

ALEGACIONES DE KALAPIE: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE DONOSTIA 2024-2029

1. Comentarios generales

En términos generales, a pesar de que existen muchos objetivos y aspectos que sintonizan con el modelo de ciudad que preconizamos para nuestra ciudad, consideramos que el plan de movilidad urbana sostenible de Donostia/San Sebastián 2024-2029 no es suficientemente ambicioso para poder hacer frente a los retos que presenta la movilidad en Donostia en muchos aspectos.

En el contexto actual, de cambio climático en el que muchas ciudades de nuestro entorno están tomando medidas drásticas para hacer frente a los numerosos perjuicios que el tráfico de vehículos motorizados genera en el conjunto de la sociedad, pensamos que este plan debe ser más valiente y ambicioso. A continuación las carencias identificadas en términos generales:

1.1. Evaluación del PMUS anterior:

El PMUS incluye una evaluación del anterior PMUS del período 2008-2023. Consideramos positivo que se haya realizado una mínima evaluación de estos objetivos que se planteaban en 2008. No obstante, debemos señalar que nos preocupa el hecho de que muchos objetivos no se hayan podido valorar por “no existir datos ni metodología asociada”. Consideramos que todos los objetivos planteados han de tener una metodología asociada que permita el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de los objetivos de manera anual; un plan de mitigación de acciones y presupuesto en caso de no alcanzar los objetivos.

1.2. Definición de objetivos:

Consideramos que el nuevo PMUS plantea objetivos que no son suficientemente ambiciosos y hacemos las siguientes propuestas a las carencias identificadas:

1. Aumentar únicamente en 7500 viajes ciclistas diarios para 2029 es un aumento continuista con la tendencia de todos los años analizados (un aumento anual del 4% aproximadamente). Creemos que, con lo que se ha aprendido durante los años de pandemia (en los que los viajes ciclistas aumentaron 14% en dos años contiguos), habría que ser más ambiciosos y no conformarnos con mantener la tendencia anterior. Creemos que, con el cambio de hábitos y de modelo de movilidad que el PMUS quiere alcanzar, con la mejora y el aumento de la infraestructura ciclista, la ZBE, el contexto de emergencia climática, el impulso debe ser tal que se debería alcanzar una tendencia de aumento anual de viajes diarios del 10%. Consideramos una tendencia realista, y es por ello que proponemos que el objetivo final de número

de viajes ciclistas diarios a alcanzar en 2029 sea de 50000 viajes ciclistas diarios (un aumento de 20000 viajes diarios respecto a 2023).

2. Además del número de desplazamientos, vemos imprescindible que se añada un objetivo de reparto modal de la bicicleta, separado de los movimientos peatonales, como ya se contemplaba en el PMUS anterior. Teniendo en cuenta la situación actual de reparto modal que hay en otras ciudades Europeas, planteamos que se incluya un objetivo de reparto modal para la bicicleta de 10% en Donostia para el año 2029.
3. Consideramos que el objetivo 1.d de aumento del 15 % en las plazas de estacionamiento de bicis es pobre y este porcentaje debería de ser mayor. Creemos que este porcentaje debería de ser de al menos 30%. También consideramos que debería de haber objetivos de aparcamientos cubiertos para bicicletas. Un objetivo posible para este punto podría ser duplicar el número de plazas de aparcamiento protegido para bicicletas para 2029 como mínimo.
4. En el objetivo 1.g se plantea “Incrementó hasta conseguir la plena paridad de género (50% hombres, 50% mujeres) tanto en viajes como en abonos.” en el servicio DBizi. Este objetivo nos parece correcto. Sin embargo, no vemos en el PMUS ninguna acción específica que tenga como objetivo acabar con la brecha de género en esta materia. Y creemos que es imposible avanzar en este asunto si no se toman medidas específicas. Sin duda la paridad es un buen termómetro del uso de la normalidad de la bicicleta y debemos de trabajar hacia una situación de igualdad en el uso de la bicicleta. Planteamos que este objetivo de paridad en el uso de la bicicleta también exista para el uso total de la bicicleta.
5. En el objetivo 4.i se incluye el objetivo de que el 40% de la flota del reparto de mercancías sea de vehículos limpios. Debería de contemplarse un objetivo de porcentaje de reparto por ciclogística sobre el total de reparto de mercancías.
6. Entre los objetivos específicos para la ZBE se marcan unos límites de contaminación según la OMS que consideramos positivos. No obstante, faltaría por definir qué medidas va a tomar el Ayuntamiento los días que la contaminación está disparada y cuál va a ser el protocolo.
7. En el objetivo 5.a se plantea que el número de vehículos que acceden a los parkings tenga una tendencia decreciente sin especificar números ni porcentajes. Esto es un error y creemos que debe de existir algún tipo de objetivo referente al número de plazas en rotación cuantificable y legible. Proponemos como objetivo la reducción de un 10% de las plazas de rotación dentro de la ZBE.
8. Exigimos que en los objetivos 4.f ; 4.g y 4.h en la que se habla de ratios para motocicletas, turismos y personas conductoras además de una tendencia decreciente se incluyan objetivos concretos numéricos cuantificables.

