se realiza la siguiente acción, que pretende conectar en este punto Ibaiondo Kalea con Izaskungo Aldapa mediante escaleras o transporte vertical.	
1.7d	Izaskungo Aldapa / Ibaiondo Kalea	El vial Izaskungo Aldapa dar acceso a la clínica Asunción y la accesibilidad peatonal es limitada (carretera con sección estrecha y pendiente pronunciada) aunque la acción 1.6b pretende	

mejorarla. Por este motivo se propone un acción adicional a la altura del punto 1.7c (Ibaiondo Kalea) para construir una escalera o un ascensor. Se podría buscar un convenio con la clínica para financiar la actuación.
Una ubicación alternativa sería al final de la calle Igarondo (donde existen unas escaleras / Foto derecha)



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.3. Mejora de cruces
Medida 1.4. Ampliación de aceras

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de puntos arreglados / acondicionados

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 2.1. MEJORA CALIDAD ESTANCIAL

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

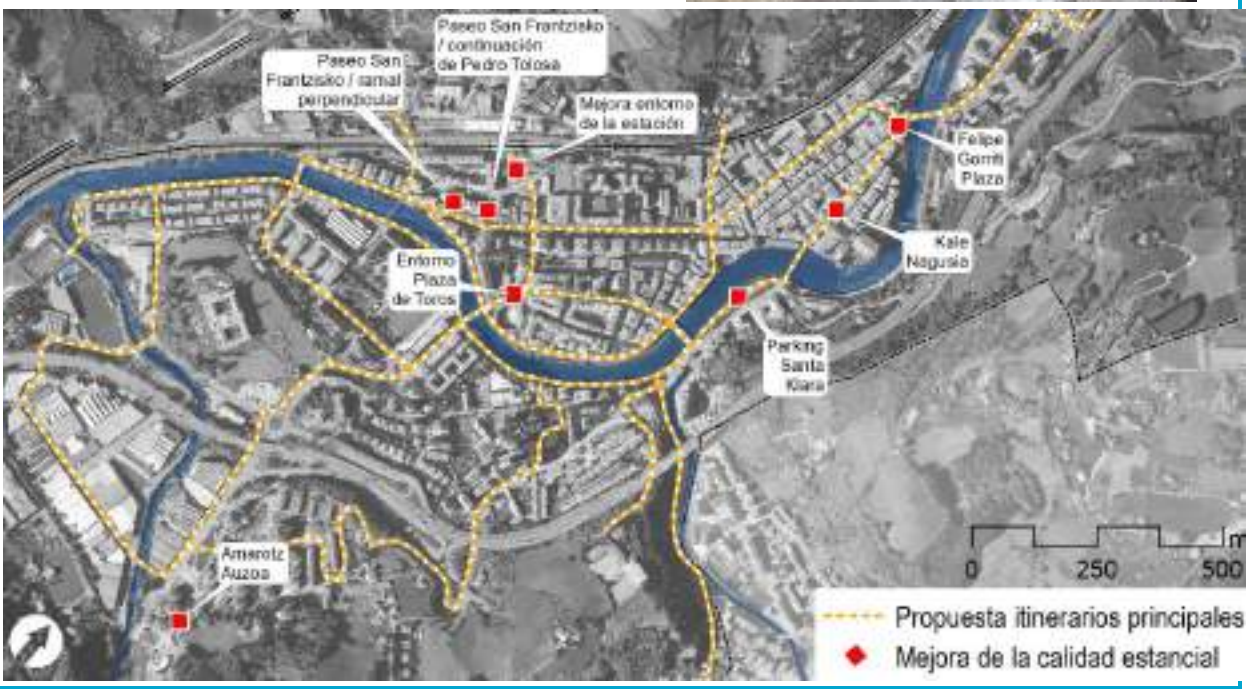
El objetivo es mejorar la calidad estancial en algunos puntos estratégicos, para que sea más cómodo y atractivo desplazarse andando o simplemente "estar" en la calle.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A modo de ejemplo se presenta las siguientes propuestas de forma más detallada.

ID	Nombre	Propuesta	Foto / Esquema
2.1 a	Entorno Plaza de Toros	Actualmente la calzada fragmenta los espacios peatonales delante de la plaza de toros. Se propone habilitar una plataforma única y mejorar la calidad estancial de la plaza mediante mobiliario urbano y arbolado. Conviene eliminar las plazas de aparcamiento y autorizar la circulación en bici a contracorriente.	
2.1 b	Felipe Gorriti Plaza	Actualmente la plaza Felipe Gorriti mantiene el aspecto de un cruce de calles con escasa calidad estancial. Se propone habilitar una plataforma única y restringir el acceso y estacionamiento solo para la carga y descarga en horario establecido (véase medida 5.7)	
2.1c	Entorno de la estación del FFCC	Actualmente la "plaza" delante de la estación del ferrocarril es un gran aparcamiento. Se propone desplazar el aparcamiento al otro lado de las vías de tren y convertir la zona en una plaza de alta calidad estancial y como intercambiador entre el autobús y el ferrocarril.	
2.1 d	Amarotz Auzoa	Se propone mejorar la calidad estancial de esta viario habilitando una mediana ajardinada, bancos y arbolado. Se debe delimitar como Zona 30 o calle residencial S-28. Conviene interrumpir puntualmente las bandas de aparcamiento para facilitar el cruce peatonal. Finalmente, se recomienda convertir la calle en un fondo de saco (tal como estaba antes) para evitar el acceso al frontón por la zona residencial.	

2.1 g	Alameda Santa Klara	El parking de la Alameda de Santa Klara Kalea es un espacio claramente infrautilizado, se propone eliminar las plazas de estacionamiento y convertir esta zona en un espacio peatonal y zona verde de alta calidad estancial, desde donde se permite contemplar la fachada fluvial del casco histórico. La acción está contemplada también en la acción 1.6c. La superficie de la nueva plaza es de aprox. 3.300 m2.	
2.1 h	Kale Nagusia	En cuanto se haya convertido la calle Rondilla en el nuevo itinerario ciclista del casco histórico, se propone limitar la circulación de bicicleta a ciertas franjas horarias, mientras que se prohíbe por completo el paso de vehículos motorizados (por ejemplo carga y descarga).	



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas peatonales
Medida 1.6 Habilitar nuevos itinerarios peatonales
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de zonas / entornos mejorados

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 2.2. MEJORA SEGURIDAD CIUDADANA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

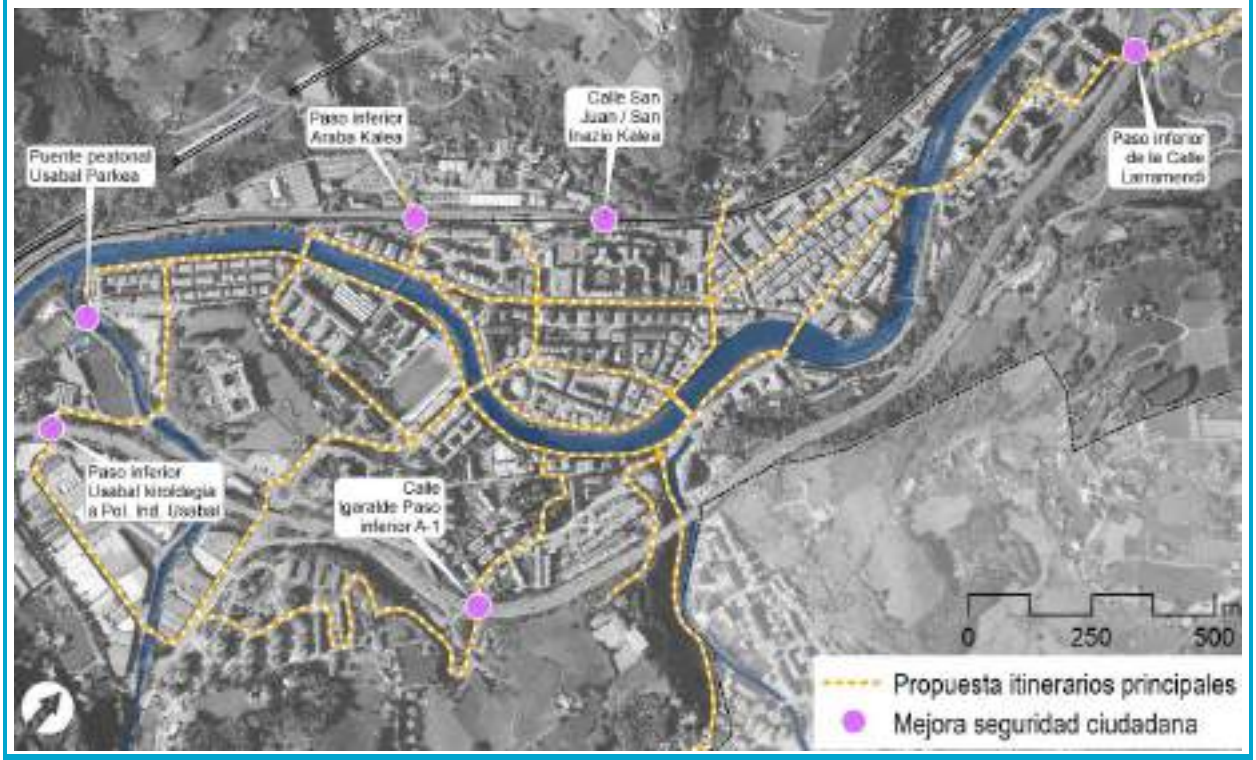
El objetivo es aumentar la seguridad ciudadana, especialmente en los puntos de permeabilidad de las barreras naturales e infraestructurales, siendo en muchos casos la única opción para llegar a un destino. La medida tiene especial relevancia para la movilidad de las mujeres, que en mayor medida ven limitada su movilidad por la existencia de puntos de baja seguridad ciudadana.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La mayoría de las acciones tienen que ver con la mejora de la seguridad ciudadana en los pasos inferiores. Las actuaciones propuestas consisten en mejorar la iluminación, la pintura, ampliar aceras y prohibir / evitar el estacionamiento de vehículos en estos puntos.

A modo de ejemplo se describe las propuesta en algunos puntos concretos:

	Propuesta	Foto / Esquema
2.2a Calle Igaralde Paso inferior A-1	- mejorar la iluminación y la pintura de las paredes del paso inferior - conviene colocar bolardos para impedir el estacionamiento encima de la acera.	
2.2b Paso inferior Usabal kiroldegia a Pol. Ind. Usabal	- mejorar la iluminación y la pintura de las paredes del paso inferior - conviene colocar bolardos para impedir el estacionamiento encima de la acera / habilitar itinerario peatonal independiente del bidegorri.	
2.2f Calle San Juan / San Inazio Kalea	Los dos pasos inferiores son deficientes desde el punto de vista de la seguridad ciudadana. Se propone unir los dos pasos inferior y crear un parque inferior de las vías de tren, con una paseos peatonales muy amplios y atractivos Existe la opción de hacer con convenio urbanístico con las actuaciones previstas en el barrio de San Esteban para financiar la obra. También existe la opción de peatonalizar este paso inferior completamente, acorde con la nueva ordenación de la red viaria a medio plazo (doble sentido en la calle Batxiller Zaldibia).	



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas peatonales
Medida 1.6 Habilitar nuevos itinerarios peatonales
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de zonas / entornos mejorados

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 3.1. RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

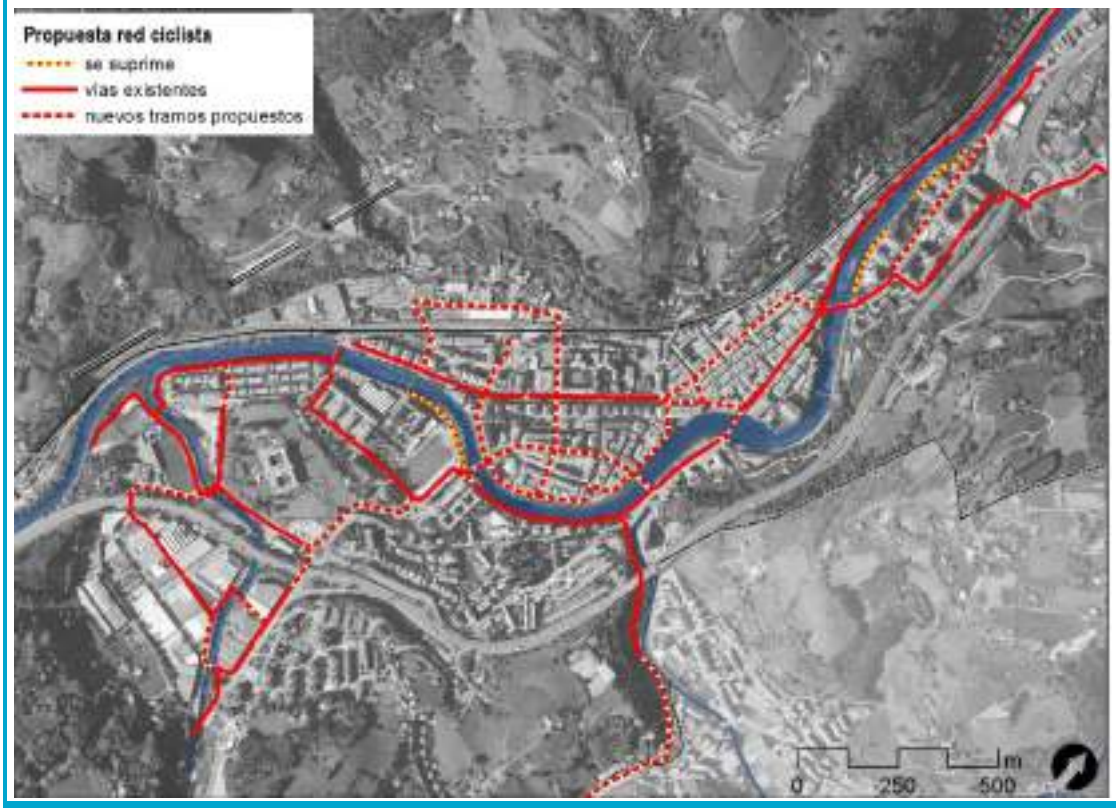
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Tolosa tiene unas características propicias para el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano e interurbano. Una red ciclista continua, funcional y completa es una condición básica para fomentar el uso cotidiano de la bicicleta, especialmente para los colectivos más vulnerables y la demanda latente.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La propuesta general de red incorpora gran parte de los tramos existentes, prescindiendo de algunos tramos que actualmente son de coexistencia peatonal-ciclista, y se basa en un modelo de red mixto, con tramos segregados del tráfico motorizado cuando es necesario y tramos integrados en calzada cuando es posible.

