

# Plan de movilidad de Oiartzun

2024-2029



OIARTZUNGO  
UDALA

**RAZ**

Herramientas Digitales e Innovación Urbana  
info@raz.eu  
Egia 19, bajo  
20012, Donostia

*Equipo técnico*

Ander Gortazar Balerdi, arquitecto

Gilen Txintxurreta Beitia, arquitecto

Garo Azkue San Emeterio, ingeniero de caminos

*Ayuntamiento de Oiartzun*

Román Egaña, arquitecto municipal

Ibon Mitxelena, concejal

Equipo de Trabajo de Movilidad Municipal

# Índice

---

Índice	3
<b>Introducción</b>	<b>6</b>
Criterios generales para la redacción de un PMUS	7
Antecedentes	8
Fases	9
Participación y contraste	9
Movilidad y género	10
Estructura del documento	11
<b>Líneas estratégicas</b>	<b>12</b>
<b>Ejes activos de Oiartzun</b>	<b>14</b>
Antecedentes	14
Descripción del eje	14
<b>El transporte público en el nuevo escenario</b>	<b>16</b>
<i>Antecedentes</i>	16
<i>Descripción del eje</i>	16
<b>Transformación de la centralidad del coche</b>	<b>17</b>
<i>Antecedentes</i>	17
<i>Descripción del eje</i>	18
<b>Incidencia en áreas de actividad económica</b>	<b>20</b>
<i>Antecedentes</i>	20
<i>Descripción del eje</i>	20
<b>Urbanismo y movilidad</b>	<b>21</b>
<i>Antecedentes</i>	21
<i>Descripción del eje</i>	21
<b>Objetivos</b>	<b>23</b>
Objetivos generales	23
Objetivos específicos	23
<b>Plan de acción</b>	<b>25</b>
<i>Fichas</i>	25
<b>Ejes activos de Oiartzun</b>	<b>26</b>
1.1 Ampliación de zonas peatonales en Elizalde	26
1.2 Estudio de peatonalización del casco de Altzibar	28
1.3 Conexión entre Altzibar y la vía verde de Arditurri	31

1.4 Bidegorri directo Ugaldetxo-Elizalde	32
1.5 Reflexión sobre la calle Rafael Pikabea	33
1.6 Hacer más peatonal Makutso bidea	35
1.7 Hacer más peatonal la calle Ozentzio de Iturriotz	37
1.8 Zona de coexistencia en Karrika (Petriene)	38
1.9 Estudio de viabilidad del nuevo paseo de ribera	39
1.10 Creación de accesos a bidegorris	40
1.11 Instalación de aparcamientos para bicicletas	41
1.12 Estudio de viabilidad del sistema metropolitano de alquiler de bicicletas	42
1.13 Fomento de la cultura de la bicicleta	43
1.14 Fomentar el caminar	45
<b>El transporte público en el nuevo escenario</b>	<b>46</b>
2.1 Línea E02 con una frecuencia de 15 minutos	46
2.2 Repensar las líneas orbitales	47
2.3 Plataforma intermodal de Arragua	48
2.4 Mejora de la información del transporte público	50
2.5 Flota limpia de autobuses Xorrola	51
2.6 Promoción del vehículo compartido	52
2.7 Integración del Taxibus en el sistema Mugi	53
<b>Transformar la centralidad del coche</b>	<b>54</b>
3.1 Reflexión sobre los aparcamientos	54
3.2 Estudio de transformación de los cruces de Rafael Pikabea	55
3.3 Medidas para limitar el paso de turismos en caminos rurales	56
3.4 Planificación del cambio de jerarquía de acera-vía	57
3.5 Calmado del entorno de edificios y espacios cívicos	59
3.6 Garantizar la seguridad de los peatones y de las peatonas en las carreteras	60
3.7 Direcciones únicas en Ugaldetxo	60
<b>Incidencia en áreas de actividad económica</b>	<b>62</b>
4.1 Red de bidegorris a los centros de trabajo	62
4.2 Medidas de desplazamiento sostenible para los trabajadores y trabajadoras	64
4.3 Medidas para hacer la compra en bicicleta	65
4.4 Proceso para repensar el polígono Ugaldetxo	66
<b>Presupuesto y programación</b>	<b>68</b>
<b>Presupuesto</b>	<b>68</b>
Metodología	68

<i>Resumen del presupuesto</i>	69
<b>Programación</b>	70
<b>Adjuntos</b>	72
Informe diagnóstico del plan de movilidad (Endara Ingenieros SL)	
Planos diagnóstico del plan de movilidad (Endara Ingenieros SL)	
Planos de síntesis	
Alegaciones y propuestas de las ciudadanas y los ciudadanos	

## Introducción

---

Nuestra forma de movernos por el territorio, además de transformar el paisaje y la estructura, afecta al medio ambiente debido a la energía y a los recursos que consumimos para desplazarnos. En los últimos años, para hacer frente a la contaminación y a los problemas derivados de la movilidad, la Comisión Europea ha impulsado Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) a través de documentos como el Plan de Acción (2009) y el Libro Blanco del Transporte (2011), entre otros. Los PMUS ponen el foco en el transporte, pero son capaces de responder a los problemas urbanos de una manera holística y sostenible, contribuyendo a la consecución de los objetivos climáticos y energéticos de la Unión Europea. En un territorio energéticamente dependiente como el País Vasco son imprescindibles, por tanto, este tipo de planes para intentar reducir nuestro consumo energético y el daño causado al medio ambiente. En este contexto, los Planes Locales de Transporte (LTP) del Reino Unido y los Planes de Desplazamiento Urbano (PDU) de Francia son referencias especialmente relevantes, por entender la movilidad urbana de forma integral.

Los PMUS tienen, además, plena actualidad en el contexto de la emergencia climática. La “Declaración de emergencia climática” ha sido firmada por diversos organismos, tales como la Unión Europea (28 de noviembre de 2019), el Gobierno español (21 de enero de 2020), el Gobierno de Navarra (24 de septiembre de 2019) y la Comunidad Autónoma del País Vasco (30 de julio de 2019).

Asimismo, los PMUS están plenamente alineados con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible publicados por la Organización de las Naciones Unidas. Estos objetivos constituyen la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible: en palabras de la ONU, “un plan de acción para las personas, el planeta y la prosperidad”. Entre los objetivos de este PMUS destacan la salud y el bienestar, las ciudades y comunidades sostenibles y la acción a favor del clima. Todos estos planes proponen objetivos radicales para reducir en un 90% las emisiones asociadas al transporte para el año 2050.

En el marco de este esfuerzo colectivo para hacer frente al cambio climático, diferentes instituciones han aprobado sus propias normativas, entre las que destaca la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. La citada Ley obliga, entre otras cosas, a los municipios de más de 5.000 habitantes a desarrollar un PMUS. El Plan de Energía y Clima de Oiartzun asume también esta exigencia y exige “completar los trabajos de redacción del plan de movilidad urbana sostenible y poner en marcha las acciones del plan”.

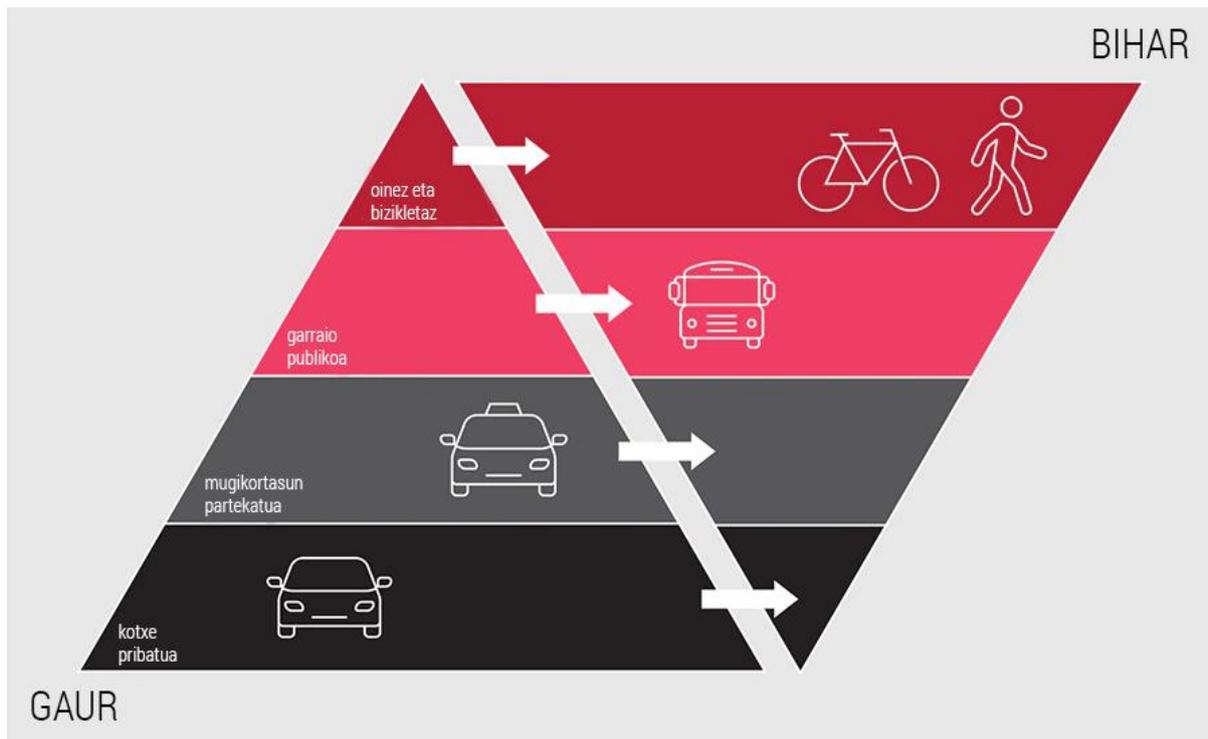
En lugar de ser entendidos como una traba administrativa, los Planes de Movilidad son una oportunidad para reflexionar sobre nuestros hábitos de movilidad y el uso del espacio público asociado, así como para empezar a proponer transformaciones y estrategias, no sólo de cara al ahorro energético, sino para ser municipios y ciudades más amables.

Desde RAZ, como creadores del presente documento, vemos la necesidad de un plan realista pero valiente para afrontar todos estos retos.

## Criterios generales para la redacción de un PMUS

El Plan Director del Transporte Sostenible “Política Común del Transporte en Euskadi 2012 – 2020”, aprobado por el Consejo de Gobierno Vasco el 19 de noviembre de 2002, definía el Transporte Sostenible como:

*actividad que tiene por objeto el traslado de personas y/o bienes, sujeta o no a autorización administrativa, la cual debe garantizar la accesibilidad universal mediante la utilización equilibrada de los diferentes modos de transporte en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, que debe garantizar, también, la capacidad de las generaciones futuras en la resolución de sus necesidades.*



Esquema de cambio modal. Fuente de la imagen adaptada: Sustainable mobility. Inverting the transport pyramid, PwC, 2021.

Aún no existe un marco jurídico completo, pero ya se pueden encontrar muchas guías con criterios adecuados. El marco normativo es cada vez más concreto, tanto en lo que se refiere a la protección ambiental en general como al cambio climático y, en particular, a la transición energética. Hasta hace pocos años, los estudios de movilidad se centraban habitualmente en los vehículos motorizados, con el objetivo principal de mejorar la circulación y aumentar el número de aparcamientos, sin profundizar demasiado en otros modos como la movilidad peatonal, el transporte público y la movilidad ciclista. El nivel de precisión que se exige hoy en día es mucho mayor. El objetivo es incidir en los hábitos de la gente, buscando una mayor eficiencia energética para que se dé un cambio de modo que consuma los menos recursos posibles.

## Antecedentes

El principal antecedente de este plan de movilidad es su fase de diagnóstico, realizada por la empresa Endara Ingenieros Asociados S.L. en 2022, en la que se recogen las siguientes conclusiones:

- En Oíartzun **el uso del vehículo privado motorizado es elevado**.
- En cuanto al uso de entradas y salidas de vehículos motorizados, **lurrita es la salida y entrada principal de Oíartzun** (especialmente para salir), aunque la calle Oreretako bidea (carretera GI-2134) se encuentra un nivel por encima en la jerarquía viaria.
- **La mayoría (dos tercios)** se mueve en coche, tanto en desplazamientos internos como externos.
- Dentro del municipio **el centro es el principal destino**. Mamut y el polideportivo son los siguientes.
- El número de plazas de aparcamiento es un 18% superior al de vehículos, es decir, **hay superávit de plazas de aparcamiento**.
- La oferta de aparcamiento para comercios, servicios y puestos de trabajo en el centro es adecuada.
- **La oferta de transporte público es buena**.
- En general, hay que mejorar los principales itinerarios peatonales. **Rafael Pikabea y Makutso son los que peor están**.
- **La vía ciclista de Arditurri está completada** y, en general, presenta condiciones adecuadas de señalización, pavimentación, seguridad.
- Faltan varios tramos y conexiones para completar las redes ciclistas urbanas. Los centros escolares y el Polideportivo disponen de aparcamiento, **pero el resto de equipamientos no disponen de oferta de aparcamiento**.

Además del diagnóstico, es importante tener en cuenta otros documentos que se han elaborado en materia de ordenación del territorio, urbanismo y movilidad. De hecho, diversas instituciones, en función de sus competencias, han desarrollado diferentes normativas y estrategias que deberán ser tenidas en cuenta para elaborar un plan de movilidad coherente. Los principales documentos y planes son:

- Plan de Clima y Energía de Oíartzun, 2024
- Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de la CAV, 2019
- Plan Territorial Sectorial de la red viaria vasca, 2018
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia (Donostialdea-Bajo Bidasoa), 2016
- Plan General de Ordenación Urbana de Oíartzun, 2015
- Plan Territorial Sectorial de la Red Ciclista de Gipuzkoa, 2013
- Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAV, 1999

Por último, es imprescindible tener en cuenta también la normativa vigente. En los últimos años se le ha dado una gran importancia a la movilidad desde el punto de vista legislativo, existiendo una serie de normativas que establecen objetivos y medidas claras. Unas afectan a los planes de movilidad; otras, a los propios ayuntamientos. Las principales normativas a tener en cuenta son:

- Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.
- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.
- Decreto 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera.

## Fases

La fase de puesta en marcha es la fase previa a la elaboración del diagnóstico y plan. Se leyeron y analizaron los documentos redactados hasta la fecha, se realizaron las reuniones de partida y a continuación, se comenzó el diagnóstico. En el diagnóstico se analizaron el tráfico, el aparcamiento, el transporte público y la movilidad activa. Junto con el diagnóstico se abrió una encuesta a través de la web del Ayuntamiento. Estas primeras fases las llevó a cabo la empresa ENDARA en 2021.

	2023				2024	
	1º trim.	2º trim	3º trim	4º trim	1º trim	2º trim
La fase de puesta del plan de acción						
Participación						
Plan de acción						
Presupuesto y programación						
Fase de evaluación						

En enero de 2023 se incorporó al proyecto la empresa RAZ para la redacción del plan de acción. En esta fase también se celebraron varias reuniones con los representantes municipales, en el seno de la Comisión de Movilidad del Ayuntamiento. El borrador del documento final se entregó al ayuntamiento a finales del año 2023, el documento definitivo se entregó en abril de 2023 y se hizo una presentación pública ante la ciudadanía el 8 de mayo

## Participación y contraste

Además del cuestionario realizado en la fase de diagnóstico, es necesario recoger puntos de vista más precisos y profundos sobre la ciudad y la movilidad para realizar propuestas más afinadas. Para ello, se han organizado encuentros presenciales con la ciudadanía, grupos interesados y profesionales que pueden aportar sus conocimientos en las decisiones de movilidad. El objetivo ha sido hablar con personas de diferentes perfiles con la intención de obtener una fotografía más completa de las necesidades de movilidad de Oiartzun.

No se ha establecido una metodología concreta y el formato del encuentro se ha adaptado al perfil de cada persona entrevistada. Se ha tratado de conversaciones informales en ocasiones, sesiones o reuniones más formales en otras y simples peticiones de información en algún caso, en grupos de dos o tres personas o individualmente.

En un principio también se preveía organizar reuniones vecinales en los diferentes barrios de Oiartzun. Sin embargo, de acuerdo con el criterio municipal, decidimos dejar de lado esta idea por la dificultad de atraer gente a reuniones sectoriales. Ambas partes acordamos que este proceso participativo se llevara a cabo en el seno del Ayuntamiento, dando lugar así a la creación de un **Equipo de Trabajo de Movilidad Municipal**, formado por concejales y concejalas y personal técnico. El equipo de trabajo ha mantenido tres reuniones de trabajo.

El plan fue aprobado provisionalmente en el Pleno de abril de 2024 y se abrió un plazo de un mes para realizar aportaciones. Durante ese periodo se convocó a la ciudadanía a una reunión de trabajo el 8 de mayo.

Las entrevistas, reuniones y peticiones de información realizadas durante el proceso han sido las siguientes.

Área	Fecha de sesión	Tipo de sesión	Participantes
General	9 de marzo de 2023	Reunión sobre el diagnóstico	Autoría del diagnóstico
Movilidad y actividad económica	25 de abril de 2023	Conversación telefónica	Mercadona Oartzun
Servicio de autobús	8 de mayo de 2023	Reunión presencial	Director y Técnico del Departamento de Movilidad de Gipuzkoa
General	8 de junio de 2023	Reunión de partida presencial	Concejal y personal técnico
Ciudad de los niños y niñas	14 de junio de 2023	Taller presencial	Dos grupos de 6º de EP de Elizalde Herri Eskola.
Ciudad de los niños y niñas	14 de junio de 2023	Taller presencial	un grupo de 6º de EP y otro de ESO de la Ikastola Haurtzaro.
Bicicleta	14 de junio de 2023	Reunión presencial	Asociación Gurrpilarte de Oarsoaldea y personas usuarias de la bicicleta
Bicicleta	26 de junio de 2023	Consulta vía email	Técnico de Planificación Ciclista
Servicio de autobús	5 de julio de 2023	Entrevistas presenciales	Personas usuarias del transporte público local
General	17 octubre 2023	Presentación presencial y preguntas y respuestas	Miembros del gobierno municipal, personal y personal técnico.
General	11 noviembre 2023	Taller presencial	Equipo de Trabajo de Movilidad Municipal
Infraestructuras viarias	13 noviembre 2023	Consulta vía email	Concejal
Arragua	6 de febrero de 2024	Reunión presencial	Miembros del gobierno municipal y personal técnico.
General	20 de marzo de 2024	Reunión presencial	Equipo de Trabajo de Movilidad Municipal
General	15 de abril de 2024	Reunión presencial	Equipo de Trabajo de Movilidad Municipal
General	8 de mayo de 2024	Reunión de trabajo abierta	Ciudadanía

## Movilidad y género

Para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 46 de la Ley 4/2005, los planes de movilidad deben incorporar la perspectiva de género. La Ley 4/2019 precisa que «los estudios necesarios para la elaboración del plan y el plan deben redactarse teniendo en cuenta los diferentes usos que mujeres y hombres dan a la ciudad y al espacio, y deben incluir propuestas para reducir las diferencias de género».

El diagnóstico del plan, basado en datos estadísticos, muestra las principales diferencias mujeres y hombres en materia de movilidad. En general, las mujeres andan más y utilizan más el transporte público, mientras que los hombres circulan más en bicicleta y en coche. Esta situación tiene que ver con el reparto del trabajo: las mujeres se preocupan más por el cuidado, y esa brecha que ha existido históricamente todavía es visible, por ejemplo, en el número de permisos de conducción (son más los hombres conductores que las mujeres conductoras, aunque se está equilibrando esa brecha).