9. Debe de contemplarse algún objetivo de reducción de tránsito de número de vehículos en las principales vías de la ciudad.
10. Incluir objetivos medibles para el reparto del espacio público que contemple una reducción del espacio dedicado al coche y ganarlo para otros usos (Espacios verdes, bicicleta, peatón, etc.)
11. Incluir un objetivo que contemple la reducción del número de calles por la que no se pueda circular con vehículos motorizados.
12. Incluir un objetivo que contemple el aumento de transformación de calles residenciales en calles peatonales.

Consideramos que se deben de plantear medidas complementarias y de mitigación (de acciones concretas y aumento de presupuesto) para el caso en el que no se cumplan los objetivos año a año. Por lo tanto, se deberían evaluar los objetivos anualmente y en el caso de que se observe que no se están alcanzando los objetivos planteados, el plan debería de contemplar medidas para corregir esta situación como cambios en el presupuesto previsto.

1.3. Seguimiento de objetivos

Emisiones de CO2

Se deben de buscar metodologías para cuantificar este dato de manera anual

Número de Peatones, Ciclistas y Vehículos

Hacer público cuáles son los puntos de medición y cuáles son los datos que da. Al menos un informe público anual.

Calidad del aire

Se deben de poner al menos una estación fija de medición en la zona este de la ciudad

Reparto modal

En la actualidad los datos de reparto modal solo se conocen mediante el estudio sobre movilidad que se hace desde el gobierno vasco una vez cada cuatro años. El dato del reparto modal es clave para entender la realidad de la movilidad y permite un buen análisis de la situación y progreso. Creemos que este estudio debe de realizarse cada año para poder hacer un mejor seguimiento de la situación.

Reparto del espacio

Metodología para poder saber cuál es el uso del espacio público de la ciudad en porcentajes (Espacio coche, espacio bici, espacio peatón, espacio bicicleta, etc.) y seguimiento.

1.4. Diseño de vías ciclistas

Desde la asociación Kalapie Hiriko Txirringularien elkartea consideramos importante que se incluyan en el plan criterios de diseño de vías ciclistas que persigan diseños centrados en el usuario (independientemente de edad y/o destreza) y una visión de cero siniestralidad. En general, consideramos que la red de bidegorris debe perseguir las siguientes características.

- **Coherencia:** La red ciclista debe ser completa y conectarse con los principales centros y servicios, tanto en áreas urbanas como interurbanas, y debe ajustarse a las necesidades de viaje de los ciclistas.
- **Directa:** Las rutas deben ofrecer el camino más corto y rápido posible, minimizando desvíos y retrasos. Se deben evitar interrupciones frecuentes en el flujo ciclista.
- **Seguridad:** Se debe minimizar el riesgo de conflictos con el tráfico motorizado, separando los diferentes tipos de vehículos y reduciendo la velocidad en puntos de conflicto. Las rutas deben ser fácilmente reconocibles y predecibles para todos los usuarios.
- **Comodidad:** Los bidegorris deben tener una superficie lisa y sin baches, evitando bordillos de aceras o suavizando estos con rampas, ya que las bicicletas tienen poca amortiguación. Además, se debe minimizar la molestia de las pendientes y del tráfico motorizado, y proteger a los ciclistas de las inclemencias del clima.
- **Atractivo:** Las rutas deben ser visualmente atractivas y seguras, con buena iluminación y mantenimiento del espacio público. Deben ser diseñadas teniendo en cuenta factores psicológicos y la percepción de los ciclistas.
- **Social:** Los bidegorris deben permitir la interacción social, permitiendo que dos ciclistas puedan circular uno al lado del otro, lo cual es especialmente importante para ciclistas recreativos y para padres que circulan con sus hijos.
- **Iluminación:** Los bidegorris deben estar bien iluminados para evitar accidentes y para que sean visibles incluso en la oscuridad.
- **Flujo:** Los bidegorris principales deben permitir un flujo continuo e ininterrumpido, con un ancho suficiente para evitar congestiones y mantener un tráfico fluido.
- **Integración con el entorno:** Las rutas deben integrarse con el paisaje circundante y ofrecer protección contra la lluvia y el viento, aprovechando la vegetación, edificios y otras estructuras.
- **Accesibilidad:** Las rutas deben ser accesibles y fáciles de usar para todos, incluyendo usuarios menos experimentados y con capacidades físicas reducidas.
- **Diseño Intuitivo:** El diseño de las vías debe ser tal que los usuarios sepan intuitivamente dónde posicionarse y quién tiene el derecho de paso