El trazado de red se basa en las líneas de deseo de los desplazamientos ciclistas a partir de la ubicación de los atractores de viajes. La longitud total de la red básica de vías ciclistas asciende a unos 8,6 km.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1 Red básica de itinerarios peatonales

Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km / % de la red principal acondicionado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 3.2 NUEVOS TRAMOS DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Se trata de resolver la falta de conectividad ciclista entre sectores y barrios importantes: las conexiones Ensanche-Larramendi, Ensanche-San Esteban, Ensanche-Iurre-Amarotz, Conexiones Fluviales en ambas márgenes del río Oria, la vertebración básica del propio Ensanche), y las conexiones con áreas llanas de interés como los polígonos industriales.

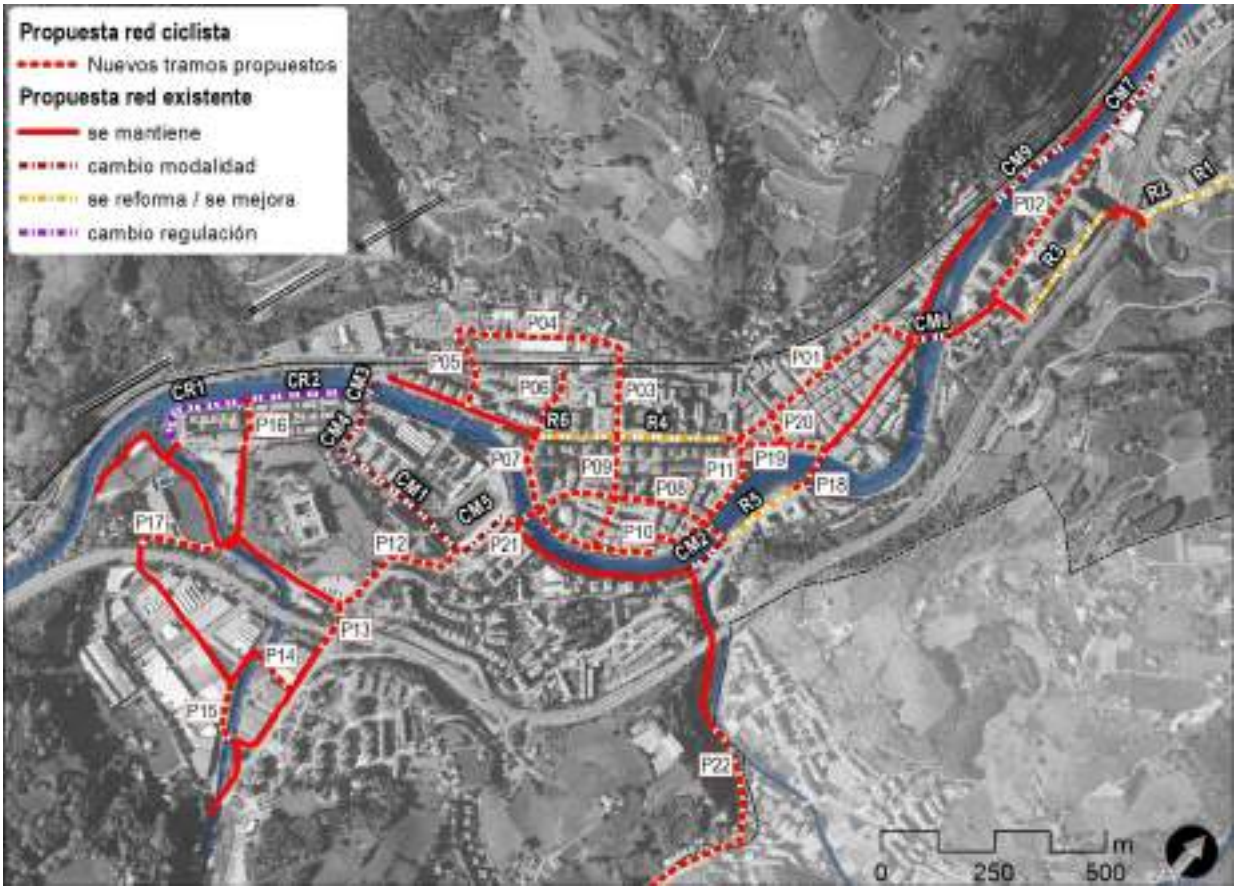
Se proponen un total de 4.700 metros de nuevos tramos de la red ciclista.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

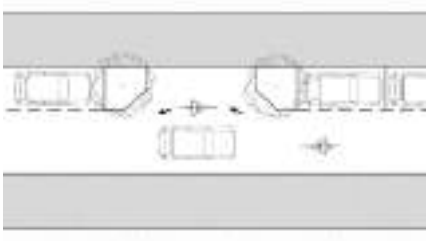
Se propone la habilitación de nuevos tramos ciclistas apoyados en actuaciones de reforma integral del viario (nuevas calles de prioridad no motorizada), en la adecuación efectiva de las calles residenciales S-28, en planes de reforma urbana y en la redistribución de la sección actual.

Por otra parte, se proponen nuevos tramos basados en la permeabilización y mejora de la seguridad ciclista, actuando en la actual red ciclable de la zona 30 que sólo permite la circulación ciclista en un sentido.

Finalmente hay algunos tramos donde se propone nuevas vías ciclistas segregadas (calle Av. Martín J. Iraola, la GI-2130 y la GI-2130) o bandas de uso preferente (bandas de protección), como por ejemplo en la calle Larramendi.



Algunas de las intervenciones propuestas son:

Acción	Cód. plano	Nombre calle	Propuesta	Imagen
3.2a	P01	Rondilla	Doble sentido ciclista en calle de coexistencia. Integrar la bicicleta en el eje cívico previsto en la calle Rondilla. Se prevé una plataforma única donde primará la calidad estancial y que funcionará como eje de comunicación de los modos no motorizados y el transporte público colectivo.	
3.2b	P02	Larramendi	Posibilitar la integración efectiva de la bicicleta en las calles residenciales laterales, complementando la señal S-28 con referencias a la bicicleta. La continuación hacia el norte a la altura de la gasolinera se garantizaría a través de bandas de protección.	
3.2f	P06	San Frantzisko-Geltoki	Calle de sentido único en donde se suprime uno de los 2 carriles motorizados para ensanchar acera e insertar un carril bici a contracorriente combinado con ciclocalle en sentido de bajada (vía mixta). También podría funcionar una calzada de doble sentido de anchura ajustada.	
3.2g	P07	Pedro Tolosa	En función de la nueva ordenación del viario existe la opción de diseñar una "Ciclocalle" en Zona 30 con carril bici a contracorriente, para lo cual se suprimen las plazas de aparcamiento del lado norte. A medio plazo se podría delimitar la calle como S-28 y autorizar la circulación a contracorriente (véase P11)	
3.2k	P11	Zumala-karregi	Para mejorar la permeabilidad de la red viaria local se propone posibilitar la circulación a contracorriente en bicicleta. Dado que la anchura de la calzada está limitada, se propone habilitar zonas de resguardo para los eventuales cruces con coches.	

3.2l	P12	Martin Iraola/ GI-2130	En el primer tramo (tramo 1 en foto) construir un carril bici bidireccional segregado eliminando una docena de plazas de aparcamiento y ajustando el ancho de la calzada. En el segundo tramo (2) continuar la vía ciclista eliminando un carril de circulación, de tal modo que la acera sea de uso exclusivo peatonal.	
3.2m	P13	Iruña-GI-2130	Propuesta: Continuar la vía ciclista segregada, para lo que también se prevé compactar la rotonda de Bomberos. En el paso inferior de la N-1 también deberá eliminarse uno de los carriles.	
3.2u	P21	Elkano	Habilitar un enlace de la vía ciclista en Elkano Kalea con la calzada de la misma calle, de modo que sea posible continuar el viaje sin continuar por la acera de forma obligada. Conviene habilitar bolardos ya que hay coches frecuentemente subidos encima de la vía ciclista.	
3.2v	P22	Otarreaga	Mejorar la ciclabilidad en esta vía de poco tráfico mediante la habilitación de bandas de protección ciclista.	

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas de prioridad peatonal, Medida 1.3 Mejora de cruces
Medida 1.4 Ampliación de aceras, Medida 1.5 Paseos y zonas peatonales exclusivas
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km / % de la red principal acondicionado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 3.3 REMODELAR Y MEJORAR LAS VIAS CICLISTAS EXISTENTES

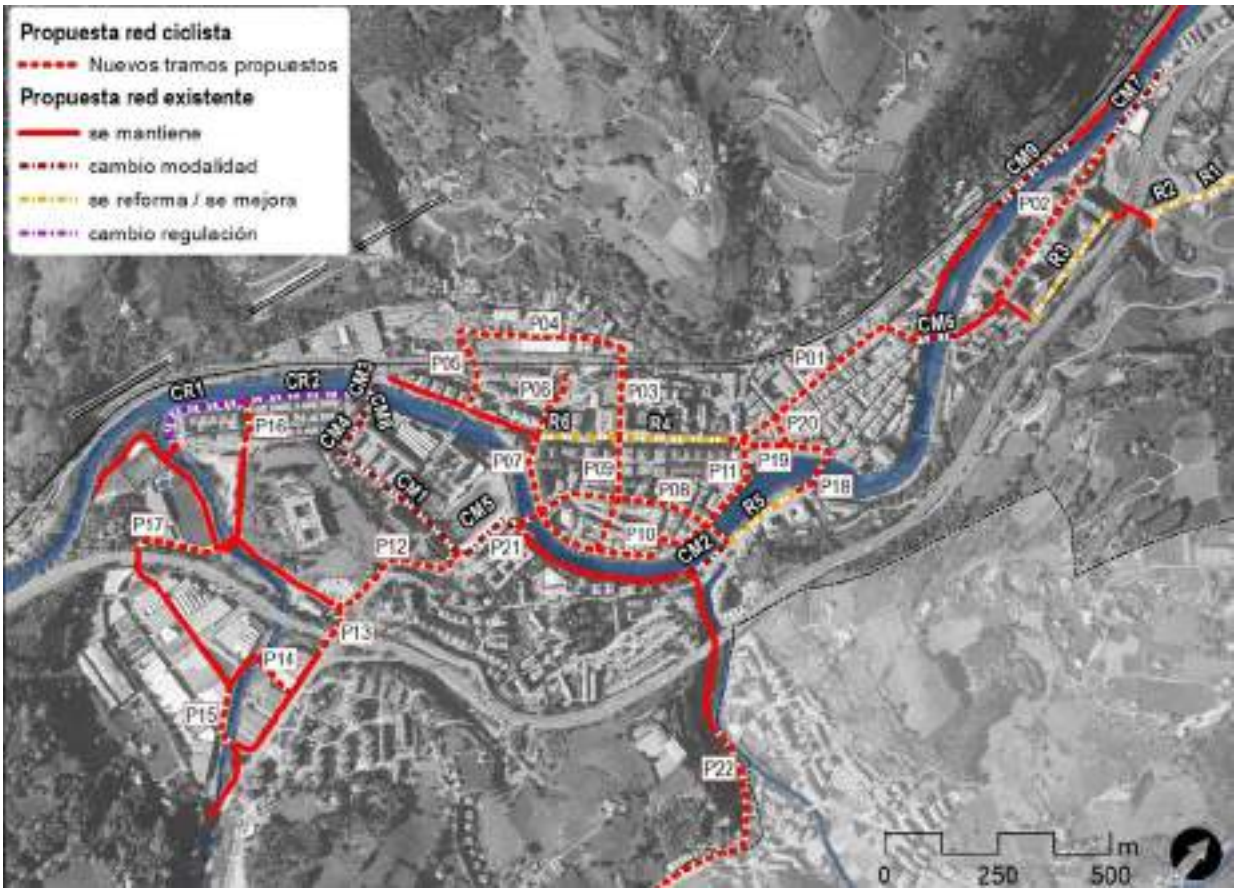
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es resolver los conflictos y fricciones en las vías ciclistas compartidas con el peatón.

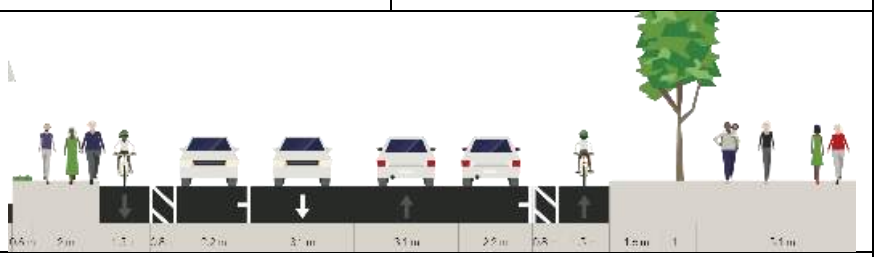
Este problema surge al apoyarse la infraestructura ciclista en el espacio que naturalmente corresponde al peatón.