En este sentido, este plan de movilidad fomenta la movilidad activa y el transporte público en particular, con dos objetivos principales. Por un lado, la reducción de las emisiones de carbono en el contexto del

cambio climático. Por otro lado, conseguir una «ciudad integradora y corresponsable» que «reduzca las diferencias de género». La integración de la perspectiva de género en el Plan y en el proceso de redacción del mismo ha sido la siguiente:

- El diagnóstico tiene en cuenta los diferentes usos que hombres y mujeres dan a la ciudad y al espacio.
- En el Grupo de Trabajo Municipal de Movilidad han participado hombres y mujeres de forma equilibrada.
- Se proponen indicadores para reducir las diferencias de género en objetivos concretos.
- En la primera línea estratégica se proponen medidas para mejorar la movilidad cercana, donde el peso de las mujeres es mayor.
- En la segunda línea estratégica se proponen medidas para mejorar la calidad del transporte público, donde el peso de las mujeres es mayor.
- En la tercera línea estratégica se proponen medidas para eliminar la centralidad del vehículo privado motorizado, donde el peso de los hombres es mayor.
- La cuarta línea estratégica propone incidir en las áreas de actividad económica, donde el peso de los hombres es mayor, para llevar a los usuarios de las mismas hacia formas sostenibles.
- La quinta línea estratégica apuesta por un tipo de ciudad concreto con características integradoras y corresponsables.

## **Estructura del documento**

Este documento se ha estructurado de la forma que explica el artículo 24 de la Ley 4/2019, que es la siguiente:

- Diagnóstico sobre la incidencia del modelo territorial y urbanístico en la movilidad y las formas de transporte existentes en el municipio. El diagnóstico de ENDARA se incorpora como anexo a este documento y se resume en el apartado de antecedentes.
- Líneas estratégicas que agrupan medidas.
- Objetivos e indicadores para su medición.
- Plan de acción con medidas.
- Presupuesto y programación, especificando las inversiones comprometidas por la Administración.

## Líneas estratégicas

---

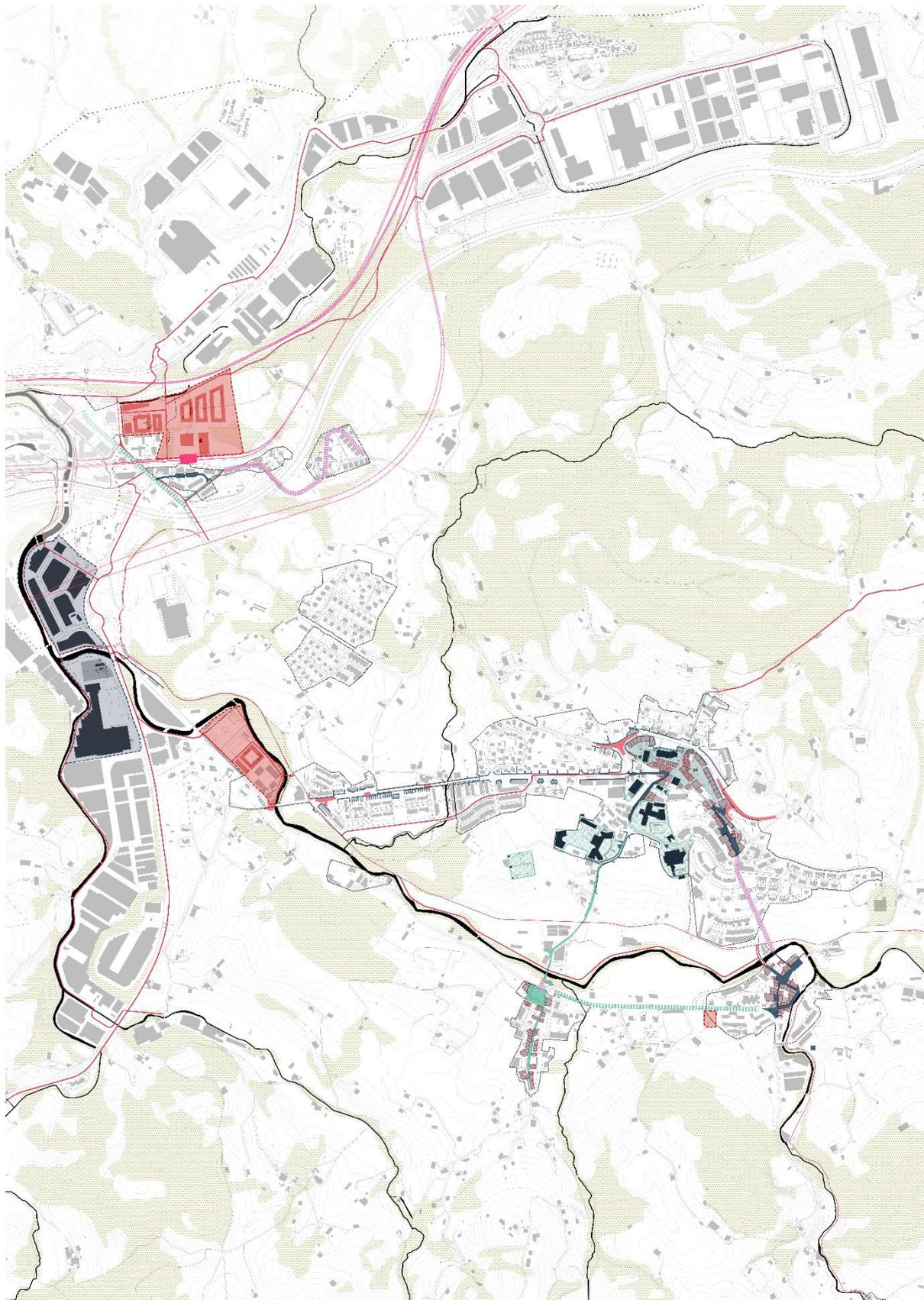
El presente documento enumera en el Plan de Acción una serie de propuestas de diversas tipologías y plazos, pero todas ellas enmarcadas en varias líneas estratégicas. Estas líneas estratégicas se conciben como ideas para la puesta en marcha de transformaciones profundas y las acciones enumeradas dependen de alguna manera de estas ideas principales (con frecuencia una misma acción podría enmarcarse fácilmente en más de una línea, pero siempre habrá una línea más importante que prevalezca).

Según se deduce del diagnóstico, del resto de análisis que se han realizado en los últimos años, de las conversaciones con la ciudadanía y de las reuniones mantenidas con el Ayuntamiento, hay varias cuestiones centrales.

La primera es **la intención de seguir ganando espacios peatonales**, que deberían servir para conectar los diferentes barrios de forma correcta, cómoda y segura. La segunda, **la mejora del transporte público**, teniendo en cuenta las modificaciones del marco legal de los últimos años y las nuevas infraestructuras de los próximos años (la pasante del centro de Donostia y la conexión Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda). La tercera es **la arraigada cultura** del coche en Oiartzun, que la ciudadanía considera "cómoda" pero al mismo tiempo problemática. La cuarta, **las áreas de actividad económica**, que constituyen la base de la economía de Oiartzun, pero al mismo tiempo tienen un impacto enorme en la movilidad, algunas de las cuales, además, ya se entienden prácticamente como parte del núcleo urbano. La última cuestión, no por ello menos importante, es **el urbanismo**: los nuevos desarrollos ofrecen oportunidades a la movilidad sostenible, pero, si se prevén mal, también pueden suponer una amenaza.

En consecuencia, estas cinco cuestiones son las ideas que se entienden como líneas estratégicas:

- Ejes activos de Oiartzun
- El transporte público en el nuevo escenario
- Transformar la centralidad del coche
- Incidir en áreas de actividad económica
- Urbanismo y movilidad



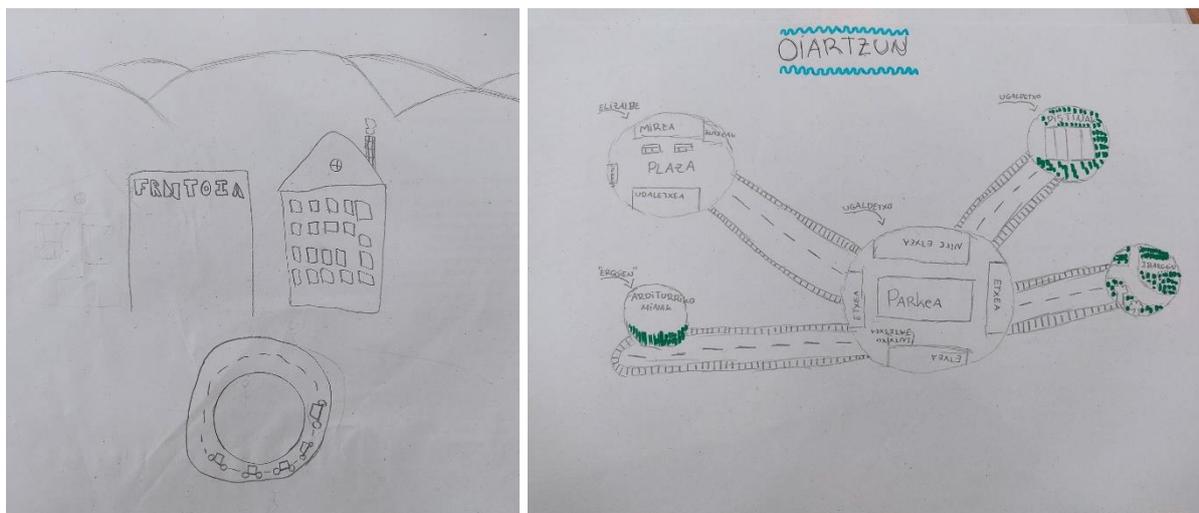
Mapa síntesis del plan de movilidad de Oiartzun.

## Ejes activos de Oiartzun

### Antecedentes

Históricamente, los caminos entre los barrios de Oiartzun han resultado fundamentales para la movilidad de la población, que ha sido mayormente activa (a pie, en bicicleta, en carro) hasta la expansión del coche, a partir de la segunda mitad del siglo XX. Desde entonces se han producido dos fenómenos paralelos:

- A medida que se han motorizado los principales ejes, se han convertido en un peligro para peatones/as y bicicletas, induciéndoles a coger el coche (y dificultando la movilidad de las personas que no lo tienen).
- El declive del sector primario, la privatización, el desarrollo urbanístico y la motorización han desfigurado varias vías históricas.



Oiartzun desde la perspectiva infantil. Dos dibujos de las sesiones realizadas en las escuelas del municipio.

A pesar de ello, Oiartzun cuenta todavía con una amplia red viaria. A medida que el núcleo urbano se ha ido ampliando progresivamente, Elizalde, Iturriotz y Alzibar han ido creando un núcleo prácticamente unificado, aumentando la intensidad de tráfico viario e incrementando los problemas de convivencia con peatones/as y bicicletas. A algunas vías se les ha dotado del formato clásico de calzada-acera, pero esta solución no es viable ni deseable en todas las vías. Como ejemplo podemos citar, a diferentes escalas, la calle Santusene-Martintxo, Makutso bidea o Arpide bidea.

### Descripción del eje

La infraestructura es clave para el fomento de la movilidad peatonal y ciclista y consiste en dar prioridad a los modos activos en el diseño de las vías, lo que implica que esas vías sean:

- **Directas:** hay que ofrecer a peatones/as y ciclistas vías directas intuitivas, sin desviaciones.
- **Continuas:** deben ser vías sin puntos que puedan ser percibidos como "discontinuos"
- **Seguras:** deben ser "8-80", es decir, que puedan ser utilizadas con seguridad por la población de 8 a 80 años.

Para ello, el presente plan de movilidad pretende reflejar claramente los ejes activos de Oiartzun. Estos ejes no tienen por qué ser vías "exclusivamente para peatones/as o bicicletas", pero tendrán prioridad. Para ello, se proponen diferentes acciones de diversas tipologías para establecer esos ejes, como la ampliación de zonas peatonales, la implantación de zonas de coexistencia, plataformas únicas, la prohibición del paso de

vehículos en algunos caminos rurales, la priorización de aceras frente al asfalto, repensar algunos cruces, etc.



*Esquema de ejes activos de Oiartzun.*

En el caso de las bicicletas, el aparcamiento también es un factor importante. La Ley de Movilidad Sostenible del Euskadi establece en los puntos 3 y 4 del artículo 8 lo siguiente:

3. Los edificios destinados a servicios públicos y las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.
4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas.

## El transporte público en el nuevo escenario

### Antecedentes

Dos son los principales cambios que ha experimentado y va a experimentar el transporte público en los últimos años. Por un lado, las modificaciones que se han producido en el marco legal<sup>1</sup> y que marcan un rumbo claro. La nueva Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, por ejemplo, hace referencia a las siguientes cuestiones relativas al transporte público:

*Artículo 3. Principios de actuación. e) La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquel.*

*Artículo 6. Régimen competencial. 3. El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.*

*Artículo 29. Planes de servicios. 1.c) Fijación de los puntos de intermodalidad entre modos de transporte destinados a personas y mercancías.*

Por otro lado, la mejora de la infraestructura ferroviaria de Donostialdea en los próximos años, especialmente la pasante del centro de Donostia y la conexión Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda. Gracias a ello, los trenes tendrán una mejor frecuencia que la actual en Arragua (probablemente de 7.5 minutos en sentido Donostia-Lasarte), y la ciudadanía tendrá a su disposición nuevos destinos (Antiguo y Universidades, sobre todo).



La línea E2 de Euskotren, tras finalizar las obras en el centro de Donostia y en Altza-Galtzaraborda.

Actualmente, el autobús E02 une Oiartzun con Donostia y Errenteria. La frecuencia no es mala (20 min), pero hace imposible la coordinación con Euskotren (15 min), dificultando la conexión de muchos destinos. El autobús E04 (Antiguo-Universidades) tiene una frecuencia de una hora (respondiendo al perfil de usuario/a cautivo/a) y los desplazamientos internos se pueden realizar a través del servicio Xorrola cada media hora (en el límite de frecuencia competitiva). En general, el transporte público no da una respuesta adecuada a la realidad de la hipermovilidad actual.

### Descripción del eje

En base a las reformas de la infraestructura y del marco legal, el presente plan pretende mejorar el transporte público de Oiartzun según los siguientes principios:

- **Frecuencia es libertad:** menos líneas con buena frecuencia funcionan mejor que más líneas con mala frecuencia.
- **Los trasbordos multiplican los destinos:** Los puntos intermodales bien coordinados y diseñados permiten ir a más sitios.
- **Transporte público para ir al trabajo:** Es necesario, a diferencia de lo que ha ocurrido hasta ahora, integrar las áreas de trabajo productivo en las redes de transporte público.

<sup>1</sup> LEY 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAV; Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi; Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

## Transformación de la centralidad del coche

### Antecedentes

El vehículo privado motorizado, especialmente el coche, es el principal medio de transporte al que se dirige el nuevo marco legislativo. La contaminación, la ocupación del espacio, la segregación y el riesgo de seguridad son los principales argumentos para reducir su uso, aunque también hay gente que necesita el coche en su día a día.

Oiartzun se ha especializado como lugar de residencia de clase media-alta y de densidad media-baja dentro del área metropolitana de Donostia y especialmente en Oarsoaldea. Estos dos factores, la clase y la densidad, aumentan el uso del coche. Con los datos en la mano, la tasa de motorización de la localidad es elevada y la realidad es que el coche, hoy en día, es una herramienta necesaria para mucha gente para vertebrar el propio Oiartzun, así como para salir de Oiartzun o acceder a él.

Comprender la relación y el desarrollo del número de habitantes, el número de conductores y el número de vehículos resulta imprescindible para apreciar la necesidad de la siguiente línea estratégica:

Año	Ciudadanía			Conductores			vehículos				
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Gizon	Emakume	Ziklomotore	Motozikleta	Turismo	Furgoneta	Kamioi
2013	9995	4995	5000	6519	3694	2825	274	836	5483	770	1328
2021	10291	5074	5217	6798	3762	3036	226	1139	6199	948	970
Aldea	+%3,0	+%1,6	+%4,3	+%4,3	+%1,8	+%7,5	-%17,5	+%36,2	+%13,1	+%23,1	-%27,0

Según datos de la DGT, Oiartzun ha ganado población en un plazo de una década, lo que supone un incremento del 3%. En el mismo período, el número de conductores ha aumentado algo más de forma proporcional (+4,3%), especialmente por el aumento de las mujeres conductoras, lo que indica que la brecha sexual que se ha producido históricamente se va igualando (tanto el número de hombres conductores como el de hombres habitantes ha aumentado casi a la par). Sin embargo, el mayor incremento, con diferencia, es el de los vehículos: a pesar del descenso del número de ciclomotores y camiones, los turismos, las furgonetas y las motocicletas han crecido de forma considerable, 4, 7 y 12 veces más que la población, respectivamente. Por un lado, esta subida incrementa la congestión de la red viaria. Por otro lado, la ocupación del espacio tiene una gran influencia: para dar cabida al aumento de los coches y furgonetas en el pueblo en una década se han necesitado 12.000 m<sup>2</sup> adicionales, más de lo que ocupa la Escuela Pública Elizalde.

En cualquier caso, en el municipio hay más aparcamientos que coches (se trata de un valor alto en comparación con otros pueblos), es muy habitual que los desplazamientos a distancias muy reducidas también se hagan en coche, y está muy arraigada la cultura del coche que se puede resumir como "4C": querer moverse en coche y aparcar en **Cualquier momento, en Cualquier lugar, de Cualquier manera y para Cualquier cosa**. Según los investigadores G. Mingardo, B. van Wee y T. Rye, las autoridades locales comienzan a establecer o adaptar el precio de los aparcamientos cuando el grado de ocupación de las zonas de aparcamiento supera el 80-85%. Según ellos, el aparcamiento tiene características de un bien privado, ya que<sup>2</sup>:

<sup>2</sup> G. Mingardo, B. van Wee y T. Rye (2015). *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends*. Transportation Research Part A 74, Elsevier, 268–281.

*Es exigente – es posible impedir el consumo de aparcamiento a un tipo de consumidor- y fomenta la competencia – un único conductor o conductora puede utilizar un determinado aparcamiento en un momento determinado. Por eso, según la teoría económica, hay que aplicar precios marginales para aparcar.*

*(...) Prácticamente ninguna ciudad aplica precios de aparcamiento que cubran los gastos de aparcamiento (van Ommeren et al., 2011). Algunos autores reconocen que una de las principales causas de la falta de eficiencia del transporte urbano es que un alto porcentaje de conductores y conductoras aparcan gratis o a un precio muy inferior al coste marginal (Arnott et al., 1991; Calthrop et al., 2000; Shoup, 1995, 1997; Small, 1997). En consecuencia, el aparcamiento se subvenciona en gran medida o, en palabras de Shoup (2005, p. 218), el coste del aparcamiento incrementa el precio de todo lo demás.*

### Descripción del eje

Las medidas de los ejes uno y dos darán lugar, por un lado, a alternativas dignas al coche y, por otro, a un uso más incómodo del mismo, relajándose algo su posición competitiva actual. Para ello hay que cuestionar dos "derechos percibidos" actualmente interiorizados por el conductor y la conductora del coche:

- **No es necesario garantizar a los vehículos vías geoméricamente directas.** Oartzun cuenta con una amplia red viaria, algunas de las cuales son utilizadas por conductores y conductoras como atajos, "porque ya que existe la vía hay derecho a utilizarla". El coche es una ventaja en cuanto a velocidad se refiere con respecto a los/las peatones/as y porque permite ir fácilmente de cualquier punto A a cualquier punto B con respecto al transporte público, por eso hay que incidir en la vía impidiendo a los coches el uso de algunas vías directas.
- **No es necesario garantizar a los vehículos estacionamiento junto al destino.** La competitividad del coche es máxima si se le garantiza aparcamiento justo al lado de los puntos de origen/destino. La idea de los aparcamientos periféricos se basa en que se establece una distancia mínima desde el punto de origen/destino al coche, como ya ocurre con el transporte público, lo que hace que el coche pierda su habitual posición privilegiada. Ello permite una ordenación diferente del espacio público en el núcleo urbano: bidegorris, ejes peatonales, áreas de esparcimiento, carriles exclusivos para el transporte público, pavimentos permeables, etc.
- **No es necesario garantizar a los vehículos estacionamiento gratuito.** La obligación de pagar para aparcar es la más eficaz y a la vez la más polémica de las políticas de gestión de aparcamientos. Por ello, consideramos necesario un debate en profundidad sobre el coste de aparcamiento, con el fin de lograr una gestión integral del mismo y dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> La Ley, en su artículo 9, promueve "la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado", entre otras "mediante la imposición de costes directos".