Para que la red de bidegorris de Donostia alcance estas características solicitamos se incluyan los siguientes criterios de diseño:

- Anchura mínima de bidegorri de 3m de ancho bidireccional, 1,8m unidireccional. En casos excepcionales 2,5 y 1,5m (hablando de territorio urbano).
- Se deben instalar elementos de separación de calidad entre bidegorri y aceras/carreteras para una correcta segregación. Para el caso de bidegorris en paralelo con calzada, los bidegorris deben contar con una separación mínima de 40

cm con el tráfico de coches y coches aparcados, correctamente señalizado y con elementos físicos que impidan la invasión del bidegorri.

- Firme en buenas condiciones: Sin irregularidades y no resbaladizo
- Bidegorris pintados de color rojo
- Señalizar los cruces más peligrosos con el firme en rojo que lo resalte de la calzada. (Usar pintura antideslizante)
- Iluminar correctamente las vías ciclistas
- Mantener la continuidad de la vía ciclista
- Priorizar la segregación de espacio para bicicletas ante zonas 30 o similares
- Evitar que las rejillas y alcantarillas vayan en el bidegorri
- Semaforización propia solo para bicicletas que permita pasar si no hay peligro y ciclos de semaforización que prioricen y faciliten modos de movilidad activa, adaptando el ciclo a su velocidad y características incluido en las zonas 30
- Reducir al mínimo los cruces en los itinerarios ciclistas
- En cruces dar prioridad de paso a bicicletas frente a vehículos motorizados.
- No proyectar aceras bicis e ir eliminando las existentes. Los bidegorris como pauta general deben de ir a distinto nivel que la acera
- Permitir y señalizar circulación de bicicletas en dirección contraria en calles urbanas
- Desarrollar la señalética ciclista para que los usuarios puedan saber fácilmente por donde circular.
- Permitir el paso de bicicletas por las zonas peatonales con una correcta señalización y normativa.
- Pintar raíles en el centro de la calzada para las calles que sean principales dentro de la red (modelo Gasteiz)

Estas características están definidas tomando como referencia las guías Oslo Street Design Manual, Manual Diseño Tráfico Bicicletas [CROW] y la guía SCAP de la European Cycling Federation (ECF), guías que consideramos fundamentales a la hora de diseñar y crear infraestructura ciclista.

1.5. Plan centrado solo en el centro

Observamos que la inmensa mayoría de actuaciones que se plantean en el PMUS se enfocan en las áreas centrales de la ciudad. Sin oponernos a estas actuaciones consideramos que el plan debería contemplar también más actuaciones de futuros bidegorris, zonas de aparcamiento y otras actuaciones en los barrios de la ciudad.

Observamos que la zona Este sigue siendo la gran olvidada, para la cual no se proponen hacer ni bidegorris, ni ascensores, ni calles peatonales (excepto los ligados a proyectos de viviendas) Cabe recordar que las zonas de Altza-Larratxo son las únicas de la ciudad que teniendo un gran número de habitantes, siguen sin acceso a la red de bidegorris de la ciudad.

1.6. Compromisos presupuestarios

Consideramos que el compromiso presupuestario hacia la movilidad en bicicleta es escaso y debería de ser mayor. También consideramos esencial:

1. Que se dedique una partida anual estable al mantenimiento de la red de bidegorris. Sugerimos una partida de un mínimo de 50.000€ anuales.
2. Que se contemplen partidas estables para actuaciones varias de mejora de la red de bicicletas que el departamento de movilidad pueda ir utilizando para pequeñas mejoras de la red como aparcamientos temporales o estables, medidas de urbanismo táctico, reducción de rebajes, elementos de separación, arreglo de agujeros, etc. Sugerimos una partida de un mínimo de 50.000€ anuales.
3. Sugerimos también que se incluya una partida estable destinada a la formación de la movilidad en bicicleta.