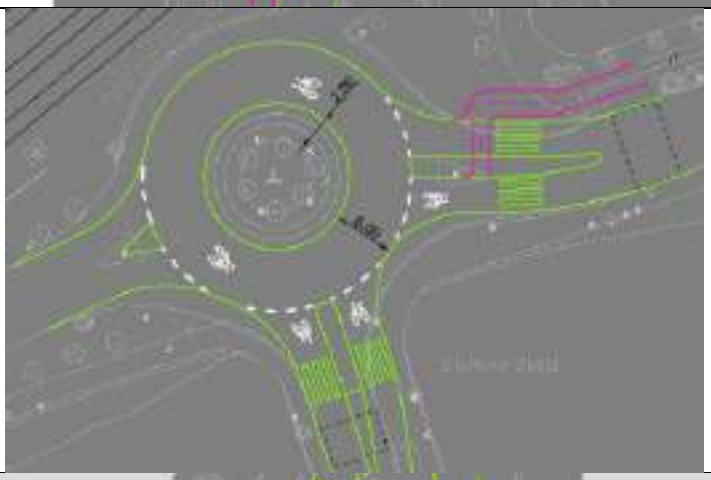
2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone el **cambio de modalidad** o tipología de vía ciclista en 9 tramos de la red ciclista actual. También se describen **cambios en el encaje** de la circulación ciclista a partir de la reforma integral de 4 tramos y la **mejora de la regulación** en un tramo.



CAMBIOS DE MODALIDAD DE VÍA CICLISTA

Acción	Cód. Plano	Nombre calle	Propuesta	Imagen
3.3a	CM1	Paper kalea		
		Propuesta	Se propone sacar la bicicleta de la acera eliminando la acera bici actual, destinando esta íntegramente a los peatones, y la inserción de dos carriles bici unidireccionales mediante la eliminación del parterre central actual y la conversión de las plazas en	

			batería a plazas en línea. Esta solución encaja bien sin hacer obra en ninguna de las dos aceras
3.3b	CM2	Kondeaneko aldapa	
3.3c	CM3	Puente SAM	
3.3d	CM4	Iurre auzoa 1	

3.3f	CM6	Puente Arrameleko	Redestinar por completo la acera bici actual al peatón, trasladando la circulación ciclista a la calzada. Una vez que se haga la plataforma única y se restrinja el tráfico en la calle Rondilla en este puente se calmara el tráfico notablemente.	
3.3g	CM7	Donostia hiribidea	El arcén del lado Oeste es actualmente compartido por ciclistas y peatones, quedando muy estrecho para ambos. Se propone destinarlo íntegramente a la circulación ciclista trasladando la peatonal al lado Este mediante un nuevo paso peatonal.	

MEJORAS Y NUEVOS ENCAJES A PARTIR DE LA REFORMA DE LA CALLE

Acción	Cód. Plano	Nombre calle	Propuesta	Imagen
3.3k	R2	Santa Lutzia 2	Se propone ampliar tanto la acera como la vía ciclista mediante el estrechamiento de la calzada.	
3.3l	R3	Uzturre	Se propone una ampliación de la acera y de la vía ciclista actual mediante la conversión de las plazas de batería a línea. En la manzana del tramo más al sur deberán suprimirse 10 plazas en línea.	
3.3m	R4	San Frantzisko 1	Se propone sustituir la pista bici actual por la posibilidad de la circulación ciclista más libre que proporciona el nuevo eje cívico planteado en esta calle, similar al de la calle Rondilla.	

CAMBIO DE REGULACIÓN

Acción	Cód. Plano	Nombre calle	Propuesta	Imagen / Foto

3.3p	CR1 y CR2	Iurreamendi	Se propone autorizar la circulación en bicicleta por este paseo que además forma parte del itinerario del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Al objeto de dejar clara la prioridad peatonal sustituir la señalización horizontal lineal por pictogramas ciclistas acompañados de señales verticales, ambas cada 50 metros (un total de 10 en 500 metros).	

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas de prioridad peatonal
Medida 1.3 Mejora de cruces
Medida 1.4 Ampliación de aceras
Medida 1.5 Paseos y zonas peatonales exclusivas
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de tramos remodelados o mejorados

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 3.4 PERMEABILIZACIÓN DE LA RED VIARIA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

En el centro urbano muchas calles son de sentido único, lo que impide la bici elegir la ruta más directa. En consecuencia es frecuente ver que las personas circulan en bici por las aceras o en calzada a contracorriente con pocas garantías respecto a la seguridad vial.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone autorizar la circulación ciclista en contracorriente en las calles locales, siempre y cuando el contexto lo permita en condiciones de seguridad. Para tal fin es imprescindible adoptar medidas del calmado de tráfico.

Se trata de una medida relativamente barata a basándose principalmente en la señalización y la regulación.

En las calles locales señalizadas como "calles residenciales" (S-28 según el Reglamento General de Circulación) se propone autorizar la circulación a contracorriente como norma general.

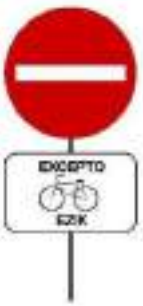
Señalización que autoriza la circulación a contracorriente por parte de los ciclistas:

En las calles colectoras y algunas locales con régimen de Zona 30 (S-30 según el RGC) si bien la velocidad e intensidad son mayores que en calles residenciales, siguen siendo de prioridad peatonal. Por lo tanto, se estima adecuado, en general, habilitar la circulación a contracorriente, es su caso mediante una señalización específica (marcas viales que delimitan el espacio de la bici), especialmente en las intersecciones.

Ejemplo de contracorriente ciclista en Zona 30 (Errenteria) y Troyes (Francia)

- En las calles a 30 km/h (diferente regulación de Zona 30): en función de la intensidad se podría autorizar la circulación a contracorriente o reforzar ésta habilitando un carril específico en sentido contrario (en este caso con una línea continua).

Ejemplo de contracorriente con vía mixta en el sentido motorizado en calle 30 (Errenteria)



- Para evitar el tráfico de paso por la red viaria local garantizando la permeabilidad del viario para la bicicleta se propone utilizar pivotes o macetas evitando el paso de los vehículos y convertir las calles de facto en un fondo de saco.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas de prioridad peatonal
Medida 1.3 Mejora de cruces
Medida 1.4 Ampliación de aceras
Medida 1.5 Paseos y zonas peatonales exclusivas
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

% de las calles de sentido único acondicionadas

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE	PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
	●●●	■■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 4.1 REMODELACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es mejorar la accesibilidad, frecuencia y tiempos de viaje de la línea de autobús urbana. Especial interés es dar acceso al barrio de Larramendi y reducir los tiempos de viaje desde los barrios más periféricos hacia el centro y las estaciones del tren.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A medio / largo plazo, una vez implantado el nuevo esquema circulatorio y los ejes cívicos en la calle Rondilla y el Paseo de San Francisco (de doble sentido para el autobús urbano) se propone habilitar una línea troncal que dar un acceso más directo al centro urbano desde las zonas periféricas.

El recorrido tiene una longitud de aprox. 4,7 km, que se podría recorrer en unos 18 minutos, partiendo de una velocidad media de 15 km/h. La frecuencia recomendable es una salida cada 20 minutos, lo que requiere el uso de dos autobuses.

El tiempo de viaje desde la parada más alejada (barrio Amarotz) a la estación del ferrocarril sería de aprox. 11 minutos. La única zona que pierde accesibilidad frente a la ruta circular actual es el barrio de San Blas. No obstante esta zona tiene una oferta buena del transporte público comarcal. La medida requiere la adaptación de las líneas de autobús comarcales, que se desvían por Ibaiondo y Santa Klara para no pasar por el centro urbano.

Como medida complementaria se propone una línea de autobús lanzadera o taxi a demanda entre el parking disuasorio del barrio de San Esteban y la clínica Asunción, pasando por la estación de cercanías.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2 Nuevas calles y zonas peatonales, Medida 1.6 Habilitar nuevos itinerarios peatonales
Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Km / % de la red principal acondicionado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 4.2. MEJORAR LA INTERMODADLIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es mejorar la accesibilidad a las principales estaciones y paradas del transporte público colectivo. La bicicleta aumenta notablemente el radio de cobertura de las paradas. Para fomentar la Intermodalidad es preciso habilitar aparcabicis en principales paradas y estaciones del transporte público.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone habilitar 5 a 8 amarres protegidos con un techo contra las clemencias climáticas en las dos estaciones del ferrocarril y otros más en las principales paradas del autobús comarcal.

APARCABICI DE LA ESTACIÓN DEL FFCC DE TOLOSA:

El actual aparcabici existente en la estación "TOLOSA" no dispone a de una protección climática y la capacidad es limitada.

Además su ubicación afecta a la accesibilidad peatonal.

Se propone aumentar el espacio peatonal delante de la estación y habilitar unos veinte aparcabicis techados.

Igualmente es recomendable ofrecer algunas consignas para bicicleta como medida contra el robo o el vandalismo.

EJEMPLO DE UN BICIHANGAR INSTALADO EN EL CENTRO DE MADRID (ABIERTO Y CERRADO):

EJEMPLO DE UN APARCABICI PROTEGIDO ANEXO A UNA PARADAS DE AUTOBÚS:

En relación con las paradas de autobús, se propone habilitar aparcabicis en la calle Larramendi 8, Igarondo, Ibarra Kalea 2, Iruña Etorbidea y Oria Kalea (Plaza de Toros).

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1 Fomentar la movilidad ciclista

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de aparcabicis instalados en proximidad de las paradas del TP

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 4.3. ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DEL AUTOBÚS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Además de unos servicios atractivos y competitivos, un transporte público de calidad debe proporcionar unas infraestructuras de parada que permitan el descanso durante la espera y resguarden de las inclemencias del tiempo, al menos en sus principales paradas.

Además, en las paradas de autobús se debe proveer información sobre el sistema que debe incluir el esquema de líneas y paradas, los horarios y frecuencias de paso y así como las tarifas de servicio.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone dotar todas las paradas con marquesinas y bancos para sentarse. El diseño de las mismas será de tal forma que dificulte su ocupación por otros vehículos y facilite las operaciones de subida y bajada, también para las personas con discapacidad.

En algunos casos será necesario ampliar la acera para implantar estos dispositivos. En este caso es preciso que la parada del autobús sea en la misma calzada (que incluso es deseable para favorecen la incorporación del autobús).

Todas las paradas deben llevar un soporte con la información sobre el esquema de líneas y paradas, los horarios y frecuencias de paso y así como las tarifas de servicio. Sería deseable contar con paneles de tiempo de espera en tiempo real.

La medida se debe coordinar con el nuevo trazado del autobús urbano y la posible reordenación de las líneas comarcales en centro urbano debido a la nueva concepción de la red viaria.

PARADA DE AUTOBÚS SIN MARQUESINA Y ACERA ESTRECHA EN KONDEKO ALDAPA

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 4.1 Remodelación del servicio de autobús urbano

Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

% de las paradas acondicionadas

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 4.4 OFRECER SERVICIOS VINCULADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es resolver o mitigar el dilema del transporte de compras o mercancías en el transporte público, lo que puede ser un argumento del comercio local en contra de reducir la oferta de plazas de estacionamiento en el centro urbano.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone habilitar un espacio donde las personas que utilizan el transporte público puedan guardar las compras que hayan realizado u objetivos que no quieren llevar. A priori existen dos posibilidades, o bien habilitar consignas en algunas de las paradas más importantes o bien habilitar un espacio que podría gestionarse conjuntamente con el centro urbano de distribución de mercancías que se propone para mejorar y ordenar la carga y descarga.

En este último caso ser podría facilitar asimismo un servicio de llevar las compras a casa mediante vehículos eléctricos de reparto.

CONSIGNAS EN EL ESPACIO PÚBLICO Y ZONA PARA GUARDAR EQUIPAJE EN LA ESTACIÓN DEL AUTOBÚS DE MALLORCA:

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 5.7 Mejora de la carga y descarga

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Servicio(s) implantado(s)

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●	■■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

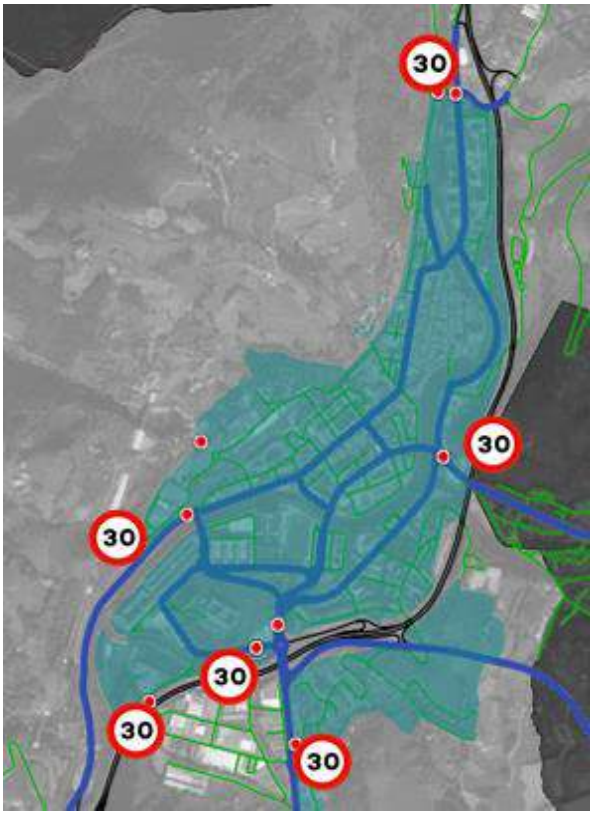
Medida 5.1. CIUDAD 30 km/h

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es extender la limitación de 30 km/h de forma genérica a todos los viales de la zona urbana.