**In industrialised cities:**

**Before 1920: the compact city**

Walking and cycling are the dominant modes of transport. Public transport has an important role in getting people from A to B.

**1920 - 1950**

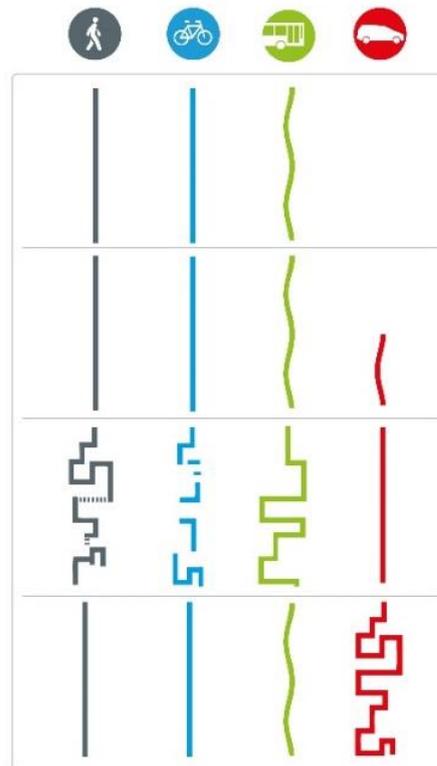
Walking, cycling and public transport are still the most common modes of travel. The car appears in the city and has to adapt to the built up structure.

**From 1950: the car-oriented city**

The car is prioritised in planning. Every other mode of transport is subordinated to the car and has to adapt.

**Planning for the livable city**

In order to achieve a livable environment the sustainable modes of transport need to be prioritised.



A short story of traffic engineering. Iturria: TUMI, Transformative Urban Mobility Initiative, basado en Colville-Andersen (2018, p. 148).  
*Copenhagenize – The Definite Guide to Global Bicycle Urbanism*, Washington D.C.: Island Press

Asimismo, el presente plan de movilidad asume el concepto de "evaporación del tráfico", es decir, "cada vez hay más evidencias de que cuando se adoptan medidas para restar espacio al vehículo privado en zonas de tráfico intenso, sin dar nuevas alternativas a los coches, no se produce a largo plazo el caos de tráfico previsto".<sup>4</sup>

<sup>4</sup> *Reclaiming city streets for people. ¿Chaos or quality of life?*, Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, 2004

## Incidencia en áreas de actividad económica

### Antecedentes

Oiartzun, a pesar de ser históricamente un pueblo rural, cuenta con zonas de actividad económica de gran relevancia dentro de su término municipal. Aunque estos polígonos industriales (Ugaldetxo, Lintzirin, Lanbarren) son de diferentes contextos históricos, tamaños y tipos, comparten algunas características comunes: son grandes generadores de movilidad y la mayoría de las personas trabajadoras y usuarias se desplazan en coche.

En la inmensa mayoría de los casos, además, estas personas trabajadoras no tienen alternativas sostenibles (a pie, en bicicleta, en transporte público) y, por tanto, son cautivas del coche. De hecho, los patrones de movilidad que generan este tipo de zonas monofuncionales son muy pendulares, funcionan casi siempre en un solo sentido (movimientos de entrada en hora punta de la mañana, de salida en la de la tarde) y son muy difíciles de gestionar mediante transporte público convencional.

En relación con estos polígonos, la Ley de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca establece lo siguiente:

En los términos que se establezca en las disposiciones dictadas en desarrollo de esta ley, los establecimientos a los que se refiere esta sección **deberán disponer**, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, **de un plan de transporte al centro de trabajo**, que incluya medidas para posibilitar el uso de transportes públicos o de vehículos alternativos de titularidad privada. El número de 100 personas por cada turno incluirá a todas las que trabajen en el centro, tanto en régimen de contratación directa como personas autónomas o pertenecientes a empresas subcontratadas.

### Descripción del eje

El presente plan de movilidad pretende poner especial énfasis en las áreas de actividad económica y no sólo garantizando un acceso sostenible a los centros de trabajo. Entendemos que son las propias características de estas zonas comerciales-industriales (monofuncionalidad histórica, calidad de la urbanización, etc.) las que hacen imposible la movilidad sostenible y que es necesaria una estrategia para empezar a modificarlas. Además, estas áreas ya están cambiando progresivamente de forma natural, ya que otras funciones o usos son cada vez más frecuentes en este tipo de polígonos (iglesias evangelistas, rocódromos y gimnasios crossfit, cervecerías, hoteles, etc.).

Las principales medidas de esta línea estratégica son las siguientes:

- **Conectar adecuadamente** estas zonas **con redes** peatonales, ciclistas y de transporte público.
- Trabajar con los establecimientos para fomentar que los **desplazamientos al trabajo y al consumo se realicen de forma sostenible**<sup>5</sup>.
- **Integrar diferentes funciones** en estos polígonos, especialmente en los que ocupan una posición central. Estas funciones pueden incluir viviendas, equipamientos, ocio, oficinas, etc.
- **Incidir en el diseño del espacio** para que estas zonas sean más agradables.

---

<sup>5</sup> La nueva Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi deja abierta la puerta al establecimiento de "reducciones, bonificaciones o exenciones para las actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de esta ley".

## Urbanismo y movilidad

### Antecedentes

La movilidad condiciona el urbanismo de la misma manera que el urbanismo condiciona la movilidad. Oíartzun lleva años creciendo paulatinamente, y este desarrollo demográfico, morfológico y urbano ha traído consigo cambios también en la movilidad de la localidad.

En el marco legal que ha marcado el diseño de estos nuevos desarrollos destacan la LEY 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo y el DECRETO 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos. A éstos (o a su interpretación) se debe en gran medida la centralidad que el vehículo privado ha adquirido en el espacio libre sobredimensionado en algunos nuevos desarrollos.

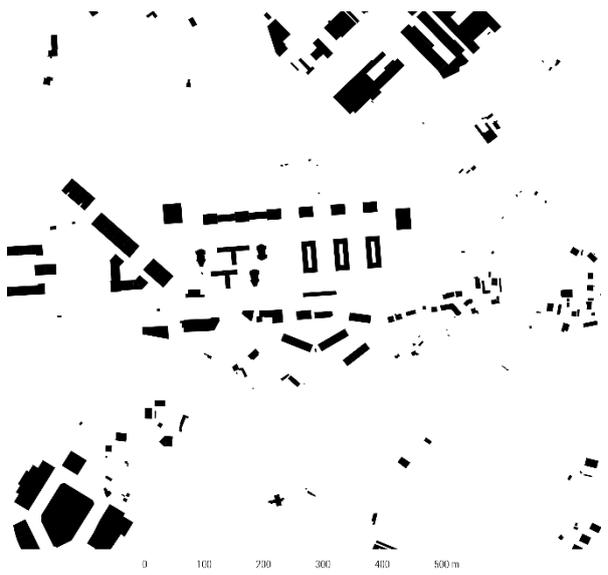
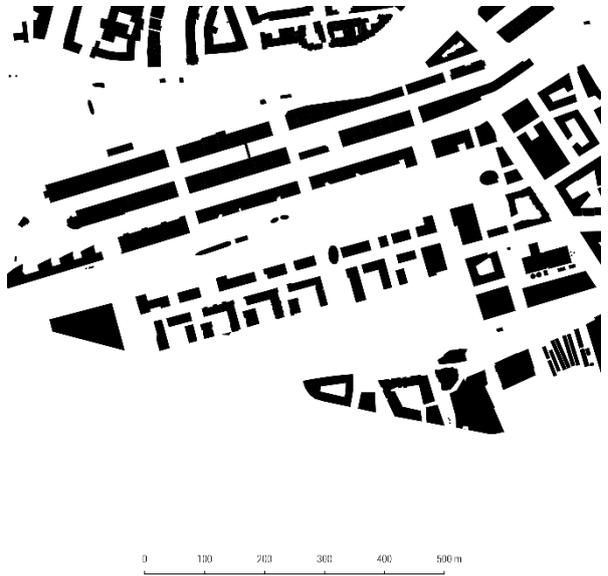
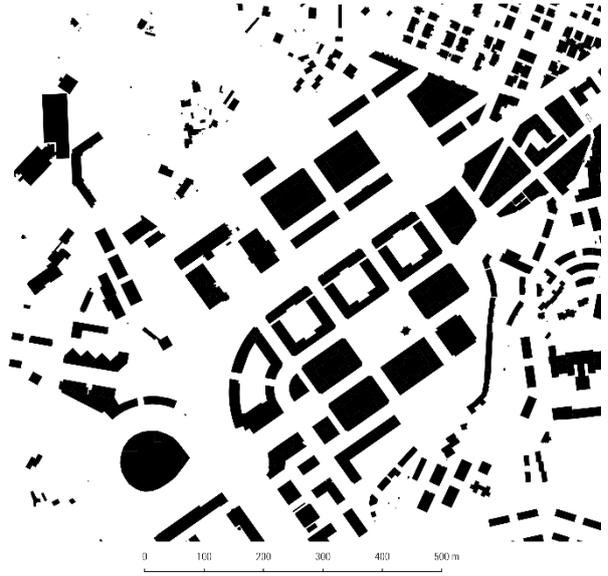
### Descripción del eje

En las reuniones mantenidas con el Ayuntamiento ha quedado claro que Oíartzun va a continuar con esta tendencia paulatina de crecimiento. Por eso es necesario pensar cómo serán estos nuevos desarrollos, más allá de lo que establezca la legislación. Para ello proponemos tener en cuenta los siguientes cinco conceptos medibles:

- **Ubicación:** Ubicación de los nuevos desarrollos en el ámbito cercano de influencia del transporte público y de las principales redes activas, de acuerdo con el modelo *Transit-Oriented-Development*.
- **Permeabilidad:** Garantizar la integración de la estructura interna y externa teniendo en cuenta la "sintaxis espacial".
- **Densidad:** Para que la movilidad de proximidad sea factible y el transporte público funcione correctamente es necesaria una masa crítica mínima.
- **Diversidad:** Asimismo, para que la movilidad de proximidad sea atractiva y el transporte público sea más eficiente es necesario un programa que mezcle diferentes funciones, personas usuarias y horarios.
- **Compacidad:** Buscar una escala que favorezca la movilidad peatonal, creando espacios jerarquizados de diferentes tamaños y consiguiendo el ritmo visual propio del peatón y de la peatona. Un espacio libre sobredimensionado influye negativamente en la percepción de los/las peatones/as. En este sentido, la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi establece que "el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal".

Este eje, a diferencia de los demás, no tiene asignadas medidas. Lo expuesto en este subapartado se entiende como una recomendación para condicionar los desarrollos en marcha y los futuros.

En la siguiente página, se muestra la comparativa de la compacidad urbana de 6 modelos urbanísticos para ver la relación entre edificios y espacio público. Respectivamente: Nordhavn, Bentaberri, Amaraberri, Hafencity, Borneo-Sporenburg y propuesta para Arragua.



## Objetivos

---

### Objetivos generales

El objetivo estratégico de un PMUS es dar respuesta a las necesidades de movilidad de las personas a través de un modelo sostenible, en las tres acepciones del término, esto es, **sostenibilidad ecológica, económica y social**. Este modelo pondrá a la ciudadanía en el centro y tendrá en cuenta todas las formas de movilidad del municipio: públicas y privadas, de pasajeros y de carga, motorizadas y no motorizadas, en movimiento y aparcadas. Los objetivos generales del plan son:

- **Movilidad equitativa:** Garantizar el acceso a los principales destinos y servicios a toda la ciudadanía.
- **Movilidad segura:** Mejora de la protección y de la seguridad.
- **Movilidad limpia:** Mejorar la calidad ambiental de la ciudad; reducir la contaminación del aire, el ruido, los gases de efecto invernadero y el consumo energético.
- **Movilidad eficiente:** Mejorar la eficiencia y rentabilidad del transporte de personas y mercancías en beneficio de la población, de la economía y de la sociedad en general.

Para ello, el presente plan propone una serie de medidas en diferentes plazos y áreas, a través de un plan de acción.

### Objetivos específicos

A este plan de movilidad se le han asignado unos objetivos SMART. Los objetivos SMART son una herramienta para ayudar a formular correctamente los objetivos de una planificación a partir del acrónimo inglés SMART. Smart significa rápido o inteligente y cada letra hace referencia a una característica a tener en cuenta:

- **Specific** – Específico. El objetivo se explicará de la forma más específica posible.
- **Measurable** – Medible. El objetivo será medible.
- **Assignable** – Asignable. Debe quedar claro quién asumirá el trabajo y la responsabilidad.
- **Realistic** – Realista. Se obviarán objetivos imposibles en beneficio de los factibles.
- **Time-related** – De duración limitada. Se fijará un plazo para el cumplimiento del objetivo.

En el caso de la movilidad, es difícil establecer objetivos específicos. Primeramente, porque no siempre es fácil comparar datos. Algunos datos técnicos, como la tasa de motorización o los aforos de tráfico, se miden año tras año y son comparables. Otros, como las conclusiones de las encuestas de movilidad o de los procesos participativos, requieren de mayor espacio de tiempo y no son comparables cuantitativamente.

En el caso de los mencionados objetivos SMART, se proponen indicadores sencillos.

Código	Indicador	Objetivo (2028)	Sistema de medición y control
OM.1	Desplazamientos a pie	Incremento del 50% en desplazamientos a centros de trabajo.	Encuestas en centros de trabajo
BM.1	Número de personas usuarias de la bicicleta.	Incremento del 25% en desplazamientos.	Dispositivos de medición instalados específicamente en lugares estratégicos
BM.2	Número de personas usuarias de la bicicleta.	Incremento del 50% en desplazamientos a centros de trabajo.	Encuestas en centros de trabajo
BM.3	Brecha en el uso de la bicicleta entre hombres y mujeres	Conseguir un equilibrio entre el 50% y el 50% en el número de usuarios	Encuesta general
GP.1	Número de personas viajeras de la línea E02 de Lurraldebus	Aumento del 25% de los viajes.	Base de datos de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa
GP.2	Número de personas viajeras de la(s) línea(s) orbital(es) de Lurraldebus a su paso por Oiartzun.	Aumento del 25% de los viajes.	Base de datos de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa
GP.3	Número de personas viajeras de la línea de autobús Xorrola	Aumento del 25% de los viajes.	Base de datos del servicio
GP.4	Número de personas usuarias de la estación de Euskotren de Arragua	Aumento del 25% de los viajes.	Base de datos de Euskotren
GP.5	Brecha de uso entre hombres y mujeres en estaciones y apeaderos de Oiartzun.	Que la distribución de viajeros no supere el 55%-45% entre mujeres y hombres.	Base de datos de la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa.
PM.1	IMD (Intensidad Media Diaria)	IMD de 2029 inferior al de 2023 en los principales puntos de medición de la Diputación en Oiartzun (Lintzirin, Lartzabal, GI-2134).	Diputación Foral de Gipuzkoa
PM.2	Tasa de motorización	Ruptura de tendencia ascendente.	Base de datos de la DGT
PM.3	Número de aparcamientos en superficie en el casco urbano	10% menos de plazas	Conteo técnico
PM.4	Número de niños/as que van en coche a la escuela	Descenso del 25%	Encuestas en la escuela
PM.5	Grado de ocupación de aparcamientos subterráneos	Tendencia anual ascendente	Conteo técnico
PM.6	Brecha de uso de la motocicleta entre hombres y mujeres.	Conseguir un equilibrio entre el 50% y el 50% en los permisos de conducción	Base de datos de la DGT.

## Plan de acción

---

El Plan de Acción es la parte documental que define las medidas concretas para la consecución de los objetivos del PMUS, y sirve de puente entre la teoría y la realidad del plan. En los apartados anteriores se han definido en primer lugar las líneas estratégicas, se han enumerado a continuación los objetivos generales y específicos y, finalmente, este apartado detalla las medidas correspondientes a cada una de las líneas, asignando a cada medida una ficha de datos.

### Fichas

Se propone un conjunto de medidas para desarrollar los objetivos principales del presente Plan de Movilidad de Oiartzun. A cada medida se le ha asignado un código numérico, el modo o los modos que incluye (peatones/as, bicicletas, transporte público y vehículo privado), objetivos asignados, tipo de acción, agentes externos (si los tuviera), presupuesto estimado y plazo. El texto y las imágenes contribuyen a una adecuada comprensión de cada medida.

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	El transporte público en el nuevo escenario		
Objetivos asignados	OM.1, BM.2, GP.1, GP.2, GP.3, PM.3		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2028
Agentes externos	Diputación Foral de Gipuzkoa	Presupuesto	120.000€

*Ejemplo de una ficha*

En las siguientes páginas se enumeran las medidas del plan de acción. Las medidas no se han agrupado ni geográficamente ni en función de los modos, ya que las medidas pueden ser de diferentes escalas y afectar a más de un modo.

## Ejes activos de Oiartzun

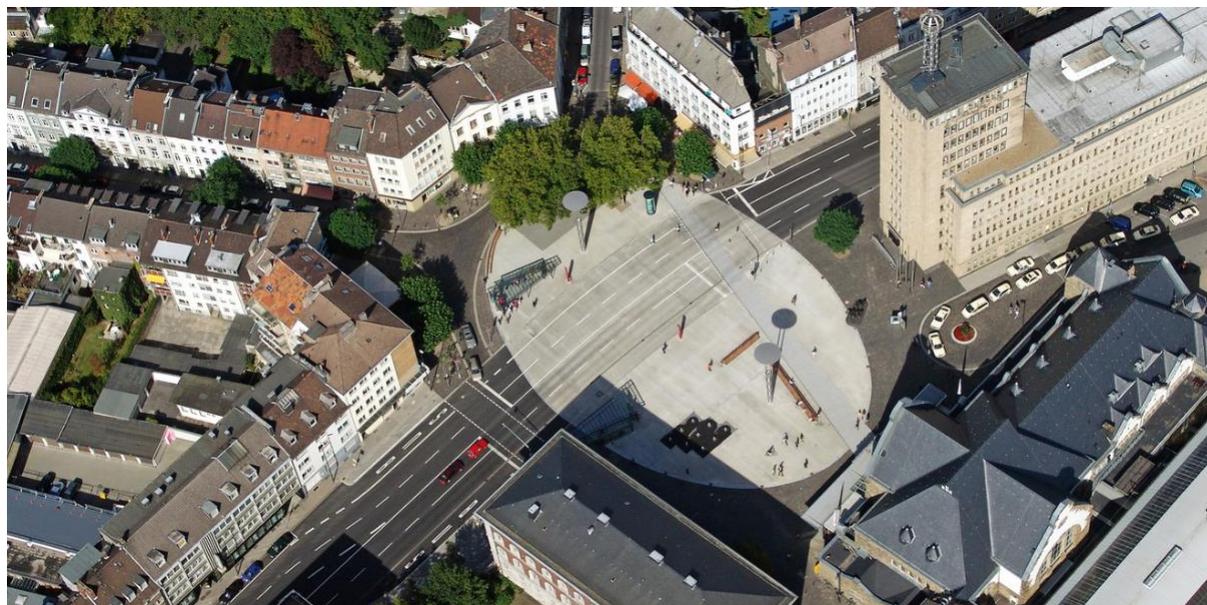
### 1.1 Ampliación de zonas peatonales en Elizalde

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, PM.2, PM.3, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2028
Agentes externos	Diputación Foral de Gipuzkoa	Presupuesto	600.000 - 700.000

De acuerdo con el artículo 8 de la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi<sup>6</sup>, se ampliará la zona peatonal que tiene como epicentro la plaza Done Eztebe, en todas las direcciones.