Existen opciones de financiamiento para infraestructura ciclista mediante los fondos Next generation que el ayuntamiento debería de estudiar solicitar. Al estar las partidas contempladas en el propio PMUS esta solicitud debería de ser viable.

1.7. Otros.

Consideramos que se deberían de contemplar medidas en el propio plan que impulsen el uso de la bicicleta entre las mujeres para poder alcanzar los objetivos de igualdad en el uso.

2. Comentarios concretos sobre el PMUS

“Tenemos derecho a una movilidad segura y sostenible” *Página 2*, la carta del alcalde en esta frase debería incluir movilidad **saludable**. Consideramos que es un concepto que las instituciones deberían de integrar y fomentar.

1.1 Peatonalización San Martín – Buen Pastor

En la peatonalización del buen pastor, el PMUS escribe “zona de uso exclusivo para peatones “ y no se hace mención que vaya a haber bidegorri en este punto. Consideramos que debe de haber un bidegorri que atravesase toda la calle San Martín a pesar de que se peatonaliza la parte de enfrente de la concha.

1.2 Rehabilitación Plazas Zaragoza y Xabier Zubiri

En la rehabilitación prevista de la plaza Zaragoza solicitamos que se tenga en cuenta la mejora del Bidegorri existente, ya que está en muy mal estado.

1.3 Entorno plaza Gipuzkoa

En la actuación del entorno de la plaza Gipuzkoa no entendemos que la calle Garibai y parte de Idiakez se las contemple como “Calle a analizar”. Consideramos que debería de estar como “Peatonalización completa propuesta”. De hecho, en la calle Garibai ya han realizado estudios y sondeos previos e incluso esto llegó a prensa ([El 60% de los vecinos y el 93% del comercio, a favor de peatonalizar Garibay](#)). No compartimos, por lo tanto, que se tenga que volver a estudiar lo que ya está estudiado y esta calle debería de estar incluida en la peatonalización propuesta.

Del mismo modo, “las calles sin cambios propuestos” (Andia, Camino, Peñaflorida, Bengoetxea) deberían de estar como “Calle a analizar”. Pudiendo de esta manera crear una “Supermanza” alrededor de la plaza Gipuzkoa y está hablando de un entorno de la plaza Gipuzkoa completamente peatonal.

1.6 Construcción ascensores ligados a promociones urbanísticas

Observamos que el plan contempla la ampliación de red de ascensores y lo consideramos positivo. No obstante, consideramos importante que se tenga en cuenta el tamaño. Es importante que el tamaño de los ascensores permita la entrada de bicicletas. Además, esto resulta beneficioso para el resto de usuarios (Personas movilidad reducida, picos de mucha gente, etc.)

1.8 Ampliación y mejora de la red ciclista

En este punto tenemos, varios apuntes

En relación al eje ciclable de Aiete, se menciona que la fase de 2 solamente se ejecutará en su tramo desde la rotonda de Oriamendi hasta la calle Mantulene, ya que el resto del tramo presenta dificultades como expropiaciones y obras difíciles. Desde Kalapie, consideramos que el PMUS actual debería contemplar la ejecución de la fase completa. A pesar de ser un tramo complejo, consideramos que es técnica y jurídicamente posible realizar el bidegorri entre Mantulene y la rotonda de Jesuitinas. No entenderíamos que esta se dilate en el tiempo. Entendemos que ante la complejidad que supone la obra en el tramo de Jesuitinas las fases III, IV y V del eje ciclable de Aiete no se ejecuten en este periodo, la fase 2 es prioritaria ya que es clave en la conexión del barrio. De todas formas, veríamos con buenos ojos que se realicen acciones puntuales que faciliten el desarrollo de estas fases III, IV y V. Por otro lado, el pequeño tramo que discurre entre el ascensor inclinado y el ascensor del ambulatorio de Aiete se ejecutó en su momento a medias. Dejando unos 20m pendientes de hacer en un entorno donde la ejecución no plantea problemas de espacio ni de ningún tipo. Es estratégico que se ejecuten cuanto antes, tanto este pequeño tramo, como la fase 2 de Aiete ya que ambos tramos suponen la finalización del eje que une Miramón con los barrios de centro y Este de la ciudad.