Se pretende reducir la siniestralidad y la gravedad de los accidentes de tráfico así como una reducción de ruidos y una mejor coexistencia con los modos no motorizados.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA



En los principales accesos se coloca una señal de Ciudad velocidad 30 km/h.

Así mismo en la ordenanza de movilidad se establece que la velocidad máxima permitida en las vías urbanas del municipio es de 30 km/h, salvo que se establezca un límite de velocidad diferente.

Se propone colocar la señalización correspondiente en los siguientes puntos:

- Inicio Rotonda Calle Larramendi
- Belate Pasealekua
- Ramal Acceso Rotonda Ibarralde
- Ramal Acceso San Esteban
- Ramal Acceso Rotonda Araba Hiribidea
- Ramal Acceso Rotonda Sur Iruña Etorbidea
- Calle Acceso Barrio Amarotz
- Calle Acceso Polideportivo Usabal auzoa

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Aprobación de la ordenanza de movilidad
- Delimitación y señalización de la “Ciudad 30”

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Medida 5.2. NUEVA CONCEPCIÓN DE LA RED VIARIA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La reordenación de la red viaria tiene los siguientes objetivos:

- Reducir el tránsito de vehículos motorizados por el núcleo urbano trasladando dicha función a anillos o corredores periféricos. Se facilita el acceso, pero no el paso entre zonas internas del núcleo urbano.
- Recuperar espacio público para los modos activos y para aumentar la calidad estancial
- Reducir los conflictos en las intersecciones principales, reducir la congestión y mejorar la fluidez del tráfico a velocidades lentas.
- Fomentar los recorridos directos únicamente en los modos no motorizados y el transporte público, proponiendo itinerarios con un mayor rodeo para el vehículo privado.
- Eliminar aparcamientos de rotación en el centro urbano trasladándolos a espacios periféricos próximos que favorezcan el "aparca y camina" para acceder al centro urbano.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La nueva concepción de la red viaria se base en una estructura de la red viaria principal en forma de peine, que permita el acceso al centro urbano pero desincentive el tráfico de paso.

El tránsito en coche entre las distintas zonas urbanas será menos directo y promueve los modos alternativos como una opción más rápida y cómoda.

Esquema de la nueva concepción de la red viaria:

Al mismo tiempo, esta medida está muy vinculada a la reordenación del aparcamiento en el centro urbano, restringiendo la posibilidad de aparcamiento en el centro y promoviendo el desarrollo de aparcamientos periféricos para visitantes para fomentar el "aparca y anda".

El desvío del tráfico de paso y de acceso por el corredor de C/ Ibaiondo – C/ Sta. Clara – C/ Kondeko Aldapa permite configurar unos "ejes cívicos" con prioridad para modos no

motorizados de C/ Rondilla a corto plazo, Paseo de San Francisco a medio plazo. Estos "ejes cívicos" tendrán el acceso restringido a residentes, carga y descarga y transporte público.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1 Red Básica de Itinerarios Peatonales
Medida 4.1 Remodelación del autobús urbano
Medida 3.1 Implantación de una red de itinerarios ciclistas
Medida 5.4 Reordenación del estacionamiento
Medida 5.5 Aparcamientos periféricos de borde

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- % veh. que entran área urbana
- IMD en las vías principales
- Veh-km en las vías del núcleo urbano
- Velocidad media
- Reparto modal de viajes internos

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Acción 5.2a FASE 1 - EJE CÍVICO CALLE RONDILLA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA ACCIÓN

El objetivo es reducir drásticamente el tráfico que pasa por la calle Rondilla, mejorar las condiciones para ir en bici y a pie y aumentar la calidad estancia.

Esta acción será la **FASE 1** inicial de un proceso de transformación del concepto de organización de la red viaria en el núcleo urbano de Tolosa.

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone crear un "eje cívico", donde prime la calidad estancial y que sirva como eje de comunicación a los modos no motorizados y el transporte público colectivo

Para tal fin se prohíbe el paso del tráfico motorizado, facilitando únicamente los vehículos de la carga y descarga en ciertas franjas horarias y el aparcamiento de residentes por la noche.

Se propone crear una plataforma única y una configuración que garantiza una alta calidad estancial.

El tráfico de paso se desvía por vías paralelas como el corredor de C/Ibaiondo – C/Sta Clara.

La eliminación del tráfico de paso permitiría la implantación de una línea de autobús urbana en doble sentido (requiere adaptación del horario y puntos de cruces libre de obstáculos).

Así mismo, dada la reordenación de tráficos potenciales en la zona, es posible una nueva regulación de las intersecciones principales del Puente de Arrameleko, tanto en su intersección sur con Paseo Belate, como en la Norte con C/Larramendi y C/ Ibaiondo, ambas reguladas semafóricamente.

3. MEDIDAS Y ACCIONES RELACIONADAS

Acción 5.3a. Aparcamientos periféricos en la zona de Santa Clara

Medida 4.1 Nuevo trazado de la línea del autobús urbano

Medida 5.7. Mejora de la carga y descarga

4. VALORACIÓN

CONSENSO	IMPACTO	ECONOMÍA
5	5	1

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO	COSTE ESTIMADO
3,67	corto	240.000 €

Acción 5.2b FASE 2. EJE CÍVICO DE PASEO DE SAN FRANCISCO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA ACCIÓN

El objetivo es conseguir una recuperación de espacio público para los modos no motorizados en los principales espacios de actividad comercial y social del núcleo de Tolosa generando unos ejes cívicos de alta calidad ambiental.

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone restringir el paso de coches por el Paseo San Francisco convirtiendo este viario en una "eje cívico" de alta calidad estancial y paisajística concebido para la movilidad a pie, en bicicleta y el transporte público.

La propuesta supone una reducción drástica de la contaminación acústica y atmosférica en uno de los ejes más emblemáticos de la ciudad.

La supresión de las plazas de aparcamientos debe realizarse paulatinamente en función de las necesidades de los residentes y comerciantes y acorde con la creación de aparcamientos periféricos en proximidad.

Fotomontaje / Infografía de la propuesta:

El esquema circulatorio propuesto en esta **FASE 2** profundiza en el modelo de movilidad, propuesto, que consiste básicamente en limitar el acceso en coche al centro urbano y habilitar parkings periféricos:

La red viaria se basa en **calles principales** que canalizan el tráfico de paso y de distribución así como en **calles colectoras de entrada-salida** al núcleo:

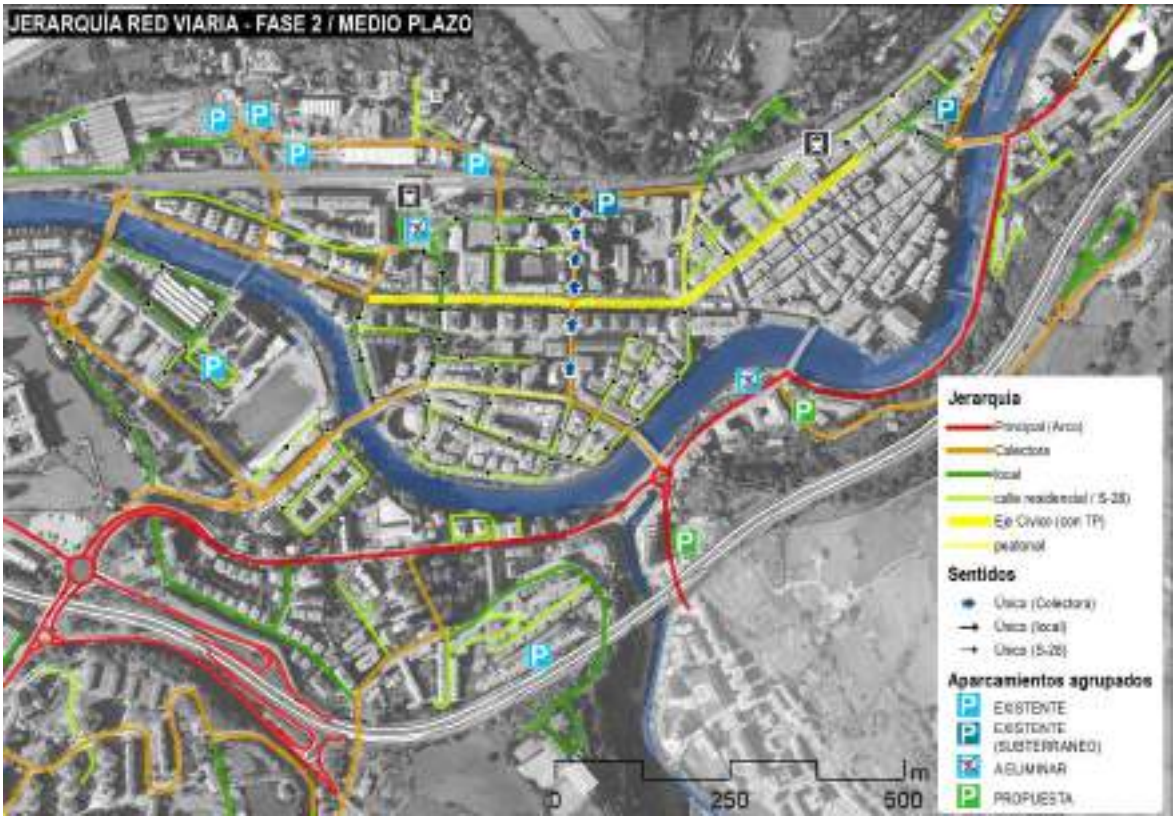
- **Calles principales**: el Eje C/ Larramendi – C/Ibaiondo- C/Santa Clara- C/ Kondeko Aldapa – C/
- **Calles colectoras de acceso** al núcleo: Pte. Arremeleko y Calle Barrena al Norte, Avda. Navarra y C/Fueros al Este, Avda. Martín J. Iraola + Pte. Berazubi al Sur, Paseo Iurramendi al Sureste, Avda. Araba al Oeste

En una primera fase de desarrollo de la nueva ordenación viaria, se propone basarla en el uso de una ordenación viaria mediante sentidos únicos que limite el número de conflictos por giro a izquierda o cruce de flujos en una misma calle.

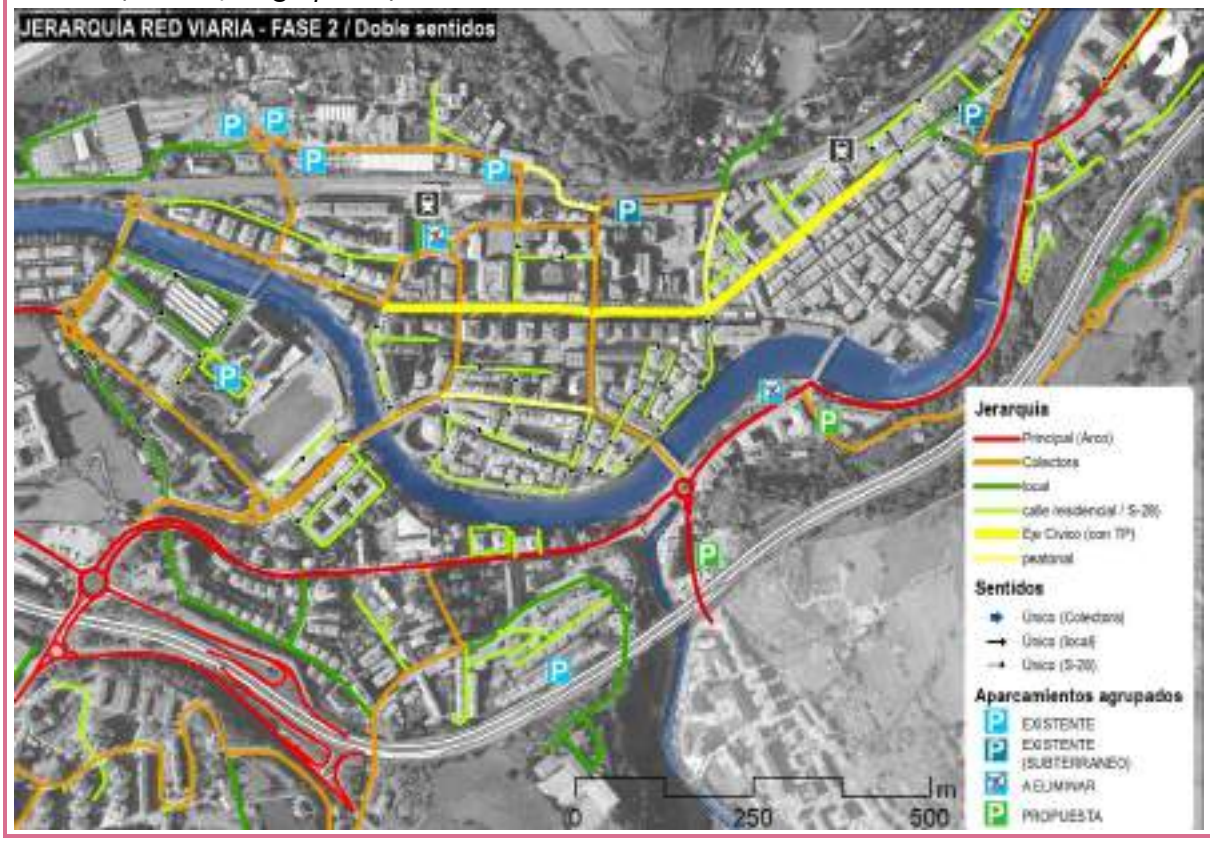
No obstante, en la medida que el resto de medidas se vayan desplegando, y el tráfico en el núcleo urbano se vaya reduciendo, se puede ir transformando dicha ordenación en un esquema de doble sentido para concentrar el tráfico restante en unas pocas calles.