Hacia el norte, se priorizará la continuidad del eje formado por las calles Donibane y Legarrea sobre la carretera GI-2134<sup>7</sup>, mediante una intervención que incluirá la parada de autobús y el camino de subida a la residencia Petra Lekuona, con las siguientes características:

- se creará una plataforma a la misma altura que la acera
- se modificará el color del asfalto y será parecido al gris claro que actualmente presenta la calle Legarrea
- se eliminarán los aparcamientos existentes en esta zona (5 plazas a la altura de la parada de autobús y 6 entre la calle Donibane y la subida a la residencia Petra Lekuona)
- se renovará el mobiliario urbano: soportes en forma de U para aparcar bicicletas, bancos y una amplia parada de autobús.



Referencia: Espacio paralelo a la estación calmado por el color del pavimento. Aachen, Alemania.

<sup>6</sup> "1. – Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad. 2. – El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor".

<sup>7</sup> Se trata de un proyecto a negociar con la Diputación Foral de Gipuzkoa, que podría argumentarse como una medida para reducir la velocidad en el casco urbano.

Al Este se adoptarán medidas para garantizar el carácter peatonal de la calle Arraskuelarre, tales como:

- Reducir el número de plazas de aparcamiento<sup>8</sup> eliminando las de la zona norte y sustituyéndolas por mobiliario urbano (bancos, soportes en forma de U para aparcar bicicletas, árboles).
- Limitación de una hora de estacionamiento a lo largo del día.
- Autorización de aparcamiento de larga estancia únicamente de noche.
- Priorización peatonal en el cruce entre la plaza Euskal Herria y las calles Aialde y Bidegain, utilizando adoquinado y eliminando el aparcamiento existente (9 plazas).
- Priorizar visualmente la acera sobre la calzada al final de las calles Arraskuelarre y Erriberene para mejorar la percepción de continuidad peatonal de la calle Santustene.

Al Sur se adoptarán medidas para calmar la Avenida Manuel Lekuona (ver medida 3.7). Al Oeste, el primer tramo de Rafael Pikabea será totalmente peatonal, con el mismo pavimento de la plaza Done Eztebe, como proyecto de partida de las medidas 1.4 y 1.5.

---

<sup>8</sup> El diagnóstico del plan hace referencia a las dificultades de aparcamiento en esta zona de Elizalde. No obstante, hace hincapié en que esta necesidad de aparcamiento se ve ampliamente satisfecha por la oferta total de Elizalde. Por tanto, garantía de aparcamiento

## 1.2 Estudio de peatonalización del casco de Altzibar

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, PM.2, PM.3, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2024-2026
Agentes externos		Presupuesto	50.000

Altzibar es el segundo barrio por excelencia de Oartzun. Su plaza y las calles Martintxo-Mikelete son, por decirlo de alguna manera, equivalentes a la plaza Done Eztebe de Elizalde y a las calles que confluyen en la misma. Una conclusión extraída de las sesiones realizadas con niños y niñas fue la "falta de forma" de Altzibar: mientras los niños y niñas dibujaban con facilidad los alrededores de la plaza de Elizalde (con edificios, ejes y funciones principales), la plaza de Altzibar no la dibujaban porque la entendían como ilegible.

Para fomentar el policentrismo propio de Oartzun se propone entender Altzibar como una "supermanzana", con las siguientes características:

- Zona totalmente peatonal, con las mismas características formales y funcionales que la principal zona peatonal de Elizalde (plaza y calles Martintxo, Mikelete y Done Petri).
- Conferir especial relevancia (incluida una denominación oficial) a la plaza triangular entre las calles Done Petri y Mikelete, junto a la carretera GI-3631, como consecuencia lógica de la nueva rotonda.
- Continuidad natural del bidegorri de Olalde desde la calle Martintxo, mediante señales claras a los lados del puente de Olalde.
- En el contexto de revisión del PGOU, utilizar para la edificación en parcelas vacías tipologías históricas equivalentes<sup>9</sup>, aprovechando la capacidad que tienen las fachadas para delimitar el espacio, tal y como se ha hecho recientemente en la calle Aialde de Elizalde (ejemplo en la página siguiente).
- Hacer entender que las zonas naturales de estacionamiento son Klarene y el aparcamiento contiguo a la nueva rotonda<sup>10</sup>.

### Aviso

*Varios vecinos/as del barrio de Altzibar no ven con buenos ojos la peatonalización del casco, a pesar de que se desconoce el grado de consenso que tiene este punto de vista. La opinión de los redactores del presente plan es que estos cambios suelen ser difíciles al principio (como ocurrió en Elizalde), pero que la ciudadanía entienda rápidamente sus beneficios. Con frecuencia se trata de acertar con las excepciones, pero es importante que el ayuntamiento tenga la valentía de tomar decisiones.*

<sup>9</sup> El Plan de Renovación de los Núcleos Urbanos de Baztan en Navarra, que guarda ciertas similitudes con Oartzun, puso sobre la mesa la necesidad de reforzar el "carácter compacto, denso y polivalente de los pueblos grandes y medianos". Esta escala es el entorno natural de la movilidad urbana peatonal. Fuente (página 29):

[https://baztanpb.files.wordpress.com/2022/06/documento-sintesis\\_diagnostico-y-anteproyecto\\_cast\\_compressed.pdf](https://baztanpb.files.wordpress.com/2022/06/documento-sintesis_diagnostico-y-anteproyecto_cast_compressed.pdf)

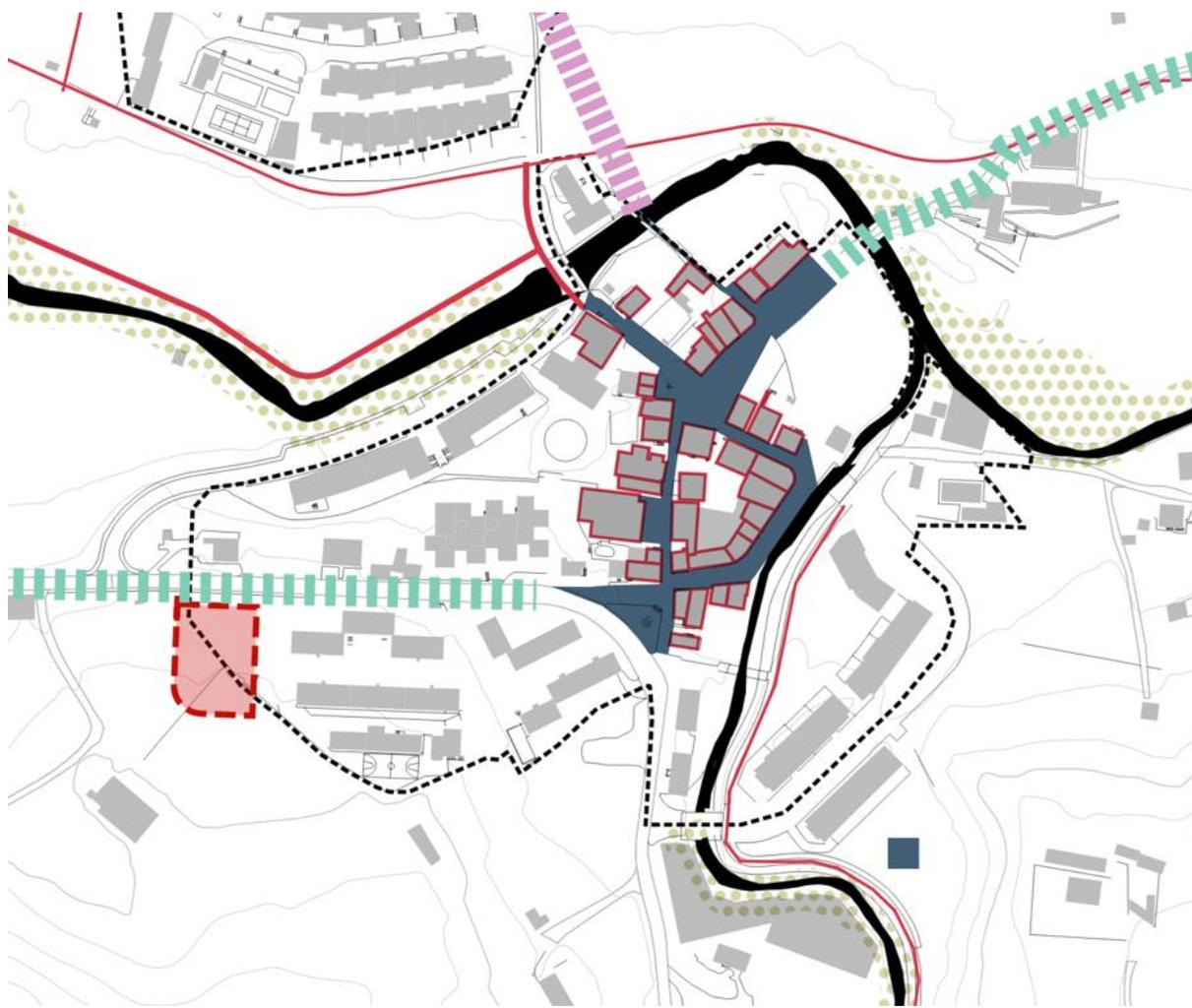
<sup>10</sup> Según el diagnóstico, los dos sectores de Altzibar, sumados, cuentan con un pequeño superávit de aparcamiento. El diagnóstico, sin embargo, no tiene en cuenta el nuevo aparcamiento que se ha construido junto a la rotonda.



*Arquitectura contemporánea adaptada a los parcelarios compactos del casco antiguo (Pamplona, Gante, Valencia)*



*Nueva promoción de viviendas en la calle Aialde que sigue la alineación de la calle, en una imagen de Google Earth.*



Esquema de la posible peatonalización del casco de Altzibar.

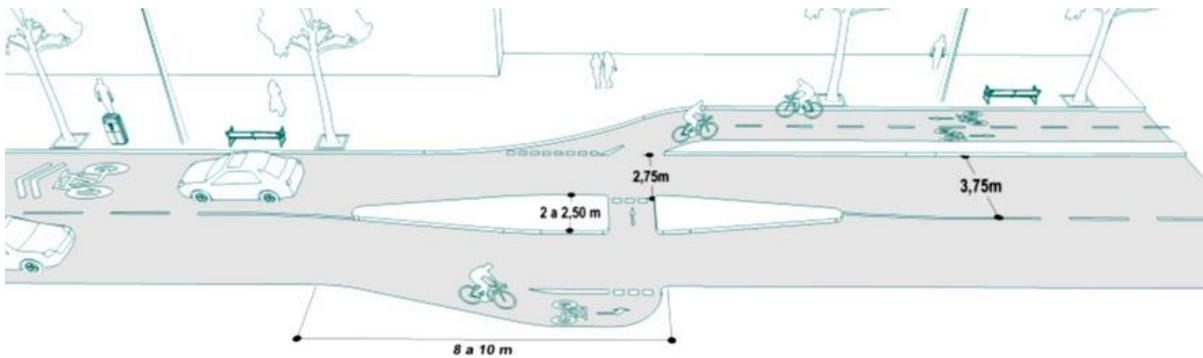
1.3 Conexión entre Altzibar y la vía verde de Arditurri

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, BM.2		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025
Agentes externos		Presupuesto	15.000

La conexión entre el bidegorri de Arditurri y el barrio de Altzibar no es, en la actualidad, intuitiva. La línea de deseo que une la vía verde con la calle Martintxo de forma transversal, sobre la hierba, es una muestra de ello. Las alternativas para garantizar esta conexión son dos:

- Utilizando la calle Martintxo, en los 70 metros desde la vía verde de Arditurri hasta Altzibar, autorizando expresamente bicicletas en la carretera mediante señales pintadas e infraestructura de transición bidegorri-calzada (ver imagen inferior).
- Recuperando el puente trasero de la casa Urkabe Alde, a la plaza Klarene (hay que tener en cuenta que para ello se debería utilizar una parcela privada que actualmente está ocupada por coches).

Se propone que se opte por la primera opción y que la segunda opción sea peatonal.



Referencia de infraestructura para la transición entre bidegorri y calzada. Fuente: Asociación Pedalibre.



Inmediateces de la casa Urkabe Alde. A la izquierda, plano parcelario; a la derecha, imagen aérea.

1.4 Bidegorri directo Ugaldetxo-Elizalde

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2026
Agentes externos		Presupuesto	140.000 - 210.000

Los modos activos merecen las vías directas que suelen tener los modos motorizados privados. En el caso de las bicicletas, la vía verde de Arditurri es una vía de referencia, pero la subida a Elizalde a la llegada a la avenida Rafael Pikabea no es intuitiva. Rafael Pikabea tiene una pendiente progresiva hacia Elizalde; la conexión oficial en bicicleta, el camino que conduce al polideportivo, tiene una fuerte pendiente y no es un camino directo de conexión con el núcleo urbano; Makutso bidea también tiene una fuerte pendiente y la velocidad de los coches en ocasiones es elevada.

Se plantea un bidegorri directo por detrás de Zilarkale: se desviaría por la vía verde de Arditurri y subiría por el parque Txara de Mendibil, por las calles Frantzisko Urdiñola y Karaez, para entrar antes de Tolarieta etxadia en Rafael Pikabea. De forma complementaria, deberían adoptarse otras dos medidas:

- Transformación del tramo alto de la calle Rafael Pikabea (ver medida 1.5)
- Diseñar direcciones únicas en Ugaldetxo para simplificar los cruces con la calle Rafael Pikabea.

Ver imagen esquemática de la medida 1.5 en la que se muestra el trazado del bidegorri.

### 1.5 Reflexión sobre la calle Rafael Pikabea

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	OM.1, BM.1, GP.1, PM.2, PM.3, PM.4		
Objetivos asignados			
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2024-2029
Agentes externos		Presupuesto	150.000 - 800.000

En relación con la medida 1.4, se considera necesaria la transformación del tramo alto de la calle Rafael Pikabea para ampliar el área activa de influencia del núcleo urbano de Elizalde. Por ello, se proponen dos posibles alternativas (alternativa radical A y alternativa pragmática B), con intervenciones de distinta tipología.

Las medidas compartidas por ambas alternativas son las siguientes:

- En la última cuesta que conduce a la plaza Done Eztebe, entre Beldarrañene y Peruki, zona peatonal con el mismo pavimento que el del casco urbano. Cero aparcamientos y aparcabicicletas en forma de U antes de llegar a la plaza.
- Eliminar aparcamientos (18) a la altura de los portales 9-31 de Rafael Pikabea y entender la zona como "parada principal de la escuela" (ver medida 1.14, Oinbusa), integrando en ella el bidegorri de la medida 1.4.
- Transformar los cruces de la Avenida en beneficio del peatón y de la peatona, tal y como se describe en la medida 3.2.

La alternativa A contaría con las siguientes medidas adicionales:

- Entender que teniendo en cuenta que el autobús circula en un solo sentido, los coches también deberían circular en un solo sentido. Es decir, convertir la calle Rafael Pikabea en una calle de sentido único desde la rotonda de Pikabene etxadia hasta Landetxe<sup>11</sup>.
- Bidegorri desde la calzada actual, desde la rotonda de Pikabene hasta la calle Elorrondo.
- Entender el espacio ubicado enfrente de los portales 9-31 de Rafael Pikabea como parada principal de la escuela.

La alternativa B contaría con las siguientes medidas adicionales:

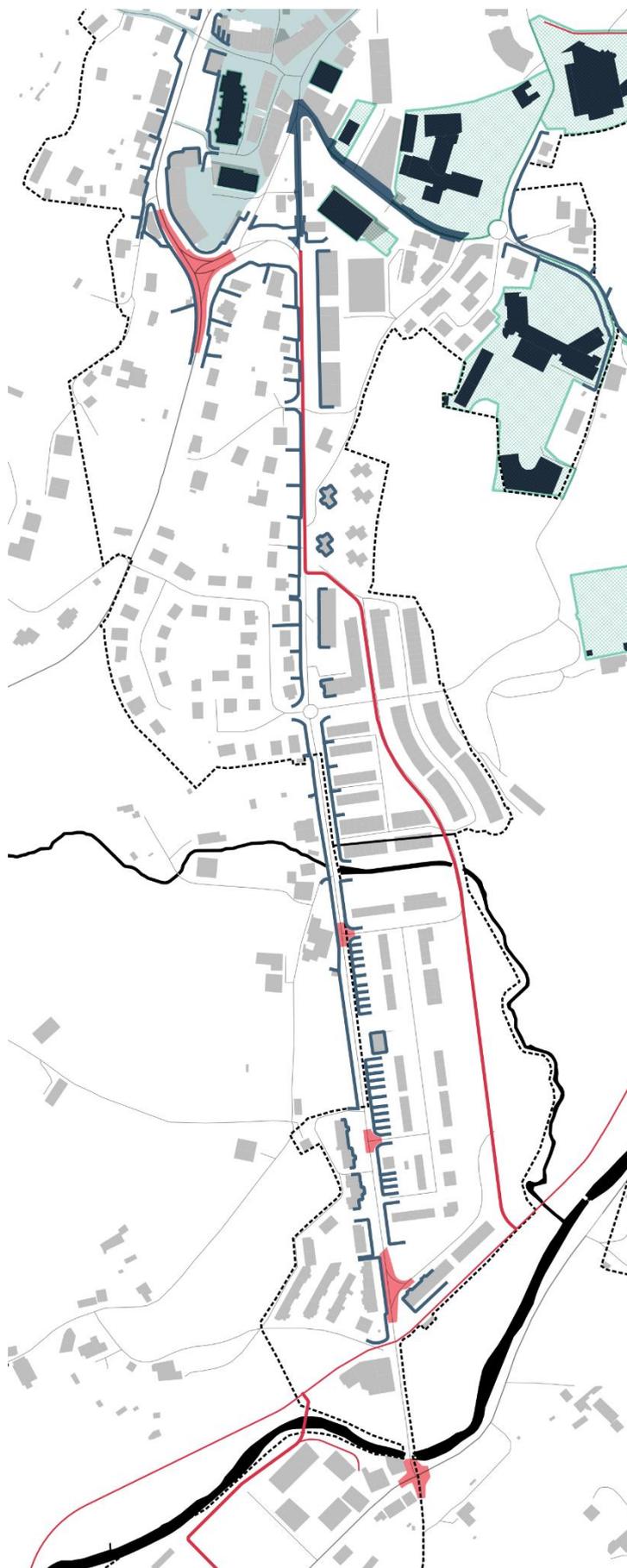
- A la altura de Pikain, ante la dificultad de restar 2 metros de longitud al solar privado, autorizar expresamente bicicletas mediante señales pintadas e infraestructura de transición bidegorri-calzada (ver imagen 1.3).
- Sustitución del asfalto y arbustos por un bidegorri a la altura de Tolarieta etxadia.

#### Aviso

*Por lo detectado en las sesiones celebradas en la localidad, parece más factible la opción B. En cualquier caso, el ayuntamiento tiene en marcha un proyecto para realizar algunas reparaciones en la calle Rafael Pikabea, que conviene utilizar para mejorar dos puntos concretos:*

- *Diseñar el tramo entre Beldarrañene y Peruki tal y como se ha descrito anteriormente.*
- *Eliminar la rotonda de Pikabene y encontrar la forma de simplificar el cruce (ver medida 3.2).*

<sup>11</sup> Dentro de la Semana de la Movilidad, recomendamos realizar una prueba eliminando durante una semana el sentido descendente antes de elegir una de las dos alternativas propuestas, para prever cuáles serán las alternativas naturales de los coches.