En el eje Miracruz-Ategorrieta-Alcalde Elosegui, no nos parece adecuado que únicamente se contemple “estudiar” y no se prevenga ejecutar este tramo. Un bidegorri en este punto resulta esencial para mejorar la conexión de la zona Este con el resto de la ciudad que actualmente se encuentra mal conectado. Consideramos que la ejecución de este bidegorri es técnicamente sencillo y además es un proyecto que ya se ha estudiado en la anterior legislatura. Eliminando un carril de circulación de coches sería perfectamente realizable. Solicitamos, por lo tanto, que como mínimo se ejecute la primera parte entre Ategorrieta y el puente Santa Catalina. En cuanto al tramo de Alcalde Elosegi creemos que tras la apertura del pinchazo de Marrutxipi no hay justificación posible para que esta vía tenga dos carriles en ambos sentidos. Pensamos que se deben quitar carriles y habilitar carril bus o bidegorri en esta vía. No nos parece descabellado tampoco que esta vía sea en el futuro solo accesible para transporte público.

Tampoco entendemos que únicamente se contemple estudiar la **conexión entre Txomin y Sarrueta (Puente polígono 27)**. Es un tramo tan pequeño que debería ejecutarse sin darle tantas vueltas.

En cuanto a la **conexión de Amara con Hospitales**, entendemos que es un tramo más complejo que la de Miracruz, pero aun así consideramos que es ejecutable el periodo del presente PMUS (2024-2029). Se trata de un tramo estratégico, ya que permite unir la zona de Miramón-Hospitales, con un alto número de empresas y puestos de trabajo, con el resto de la ciudad. La movilidad al trabajo es una de las claves para conseguir una movilidad sostenible y un bidegorri en este punto facilita enormemente las cosas. Además, debemos tener en cuenta que el uso de la bicicleta eléctrica es ya una realidad y está cada vez más extendido. Por lo tanto, los desniveles ya no son un impedimento para desplazarse en bicicleta.

Consideramos que la razón de que no se contemple la ejecución y únicamente el estudio de estos tres tramos se debe en mayor medida a razones políticas que a razones técnicas. En consecuencia, solicitamos mayor valentía política y no escudarse en supuestas razones “técnicas” o dilatar actuaciones en el tiempo con supuestos estudios.

1.9 Elaboración del Plan Integral de la Bicicleta

Consideramos que es muy positivo que se contemple la elaboración de un plan integral de la bicicleta y damos por buenos los puntos propuestas. Observamos que se menciona la necesidad de mobiliario urbano para ciclistas como reposa pies. No obstante, creemos que sería importante mencionar explícitamente los raíles en las escaleras para poder empujar la bici. Algo muy importante en nuestra ciudad debido a sus grandes desniveles.

1.10 Mejora de la movilidad sostenible en Amaraberri

Consideramos que estas mejoras debería de llegar a más zonas del barrio además de las mencionadas en el plan

1.13 Estrategia para la mejora de la movilidad de las personas con diversidad funcional

Además de lo planteado creemos que sería interesante el estudiar maneras de fomentar el uso de la bicicleta entre las personas con diversidad funcional con algún tipo de programa destinado a este fin (Ayudas a la compra de bicicletas adaptadas, formaciones, etc.). Creemos que en muchos casos las personas con diversidad funcional pueden hacer uso de la bicicleta mediante bicicletas adaptadas y esto es interesante para mejorar su salud, calidad de vida y autonomía.

1.14 Corredores verdes urbanos

Observamos que a pesar de que se han creado nuevas zonas amables y se han realizado mejoras en la vega del río (Parque fluvial txomin enea, martutene, etc.) La conexión entre estas zonas resulta poco atractiva y mala. Consideramos que este plan y los futuros planes deben de contemplar la creación de itinerarios a lo largo del río y que estas sean lo más continuas posible, evitando cruces de carretera y trayectos peatonales y ciclistas separados del tránsito de vehículos a motor. Los puentes deberían de integrar pasos subterráneos de