Al mismo tiempo, se propone ir transformando todos aquellos viarios puramente locales a viario de prioridad residencial (S-28) en donde las personas a pie tengan prioridad y se prime la calidad estancial.

Detalle de la ordenación viaria del centro urbano (medio plazo / calle Fueros y calle Oria sentido único):



Detalle de la ordenación viaria del centro urbano (C/ Fueros y C/ Oria colectoras de doble sentido (medio / largo plazo):



Como se puede observar en el plano, la ordenación basada en doble sentido de las calles colectoras permite restringir aún más el tráfico e incluso peatonalizar algunas calles locales paralelas, como es el caso de Paseo Pedro de Tolosa o el paso inferior de la calle San Juan.

3. ACCIONES RELACIONADAS

Acción 4.1.a Nuevo Trazado de autobús urbano
Acción 5.2a Fase 1. Eje cívico de Rondilla
Acción 5.3b Rediseño Intersección Avda. Navarra y C/Fueros
Acción 5.4b Reordenación aparcamiento en Paseo de San Francisco.
Acción 5.5b Aparcamientos periféricos en el Barrio de San Esteban

4. VALORACIÓN

CONSENSO	IMPACTO	ECONOMÍA
4	5	1

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO	COSTE ESTIMADO
3,33	medio	320.000 €

Acción 5.2c FASE 3. CENTRO URBANO DE ACCESO RESTRINGIDO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA ACCIÓN

El objetivo de esta acción es seguir con la política de recuperación de espacio público para los modos no motorizados en los principales espacios de actividad comercial y social del núcleo de Tolosa a partir de nuevos ejes cívicos de alta calidad ambiental.

La reordenación viaria realizada en la **FASE 1** y principalmente **FASE 2** descrita en las acciones 5.2a y 5.2b permitirá una reducción importante del tráfico circulante por el centro urbano.

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone en esta FASE 3 generar una zona centro de acceso restringido al tráfico motorizado que abarque todo el centro urbano.

Para ello, basta con mallar los ejes cívicos E-O propuestos anteriormente con restricciones de paso N-S que afectaría a la C/ Oria y a la C/ Fueros.

Se propone restringuir el acceso al tráfico al puramente que necesita entrar (residentes, carga y descarga, transporte público, servicios públicos) en estas calles.

Dicho viario se transformará en ejes cívicos donde la coexistencia en plataforma única sería la característica principal.

Esquema circulatorio final:

Esta estrategia ha de ir acompañada de la planificación de aparcamiento de borde que permita a los visitantes aparcar rápidamente en zonas periféricas, bien acondicionadas y comunicadas peatonalmente con el centro (tanto por su proximidad como por su calidad urbanística) y acceder a las gestiones a realizar en el centro andando.

3. VALORACIÓN

CONSENSO	IMPACTO	ECONOMÍA
3	4	2

4. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO	COSTE ESTIMADO
3,00	largo	192.000 €

Medida 5.3. REFORMA DE LAS INTERSECCIONES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Los cruces e intersecciones son los puntos donde se concentran la mayoría de los conflictos y accidentes de tráfico. Es preciso revisar los criterios a la hora de diseñar los cruces para mejorar la seguridad y comodidad de los colectivos más vulnerables, especialmente de las personas que caminan.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Unido a la reordenación viaria, es necesario revisar el diseño de algunas intersecciones y cruces, especialmente las que forman parte de la red viaria principal desde la perspectiva de una movilidad segura y sostenible.

En este contexto se propone:

a. Suprimir las regulaciones semafóricas. Las regulaciones semafóricas son tipologías heredadas de planteamientos de jerarquía viaria que priman los vehículos a motor. Son soluciones poco flexibles, generan más retenciones e incluso suelen ser menos seguras. Se propone ir transformando estas intersecciones hacia otras regulaciones.

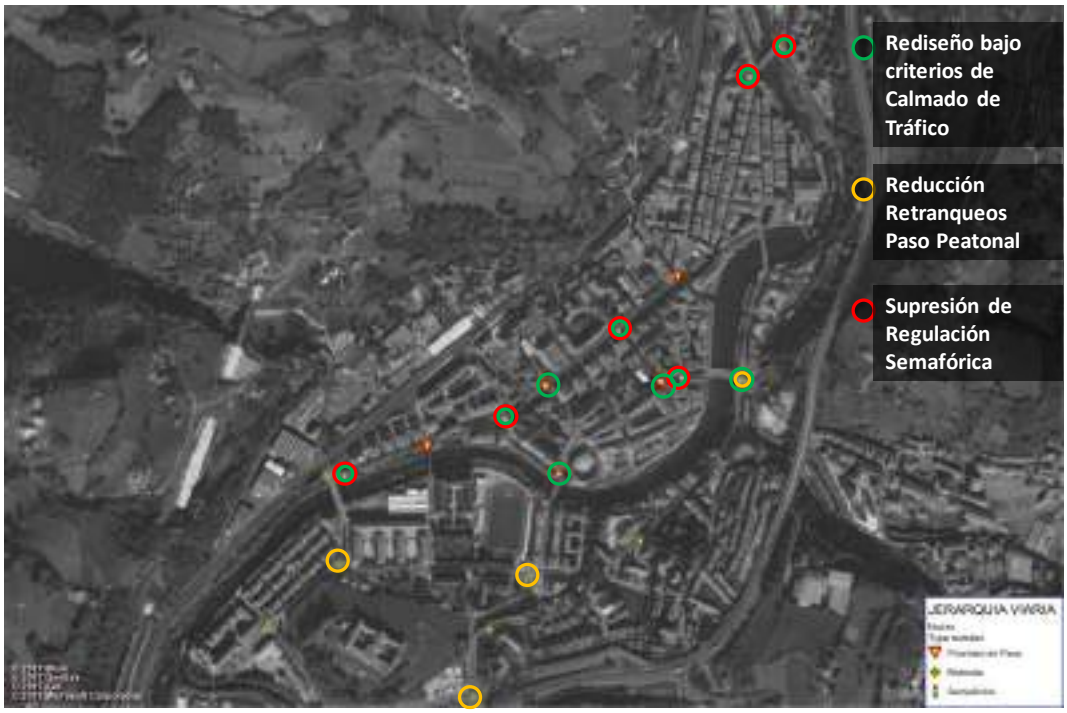
b. Ajuste de las dimensiones geométricas de la calzada:

En otras ocasiones, el espacio de la calzada en intersecciones reguladas por prioridad de paso excesivo y frecuentemente se ocupan por estacionamientos irregulares.

Se propone rediseñar estas intersecciones hacia soluciones más estrictas bajo cánones de calmado de tráfico.

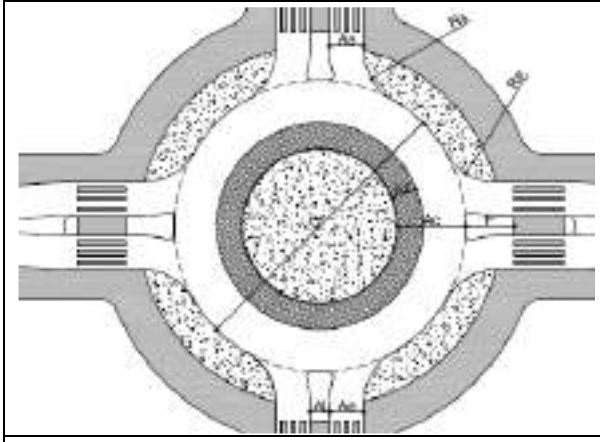
Así mismo se busca mejorar la permeabilidad peatonal y ciclista mediante la reducción de las distancias de cruce y la reducción de los rodeos en los itinerarios peatonales.

Intersecciones a rediseñar bajo criterios de calmado de tráfico



c. Glorieta compactas y miniglorietas:

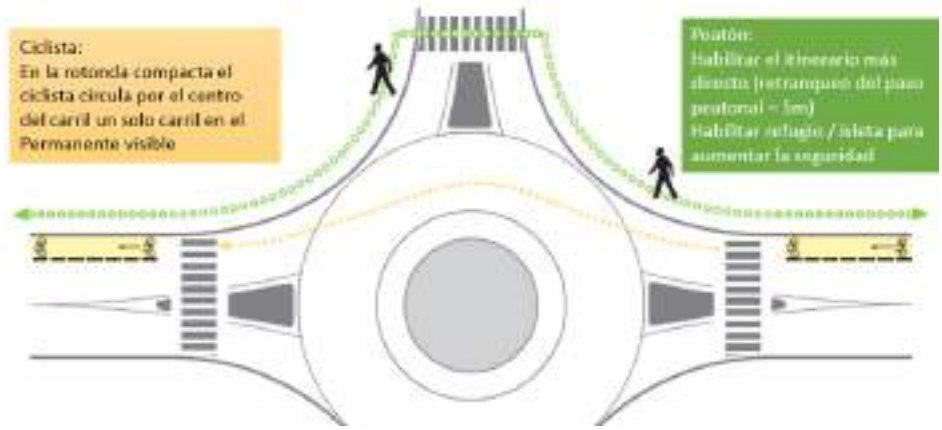
Se propone sustituir algunas de las intersecciones principales por glorietas compactas y miniglorietas con el fin de mejorar la seguridad vial y garantizar la fluidez del tráfico motorizado a velocidades bajas.



El manual del Ministerio de Fomento "Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana" (2008) indica los parámetros a seguir para diseñar rotondas compactas adaptadas a las necesidades de peatones y ciclistas.

EJEMPLO DE UNA GLORIETA COMPACTA

EJEMPLO DE MEJORA DE LA CICLABILIDAD EN UNA GLORIETA MEDIANTE PINTURA



d. Mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales: Por último se propone aumentar la permeabilidad peatonal y mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales (y ciclistas) en algunas intersecciones principales donde los pasos peatonales están muy retranqueados o no existen.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida: 1.3 Mejora de cruces (peatonales)
Medida 5.2 Nueva Concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de intersecciones reguladas semafóricamente
Intersecciones diseñadas con criterios de calmado de tráfico

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

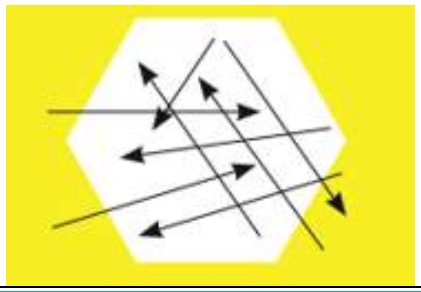
O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Medida 5.3. REORDENACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

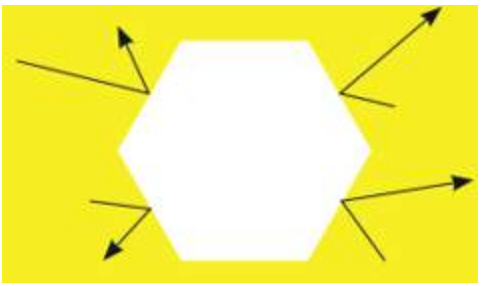
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El aparcamiento es una de las principales herramientas de gestión del tráfico motorizado. El objetivo de esta medida es utilizar la política de aparcamiento como política de restricción del uso del automóvil. Eso se traduce en diferentes estrategias entre las que se encuentra la reducción de espacios destinados a aparcamiento en el centro urbano y habilitar aparcamientos periféricos como alternativa, con el fin de evitar el tráfico de agitación en búsqueda de una plaza de estacionamiento lo más próximo al destino posible.

TRÁFICO DE AGITACIÓN DEBIDO A LA OFERTA DE PLAZAS DE ROTACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA:



ESQUEMA ALTERNATIVO AL TRÁFICO DE AGITACIÓN (PARKINGS PERIFÉRICOS)

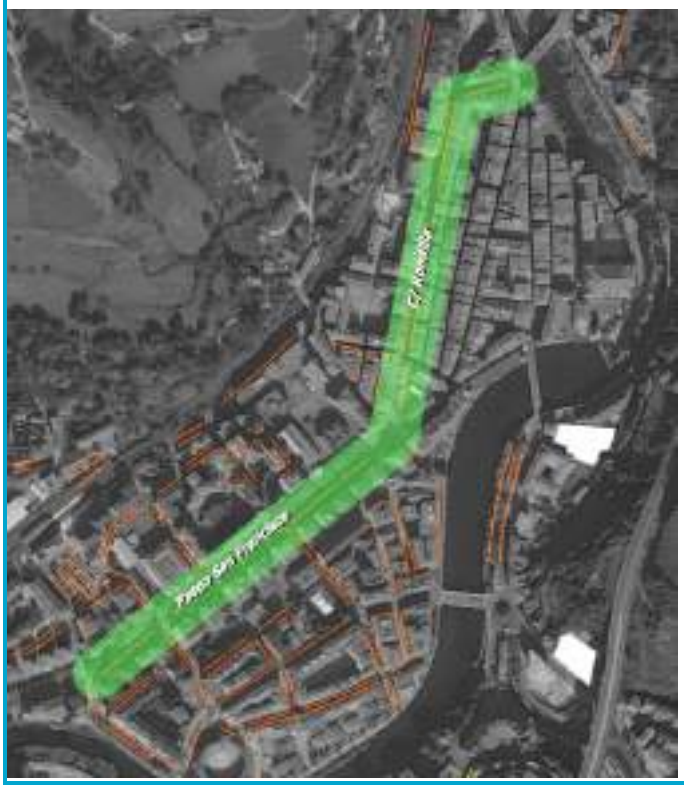


2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En la actualidad en el centro urbano de Tolosa existen muchas plazas de estacionamiento de rotación, que atrae a mucho tráfico y por otro lado tiene un efecto negativo sobre la imagen urbana y la calidad estancial.