*Plano síntesis de alternativa del eje Rafael Pikabea*

### 1.6 Hacer más peatonal Makutso bidea

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2028
Agentes externos	Elizalde eskola, Haurtzaro Ikastola	Presupuesto	175.000 - 350.000

El objetivo de los ejes peatonales es reducir la distancia "percibida" entre los barrios de Oiartzun, garantizando a la ciudadanía unas vías que se puedan realizar caminando cómodamente. Estas vías pueden ser de diferentes tipos que, al final de los ejes, confluirían con los caminos rurales que se dirigen hacia el monte.

Makutso bidea es una vía compleja: es la vía directa que une Iturriotz con Elizalde, cruza la vía verde de Arditurri, la zona escolar está en esta vía y los autobuses salen desde allí, hay algunas viviendas e incluso un edificio industrial. Por eso ha sido habitual la ida y venida de coches allí, hasta que hace poco se hizo de un solo sentido. En cualquier caso, son frecuentes las quejas de que los coches circulan demasiado deprisa.

El objetivo del plan es minimizar el flujo de paso en Makutso bidea, **conseguir que no funcione como atajo**, dejando claro el predominio de los modos activos. A la vista del debate que suscita el lugar, a continuación, se enumeran algunas opciones:

- Seguir entendiéndola como una vía de sentido único, pero con un pivote que sólo las personas autorizadas podrán bajar al inicio de la vía (después de la ikastola Haurtzaro). En este caso, las mencionadas personas serían sus vecinos/as y trabajadores/as y el transporte escolar<sup>12</sup>. Este tipo de pivotes, sin embargo, dan problemas con frecuencia.
- Entenderla como una vía de doble sentido, pero con un pivote que sólo las personas autorizadas podrán bajar en el cruce de la vía verde. En este caso el transporte escolar sería el único autorizado.
- Seguir entendiéndola como vía de sentido único, sin pivotes, pero dejando clara la preferencia peatonal en el pavimento (en la imagen inferior el barrio Portu-Elizatxo de Hernani como referencia).



*Diseño de pavimento en la vía de los barrios Portu-Elizatxo de Hernani.*

<sup>12</sup> A medio plazo habría que encontrar una alternativa al transporte escolar ligada al desarrollo urbanístico de Sibeluts.

Es importante entender que la segregación de las vías (calzada, por un lado, acera por otro; puente para coches, por un lado, peatonal por otro) con frecuencia produce el efecto contrario. Los coches se sienten más seguros para aumentar la velocidad y los peatones y las peatonas se acostumbran a caminar por la esquina. Los redactores de este plan creemos que **en los ejes activos los modos activos tienen que sentirse con derecho a ir por la mitad de la vía**, y que el diseño debe hacerlo posible. Por ello, creemos que ganar unos decímetros de vez en cuando a la vía no es una estrategia eficaz (a no ser que se realice junto con la tercera opción de la página anterior).

Estas mismas medidas pueden ser utilizadas en otros espacios, tal y como se explica en la medida 3.4. Asimismo, en el contexto de revisión del PGOU, el traslado del edificio industrial de Makutso bidea debería ponerse sobre la mesa.

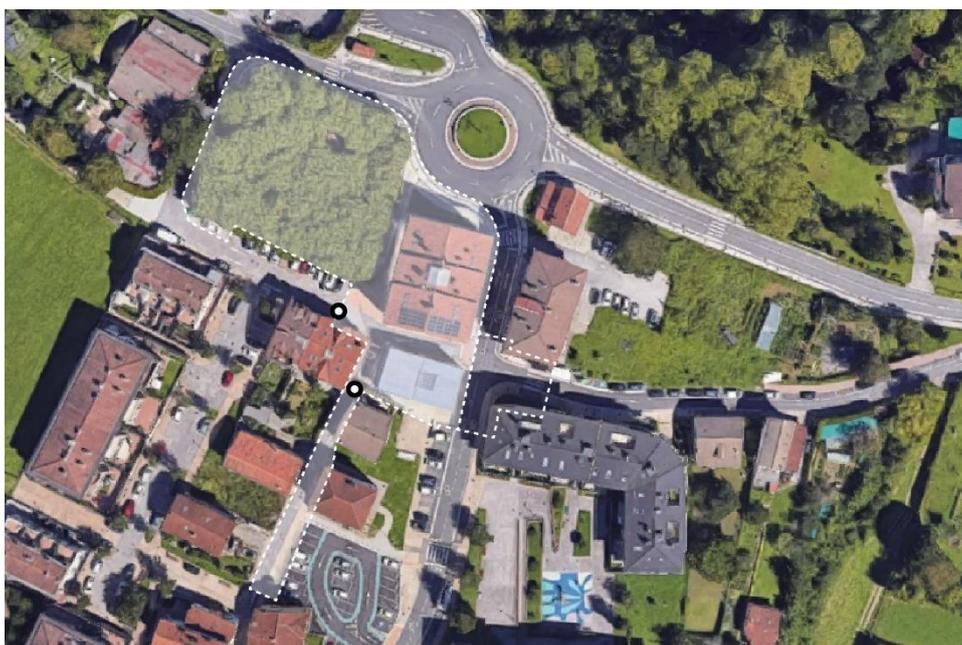
1.7 Hacer más peatonal la calle Ozentzio de Iturriotz

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, PM.2, PM.3, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2028
Agentes externos		Presupuesto	250.000 - 550.000

Constituyen una continuidad histórica y natural de Makutso bidea las calles Bekosoro y Ozentzio y la calle histórica que conduce a los caminos Sarobe Erreka y Oíartzabal del barrio de Iturriotz. Al igual que Elizalde y Altzibar, entendemos que Iturriotz también tiene derecho a un espacio público cívico referencial, que es la calle Ozentzio, máxime desde la apertura de la calle Zirauki en 2009.

Por ello, se propone estudiar la peatonalización total de la calle, de forma similar a la medida 1.2. Como primera fase, proponemos convertir la calle Ozentzio en un *cul-de-sac*, con las siguientes características:

- Zona totalmente peatonal en la confluencia de Ozentzio y Bekosoro, con las mismas características formales y funcionales que la principal zona peatonal de Elizalde. En principio con dos pivotes sería suficiente.
- Al oeste de la rotonda, en los 30 metros entre la parada de autobús y las escaleras, una plataforma a la misma altura que la acera, asfalto de color gris claro y amplia parada de autobús (igual que en la medida 1.1).
- En el contexto de revisión del PGOU, utilizar para la edificación en parcelas vacías tipologías históricas equivalentes, aprovechando la capacidad que tienen las fachadas para delimitar el espacio.
- Hacer entender que la zona natural de estacionamiento es Zirauki y Argiñene.
- Si Araneder bidea se ha sacrificado como carretera GI-3631, parece lógico que Bidezarra tenga unas características mucho más amables. Por ejemplo, primando la acera sobre la calzada en el cruce Zirauki-Bidezarra.



Possible zona peatonal de la fase inicial y ubicación de dos pivotes fijos.

1.8 Zona de coexistencia en Karrika (Petriene)

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2, PM.3		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2028
Agentes externos		Presupuesto	70.000 - 125.000

Karrika es un barrio con una morfología urbana similar a la de Ergoien. Hasta hace poco un camino rural demasiado estrecho vertebraba Karrika, lo que hacía obligada la coexistencia, disminuyendo la velocidad de los coches. En el quinquenio 2015-2020 se realizan dos intervenciones en Karrika:

- Se construye la vía peatonal y ciclista que comunica con Altzibar, al otro lado del río.
- El camino histórico se convierte en una carretera de doble sentido desde el cruce de la GI-3631 hasta Karrika, con aceras.
- Se construye un aparcamiento antes de llegar al casco urbano de Karrika.

En nuestra opinión, el camino ha pasado de ser estrecho a demasiado ancho. Los peatones, en la práctica, tienen menos espacio: de un espacio compartido de unos 5 metros de ancho a un espacio segregado de 1.5 metros. Mientras, el aparcamiento no tiene mucho éxito porque las plazas Petriene-zubia-Karrika son en la práctica aparcamientos.

La misma estrategia que proponemos en Ergoien también la proponemos en Karrika. La principal diferencia es la competencia: a diferencia de Ergoien, la competencia en este caso la tiene el Ayuntamiento, por lo que no necesita autorización de nadie.

- Plataforma única desde el aparcamiento del núcleo urbano hasta Artaso (350 metros).
- Señalización, textura, color, elementos fijos, mobiliario urbano, vegetación.
- Priorizar plenamente los modos activos en las plazas Petriene-zubia-Karrika.
- Utilización de tipologías de calles históricas equivalentes para el crecimiento de Karrika.



*Calle Woonerf. Groningen, Países Bajos. Fuente: Andrew Price, 2016.*

1.9 Estudio de viabilidad del nuevo paseo de ribera

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025
Agentes externos	Agencia URA	Presupuesto	30.000

Por un lado, el día de la Ginkana los niños y las niñas del municipio utilizan el sendero de la ribera del Oíartzun, convirtiendo la fiesta en una especie de reivindicación. Por otro, el éxito de la vía verde de Arditurri genera problemas de masificación y también conflictos entre peatones/as y bicicletas. Entendiendo que el espacio verde entre Ugaldetxo, Iturriotz, Altzibar y Elizalde es el principal parque de la localidad, el sendero de ribera contribuiría a una ampliación de la red peatonal. En cualquier caso, el hecho de estar tan cerca del río podría generar problemas en el diseño de un proyecto de estas características y habría que estudiar su viabilidad.

El paseo de ribera se puede entender como una bifurcación del bidegorri en diferentes puntos y puede ayudar a mejorar la permeabilidad entre barrios. Por ejemplo:

1. Acondicionando el camino desde los aseos del bidegorri hasta el puente del barrio de Altzibar.
2. Reconstruir Anerreko zubia para modos activos y calmar la carretera GI-3631 mediante señalización desde el puente hasta la cuesta de Bidezarra (40 metros).



Mejoras de permeabilidad en Arditurri hacia los barrios de Iturriotz y Altzibar.

### 1.10 Creación de accesos a bidegorris

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oíartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2026
Agentes externos		Presupuesto	80.000 - 130.000

La vía verde de Arditurri y el resto de bidegorris que se han ejecutado en los últimos años han creado una red de vías ciclistas de referencia en el municipio. Sin embargo, esta red aún no está adecuadamente conectada con todos los destinos, tal y como se observa en la medida 1.3. Con frecuencia sólo falta acondicionar algunas conexiones de pocos metros, tal y como nos muestran las líneas de deseo.



A la izquierda, conexión informal en Ergoien. A la derecha, diseño vs. experiencia de usuario/a.

Las conexiones que deben acondicionarse y señalizarse adecuadamente son las siguientes:

- Iturriotz: Conexión Anerreko zubia-Bidezarra (ver medida 1.9).
- Ergoien: Conexión frente al puente de Olaizola con la vía verde de Arditurri.
- Ergoien: De la plaza Uzpide a la vía verde de Arditurri, tanto por Ordosolegi bidea como por el margen del río.
- Arragua: Desde la estación de tren hasta el inicio del bidegorri que discurre por la parte trasera de Igerobi bidea (carretera GI-2134) y, en general, mejorar las conexiones de la red de bidegorris en el barrio.
- Karrika: De las nuevas casas de Petriene a Artaso, por la orilla del río.
- Altzibar: De Iriberry a Zokolo bidea, cruzando la vía verde de Arditurri.



Camino Iriberry-Zokolo en 1954 y 2022, prácticamente desaparecido en el tramo final.

1.11 Instalación de aparcamientos para bicicletas

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2, PM.3		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2026
Agentes externos		Presupuesto	60.000

La Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi establece que “los edificios destinados a servicios públicos y las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas” y que “los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas”.

Los aparcamientos para bicicletas son una infraestructura barata, se pueden instalar rápidamente, ocupan poco espacio y ni siquiera cuando están vacíos se considera que quitan espacio. Los aparcamientos en forma de U se perciben como mobiliario urbano. Se propone como medida inmediata la creación de aparcamientos para bicicletas, según los siguientes criterios:

- Aparcamientos en forma de U en accesos a espacios públicos referenciales, de forma que sean fácilmente visible por vías ciclistas naturales (haya o no bidegorri)<sup>13</sup>.
- Emplazamientos seguros para bicicletas, especialmente eléctricas, en los aparcamientos de Elizalde.
- En los nuevos desarrollos que se vayan a construir, cumplimiento de lo establecido por la ley.
- Enmarcado en una estrategia de activación de locales vacíos, en locales vacíos de nuevos desarrollos ya construidos (vía subvención, por ejemplo).
- Ofrecer bonificaciones para crear emplazamientos seguros de estacionamiento de bicicletas en manzanas durante determinados años.

Hay que tener en cuenta, asimismo, que las bicicletas eléctricas abren la posibilidad de cambiar el paradigma de la movilidad en localidades como Oartzun, pero también que éstas necesitan más medios para guardarse de forma segura.

**Aviso**

*Aprovechando el proyecto de obras de reparación en la calle Rafael Pikabea, se pueden instalar aparcamientos en forma de U antes de llegar a la plaza Done Eztebe, frente a Peruki-Peruki Txiki.*

<sup>13</sup> Por ejemplo: En la Avenida Rafael Pikabea antes de llegar a la plaza Done Eztebe, en el polideportivo en lugar de los aparcamientos de la calle Elorrondo (ver medida 3.6), a la altura de los comercios de la calle Arraskuelarre y en el transformado cruce Euskal Herria-Aialde-Bidegain (ver medida 1.1), en las inmediaciones de las escuelas, en la parada principal de autobuses de Oartzun, junto a la estación de tren de Arragua, en la plaza de Altzibar, en Bekosoro (barrio de Iturriotz), en la plaza Karrika-Petriene, en el campo de fútbol de Ugaldetxo, en el cementerio, etc.

1.12 Estudio de viabilidad del sistema metropolitano de alquiler de bicicletas<sup>14</sup>

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2, GP.4, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2025
Agentes externos	Ayto. De Donostia, Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa	Presupuesto	20.000

A pesar de que la distancia entre Donostia, Oarsoaldea y Oiartzun es idónea para circular en bicicleta, el sistema público de alquiler de bicicletas sólo da servicio al municipio de Donostia. Mientras los hábitos de movilidad de las personas son supramunicipales, el servicio no lo es. Es una vieja demanda entender el sistema DBizi de Donostia como un servicio metropolitano, como se hace en Barcelona o Bilbao.

Bajo la dirección de la Diputación Foral de Gipuzkoa y en colaboración con el resto de municipios de Oarsoaldea, el Ayuntamiento de Oiartzun debería realizar una propuesta de acuerdo al Ayuntamiento de Donostia para que el sistema público de alquiler de bicicletas DBizi llegue también a Oiartzun o, al menos, para que el sistema de Oarsoaldea sea compatible con DBizi. Proponemos seis paradas (el lugar es aproximado):

- En Elizalde, entre Landetxe y la plaza Done Eztebe.
- En Altzibar, en la plaza.
- En Iturriotz, junto a la estación de autobús.
- En Ugaldetxo, en el campo de fútbol y en Mamut.
- En Arragua, junto a la estación de Euskotren.

**Aviso**

*Con el resto de municipios de Oarsoaldea se han mantenido dos reuniones sobre el tema, una de ellas con un técnico del Ayuntamiento donostiarra que expuso el sistema Dbizi. Las dificultades para establecer un sistema semejante quedaron patentes. El sistema donostiarra tiene un coste de 1.000.000 € y la mitad la recuperan de los usuarios y de las usuarias. Los siguientes pasos serían:*

- *Elaboración de un estudio a nivel de Oarsoaldea.*
- *Redacción de un plan de bicicleta en Oiartzun (como el de Errenteria). Se le asigna un presupuesto de 20.000 €, al que corresponde el presupuesto que figura en la ficha.*

<sup>14</sup> Medida 3.1.6 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.

### 1.13 Fomento de la cultura de la bicicleta

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	BM.1, BM.2		
Tipo de acción	Gestión, Comunicación, Ejecución	Plazo	2025
Agentes externos	Gurpilartea elkarte	Presupuesto	15.000

A los usuarios y a las usuarias de la bicicleta les gusta percibir la cultura ciclista, pequeñas acciones a favor de la bicicleta y sentir cierto apoyo social: talleres de reparación de bicicletas, hinchadores de ruedas en bidegorris, campañas puntuales especiales...<sup>15</sup>



Campaña subvencional de adquisición de bicicletas, mobiliario urbano y taller de reparación.

Proponemos organizar pequeñas actividades a lo largo del año, por ejemplo:

- Talleres como HorKonpon, en torno al Día Mundial de la Bicicleta que se celebra el 3 de junio, que se centra en el mantenimiento y la reparación de la bicicleta. En los bidegorris, regalar una bolsita a los usuarios y a las usuarias de la bicicleta con algún detalle (algo de comer y beber, un pin, una bolsa de tela, una luz para la bici...).
- Durante la semana de la movilidad (septiembre) o a principios de invierno, época en la que el uso de la bicicleta comienza a disminuir: distribución de un tríptico tipo "bicicleta en invierno" en los hogares con consejos.

<sup>15</sup> Medida 3.1.5 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.

- En primavera, época en la que se empieza a mejorar el tiempo y a aumentar el uso de la bicicleta, campañas y talleres tipo “mayores en bicicleta”.
- Durante todo el año, mobiliario urbano relacionado con la bicicleta, más allá de los habituales aparcamientos en forma de U: barandas de apoyo para pies, papeleras ligeramente inclinadas, hinchadores de ruedas, kits de reparación, zonas de limpieza de bicicletas<sup>16</sup>, etcétera.
- Completar el mapa ciclista de Oiartzun pensado para todo tipo de usuarios/as (niños y niñas, usuarios/as diarios/as, turistas, ocio...).
- Subvenciones a la ciudadanía y entidades públicas y privadas para la adquisición de bicicletas. La convocatoria de ayudas hará referencia a las características concretas de las bicicletas, pero en general pueden ser de cuatro tipos: bicicletas mecánicas convencionales, bicicletas plegables, bicicletas eléctricas, bicicletas de carga.

Además, y para poder medir el objetivo concreto BM.1, se deberían instalar medidores en lugares estratégicos. Proponemos los siguientes lugares:

- En la Vía Verde de Arditurri, entre Rafael Pikabea y el puente de Atamitx.
- Si se realizara un bidegorri en la Avenida Rafael Pikabea, entre los portales 9-29.
- Puente de Altzibar, calle Martintxo.
- Camino de Makutso, entre Iturriotz y la Vía Verde de Arditurri.
- En la Vía Verde de Arditurri, después del enlace de Ergoien.

---

<sup>16</sup> Estos puntos de limpieza o reparación de bicicletas pueden instalarse en barrios o zonas que se quieran revitalizar, para atraer a gente de forma activa. En las sesiones mantenidas con los y las representantes municipales se mencionó Altzibar como lugar idóneo para ubicar una zona de estas características.

1.14 Fomentar el caminar

Línea estratégica principal	Ejes activos de Oiartzun		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	PM.4		
Tipo de acción	Gestión, Comunicación	Plazo	2024-2026
Agentes externos	Elizalde eskola, Haurtzaro Ikastola	Presupuesto	20.000

Oinbusa

Iniciativas como *Oinbusa*, para que los niños y niñas acudan a la escuela de forma autónoma y activa, tuvieron una gran difusión hace unos años. Lamentablemente, por diversas razones (la pandemia de COVID19 por un lado, pero también la "fatiga" de padres y madres y la falta de relevo), experiencias como estas no suelen tener continuidad y Oiartzun es una muestra de ello. Proponemos retomar el tema junto con las escuelas. Consideramos que hay que tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Estudiar la posibilidad de modificar el recorrido de los autobuses escolares para que la parada no esté a la altura de las escuelas (en relación con el calmado de Makutso bidea, ver medida 1.6).
- Entender el final de la calle Rafael Pikabea, en relación a lo que se propone en la medida 1.5, como un lugar natural para dejar a los y las escolares, evitando que los coches entren en el recinto escolar.
- Realizar un análisis por parte del personal de la escuela sobre las alternativas posibles para desplazarse hasta la escuela de forma sostenible.