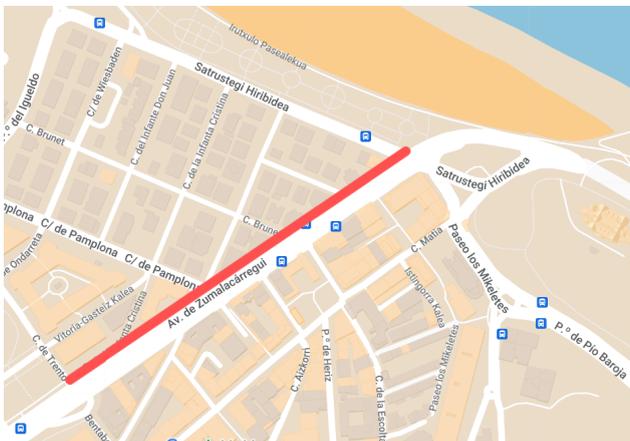
buena calidad para permitir el paso evitando el cruce de carretera. En los casos en los que sea posible para que esto se realice, consideramos que se deben de realizar expropiaciones y realizar las inversiones correspondientes. Para esto debe de tenerse en cuenta también la conexión con Astigarraga que permita un paseo fluvial continuo, extenso y sin interrupciones.

2.0 Proyecto tractor: entrada en funcionamiento de las mejoras del Topo

Las nuevas estaciones de topo deberán de tener paradas de bicicleta (Protegidas a poder ser) y ascensores suficientemente grandes como para permitir el paso de bicicleta. También creemos que este proyecto debe de servir para liberar espacio en superficie.

3.4 Reordenación de Satrustegi Hiribidea (nudo interior de Ondarreta)

Proponemos aprovechar la remodelación en la avenida Zumalakarregi junto al túnel para crear un bidegorri directo desde Ondarreta al ambulatorio del Antiguo.



3.6 Anteproyecto de reordenación de Ategorrieta (nudo interior rotonda de Ategorrieta)

Solicitamos que en este estudio se estudien también vías para reducir el número de cruces de calzada que las bicicletas o peatones deben de hacer para transitar por este punto y que se estudie el ciclo semafórico que priorice el tránsito de bicicletas.

3.7 Calmado de tráfico en la calle Easo

En el planteamiento que se hace en la calle Easo entre las calles San Martín y Av. Libertad, se propone que la vía sea unidireccional (Del mismo modo que lo es en la actualidad). Proponemos que en esta calle se permita la contra dirección para bicicletas o incluso que se habilite un bidegorri completo prolongando el que ya existe en el resto de esa calle. Nos parece bien que se eliminen las plazas de aparcamiento para que el peatón gane espacio. Pero nuestro temor es que ese espacio supuestamente ganado para el peatón acabe cedido permanentemente a las terrazas de los bares, como ocurre en la actualidad en la manzana central. Creemos entonces que un carril bici sería más beneficioso que un carril “terrazas”

4.0 Proyecto tractor: creación de Zona de Bajas Emisiones

Hemos registrado todas nuestras peticiones sobre este proyecto en el documento [Alegaciones de Kalapie al proyecto de Zonas de Bajas Emisiones](#)

4.5 Servicios de vehículos a motor compartidos

Se dice que el car-sharing no es un servicio público, pero tenemos dudas de si podría ser un servicio público de la misma manera que lo es Dbizi. Aunque se opte por no ser público, entendemos que es posible dar facilidades para que este servicio pase a ser una realidad y reducir así la propiedad de los coches de los ciudadanos. Consideramos acertados los apuntes que se hacen respecto a un posible servicio de Car-Sharing en la ciudad. Tanto el sistema de car-sharing como el moto-sharing debería de estar pensado de tal manera que no acarree un uso en zona urbana.

4.6 Gestión de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

Consideramos que la ciclogística y su fomento deberían de estar incluidos en este punto.

4.7 Modelización indicadores movilidad

Se proponen estacionamientos de motos antes de los pasos de peatones para mejorar la visibilidad del peatón. Pensamos que los aparcamientos de bicicleta pueden hacer la misma función y faltaría añadirlo.

5.1 Medidas para la transformación de plazas de estacionamiento subterráneo

Damos por buena la propuesta pero observamos que esta actuación o estudio no tiene presupuesto asignado para remodelar las plazas de aparcamiento. Consideramos que debería de tenerlo asignado para posibles actuaciones que acarreen coste. De otra forma, correremos el riesgo de que estas actuaciones se queden en simples palabras.

5.3 Aparcamientos disuasorios

Consideramos que estos aparcamientos deben de estar correctamente señalizados antes de llegar a la ciudad. Sirve de ejemplo la señalética del aparcamiento de camiones de Astigarraga. También en web.

Consideramos que se debe de priorizar el acceso a la ciudad mediante transporte público que mediante coche, aparcamiento disuasorio, transporte público. Señalar por último que los mejores parkings disuasorios son los aparcamientos que desaparecen. Si no hay posibilidad de aparcar coches, el coche no será una opción útil.