Se propone reducir paulatinamente la oferta de plazas de estacionamiento para visitantes en la vía pública o bien reservando estas plazas solo para residentes o bien destinando las plazas a otros tipos de uso (ampliación de las aceras y zonas peatonales, espacio para la estancia o la circulación en bicicleta, etc).

CORREDOR EJE CÍVICO PROPUESTO



Las actuaciones previstas inicialmente dentro de esta medida se alinean con la generación de los Ejes Cívicos, por lo que se propone actuar específicamente sobre la C/ Rondilla y el Paseo San Francisco.

Para desarrollar los ejes cívicos es necesario reducir el número de plazas de aparcamiento en estos ejes.

Se propone compensar o relocalizar las plazas en aparcamiento periféricos de borde cambiando el patrón de aparcar directamente en el centro al de aparcar y caminar al Centro.

Además es necesario eliminar el aparcamiento irregular detectados, principalmente en ámbitos donde hay incidencia en la movilidad con otros modos (peatones, ciclistas,...).

Paralelamente se aplica una nueva regulación del aparcamiento en vía pública consistentes con la estrategia marcada.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Red básica de itinerarios peatonales
Medida 3.1. Mejorar las vías ciclistas existentes
Medida 5.2. Nueva concepción de la red viaria
Medida 5.5. Nuevos Aparcamientos periféricos de borde
Medida 5.6. Nueva regulación de la zona OTA

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Plazas de aparcamiento recuperadas para espacio público.
- Número total de plazas de aparcamiento por zona en vía pública.
- Número de nuevas plazas disuasorias en el rango de 5 min andando al centro

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Medida 5.5. NUEVOS APARCAMIENTOS PERIFÉRICOS DE BORDE

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta medida es la de trasladar aparcamientos existentes en la zona central a espacios periféricos donde el coste de oportunidad del espacio público es menor, e ir instaurando una cultura del mejor caminando, en bicicleta o en transporte público para viajes internos del núcleo de Tolosa y el "Aparca y Camina" para visitantes.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone crear y adaptar una serie de aparcamientos periféricos próximos, con acceso peatonal directo, rápido, cómodo y atractivo al núcleo urbano. Dichos aparcamientos, como estrategias de disuasión de acceso al centro en vehículo privado, han de facilitar no sólo el aparcamiento con buena accesibilidad desde las calles principales, sino que además han de estar lo suficientemente próximos y con buen acceso peatonal al centro de tal forma que la alternativa sea atractiva como para que la aceptación social de la medida sea positiva.

Localización de aparcamientos de borde y cobertura a 5 min andando

Se propone una regulación de dichas plazas en coherencia con la restricción de aparcamiento en el centro urbano, tanto en tiempos como en tarifas.

En este contexto, dado que la vía Ibaiondo-Santa Clara- Kondeko Aldapa tomaría un carácter distribuidor de tráficos, y en ausencia de sistemas de aparcamiento disuasorios en la margen Este de Tolosa, se propone la localización de sendos aparcamientos en oportunidades o vacantes urbanísticas próximas a la Carretera de Ibarra o el Convento de Santa Clara. En el caso de la carretera de Ibarra (punto 2) existe también la posibilidad de buscar un convenio con los propietarios de los nuevos edificios residenciales para ceder plazas de aparcamiento y convertir algunas en plazas de rotación para visitantes.

Ubicación de nuevos Aparcamientos periféricos

Así mismo, se considera también como potencial designación de aparcamiento periférico las plazas ubicadas en el Barrio de San Esteban y que actualmente están regulados mediante OTA como Zona Azul, pero con una baja ocupación, así como los contiguos de aparcamiento libre

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Red básica de itinerarios peatonales
Medida 3.1. Mejorar las vías ciclistas existentes
Medida 5.2. Nueva concepción de la red viaria
Medida 5.6. Nueva Regulación de la Zona OTA

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Nuevas Plazas de aparcamiento periférico de borde
- Número de nuevas plazas disuasorias en el rango de 5 min andando al centro

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Medida 5.6. NUEVA REGULACION DE APARCAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de esta actuación es desarrollar una política de aparcamiento en vía pública en el núcleo de Tolosa coherente con los objetivos del plan.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

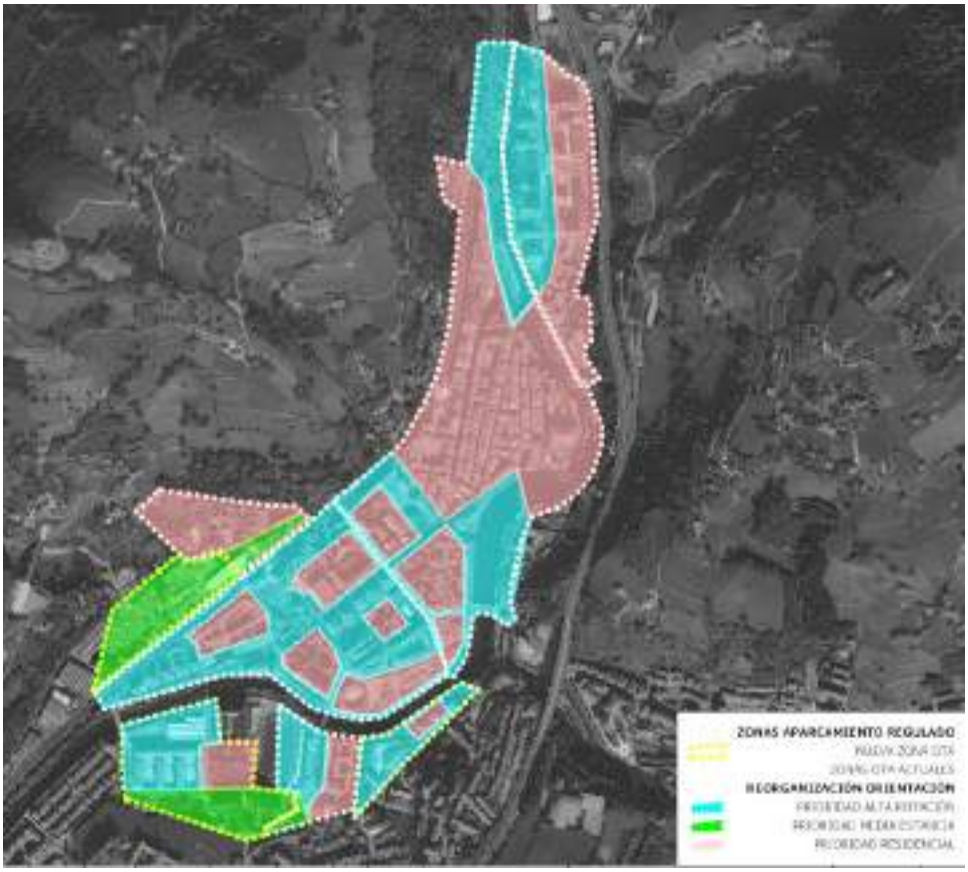
Se propone modificar y ampliar la regulación del aparcamiento en vía público con el fin de lograr una mayor rotación en algunas plazas y limitar la oferta de plazas de rotación en zonas sensibles. En concreto, se proponen las siguientes medidas:

- **Ampliar la zona regulada a:**
  - Barrio de Berazubi con una orientación principalmente de rotación en las proximidades del Eroski, de residentes y de larga duración en parte de la C/Paper y su trasera.
  - Margen Norte de Kondeko Aldapa orientación principalmente residencial.
  - Barrio de San Esteban (con tarifas para estacionamiento largo)
  - Ampliar las zonas reservadas para residentes en calles internas de coexistencia o de carácter residencial (calles S-28).
- **Simplificar la ordenación distinguiendo únicamente tres zonas:**
  - **Zona Azul** o de alta rotación de pago para todos los usuarios localizada principalmente en los viarios no interiores o de prioridad residencial. En estas zonas, cualquier usuario puede estacionar un tiempo máximo de 2 horas.
  - **Zona Verde** o de media estancia permitiendo el estacionamiento 6h u 11 h localizada en las zonas de borde o de aparcamiento periférico
  - **Zona Roja** o zona reservada exclusivamente para residentes con las variantes de 24h o de sólo por la noche en áreas de prioridad residencial.
  - Complementariamente pueden establecerse zonas mixtas Azul-Rojo para residentes y rotativo.
- **Reestructurar la tarificación actual.**

  Se propone hacer adaptar la tarifa en función de la demanda existente (ocupación), las condiciones ambientales (calidad del aire) así como de la tipología de los vehículos (bonificando aquellos de menor tamaño y menos contaminantes).

  Dicha tarificación debe ser acorde con los objetivos del PMUS aplicando los siguientes criterios:
  - debe ser más caro aparcar en vía pública que en los parkings subterráneos
  - las tarifas de aparcamiento periféricos deben incluir la tarifa para el uso del autobús urbano.
- **Mejora del servicio**: uso de tecnologías como telefonía móvil y una mayor variedad de métodos de pago.

Propuesta de prioridades para la orientación de la regulación de aparcamiento en vía pública. Sistema OTA.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 5.4. Reordenación del estacionamiento
Medida 5 5. Nuevos Aparcamientos periféricos de borde

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Número total de plazas de aparcamiento por zona en vía pública por tipología

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

Medida 5.7. MEJORAR LA CARGA Y DESCARGA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La movilidad de mercancías en áreas urbanas es uno de los elementos que más afecta a la congestión, la contaminación atmosférica, ruido, accidentes, etc. Por ello, el PMUS de Tolosa desarrolla una serie de medidas para racionalizar los flujos mercancías, mejorar su eficiencia y optimizar la carga/descarga.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A **corto plazo** se propone concentrar en unos pocos puntos la actividad de la carga y descarga y definir unas ventanas temporales específicas, la utilización de vehículos menos contaminantes.

Panel explicativo de las zonas de carga y descarga en Donostia / San Sebastian

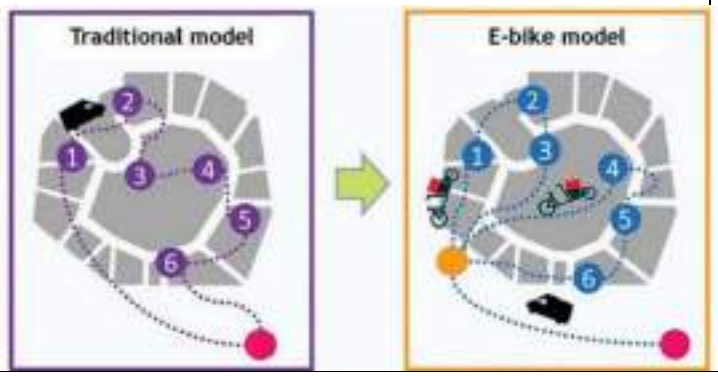
Especialmente en las zonas peatonales es preciso regular la carga de descarga para evitar las molestias a los viandantes. Se propone habilitar un espacio para la carga y descarga en Plaza Zaharra, Foruen Plaza y Felipe Gorriti Plaza, para dar servicio al casco histórico y su entorno y a cambio prohibir el acceso al casco histórico.

Además, la franja horaria para realizar la carga y descarga sería entre desde las 6 hasta las 11 horas.

A medio plazo se propone habilitar puntos de descarga en todo el centro urbano. Desde estos puntos se debe hacer la carga y descarga a pie o en otro tipo de vehículos (no contaminante). El tiempo máximo a pie desde los puntos de descarga son unos 2 min (150 metros)

PUNTOS / ZONAS DE CARGA Y RECARGA:

A largo plazo, una vez alcanzada la peatonalización / prioridad peatonal del centro urbano, se propone crear un único centro de reparto de mercancías para realizar el reparto de la paquetería con triciclos u otros vehículos eléctricos. Una ubicación podría ser por ejemplo el parking Lapurdi.

ESQUEMA DEL MODELO TRADICIONAL DEL REPARTO DE MERCANCÍAS Y UN MODELO BASADO EN UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN URBANA:	*REPARTO EN BICICLETA DE LA "ÚLTIMA MILLA" EN DONOSTIA / SAN SEBASTIAN*
	

Con objeto de incentivar la **renovación tecnológica de los vehículos de distribución urbana** de mercancías y con ello reducir los impactos asociados a la carga y descarga, se propone una regulación que beneficia los vehículos menos contaminantes (horario de carga y descarga más amplio / permiso de estacionar en las plazas de estacionamiento regulado / acceso de vehículos eléctricos a determinadas zonas restringidas).