Metrominuto

Metrominuto es un mapa peatonal esquemático basado en la estética de los mapas de transporte público. Marca el tiempo que necesitaría una persona normal para recorrer el camino entre los puntos más importantes de una ciudad. Fue creado por la ciudad gallega de Pontevedra en 2011 y desde entonces se ha extendido a muchas otras ciudades y pueblos. El metrominuto de Oiartzun puede ser útil para exponer que las distancias entre barrios son menores de lo esperado.



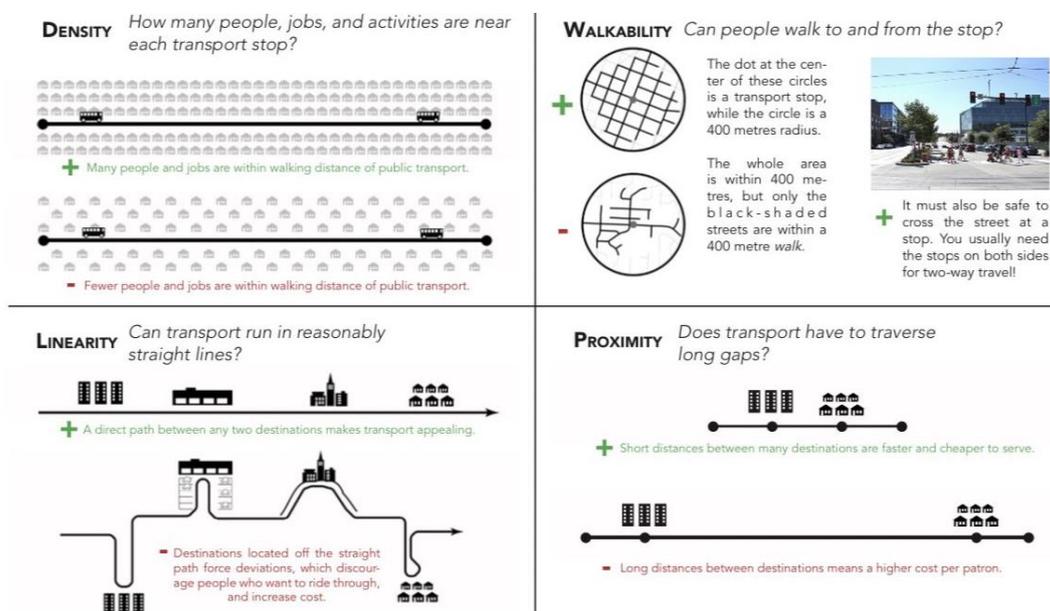
Metrominuto de Pontevedra.

## El transporte público en el nuevo escenario<sup>17</sup>

### 2.1 Línea E02 con una frecuencia de 15 minutos

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	GP.1, GP.4, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2025
Agentes externos	Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, ETS-RFV	Presupuesto	-

Actualmente, el autobús E02 conecta Oiartzun con Donostia y Errenteria, cada 20 minutos. Entendemos que es una “línea radial metropolitana” de Lurraldebus que utiliza un eje urbano central, es histórico y eficaz, tiene una frecuencia competitiva y reúne las cuatro condiciones que se consideran necesarias para garantizar el éxito de una línea de autobús: densidad, transitabilidad, linealidad y proximidad.



Características de una exitosa línea de autobús. Fuente: Dublin Area Bus Network Redesign Choices Report. Jarrett Walker + Associates, 2017.

La frecuencia no es mala, pero hace imposible la coordinación con Euskotren, dificultando la intermodalidad entre ambas redes. Menos líneas con buenas frecuencias funcionan mejor que más líneas con malas frecuencias, y la situación es la siguiente: **con el aumento de la frecuencia a 15 minutos, los posibles orígenes y destinos se multiplican** porque se garantiza una intermodalidad efectiva, más aún gracias a las reformas de Euskotren que se pondrán en marcha en los próximos años.

Esta medida no es competencia del Ayuntamiento de Oiartzun, por lo que debe solicitarse a la Diputación Foral de Gipuzkoa y a la Autoridad del Transporte:

- Aumentar la frecuencia del autobús E02 a 15 minutos.
- Coordinar el horario del autobús E02 con Euskotren.
- Adoptar medidas para que el horario del autobús E02 se cumpla (no dependa del tráfico).

<sup>17</sup> Medida 3.1.8 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.

2.2 Repensar las líneas orbitales

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	GP.1, GP.2, GP.4, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2026
Agentes externos	Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, ETS-ETS-RFV	Presupuesto	-

Las "líneas orbitales" de Lurraldebus son líneas que conectan los municipios de Donostialdea con diferentes puntos de atracción del área metropolitana, principalmente Amara-Hospitales y, en menor medida, Antiguo-Universidades. En general, son poco eficaces porque tienen grandes desviaciones, largos recorridos y bajas frecuencias que no atraen a toda la demanda potencial. De hecho, para realizar el mismo desplazamiento se suelen utilizar más los viajes multimodales con líneas de mejor frecuencia (autobús o tren)<sup>18</sup>.

Para sacar jugo a la intermodalidad, **se propone repensar** junto a la ciudadanía y la Diputación Foral de Gipuzkoa **las líneas orbitales de la comarca** para ejecutarlas cuando se pongan en marcha las principales mejoras de Euskotren. De hecho, es una demanda habitual ampliar los servicios de conexión con los municipios del entorno de Oartzun, tanto de Oarsoaldea como del exterior (Bidasoa, otros destinos de Donostia, Beterri-Buruntzaldea, etc.).

Creemos que a la hora de repensar las líneas comarcales orbitales se debería tener en cuenta lo siguiente:

- No es posible conectar todos los orígenes principales de la comarca con todos los destinos principales de la comarca de forma directa y con una frecuencia competitiva. La frecuencia, junto con un recorrido relativamente directo, es la característica más valorada por los usuarios y las usuarias del transporte público.
- Euskotren tendrá parada en Antiguo-Universidades. Si se cumpliera la medida 1.1, los usuarios y las usuarias de Oartzun dispondrían de una alternativa competitiva con una frecuencia de 15 minutos para realizar este desplazamiento, mejor que la que ofrece la actual línea E04.
- El Ayuntamiento de Oartzun presentó una alegación al anteproyecto de la nueva concesión de Ekialdebus solicitando, entre otras cosas, una línea a Hospitales desde Arragua. A diferencia de Antiguo-Universidades, la medida 1.1 no satisfaría esta demanda, ya que sería necesario realizar dos transbordos para ir de Oartzun a Hospitales (el primero en Arragua, para coger el tren; el segundo en Anoeta, para coger los autobuses 28 ó 17). Realizar dos transbordos para hacer un viaje no es una buena práctica. Por ello, se considera adecuada la alegación presentada.

**Aviso**

*Durante la redacción de este Plan se ha publicado el proyecto modificado de concesión de las nuevas líneas de autobuses de Ekialdebus. Entre las novedades están la parada que tendría el autobús entre Donostia y Hondarribia en Arragua y que la línea que va de Errenteria al Hospital Donostia comenzará desde Arragua, ampliando el horario.*

<sup>18</sup> La efímera línea A3 que conectó Astigarraga con el Antiguo-Universidades es una muestra de esta situación: en las conversaciones mantenidas para elaborar su plan de movilidad vimos que muchas personas usuarias potenciales de la A3 preferían coger la A2 hasta Amara y realizar un transbordo a las líneas 24-27 de DBus, en lugar de depender del horario de la A3.

### 2.3 Plataforma intermodal de Arragua

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Urbanismo y movilidad		
Objetivos asignados	BM.1, BM.2, GP.1, GP.2, GP.3, GP.4, PM.1, PM.2, PM.3		
Tipo de acción	Gestión, Diseño, Ejecución	Plazo	2024-2029
Agentes externos	Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayto. de Errenteria	Presupuesto	-

Arragua es la principal área de transformación de Oartzun a medio plazo. Por un lado, porque es donde se construirá el principal desarrollo urbanístico de Oartzun. Por otro lado, porque allí se encuentra la estación de Euskotren de Oartzun, y porque la Ley de Movilidad Sostenible de la CAV confiere especial importancia a la intermodalidad. La mencionada ley establece, entre otras cosas:

- Artículo 4 (Objetivos), g): Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público y de centros logísticos integrada y coordinada.
- Artículo 5. (Definiciones), c): Intermodalidad: la combinación de dos o más modos de transporte para completar el desplazamiento de personas o mercancías.
- Artículo 29. (Planes de servicios), c): Fijación de los puntos de intermodalidad entre modos de transporte destinados a personas y mercancías (...).

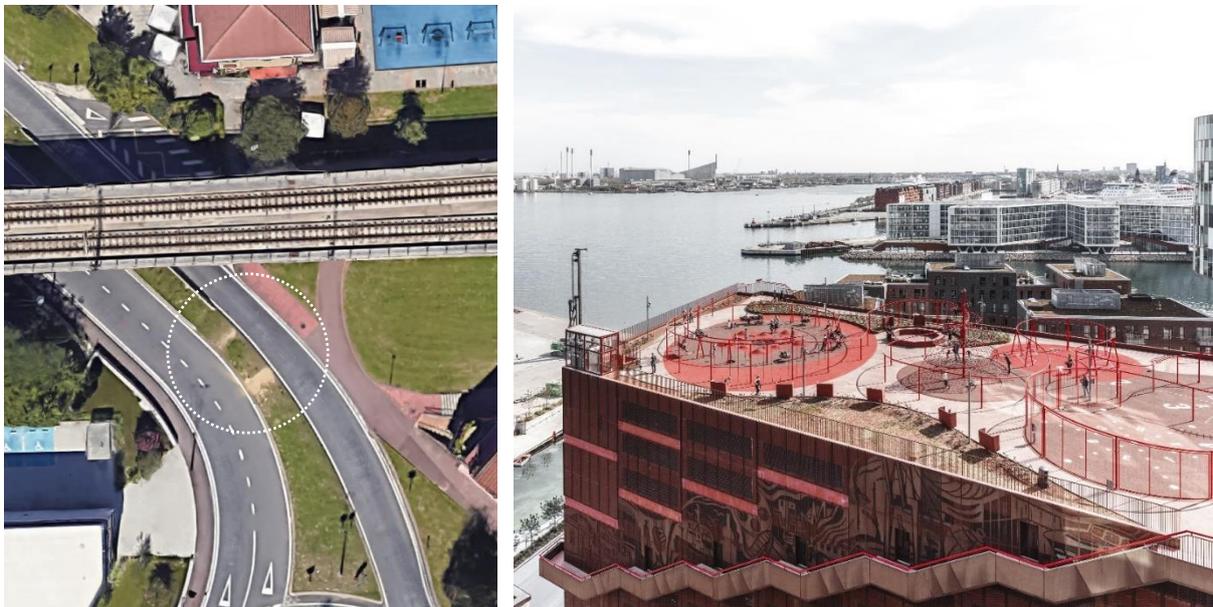


*Los tres ejes principales de Arragua: el tren, el posible eje peatonal y la carretera.*

El diseño de la zona intermodal de Arragua es un proceso a realizar conjuntamente con el Ayuntamiento de Errenteria y la Diputación Foral de Gipuzkoa. Los criterios que guiarán su diseño serán los siguientes:

- Transformación de la carretera GI-2132 para que tenga las características formales de una avenida 2x2.
- **Un carril en cada sentido será un carril bus** (se puede estudiar la autorización de otros vehículos). El carril se puede pintar de rojo para que sea visualmente más llamativo.
- Acercar las paradas de autobuses al eje ferroviario y peatonal y construir estaciones amplias y adecuadas.
- Eje peatonal de referencia al oeste de la parada, desde Aldi hasta la vía verde de Arditurri.

- Realizar un amplio paso de cebra para cruzar la carretera en el eje peatonal (en la misma dirección que el eje, no perpendicular a la carretera)<sup>19</sup>. Hoy en día se ve muy claro dónde cruza la gente, a través de líneas de deseo.
- Priorizar la compacidad de espacios en el nuevo desarrollo de Arragua, buscando una escala que favorezca la movilidad peatonal, creando espacios jerarquizados de diferentes tamaños y consiguiendo el ritmo visual propio del peatón y de la peatona.
- Estudiar con la Diputación la posibilidad de tomar directamente desde Oiartzun la GI-20 desde la AP-8, moviendo el peaje para minimizar la congestión de la avenida de Larzabal.
- Evitar el aparcamiento en superficie en el entorno del área intermodal (incluido en el nuevo desarrollo de Arragua) y centralizar las necesidades de aparcamiento en edificios de aparcamiento<sup>20</sup>. Estos edificios pueden albergar un amplio aparcamiento de bicicletas, puntos de carga eléctrica de coches, sistema de coches compartidos y otras muchas funciones.
- Servicio de autobús tipo lanzadera en horas punta a Lanbarren y Ugaldetxo.
- Mejora de las conexiones de la red de bidegorris en Arragua.



A la izquierda, líneas de deseo donde está prohibido cruzar la carretera. A la derecha, Konditaget Lüders en Copenhague: edificio de aparcamientos de coches y bicicletas, supermercado y parque en cubierta.

<sup>19</sup> Se puede tomar como referencia el tratamiento de la red viaria en el entorno de la estación de Euskotren del barrio donostiarra de Loiola.

<sup>20</sup> Estos edificios de aparcamiento contribuyen a crear un entorno urbano más compacto. Estos edificios de aparcamiento deberían estar diseñados para cambiar de función en un futuro próximo, de forma que sean útiles si la demanda de coches desciende.

2.4 Mejora de la información del transporte público

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	GP.1, GP.2, GP.3, GP.4, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Gestión, Comunicación	Plazo	2026
Agentes externos	Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa	Presupuesto	15.000

Junto a las adecuadas frecuencias y velocidades, es necesario que la información del transporte público sea accesible y comprensible para tener pasajeros/as. Hemos incluido en el plan las siguientes solicitudes recibidas de las sesiones de participación y contraste:

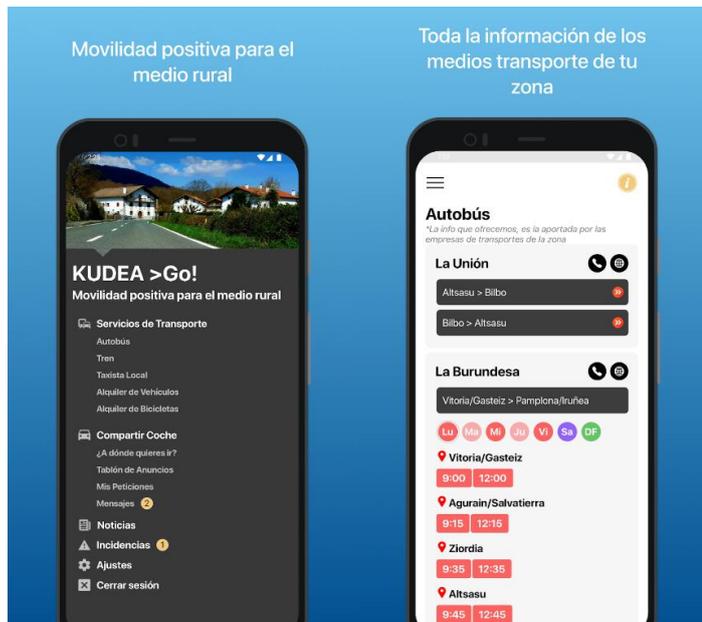
- Mejorar la información del autobús Xorrola, tanto en Internet como en las propias paradas.
- Unificar los horarios de los servicios de transporte local (Xorrola, taxibus..) en una aplicación. Esta aplicación también podría servir para compartir coche<sup>21</sup>.

En cualquier caso, todas estas mejoras deberían realizarse alimentando los instrumentos ya existentes (ecosistema MUGI), no creando nuevos.

Northbound: Othello → Westlake/Downtown Seattle		
Hour	Monday – Friday	Saturday/Sunday/Holiday
<b>AM 4:</b>		
5:	18 34 49	18 34 49
6:	04 19 26 34 41 49 56	4 19 33 34 49
7:	04 11 19 26 34 41 49 56	4 19 34 49
8:	04 11 19 26 34 39 44 54	4 14 24 34 44 54
9:	04 09 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
10:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
11:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
<b>PM 12:</b>	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
1:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
2:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
3:	04 11 19 26 34 41 49 56	4 14 24 34 44 54
4:	04 11 19 26 34 41 49 56	4 14 24 34 44 54
5:	04 11 19 26 34 41 49 56	4 14 24 34 44 54
6:	04 11 19 26 34 39 44 54	4 14 24 34 44 54
7:	04 09 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
8:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
9:	04 14 24 34 44 54	4 14 24 34 44 54
10:	04 12 19 34 42 49	4 9 12 19 24 34 49 54
11:	04 19 34 49	4 19 34 49
<b>AM 12:</b>	04 09 24 34 49	4 9 16 24 31 34 49
1:	04 16 31	4 16 31
2:		
3:		

**SCHEDULE KEY:** Saturday only Sunday/Holiday only to Mount Baker only

• Departure times are estimated. Trains may depart before or after listed time.



A la izquierda, el sistema horario steam-and-leaf, que enumera los momentos concretos en los que el autobús pasará por la parada. A la derecha, la aplicación Kudea Go!

<sup>21</sup> Ya existen aplicaciones de ese estilo, por ejemplo: Kudea Go!: <https://play.google.com/store/apps/details?id=app.journey&hl=es>

2.5 Flota limpia de autobuses Xorrola

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	GP.3		
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2027
Agentes externos		Presupuesto	-

La Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la CAV en su artículo 22 señala que “El servicio público de transporte de viajeros y viajeras por carretera deberá prestarse por vehículos que utilicen combustibles alternativos” y que “los pliegos o instrumentos que se adopten para el otorgamiento o, en su caso, renovación de las licencias o concesiones administrativas correspondientes deberán tener en cuenta que el 100% de la flota de vehículos renovada habrá de utilizar combustibles alternativos a partir del año 2020”.

Por ello, para evitar que los vehículos del servicio de autobuses Xorrola utilicen combustibles derivados del petróleo, se comprarán vehículos que utilicen combustibles alternativos cuando se requiera la sustitución de vehículos antiguos.

Aunque no es competencia del Ayuntamiento (por eso no se le ha asignado presupuesto), es una medida a tener en cuenta en el momento de la revisión de la concesión.

---

<sup>22</sup> Medida 3.1.4 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.

2.6 Promoción del vehículo compartido

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	PM.1, PM.2, PM.3, PM.5		
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2027
Agentes externos		Presupuesto	15.000

La Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la CAV, nuevamente en su artículo 22, señala que “las administraciones fomentarán la implantación de flotas de vehículos de uso compartido propulsados por energías renovables”.

Un perjuicio colateral de tener un coche en propiedad es que, una vez adquirido, los costes fijos (valor del coche, seguro, impuestos) ya están interiorizados por la persona usuaria y, en consecuencia, el uso del coche se hace relativamente “barato” a partir del momento de la compra. Es decir, que quien sólo necesite el coche de vez en cuando, una vez que lo compre, tendrá más tentación de utilizarlo en el día a día. En el camino hacia la movilidad sostenible son necesarias estrategias para que el coche pase de ser patrimonio de propiedad a patrimonio de uso. Para ello proponemos dos medidas:

- Fomentar y premiar el transporte compartido entre los trabajadores y las trabajadoras, tanto del ayuntamiento como de las empresas de los polígonos, en los términos establecidos por la Ley de Movilidad Sostenible de la CAV<sup>23</sup>.
- Analizar las posibilidades de llevar a cabo, de la misma manera que existen “comunidades energéticas”, un proyecto de “comunidad de movilidad” basado en el uso compartido de vehículos en Oiartzun, a través de un sistema de coches eléctricos compartidos.
- Promoción de aplicaciones como *KudeaGo!*, que se representa en la medida 2.4, dónde también hay personas dispuestas a compartir coche.