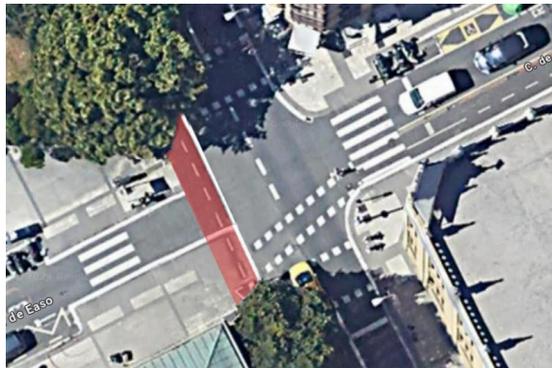
4. Solicitudes para incluir en el PMUS

Desde kalapie proponemos los siguientes puntos para incluir en el plan:

3.1. Bidegorris y zonas peatonales

Proponemos las siguientes actuación en materia de movilidad en bicicleta y movilidad peatonal

1. Para empezar en la zona Este solicitamos que al menos se haga una red de calles 30 pacificadas. Por ejemplo, el eje Larratxo a Herrera. También el paseo de Alza desde el casco hasta el polideportivo. También pensamos que es interesante habilitar el sentido contrario para bicicletas en muchas calles de sentido único de esta zona (Bidebieta, Altza, Herrera, Larratxo). Esta medida permite, por un lado, la pacificación del tráfico y facilita la movilidad en bicicleta.
2. Observamos que se podría hacer un bidegorri en la Calle Lauaizeta entre Garbera y Altza.
3. Solicitamos se contemple una modificación en el bidegorri en la calle Easo con el cruce de Pedro Egaña. Pensamos que el sube-baja que existe en este punto es innecesario y debería de eliminarse pasando a un diseño similar al que existe en Easo en el cruce con Calle Moraza.

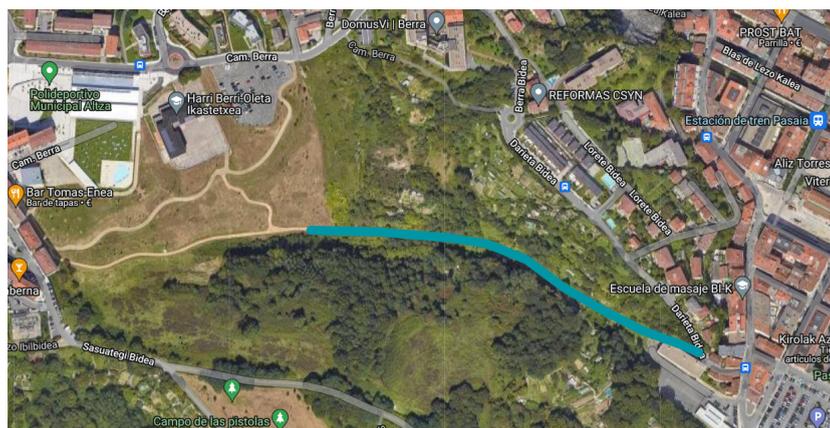


4. Instalar aparcabicis cubiertos similares a los que existen en Pio XII y Loiola en los polígonos (Miramón, Zuatzu, Igara, Polígono 27, Belartza,...) y hacer un estudio sobre posibles lugares en los que se podrían instalar otros.
5. Instalar aparcabicis adicionales en lugares de alta demanda (playa, estación de buses,...) o en lugares específicos cuando haya picos de afluencia de gente (Jazzaldia, Semana grande, ...). Establecer presupuesto estable para que esto se pueda hacer.
6. Solicitamos una conexión en bicicleta para el polígono 27 que no está contemplado en el plan
7. Proponemos la mejora de la conexión ciclista al polígono de Igara para que llegue hasta el fondo del polígono y permita a los trabajadores circular en bici con seguridad.
8. Solicitamos que se estudie la conexión ciclista del polígono de Miramón para que la red llegue como mínimo a las torres de Arbide favoreciendo así la movilidad activa entre los trabajadores.

9. Proponemos estudiar crear un paso peatonal-ciclista entre la acera al principio de la N-634 y el polígono Belartza para mejorar la accesibilidad a este polígono.