Finalmente es imprescindible **controlar y vigilar** que se cumplan las normas establecidas y garantizar que no hay una ocupación indebida de los espacios reservados para la carga y descarga.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 5.2 Nueva concepción de la red viaria

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Aprobación de la ordenanza
- Delimitación de la zona como Ciudad 30.Veh-km en las vías del núcleo urbano

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.1 NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Es preciso adaptar la ordenanza de movilidad a los nuevos actores en la movilidad y mejorar la regulación para fomentar y garantizar la convivencia y la seguridad en cuanto a la circulación de los distintos vehículos así como en relación con la movilidad a pie.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone la redacción de una la nueva ordenanza que recoja los siguientes puntos:

- Establecer la velocidad 30 km/h como nueva velocidad máxima en la zona urbana.
- Fomentar la circulación de la bicicleta por la calzada
- Prohibir la circulación de la bicicleta y los nuevos vehículos eléctricos por zonas peatonales y acera, salvo por justificación expresa.
- Definir los espacios de circulación de vehículos de movilidad personal (VMP).
- Definir el régimen y el uso de las zonas del calmado de tráfico.
- Regular el acceso y el estacionamiento de autocaravanas en el viario.
- Regular el estacionamiento de las motocicletas (limitar el aparcamiento en aceras y espacios peatonales)
- Regular el acceso de vehículos pesados

Para redactar la nueva ordenanza es imprescindible involucrar la ciudadanía y contar la opinión de los diversos agentes de Tolosa. Finalmente, una vez aprobada la nueva ordenanza, es fundamental difundirla mediante folletos didácticos.

Folletos didácticos de la ordenanza de movilidad de Madrid y Barcelona:

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.2 Curso de formación técnica
Medida 7.3. Innovar en educación vial

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Aprobación de la nueva ordenanza

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.2 CREACIÓN DEL ÁREA DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Dar visibilidad desde el Consistorio a las acciones relativas a la movilidad sostenible y hacer más efectiva la gestión en esa materia.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La implantación del PMUS requiere una nueva perspectiva en el organigrama organizativo de la movilidad, del tráfico, el transporte y la seguridad ciudadana, que debería manifestarse en cambios institucionales. Es necesario agrupar, en la medida de lo posible, todas las competencias relacionadas con la movilidad en un mismo órgano permitiendo facilitar las labores de coordinación de políticas, programas y planes de actuación.

Al mismo tiempo no se debe olvidar la transversalidad y el esfuerzo de coordinación necesario para llevar a cabo las medidas del PMUS. Existen unas áreas que necesariamente han de trabajar coordinadamente, como transporte, urbanismo, medio ambiente, policía local, etc. Otros departamentos deberán colaborar para proyectos concretos, este es el caso de educación para el desarrollo de proyectos de "camino escolar seguro" a los centros escolares o asuntos sociales en el caso de la discapacidad.

El Área de Movilidad debe tener contacto fluido con las administraciones supramunicipales con competencias en transporte, así como con los operadores de los servicios de transporte público urbano e interurbano. La creación de esta área debe tener un sólido apoyo institucional, ubicándose tanto en el organigrama como físicamente dentro del propio Ayuntamiento.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 6.3. Mejora de la coordinación intra y extramunicipal

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Área creada, número de personas destinadas, presupuesto asignado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●	■■	€€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.3 MEJORA DE LA COORDINACIÓN INTRA Y EXTRAMUNICIPAL

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar el flujo de la información y los mecanismos de decisión sobre actuaciones entre las distintas áreas del Consistorio, a fin de optimizar la gestión de los proyectos desde su inicio y las sinergias entre las distintas Áreas.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Si bien la comunicación entre áreas del Ayuntamiento es ya fluida, dada la transversalidad de la movilidad, debería mejorarse el flujo de la información y los mecanismos de decisión sobre las actuaciones. Así se optimizará la gestión de los proyectos desde su inicio y las sinergias entre las distintas Áreas.

También se observa que las relaciones con las administraciones supramunicipales (agencia comarcal de desarrollo Tolosaldea Garatzen, Diputación Foral, etc.) son asiduas y fluidas, si bien la dotación de personal para los temas de movilidad (incluida en la medida 6.2.), facilitará y optimizará su consecución. Dada la cercanía y por compartir el sistema de movilidad urbano es de especial interés crear un grupo de trabajo de movilidad con el Ayuntamiento de Ibarra.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

6.3 Creación del Área de movilidad

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° reuniones/año

N° de acuerdos adoptados/año

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.4 CONSOLIDACIÓN DE LA MESA DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Una de las claves para lograr que las transformaciones necesarias se lleven a cabo y tengan éxito es que cuenten con el seguimiento y participación de gran diversidad de agentes.

En estos años de atrás se han desarrollado procesos participativos que recogían las inquietudes de la población respecto a la movilidad, destacando el proceso *Tolosatzen* y la Agenda 21 Local. El objetivo de la medida es consolidar la Mesa de Movilidad y garantizar su continuidad.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se plantea la consolidación de la Mesa de Movilidad con carácter permanente, definiendo un funcionamiento y objetivos claros, contando con personas de distintos perfiles tanto de la sociedad civil como equipos técnicos, agentes económicos y las instituciones públicas.

Las tareas principales de la Mesa serían:

- **Definición de pautas de funcionamiento interno** de la Mesa de la Movilidad (convocatorias, documentación, devolución y publicación de actas, etc.).
- Debate, acuerdo y firma de un **Pacto por la Movilidad Sostenible**.
- Espacio de encuentro en relación a la movilidad en el municipio.
- **Impulso a la Semana Europea de la Movilidad** como oportunidad para realizar actividades innovadoras lideradas por la Mesa de la Movilidad y los grupos y colectivos que la integran.
- **Seguimiento de las medidas y acciones del PMUS**, dedicando tiempo a la concreción de proyectos y a la evaluación de resultados.
- Propuesta de **otras acciones y actividades** no previstas en el PMUS.

El papel del ayuntamiento como dinamizador de la mesa de movilidad es fundamental.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

6.2 Creación del Área de movilidad

6.3. Mejora de la coordinación intra y extramunicipal

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de sesiones por año

N° medio de asistentes

Valoración media en cuestionario de autoevaluación anual de la Mesa

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€

0 BAJO / CORTO **00** MEDIO **000** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.5 PROGRAMA DE CAMINOS ESCOLARES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La afluencia de menores y sus acompañantes a los centros educativos de Tolosa supone un gran movimiento cotidiano. La movilidad a los centros educativos agrupa el 16% de todos los viajes. En Tolosa hay 14 centros educativos;

Muchos de esos desplazamientos se realizan en el coche privado, lo que reduce la autonomía de la infancia y condiciona su salud. La sensibilización de niñas y niños es un factor clave para el futuro de la movilidad.

A ello se le suma la problemática de las horas de entrada y salida de los centros: coches que ocupan las aceras más próximas a las puertas, y que generan inseguridad y contaminación.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Los Caminos Escolares, entendidos como un proceso de cambio de la manera en que la infancia percibe y vive su entorno, y no como un simple itinerario de paso con unas condiciones determinadas, son una herramienta muy adecuada para la sensibilización sobre movilidad sostenible, además de para la mejora de la calidad de vida y juego de los menores en particular, y de la ciudadanía en general.

Los Caminos Escolares desarrollados hasta ahora han resultado en iniciativas parciales interesantes como *Lagunbusa*, lo que significa que este tipo de iniciativas ampliadas tienen mucha potencialidad.

Así pues se propone un programa de impulso a procesos continuos y a largo plazo, con evaluación para una mejora continua. Dicha evaluación puede ser participada con la implicación del alumnado como parte del proceso de creación del camino.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Red básica de itinerarios peatonales

Medida 1.4. Ampliación de aceras

Medida 1.5. Paseos y zonas peatonales exclusivos

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de centros adheridos sobre el total

% de desplazamientos escolares a pie o en bici

% del alumnado menores de 10 años que acude solo al colegio

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.6 MEJORA DE LA MOVILIDAD DE ACCESO A LOS CENTROS EDUCATIVOS DE SANTA LUTZIA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Hay evidentes problemas relacionados con la movilidad en hora punta en esta zona donde se concentran varios centros educativos de la ciudad (congestión, coches ocupando las aceras, inseguridad vial, contaminación, la falta de autonomía de un sector importante de menores, etc).

Acorde con los objetivos del PMUS es fundamental plantear la mejora de la movilidad de este ámbito implementando un Plan integral basado en un buen diagnóstico, dirigido a maximizar el número de viajes realizados tanto a pie, en bicicleta y transporte colectivo y combinación de los mismos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone las siguientes medidas:

A. La redacción de un **Plan específico de Movilidad** para tratar de gestionar mejor tanto los desplazamientos de los empleados de los centros educativos como del alumnado. Aunque cada centro tiene sus características específicas, deben generarse sinergias en torno a la planificación de la movilidad al trabajo (ver siguiente ficha 6.8. *Gestión de la movilidad al trabajo*) y los Proyectos del Camino Escolar (ficha 6.5). El Plan debe incluir **un diagnóstico** que permita dimensionar tanto la demanda de aparcamiento actual como el potencial de reducir esta demanda.

B. Restricción del acceso: en el aparcamiento de los autobuses se propone crear una barrera a partir de la cual solo los vehículos autorizados (empleados) puedan acceder.

C. Aplicar una tarifa por estacionar en el interior de las parcelas de los centros escolares

D. Habilitar una zona de estacionamiento de "Kiss and Go", que consiste en la instalación de apeaderos en los alrededores de los colegios en los que se permite parar con el vehículo para despedir a las hijas e hijos.

E. Mejorar la infraestructura no motorizada

F. Mejorar y potenciar los caminos escolares existentes.

G. Mejorar la oferta de transporte público.

- **H. Habilitar nuevas zonas de aparcamiento y estacionamiento**.

POSIBLES ZONAS DONDE SE PODRÍA HABILITAR APARCAMIENTOS

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Red básica de itinerarios peatonales
Medida 1.4. Ampliación de aceras
Medida 1.5. Paseos y zonas peatonales exclusivos

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

% de desplazamientos escolares a pie o en bici
% del alumnado menores de 10 años que acude solo al colegio
% de la plantilla que acude en transporte público, a pie o en bici al centro de trabajo

5. PRIORIDAD / PROGRAMACIÓN / COSTE

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 6.8 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD AL TRABAJO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es optimizar desde el punto de vista de la sostenibilidad los desplazamientos de las personas empleadas a y desde los centros de actividad más importantes de Tolosa (polígonos, Hospital, centros administrativos, centros escolares, etc.). En concreto se persigue:

Lograr un modelo de gestión de la movilidad basado en la eficiencia y ahorro energético en la movilidad cotidiana al trabajo, la seguridad vial, la salud y la sostenibilidad. Los beneficios son múltiples, tanto para los empleados como las empresas (reducción de los costes económicos del transporte, reducción del estrés y cansancio, así como los riesgos de la inactividad física, menor superficie dedicada al aparcamiento, movilidad inclusiva, etc.).

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone desarrollar para cada uno de los centros de actividad con más de 100 personas empleadas un Plan de Movilidad al Trabajo, es decir, un conjunto de medidas destinadas a racionalizar los desplazamientos de los trabajadores/as para que sean más seguros, eficientes y sostenibles.

Se debe partir de un diagnóstico de la movilidad laboral actual a los centros, apoyado en una amplia encuesta de movilidad a los trabajadores/as, para dimensionar la demanda potencial de estos/as en relación a la movilidad a los centros de trabajo y concretar objetivos.

Las posibles acciones se deben fundamentar en la incorporación de la movilidad en la Responsabilidad Social Corporativa, el fomento del uso del transporte colectivo, el uso racional y eficiente del coche, potenciar la movilidad activa, prevención de riesgos relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico así como la reducción del número de desplazamientos por trabajador/a.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Red básica de itinerarios peatonales

Medida 3.1. Habilitar una red ciclista

Medida 4.1 Remodelar la línea del autobús urbano

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

N° de centros adheridos sobre el total

Reparto modal a los centros de trabajo

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■	€€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.1 CAMPAÑA DE HÁBITOS SALUDABLES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La planificación urbana y la organización socioeconómica han facilitado hábitos de movilidad poco sostenibles, alejados de los intereses y necesidades de las personas que se desplazan a pie. Estos hábitos deben transformarse para que la movilidad sea sostenible e inclusiva.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Con el objetivo de que las personas que se desplazan cada día en Tolosa se apropien de hábitos de movilidad más sostenibles, se plantea una campaña continua con mensajes, por ejemplo, sobre la opción de usar la bicicleta y el impacto sobre la salud del uso del coche particular.

Algunos formatos y canales a considerar son:

- Cartelería en comercios, centros de trabajo y equipamientos
- Publicidad en medios locales
- Mapa digital y en papel, con distancias y tiempos para llegar a pie o en bicicleta a destinos de la red cotidiana
- Concursos de fotografía y video sobre hábitos de movilidad sostenible
- Dinamización de redes sociales municipales en relación a los modos activos y cambios de hábitos
- Actividades lúdicas y eventos festivos con formatos diferentes para llegar a otros perfiles, especialmente la infancia
- Adhesión a redes y acuerdos nacionales e internacionales, como la Red de Ciudades que Caminan

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.4.Campaña de respeto mutuo y convivencia

Medida 7.5. Implicarse en la Semana de la Movilidad

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Inversión anual en campañas

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.2 CURSO DE FORMACIÓN TÉCNICA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La formación en movilidad sostenible de la Policía Local y el personal técnico de medio ambiente, movilidad, juventud e igualdad, ayudará a coordinar esfuerzos y extender la sensibilización en la nueva cultura de la movilidad desde los propios equipos municipales.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se plantea jornadas de formación a los técnicos municipales para profundizar sus conocimientos e experiencias sobre seguridad vial, movilidad sostenible, diseño del espacio público y de la red viaria, etc. Se procurará la asistencia del máximo de personas vinculadas a los equipos técnicos y personal de seguridad vial. En la formación se debe hacer especial incidencia en la percepción de seguridad y en la movilidad inclusiva y sostenible, más allá del enfoque tradicional centrado sólo en el tráfico.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.3 Innovar en educación vial

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Valoración media en el cuestionario de evaluación
Número de asistentes

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.3 INNOVAR EN EDUCACIÓN VIAL

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La formación en Educación Vial en centros escolares que imparte la Policía Municipal requiere ampliar su incidencia y atractivo, además de un sistema de evaluación para seguir mejorando con el aporte de la comunidad educativa.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone que las sesiones de educación vial impartidas por parte de la policía tengan un enfoque tanto en las habilidades en bicicleta, el conocimiento de las normas de tráfico como en el aprendizaje de participar en la movilidad (conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico).