<sup>23</sup> Medida 3.1.2 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.

<sup>24</sup> Aunque existen diferentes modelos (como Ukanauto en Uribe Kosta, Bizkaia), el presente Plan de Movilidad recomienda el modelo catalán *SomMobilitat*. *SomMobilitat* es una cooperativa de consumo sin ánimo de lucro que ofrece movilidad eléctrica compartida a agentes locales.

2.7 Integración del Taxibus en el sistema Mugi

Línea estratégica principal	El transporte público en el nuevo escenario		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados			
Tipo de acción	Gestión	Plazo	2025
Agentes externos	Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa	Presupuesto	-

La Ley de Movilidad Sostenible de la CAV, en su artículo 26, propone un sistema tarifario único para toda la red "para cualquier medio de transporte público en cualquier parte del territorio de Euskadi".

El Ayuntamiento debe dar pasos para que el servicio Taxibus de Oartzun se integre en un sistema de estas características (por el momento, en el sistema Mugi), solicitándolo al órgano competente en la materia (por el momento, la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa). Por ello, y considerando que la ciudadanía pagaría el mismo porcentaje actual del coste del viaje, a esta medida no se le ha asignado presupuesto alguno.

## Transformar la centralidad del coche

### 3.1 Reflexión sobre los aparcamientos

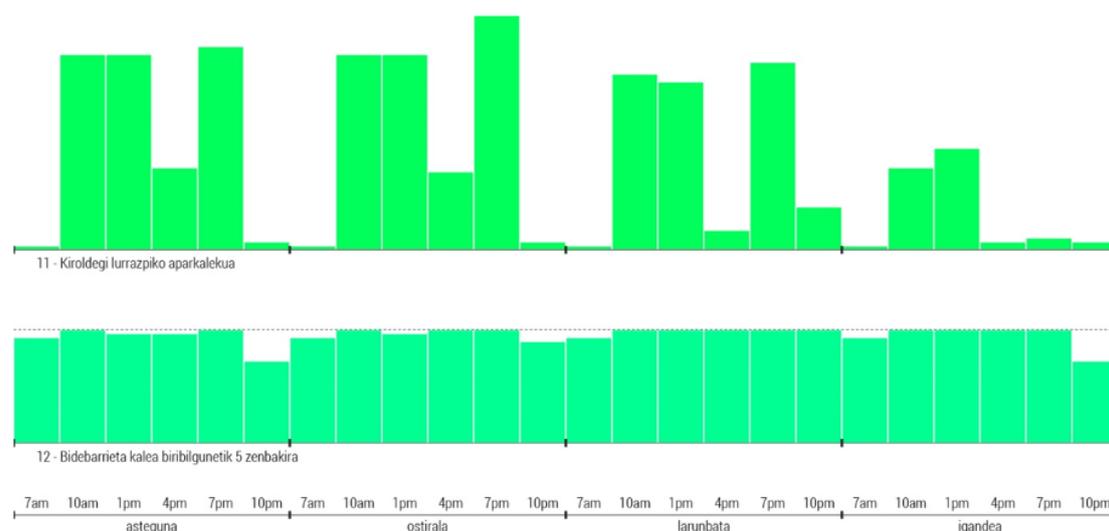
Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	PM.2, PM.3, PM.4, PM.5		
Tipo de acción	Participación	Plazo	2025
Agentes externos		Presupuesto	15.000

El municipio cuenta con tres aparcamientos subterráneos gratuitos. Los tres fueron convertidos en aparcamientos de pago en torno a 2005, pero las quejas hicieron que esta medida fuera rechazada por el nuevo gobierno municipal constituido en 2007. Para muchas personas, la gratuidad de los aparcamientos es un derecho de los vecinos y de las vecinas; para otras muchas personas, el estacionamiento gratuito no es en ningún caso “un derecho”.

La primera medida a adoptar para ir abandonando progresivamente la cultura del coche es un proceso de reflexión en torno al uso y régimen actual de los aparcamientos públicos, centrándose en la movilidad sostenible. En opinión de los autores del presente plan de movilidad, un consenso en torno a los aparcamientos debería partir de que **aparcar gratis en cualquier sitio no es un derecho**. La literatura académica señala que a partir de un grado de ocupación del 80-85% las administraciones empiezan a obligar a pagar por aparcar, y varios espacios de Oíartzun giran en torno a estos porcentajes durante muchos días y horas.

Como punto de partida del proceso de reflexión se proponen las siguientes cuestiones:

- Realizar un análisis de los datos por días y horas de los tres aparcamientos subterráneos<sup>25</sup>.
- Tomar conciencia de la necesidad de dinamizar las plazas privadas de aparcamiento en desuso.
- Consensuar la necesidad de plazas de alta rotación en torno a los comercios<sup>26</sup>.
- Priorizar el aparcamiento de residentes en los barrios con una tarifa de pago.



Grado de ocupación de dos aparcamientos de Oñati por días y horas. Fuente: RAZ.

<sup>25</sup> Medida 3.1.7 del Plan de Energía y Clima de Oíartzun.

<sup>26</sup> Los y las comerciantes solicitan con frecuencia plazas de aparcamiento en torno a sus comercios, pero estas plazas se convierten en la práctica en aparcamientos de larga estancia y apenas tienen rotación, perjudicando a los comercios.

### 3.2 Estudio de transformación de los cruces de Rafael Pikabea

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oartzun		
Objetivos asignados	OM.1, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2026
Agentes externos		Presupuesto	210.000 - 270.000

El diagnóstico alude a las dificultades de los peatones y de las peatonas en la calle Rafael Pikabea en las conclusiones del apartado sobre peatones y peatonas. Aunque existen aceras, los cruces son los principales elementos que dificultan su continuidad por su sobredimensionamiento. Con la conversión en sentido único de algunas calles de doble sentido, y aprovechando la transformación que se propone en Rafael Pikabea (ver medida 1.5), se propone transformar los cruces de la avenida priorizando las aceras frente al asfalto.



Esquema de continuidad de aceras en la avenida Rafael Pikabea. En la actualidad y la propuesta.

Se propone la transformación de los siguientes cruces, teniendo en cuenta los desarrollos urbanísticos que se van a ejecutar en el entorno:

- Cruce de la calle Elorrondo
- Rotonda de Pikabene
- Cruce de la calle Frantzisko Urdiñola
- Cruce de Zilarkale
- Cruce de Txaragain

### 3.3 Medidas para limitar el paso de turismos en caminos rurales

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oartzun		
Objetivos asignados	PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025
Agentes externos		Presupuesto	10.000

La variada red viaria de Oartzun permite numerosas conexiones a pie, pero en estas vías no hay manera de prohibir los vehículos. Por diversas razones (un nuevo destino, un desarrollo urbanístico, las indicaciones de Google Maps...), en algunas de estas vías el paso de los coches se ha convertido en habitual porque se perciben como atajos.

Hemos mencionado Makutso bidea en la medida 1.6. En las sesiones de participación y contraste organizadas se comentó que los caminos Arpide, Igerobi y Baldibar también se encuentran en esta situación. Seguramente habrá más.

En estos caminos vive gente, por lo que no se pueden prohibir los coches. En estos casos, el objetivo de este plan es prohibir el carácter de atajo que tienen estos caminos, es decir, impedir que se pueda atravesar todo el camino de principio a fin. Para ello se proponen las siguientes posibles medidas según la vía:

- Entender estos caminos como una vía bidireccional, pero con un pivote o puerta fija en algún punto de la vía. Así, los vecinos y las vecinas seguirán teniendo acceso, pero sólo por uno u otro lado del pivote, dependiendo de la zona en la que vivan.
- Que estos caminos (o un tramo de los mismos) sean unidireccionales, como se ha hecho en Makutso.
- Utilizar, al menos al principio y al final de estos caminos, un pavimento diferente, haciendo hincapié en la prioridad de los modos activos.
- Sustitución de asfalto en tramos concretos de estas vías por otro material que no permite el paso de coches (por ejemplo, en Igerobi bidea hay un largo tramo sin asfaltar. Si estuviera asfaltado desde hace tiempo sería impensable desasfaltarlo).



*Igerobi bidea en la zona de cruce de Baldibar bidea, sin asfaltar.*

### 3.4 Planificación del cambio de jerarquía de acera-vía

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oiartzun		
Objetivos asignados			
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2029
Agentes externos		Presupuesto	75.000

A la hora de diseñar carreteras y calles, lo habitual es dar preferencia a la prioridad de la calzada, siendo los peatones y las peatonas los y las que tienen que cruzar las calzadas. Aunque este diseño es lógico en las vías del sistema general y, en general, en las principales calles de gran flujo, **esta jerarquía que sitúa al vehículo por encima de los peatones y de las peatonas en las vías secundarias y terciarias no está justificada.**

El plan de movilidad propone transformar algunos cruces concretos para priorizar a los peatones y a las peatonas frente a los vehículos. Además, se propone que cada vez que se ejecute una obra civil en la localidad se tenga en cuenta la jerarquía entre peatones/as y vehículos. En estos casos, los peatones y las peatonas podrán seguir su camino de forma directa, sin desviaciones ni cambios de cota. El pavimento también hará hincapié en la prioridad de los peatones y de las peatonas<sup>27</sup>.



<sup>27</sup> Medida 3.1.5 del Plan de Energía y Clima de Oiartzun.



*Como ejemplo Isasti Etxadia en Pikabea kalea. Arriba a la izquierda, en la actualidad; a la derecha, entrada a los aparcamientos con el mismo tratamiento que la acera. Abajo, los números 52-58 de Pikabea kalea, donde el acceso al garaje podía diseñarse como zona peatonal, permitiendo el paso de coches.*

3.5 Calmado del entorno de edificios y espacios cívicos

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oiartzun		
Objetivos asignados	PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2027
Agentes externos	Mamut	Presupuesto	50.000 70.000

Los edificios y espacios cívicos, sobre todo los que albergan a personas más vulnerables, necesitarían un entorno calmado, sin coches. Esta es la base, por ejemplo, de los caminos escolares o de la iniciativa *Protegitim les escoles* de Barcelona.

Proponemos reducir el aparcamiento de coches en las zonas más próximas a los principales edificios cívicos, tal y como se ha hecho a la altura del centro de día de Altzibar, en relación con la reflexión que plantea la medida 3.1. Aunque puede haber más, se proponen los siguientes puntos:

- En la calle Elorrondo, utilizando algunas plazas paralelas al polideportivo.
- En Mamut, una vez consensuado con sus administradores, en el espacio situado frente a la entrada (46 plazas).
- En Bekosoro en Iturriotz (ver medida 1.7).
- Eliminando la rotonda entre la escuela y la ikastola.
- En Artaso

3.6 Garantizar la seguridad de los peatones y de las peatonas en las carreteras

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oiartzun		
Objetivos asignados	OM.1, PM.4		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2024-2029
Agentes externos		Presupuesto	85.000 - 130.000

En la labor realizada con los niños y con las niñas en las escuelas de la localidad se observó a primera vista la fuerza que ejercen las carreteras en su memoria visual. Con frecuencia las dibujaban como grandes trincheras que interrumpían sus espacios naturales. Además, en las sesiones de participación y contraste se detectaron algunos emplazamientos que requieren mejoras en cuanto a seguridad, tales como:

- Recta entre Altzibar e Iturriotz debido a la velocidad de los coches.
- Carretera GI-2134 dirección Gurutze debido a la velocidad de los coches.
- Cruce Arpide-Elorrondo-Olakozubia, debido al cruzamiento de varias vías: se recomienda señalar adecuadamente y dar prioridad visual a los caminos rurales (al menos con un paso de cebra).
- Tramo de Bekosoro a la plaza debido a la velocidad de los coches.
- Ganboxa-Larrezabaleta dada la velocidad de los coches.
- La carretera GI-3420 que une los barrios de Elizalde y Ergoien, desde Bidegain a Arbelaitz, donde se estudiará la construcción de la acera (ver anexo 4: alegaciones y sugerencias ciudadanas).

En un pueblo como Oiartzun, donde los grandes vehículos son habituales por usos rurales e industriales, estrechar los carriles para disminuir la velocidad no siempre es posible. Por ello, recomendamos la instalación de radares de velocidad en los puntos de mayor velocidad acordados con la Diputación Foral de Gipuzkoa. Se recomienda, asimismo, la instalación de pasos de cebra en las vías en las que los coches alcancen velocidades elevadas, donde sea conveniente mejorar la permeabilidad (a la altura de Labore, entre Katalintxo bidea y el campo de fútbol, etc.).

3.7 Direcciones únicas en Ugaldetxo

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados			
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025
Agentes externos		Presupuesto	20.000

En la actualidad, las calles de la urbanización Mendibil en Ugaldetxo son de doble sentido. Esto **afecta a todos sus cruces con la avenida de Rafael Pikabea porque los ha sobredimensionado**. Creando un circuito unidireccional se conseguiría lo siguiente:

- Regular el aparcamiento informal, especialmente en las calles perpendiculares a Rafael Pikabea.
- Al ganar aparcamiento, sacrificar unos aparcamientos en la calle Frantzisko Urdiñola para dar cabida a un bidegorri directo, o al menos para dotarlo de una vía separada en sentido ascendente, y para que comparta espacio con los coches en sentido descendente, señalizándolo adecuadamente con pintura en la calzada (ver medida 1.4).
- Transformación de los cruces de Rafael Pikabea (ver medida 3.2).



*Posible esquema de direcciones únicas de Ugaldetxo*

#### **Aviso**

*Con motivo del proyecto de obras de reparación que el Ayuntamiento tiene en marcha en la calle Pikabea, conviene utilizarlo para pensar conjuntamente las direcciones únicas de Ugaldetxo. De hecho, los cruces entre calles unidireccionales son más sencillos de diseñar y es más fácil evitar grandes radios de giro, rotondas y, en general, zonas de asfalto sobredimensionadas.*

## Incidencia en áreas de actividad económica

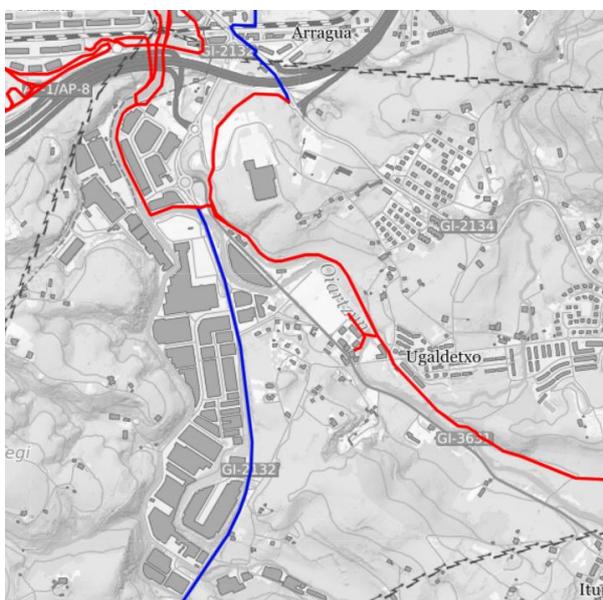
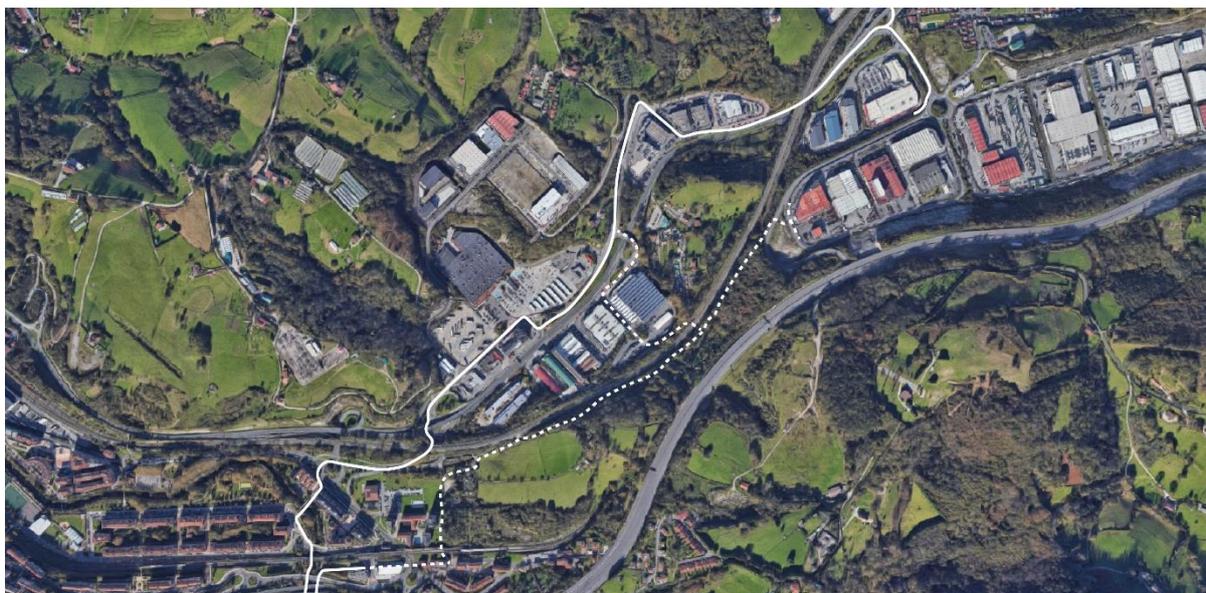
### 4.1 Red de bidegorris a los centros de trabajo

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Ejes activos de Oiartzun		
Objetivos asignados	OM.1, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Ejecución	Plazo	2025-2029
Agentes externos	Diputación Foral de Gipuzkoa	Presup.	1.000.000 - 1.375.000

Normalmente, los polígonos de actividad económica han estado al margen de los planes de movilidad en la mayoría de los municipios. Tanto en los diagnósticos como en los planes de acción, los planes de movilidad se han centrado en los núcleos de población y en las conexiones con los municipios colindantes, obviando la realidad de los polígonos industriales-terciarios. Estas áreas son grandes generadoras de movilidad, cada vez son más diversas y creemos que hay que tenerlas en cuenta.

Por los lugares en los que están ubicados (en Oiartzun, en pequeños subvalles o en colinas, en terreno bastante llano, relativamente cerca del casco urbano y de la estación de tren), la bicicleta puede ser una forma de movilidad muy adecuada si se garantiza la correspondiente infraestructura. Por ello, proponemos completar la red de bidegorris mediante los siguientes proyectos:

- **Bidegorri Arragua-Lartzabalzarra-Lanbarren**, desde la estación de Euskotren hasta el hotel que se está construyendo en Lanbarren, y desde allí atravesando el polígono. En las viejas ortofotos se percibe un sendero, y aunque hay pendiente, el aumento de las bicicletas eléctricas puede justificar esta vía directa. Actualmente ya existe una conexión ciclista entre Lartzabalzarra y Lintzirin.
- Proponer, junto con la Diputación Foral de Gipuzkoa, **modificaciones al bidegorri principal Donostia-Irun** con el objetivo de conseguir un vial más directo con ramales, en lugar del recorrido zigzagueante actualmente propuesto.
- **Bidegorri del polígono de Ugaldetxo**, junto al río, como ramal lógico del actual bidegorri de Arditurri (proyecto en marcha), hasta llegar a la carretera GI-2132. Y el **bidegorri Oiartzun-Astigarraga**, según el plan ciclista de la Diputación. El Plan traza el bidegorri en toda su longitud por la carretera GI-2132. La ejecución del tramo de Ugaldetxo por el margen del río es una alternativa para reducir el coste total de este bidegorri principal.
- **Tramo bidegorri Iurrita-Mamut** por la ribera del río Oiartzun para evitar el desvío que se debe realizar en la actualidad.