10. Estudiar dar continuidad a la zona peatonal del parque de detrás del colegio Harri-Berri Oleta ikastetxe y hasta Antxo



11. Hacer un paseo más amigable y peatonal en Putzueta bidea
12. Peatonalización Urdaneta
13. Estudiar dar solución al trazado inadecuado del bidegorri en la zona de la estación de buses.
14. Estudiar una solución que facilite la movilidad ciclista en el barrio de Egia, mediante una red que una la parte baja y alta del barrio y enlace con los actuales bidegorris de calle Egia y de Polloe
15. Estudiar la peatonalización de la calle Matia

16. Consideramos que las nuevas peatonalizaciones que se hagan necesitan de un análisis de riesgo (Aumento de hostelería o grandes superficies en la calle) y contemplar medidas que prevengan afecciones a los residentes o comercio local.
17. Procurar crear entornos seguros en las calles colindantes a escuelas, institutos, centros sanitarios, bibliotecas, polideportivos y similares.
18. Construir o incentivar la construcción de aparcamientos protegidos en centros de trabajo o polígonos y principales estaciones de tren y buses.
19. Peatonalización del paseo nuevo, Peine de los vientos y Sagües (Incluido en la propuesta de “Recuperando calles estresadas que se menciona a continuación”

3.2. Gestión del tráfico motorizado

1. Tráfico de autobuses

Consideramos que el paseo de la Concha debería de ser solo para bus y no debería de estar permitido el tráfico de vehículos privados motorizados. Con la puesta en marcha del topo se debería de estudiar la completa peatonalización de la vía. Asimismo, también se debería de estudiar que el puente de Kursaal fuese solo para autobuses.

Consideramos que es positivo la renovación y electrificación de flotas de autobuses que el plan plantea. Creemos que la transición energética del transporte público es una de las claves para hacer frente al reto climático. No obstante, creemos que antes de renovar la flota los autobuses existentes deben de cumplir con la vida útil (12 años, según se menciona en el plan) y una vez cumplida la vida útil ser sustituidos por autobuses eléctricos y no antes. Creemos que no es ni acertado ni deseable deshacerse de autobuses que todavía están servibles. En el caso de que esto supusiera una reducción en las inversiones previstas para el periodo del PMUS la diferencia debería de ser destinada para el fomento de otros medios de movilidad sostenible.

2. Ganar espacio al coche

Debería de contemplarse partidas presupuestarias destinadas a medidas tácticas de pacificación del tráfico. Proponemos crear un plan mediante el que se vayan implantando medidas de urbanismo táctico que permitan ganar espacio al coche poco a poco en distintos barrios de la ciudad. Como punto de partida hacemos la siguiente propuesta de posibles calles. [Recuperando calles estresadas](#) (En verde calles para cierres tácticos en el que se cerraría por completo la calle y en azul calles en las que recuperar plazas de aparcamiento). Estas actuaciones deberían de hacerse con la participación de las asociaciones y ciudadanos de cada barrio para que sean ellos los que valoren las distintas opciones. Se podría arrancar el plan en los barrios en los que la demanda de aparcamiento sea menor (El diagnóstico ya identifica cuáles son) y extenderlo a los distintos barrios.



También consideramos que ciertas calles de la ciudad no necesitan tantos carriles como lo tienen en la actualidad. Por ejemplo, la avenida Madrid. Dentro de este mismo programa proponemos que mediante conos se hagan cierres temporales de carriles para comprobar incidencias en el tráfico y valorar si realmente con los flujos actuales hace falta ese carril. En el caso en el que no haga falta contemplar medidas en ese punto.

3. Semaforización

Evitar secuencias de semáforos y ondas verdes de vehículos privados a motor que permitan ir más rápido y atravesar intersecciones consecutivas sin interrupción. Asimismo, solicitamos habilitar secuencias verdes y ondas verdes para la movilidad activa. También pedimos que se eliminen los semáforos innecesarios y que se tienda a reducir la semaforización en zonas pacificadas. Los vehículos aceleran la velocidad al haber semáforos en verde y los peatones tienden a cruzar en rojo la calzada.

Sugerimos que el PMUS destine parte de su presupuesto a la eliminación de semáforos, y en paralelo, al estudio y ejecución de priorización de ciclos semaforicos en favor de la movilidad activa.

4. Diseño de las calles

Progresivamente, trabajar hacia un diseño de calles que supongan un calmado del tráfico. Pensamos que la clave del tráfico calmado reside en el diseño.

5. Cambios de sentido de tráfico

Las propias direcciones de sentido deben de llevar a los coches a salir de la zona urbana