Todo ello incluyendo temas como la percepción de seguridad y el cambio de hábitos, realizar algunas actividades en el espacio público, realizar actividades fuera del horario escolar para contar con familiares del alumnado.

Sería oportuno disponer de un parque de educación vial donde los niños y niñas puedan aprender estas competencias de forma práctica. Para tal fin se puede acondicionar provisionalmente pistas deportivas o patios escolares.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.2 Curso de formación técnica

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de escolares / año
Número de no escolares / año

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.4 CAMPAÑA DE RESPETO MUTUO Y CONVIVENCIA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Una campaña sobre convivencia particularizada en los diferentes modos de desplazamiento permitiría impulsar la concienciación de la ciudadanía, sensibilizando a conductores/as, ciclistas y peatones sobre su papel en el cambio hacia una movilidad sostenible e igualitaria.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Las acciones de sensibilización, en diversos formatos, se centrarán en la interacción de peatones y ciclistas con otros agentes que protagonizan la movilidad en Tolosa. Se trata de canalizar mensajes a través de carteles, pegatinas, viñetas y murales que recuerden, por ejemplo, que hay que reducir la velocidad al compartir la calzada con la bici, o que la acera es un espacio que no admite la circulación de bicicletas.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.1 Campaña sobre hábitos saludables

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de carteles/pegatinas instaladas

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.5 PARTICIPACIÓN EN LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La Semana Europea de la Movilidad (SEM) es un evento impulsado en numerosos países, con implicación de los municipios, incluyendo actividades y acciones que llamen la atención sobre la movilidad sostenible y ayuden a transformar los hábitos de desplazamiento.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La tercera semana de septiembre se puede llevar a cabo un programa de actividades con implicación de entidades sociales y ciudadanía, para lo cual es necesario comenzar a prepararlo como tarde al inicio del verano.

Los documentos de apoyo y experiencias disponibles en la web de la SEM demuestran el gran impacto que esta iniciativa puede tener con un costo bajo. Conviene considerar tanto acciones puntuales y actividades temporales como intervenciones permanentes en el espacio público, siempre cuidando la información y difusión antes y después de los eventos.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.1 Campaña sobre hábitos saludables

Medida 7.4.Campaña de respeto mutuo y convivencia

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de acciones y actividades realizadas / edición

Número de ediciones que se ha organizado

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.6 MEJORA DE LA WEB *TOLOSA BADABIL*

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La plataforma digital desarrollada en el marco del PMUS ha servido para mostrar información actualizada de los avances del proceso de participación, documentación y referencias actualizadas. La utilidad de la web puede ser mucho mayor como espacio digital municipal sobre movilidad sostenible de Tolosa.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Como acciones de mejora de la plataforma Tolosa badabil, se proponen:

- Integrar o vincular la plataforma digital a la web municipal, simplificando la gestión de contenidos y actualización.
- Incorporar documentación actualizada del Plan de Movilidad, así como referencias e información de medidas que se vayan implementando.
- Crear una sección de últimas noticias con actualización frecuente en forma de artículos breves, actualidad de la movilidad en Tolosa, comentarios, etc.
- Abrir una sección sobre servicios de movilidad disponibles en el municipio, incluyendo un visor de mapa, que haga especial hincapié en los modos activos y en destinos cotidianos.
- Habilitar un buzón de consultas y sugerencias digitales, difundirlo en redes sociales municipales y responder a las consultas recibidas en un tiempo razonable.
- Realizar un cuestionario de valoración.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.7 Folleto de las principales medidas
Medida 7.8 Publicaciones en diversos medios

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de visitas / año
Número de sugerencias recibidas / año en el buzón digital

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 7.7 DIVUSIÓN DEL PLAN Y DE SUS MEDIDAS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La difusión general de las medidas y acciones para su conocimiento por el conjunto de la ciudadanía, en especial los cambios de hábitos necesarios, necesita formatos atractivos y comprensibles, en coordinación con las medidas de campañas y cursos más específicos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Aunque la plataforma digital ofrezca el contenido más completo del Plan de Movilidad, así como otra información complementaria actualizada, los contenidos fundamentales deben hacerse llegar a vecinas y vecinos con formatos que cuiden la consideración de diferentes perfiles y necesidades. Con este objetivo se plantea:

- Resumir el diagnóstico, objetivos y medidas y revisarlos y estructurarlos para dirigir los contenidos a un público amplio, evitando tecnicismos.
- Maquetar el contenido en un folleto con infografías divulgativas e ilustraciones, y utilizando un hilo narrativo que ayude al objetivo básico de comprensión y sensibilización.
- Hacer llegar el folleto utilizando diversos canales, tanto digitales como en papel

Asimismo, con cada avance significativo en materia de movilidad sostenible e inclusiva, se plantea la publicación en diferentes medios, como por ejemplo en la prensa local, la página web o por las redes sociales.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.6 Mejora de la web Tolosa badabil

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de folletos impresos, n° de publicaciones en la prensa

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●	■	€

O BAJO / CORTO **OO** MEDIO **OOO** ALTO / LARGO

MEDIDA 8.1. RENOVACIÓN DE LA FLOTA MUNICIPAL DE VEHÍCULOS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo de la medida es reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes de los vehículos de la flota municipal. El Ayuntamiento debe ser el ejemplo a seguir por parte del sector privado.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se pretende renovar la flota de vehículos del Ayuntamiento bajo criterios de la innovación, la sostenibilidad y eficiencia. Es una medida posteriormente extensible a otros entes y empresas del municipio.

Se propone las siguientes acciones:

1. Adquisición de nuevos vehículos que consigan la mayor eficiencia energética, y por extensión las menores emisiones posibles, calculando todo el ciclo de vida del vehículo.
2. Optimizar el tamaño de la flota eliminando o reutilizando los vehículos infrautilizados.
3. Realizar un seguimiento exhaustivo, real y continuo de la reducción de emisiones que se está consiguiendo.

Como ayuda interesante cabe subrayar que el EVE (Ente Vasco de Energía) subvenciona cada año la adquisición de vehículos eléctricos o de bajas emisiones.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medidas 7.5, 7.6 y 7.7

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de vehículos municipales de bajas emisiones.

Número de empresas con políticas y con flotas de vehículos de bajas emisiones.

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●	■■	€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 8.2. FOMENTAR EL USO COMPARTIDO DEL COCHE

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El coche compartido es un sistema para racionalizar el transporte, que se encuentra en funcionamiento en numerosas ciudades y que permite reducir el número de viajes motorizados, especialmente por motivos de trabajo.

Compartir el coche disminuye los consumos energéticos y suponen una rebaja significativa en los gastos destinados al transporte. Por lo cual supone un importante ahorro para sus pasajeros, especialmente si se logra que haya menos personas con un vehículo en propiedad.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone desarrollar desde el ayuntamiento una aplicación web y una versión App para Smartphone que permita poner en contacto a personas que se desplazan diariamente a los centros de actividad laboral con el objeto de compartir el coche. Alternativamente, adaptar alguna plataforma ya existente a las necesidades y características del ámbito objeto del plan.

La iniciativa suele tener aún más éxito si existe una regulación de las plazas de aparcamiento de la empresa, es decir si los empleados tienen que pagar para aparcar.

Ejemplos y referencias:

http://irun.compartir.org/bidaiak/treballar/

http://moveuskadi.compartir.org/

http://www.positivedriveapp.com/about-the-app/

moveuskadi — Zure autoa partekatu

POSITIVE DRIVE

3. MEDIDAS RELACIONADAS

6.6. Gestión de la movilidad a los centros de actividad laboral

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Peso del uso compartido del coche en el reparto modal (%)

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 8.3. INSTALAR PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Los vehículos eléctricos ayudan a reducir la contaminación en el ámbito local y por lo tanto son beneficioso para sustituir aquellos desplazamientos en coche que son hoy en día necesarios para el funcionamiento de la ciudad. Una condición básica para incentivar la compra y el uso de vehículos eléctricos es que haya una oferta mínima de puntos de recarga.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone la implantación paulatina de una red de puntos de recarga rápida para uso vecinal / urbano en vía pública, comenzando con una prueba piloto de 3 puntos de recarga. El precio de cada punto de recarga puede oscilar entre los 3.000 y 5.000 €. Los puntos de recarga deberían servir tanto para coches como otros vehículos eléctricos (bicis, patinetes, etc.)

El Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital aprobó recientemente un Real Decreto que simplifica la regulación del gestor de cargas de forma y que elimina algunos obstáculos para facilitar el despliegue ágil y ordenado de la infraestructura de recarga.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

8.1. Renovación de la flota municipal de vehículos

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de puntos de recarga

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●	■■	€€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 8.4. FORMACIÓN SOBRE EFICIENCIA EN LA CONDUCCIÓN

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El uso del automóvil es el principal medio de transporte por motivos laborales de los habitantes de Tolosa. Por esta razón es importante aumentar lo máximo posible la eficiencia de su uso.

La forma de conducción así como el mantenimiento (presión de los neumáticos) puede conseguir una reducción en el consumo de combustible de hasta un 15% y supone una reducción de los costes de mantenimiento del vehículo y ahorro de energía.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Realización de al menos un curso anual sobre conducción eficiente de vehículos destinados a personas que se desplazan habitualmente en coche al puesto de trabajo. Con una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el curso y sus objetivos.

El EVE (Ente Vasco de la Energía) pone a disposición de empresas, instituciones y entidades ubicadas en la Comunidad Autónoma Vasca, cursos de conducción eficiente de vehículos. Se imparten en la empresa o entidad solicitante.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

8.2. Fomentar el uso compartido del coche

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de personas que anualmente han participado en cursos de conducción eficiente

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●	■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 9.1. MODELO DE CIUDAD COMPACTA Y DE PROXIMIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Los objetivos de esta medida son mejorar la integración de la planificación de la movilidad y el urbanismo e introducir criterios de movilidad sostenible en la normativa urbanística.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Las pautas de movilidad de la población vienen determinadas, en gran medida, por la estructura urbana y por la accesibilidad. Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados.

Igualmente, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, la demanda del transporte público colectivo bajará, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil.

Por tanto, la movilidad sostenible sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo las posibilidades de ir caminando o en bicicleta, es decir, desarrollos urbanísticos guiados por los principios de proximidad, autonomía y riqueza del espacio público.

Así púes se propone introducir estos conceptos tanto en los desarrollos y proyectos urbanísticos de Tolosa como en la propia normativa urbanística.

Nuevos desarrollos:

- Redacción obligatoria de estudios de movilidad de nuevos desarrollos urbanísticos
- Prevalecer las actuaciones en terrenos ya artificializados
- Limitar la dotación obligatoria tanto en la vía pública como en las parcelas o edificaciones de aparcamientos para automóviles.

Crecimiento urbano compacto:

- Que haya una relación adecuada entre los habitantes y el número de empleados.
- Fomentar la rehabilitación de viviendas del centro de la ciudad
- Fomentar la construcción de los solares abandonados o su consolidación

Mezcla de usos:

- facilitar y autorizar la mezcla de usos
- dotación adecuada de equipamientos locales en proximidad de las viviendas y accesibles peatonalmente
- Facilitar la apertura de locales y actividades a pie de calle para revitalizar la actividad económica, social y cultural
- Eliminar ayudas o facilidades a la apertura de centros comerciales de periferia.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

5.2. Nueva concepción de la red viaria

5.5. Nuevos Aparcamientos periféricos de borde

6.2. Creación del área de movilidad

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Densidad, relación de usos, etc.

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●●●	■■■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO

MEDIDA 9.2. ALTA CALIDAD ESTANCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El planeamiento y la normativa urbanística tienen una gran incidencia en la calidad del espacio público, que por su parte es un elemento central para incentivar los modos activos de desplazamientos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone que en la revisión del Plan General y en los proyectos urbanísticos se tenga muy en cuenta la calidad del paisaje y del espacio público como medida de hacer los desplazamientos a pie y en bicicleta más atractivos y evitar la creación de espacios de inseguridad ciudadana.

Algunos de los criterios aplicables son:

- Dotación del viario de arbolado
- Evitar una longitud excesiva de bandas de aparcamiento
- "Acotar" las bandas de aparcamiento con arbolado o mobiliario urbano
- Prever bancos y fuentes suficientes
- Adecuado diseño de las plantas bajas y la línea de fachada para fomentar la actividad y presencia de gente en las calles (Evitar muros o fachadas "ciegos")
- Garantizar una iluminación adecuada
- Evitar la creación de nuevos pasos inferiores y en caso de que sean inevitable garantizar unas dimensiones generosas.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.1. Mejora calidad estancial

Medida 2.2. Mejora de la seguridad ciudadana

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Artículos de la normativa urbanísticas adaptadas

Proyectos urbanísticos revisados bajo los criterios mencionados.

5. PLANIFICACIÓN

PRIORIDAD	PLAZO DE EJECUCIÓN	COSTE ESTIMADO
●	■■■	€

O BAJO / CORTO OO MEDIO OOO ALTO / LARGO