Arriba, el proyecto del bidegorri principal Donostia-Irun y la alternativa del bidegorri Arragua-Lartzabalzarra-Lanbarren. En el centro, el bidegorri Oiartzun-Astigarraga, según el plan ciclista de la Diputación. Abajo, alternativas para el enlace Mamut-Ugaldetxo.

4.2 Medidas de desplazamiento sostenible para los trabajadores y trabajadoras

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)			
Objetivos asignados	OM.1, PM.1, PM.2		
Tipo de acción	Gestión, Comunicación	Plazo	2025-2027
Agentes externos	Empresas	Presupuesto	30.000

La nueva Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi abre la puerta a establecer tasas especiales a las empresas y ofrecer bonificaciones económicas si dan pasos para cumplir los objetivos de la ley. Los estudios señalan que el exceso de oferta de aparcamiento es, en muchas ocasiones, la primera causa de uso del coche. Para incidir en la movilidad relacionada con el trabajo productivo se propone:

- Un análisis sobre movilidad sostenible por parte del personal del Ayuntamiento. La mayoría de los edificios municipales se ubican en el casco urbano, de fácil acceso en transporte público.
- Un análisis sobre movilidad sostenible con las principales empresas del municipio y con los trabajadores y las trabajadoras de los polígonos. Aunque el servicio tipo lanzadera mencionado en la medida 2.3 es una opción, un autobús discrecional compartido por diferentes empresas también es una alternativa a considerar.
- Aprovechar las posibilidades que ofrece la ley para establecer tasas especiales a las empresas (por ejemplo, en función del número de trabajadores/as o del aparcamiento que ofrezcan) y para ofrecer bonificaciones (por ejemplo, para cargar las tarjetas MUGI de los trabajadores y de las trabajadoras).
- Realizar un análisis específico con el centro comercial Mamut, aprovechando su carácter histórico y particular, para que conviertan la bicicleta en parte de su cultura (tanto por parte de los trabajadores y de las trabajadoras como de los compradores y de las compradoras; ver medida 4.3).
- Acordar horarios escalonados con las empresas para que los trabajadores no entren y salgan siempre a las mismas horas. El objetivo principal de esta medida es evitar la aparición de obstrucciones en la red viaria.

### 4.3 Medidas para hacer la compra en bicicleta

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Urbanismo y movilidad		
Objetivos asignados	BM.1, BM.2, PM.4		
Tipo de acción	Gestión, Comunicación	Plazo	2025-2027
Agentes externos	Comerciantes de Oiartzun, Mamut	Presupuesto	50.000

La movilidad sostenible no sólo la garantiza la infraestructura. La movilidad peatonal y ciclista alimenta el comercio de proximidad y, a su vez, el comercio de proximidad fomenta la movilidad peatonal y ciclista. El presente plan de movilidad pretende dar pasos para conectar el comercio de Oiartzun con la bicicleta, especialmente en dos direcciones:

- Proyecto de reparto a domicilio en bicicleta: tal y como existe en diferentes localidades del País Vasco (Durango, Errenteria, Donostia), el reparto a domicilio en bicicleta puede servir para impulsar el comercio local y los grupos de consumo, así como para el reparto de paquetería de última milla. Debería organizarse por parte de comerciantes y hosteleros/as de la localidad.
- Activación de locales vacíos: la existencia de locales vacíos a pie de calle no beneficia al comercio porque provoca una percepción negativa. El Ayuntamiento puede colaborar en la creación de una bolsa pública de locales vacíos, en la creación de una página web de locales y en la promoción de los mismos, en la intermediación entre la propiedad de los locales y las personas interesadas en abrir un negocio y en la puesta en marcha de una línea de subvenciones a personas emprendedoras (que cubriría principalmente el gasto de alquiler del local). Desde este punto de vista, no es adecuado destinar los locales comerciales al uso de vivienda, pero sí fomentar otro tipo de establecimientos no comerciales, ya que los trabajadores y las trabajadoras sustentan el comercio de la zona (comercios, bares, restaurantes). Esta estrategia es especialmente interesante en las zonas donde se proponen otras transformaciones, como la peatonalización del casco de Altzibar (ver medida 1.2).

Es ese sentido, la asociación Gurpilartea de Oarsoaldea ya dispone de bicicletas de carga que se pueden alquilar. En la charla mantenida con ellos mostraron su disposición a destinar las mencionadas bicicletas a proyectos piloto, por ejemplo, en colaboración con el centro comercial Mamut.



A la izquierda, el servicio Txita de Donostia. A la derecha, programa de activación del comercial de Astigarraga.

4.4 Proceso para repensar el polígono Ugaldetxo

Línea estratégica principal	Transformar la centralidad del coche		
Línea(s) estratégica(s) secundaria(s)	Urbanismo y movilidad		
Objetivos asignados	OM.1, BM.1, BM.2, GP.1, GP.2, GP.3, GP.4, PM.1, PM.2, PM.3, PM.4, PM.5		
Tipo de acción	Participación, diseño	Plazo	2026
Agentes externos		Presupuesto	25.000

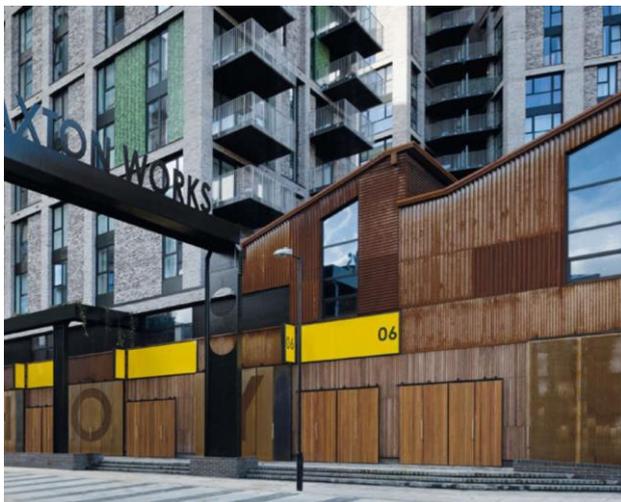
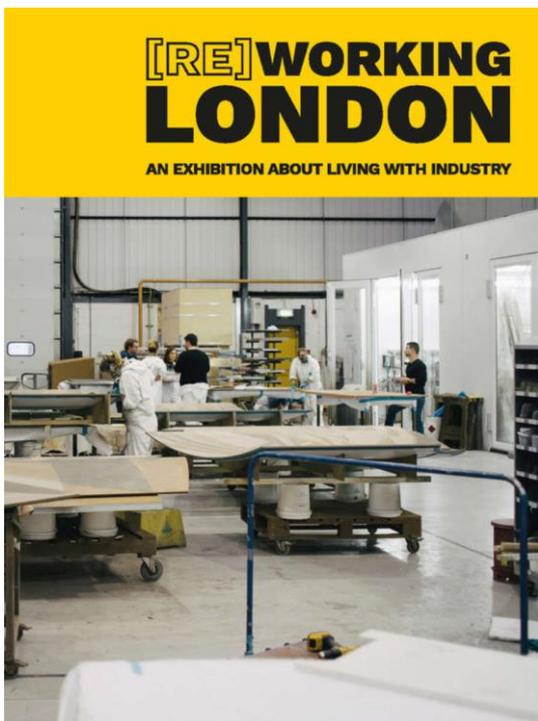
En el conjunto de Euskal Herria, los polígonos industriales están cambiando poco a poco. Son habituales usos que no tienen ninguna relación con la industria o la construcción: iglesias evangelistas, rocódromos y gimnasios crossfit, cervecerías, hoteles, oficinas... Desde el punto de vista de la movilidad, esta transformación es positiva, ya que los patrones de movilidad son más heterogéneos y el perfil de la persona usuaria también es más diverso. En dos palabras: estas zonas que apenas se tenían en cuenta se parecen cada vez más a un núcleo urbano.

En el caso de Oiartzun, el polígono Ugaldetxo es probablemente el de mayor potencial de transformación. Está ubicado cerca del casco urbano, en un valle (es decir, es llano), junto a la histórica entrada y salida de la localidad, de fácil acceso desde la estación de tren, y cuenta con un bidegorri.

En el contexto del proceso de revisión del PGOU, proponemos la puesta en marcha de un proceso para repensar el polígono Ugaldetxo para la consecución **de un nuevo modelo urbanístico en el que concurren adecuadamente industria y actividad económica con un núcleo urbano funcional**. A pesar de ser un proyecto local, entendemos que este nuevo modelo urbanístico es urgente en el contexto del País Vasco, donde la zonificación sigue siendo el pan de cada día, con las consecuencias que ello conlleva.

El proceso para repensar el polígono Ugaldetxo se propone a partir de las siguientes preguntas:

- ¿Es posible densificar en Ugaldetxo la industrial y el comercio integrando otras funciones o usos, entre ellas la vivienda?
- ¿Es posible compaginar el tipo de espacios que necesitan las actividades económicas con el tipo de espacios que requiere un núcleo urbano?
- ¿Es posible compaginar la movilidad que genera la actividad económica con la movilidad diaria de la ciudadanía?
- ¿Es posible mantener la actividad económica en el contexto de una transformación que incrementará el valor de la zona?
- ¿Es posible incidir en la calidad de vida de los trabajadores y de las trabajadoras, compradores y compradoras y ciudadanía en general, a través del diseño y la arquitectura del espacio público y construido?



Experiencia [Re]working London como referencia: proyectos para compaginar industria y vivienda. Fuente: Mikel Azkona.

## Presupuesto y programación

---

### Presupuesto

#### Metodología

Para la elaboración del presupuesto se ha seguido la metodología del documento "Manual de Visat" utilizado por el COAC de Catalunya (Col·legi oficial d'arquitectes de Catalunya). Este documento sirve para hacer una primera aproximación al coste hipotético de un proyecto y suele situarse dentro de una desviación del 20% respecto al coste definitivo.

Esta metodología obtiene a partir de un módulo básico ( $M_b = 641 \text{ €/m}^2$ ) un módulo de referencia ( $M_r$ ) que se utilizará para la obtención del PEM (Presupuesto de Ejecución Material). Para llegar al módulo de referencia habrá realizar operaciones teniendo en cuenta varios factores. Estos factores serán los siguientes: Coeficiente geográfico ( $C_g$ ), Coeficiente tipológico ( $C_t$ ), Coeficiente de calidad ( $C_q$ ) y Coeficiente de uso ( $C_u$ ). El módulo de referencia se obtendrá, por tanto, de la siguiente manera:

$$M_r = M_b \times C_g \times C_t \times C_q \times C_u$$

Tratándose de obras de espacio público, el módulo de referencia es bastante más barato que el módulo básico, en función de las características que requeriría cada ámbito propuesto, el módulo de referencia se situará en la mayoría de los casos entre  $51,28 \text{ €/m}^2$  y  $128,2 \text{ €/m}^2$ . El módulo más económico se ha utilizado en el caso de aparcamientos que requieren obras mínimas de urbanización, y el más caro en el caso de obras de urbanización integrales.

Multiplicando este módulo por la superficie de la intervención ( $S$ ) obtendremos el PEM. A este precio habrá que sumarle los gastos generales ( $G_g = 20\%$  del PEM) y el beneficio industrial ( $B_i = 6\%$  del PEM) para obtener un precio de contrata.

$$P: M_r \times S + G_g + (B_i)$$

Cabe señalar que las áreas de cada una de las intervenciones pueden ser modificadas y que en algunos casos los proyectos podrán mantener elementos de urbanización ya existentes, afectando, en su caso, al precio final.

Los presupuestos que se muestran a continuación tanto en la siguiente página como en las posteriores fichas pueden servir de orientación para estimar el coste aproximado de cada intervención. Los precios no incluyen el IVA y el coste real se podrá calcular al definir más detalladamente cada proyecto.

Además, hay medidas a las que no se les ha asignado presupuesto porque su ejecución no es competencia municipal o dependen de las cargas de algunos posibles desarrollos futuros. Sin embargo, existen algunas medidas con presupuesto que pueden ser financiadas parcial o totalmente por otras instituciones (como las transformaciones en las carreteras principales).

Resumen del presupuesto

Nº de medida	Nombre de la medida	Presupuesto (€)
1.1	Ampliación de zonas peatonales en Elizalde	600.000 - 700.000
1.2	Estudio de peatonalización del casco de Altzibar	50.000
1.3	Conexión entre Altzibar y la vía verde de Arditurri	15.000
1.4	Bidegorri directo Ugaldetxo-Elizalde	140.000 - 210.000
1.5	Reflexión sobre la calle Rafael Pikabea	150.000 - 800.000
1.6	Hacer más peatonal Makutso bidea	175.000 - 350.000
1.7	Hacer más peatonal la calle Ozentzio de Iturriotz	250.000 - 550.000
1.8	Zona de coexistencia en Karrika (Petriene)	70.000 - 125.000
1.9	Estudio de viabilidad del nuevo paseo de ribera	30.000
1.10	Creación de accesos a bidegorris	80.000 - 130.000
1.11	Instalación de aparcamientos para bicicletas	60.000
1.12	Estudio de viabilidad del sistema metropolitano de alquiler de bicicletas	20.000
1.13	Fomento de la cultura de la bicicleta	15.000
1.14	Fomentar el caminar	20.000
2.1	Línea E02 con una frecuencia de 15 minutos	- <sup>28</sup>
2.2	Repensar las líneas orbitales	- <sup>22</sup>
2.3	Plataforma intermodal de Arragua	- <sup>29</sup>
2.4	Mejora de la información del transporte público	15.000
2.5	Flota limpia de autobuses Xorrola	- <sup>30</sup>
2.6	Promoción del vehículo compartido	15.000
2.7	Integración del Taxibus en el sistema Mugi	- <sup>22</sup>
3.1	Reflexión sobre los aparcamientos	15.000
3.2	Estudio de la transformación de los cruces de Rafael Pikabea	70.000
3.3	Medidas para limitar el paso de turismos en caminos rurales	10.000
3.4	Planificación del cambio de jerarquía de acera-vía	75.000
3.5	Calmando del entorno de edificios y espacios cívicos	50.000 - 70.000
3.6	Garantizar la seguridad de los peatones y de las peatonas en las carreteras	85.000 - 130.000
3.7	Direcciones únicas en Ugaldetxo	20.000
4.1	Red de bidegorris a los centros de trabajo	1.000.000 - 1.375.000
4.2	Medidas de desplazamiento sostenible para los trabajadores y trabajadoras	30.000
4.3	Medidas para hacer la compra en bicicleta	50.000
4.4	Proceso para repensar el polígono Ugaldetxo	25.000
<b>TOTAL</b>		<b>3.135.000 - 4.675.000</b>

<sup>28</sup> Competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa<sup>29</sup> Dentro de las cargas de urbanización de Arragua<sup>30</sup> Concesión a cargo de la empresa

## Programación

La vigencia legal de los planes de movilidad es de cinco años, por lo que este plan también tiene esa vigencia. Además, los planes de movilidad requieren una programación de medidas que prevea el orden y la fecha de realización de las medidas propuestas. Teniendo en cuenta que a la entrada en vigor del Plan estará iniciado el año 2024 (con un presupuesto probablemente acordado), se ha incluido también en la planificación el año 2029.

Los principales factores que se han tenido en cuenta en el calendario han sido cuatro.

- Primero, disponer de un presupuesto análogo año tras año para las cuestiones de movilidad. Al año 2024 se le ha asignado un presupuesto muy bajo por la menor flexibilidad en el plazo; al año 2029 también se le ha asignado un presupuesto algo inferior al resto.
- Segundo, dar prioridad a las medidas que se entiendan como proyectos emprendedores, de forma que las partidas económicas estén dispuestas a la mayor brevedad posible. En las mencionadas medidas se incluyen, por ejemplo, el estudio peatonal del casco de Altzibar, la transformación de los cruces de Rafael Pikabea o el inicio de la planificación de bidegorris para desplazarse a los centros de trabajo. El presupuesto de algunos proyectos, por su tamaño, se ha distribuido dentro de una planificación plurianual.
- Tercero, asignar la mayor parte de las partidas pequeñas relacionadas con la comunicación y gestión a los presupuestos de los dos primeros años para que estas pequeñas acciones estén listas a la mayor brevedad posible.
- Por último, dar especial importancia a las acciones para incrementar el uso de la bicicleta en el municipio anualmente, pero especialmente al inicio del quinquenio.

El cuadro de programación, tomando como referencia los valores más altos de la tabla resumen de la página anterior, es el siguiente:

Nº de medida	Nombre de la medida	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Ampliación de zonas peatonales en Elizalde		100.000	200.000	200.000	200.000	
1.2	Estudio de peatonalización del casco de Altzibar	5.000	15.000	30.000			
1.3	Conexión entre Altzibar y la vía verde de Arditurri		15.000				
1.4	Bidegorri directo Ugaldetxo-Elizalde			210.000			
1.5	Reflexión sobre la calle Rafael Pikabea	50.000			150.000	150.000	150.000
1.6	Hacer más peatonal Makutso bidea		50.000		150.000	150.000	
1.7	Hacer más peatonal la calle Ozentzio de Iturriotz		50.000		250.000	250.000	
1.8	Zona de coexistencia en Karrika (Petriene)					125.000	
1.9	Estudio de viabilidad del nuevo paseo de ribera		30.000				
1.10	Creación de accesos a bidegorris		65.000	65.000			
1.11	Instalación de aparcamientos para bicicletas		30.000	30.000			
1.12	Estudio de viabilidad del sistema metropolitano de alquiler de bicicletas		20.000				
1.13	Fomento de la cultura de la bicicleta		15.000				
1.14	Fomentar el caminar	5.000		15.000			
2.1	Línea E02 con una frecuencia de 15 minutos		-				
2.2	Repensar las líneas orbitales			-			
2.3	Plataforma intermodal de Arragua	-	-	-	-	-	-
2.4	Mejora de la información del transporte público			15.000			
2.5	Flota limpia de autobuses Xorrola				-		
2.6	Promoción del vehículo compartido				15.000		
2.7	Integración del Taxibus en el sistema Mugi		-				

3.1	Reflexión sobre los aparcamientos		15.000				
3.2	Estudio de la transformación de los cruces de Rafael Pikabea		35.000	35.000			
3.3	Medidas para limitar el paso de turismos en caminos rurales		10.000				
3.4	Planificación del cambio de jerarquía de acera-vía		15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
3.5	Calmando del entorno de edificios y espacios cívicos				70.000		
3.6	Garantizar la seguridad de los peatones y de las peatonas en las carreteras	5.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
3.7	Direcciones únicas en Ugaldetxo		20.000				
4.1	Red de bidegorris a los centros de trabajo		375.000	250.000	250.000	250.000	250.000
4.2	Medidas de desplazamiento sostenible para los trabajadores y trabajadoras		15.000		15.000		
4.3	Medidas para hacer la compra en bicicleta		25.000		25.000		
4.4	Proceso para repensar el polígono Ugaldetxo			25.000			
<b>TOTAL (como máximo)</b>		<b>65.000</b>	<b>925.000</b>	<b>915.000</b>	<b>1.165.000</b>	<b>1.165.000</b>	<b>440.000</b>
					<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>TOTAL (como máximo)</b>							<b>4.675.000</b>

## Adjuntos

---

Informe de diagnóstico del plan de movilidad (Endara Ingenieros SL)

Planos de diagnóstico del plan de movilidad (Endara Ingenieros SL)

Planos de síntesis

Alegaciones y sugerencias ciudadanas