



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ERRETERIA

*Documento de síntesis del diagnóstico*





- **¿Qué es un PMUS?**
- **Estrategia global**
- **Movilidad de los residentes de Errenteria**
- **Análisis de las redes de movilidad:**

*Red de peatones*

*Red ciclista y de vehículos de movilidad personal (VMP)*

*Red de transporte público*

*Red de vehículo privado*

*Aparcamiento*

*Distribución urbana de mercancías*



Los planes de movilidad urbana sostenibles son una herramienta básica para las administraciones locales a la hora de **planificar de forma integrada las diferentes redes** que conforman el sistema de transporte del municipio.

Su elaboración viene determinada por la ***Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco***, que establece que los municipios con más de 5.000 habitantes deberán contar con un plan de movilidad urbana, con un horizonte temporal será de 5 años.

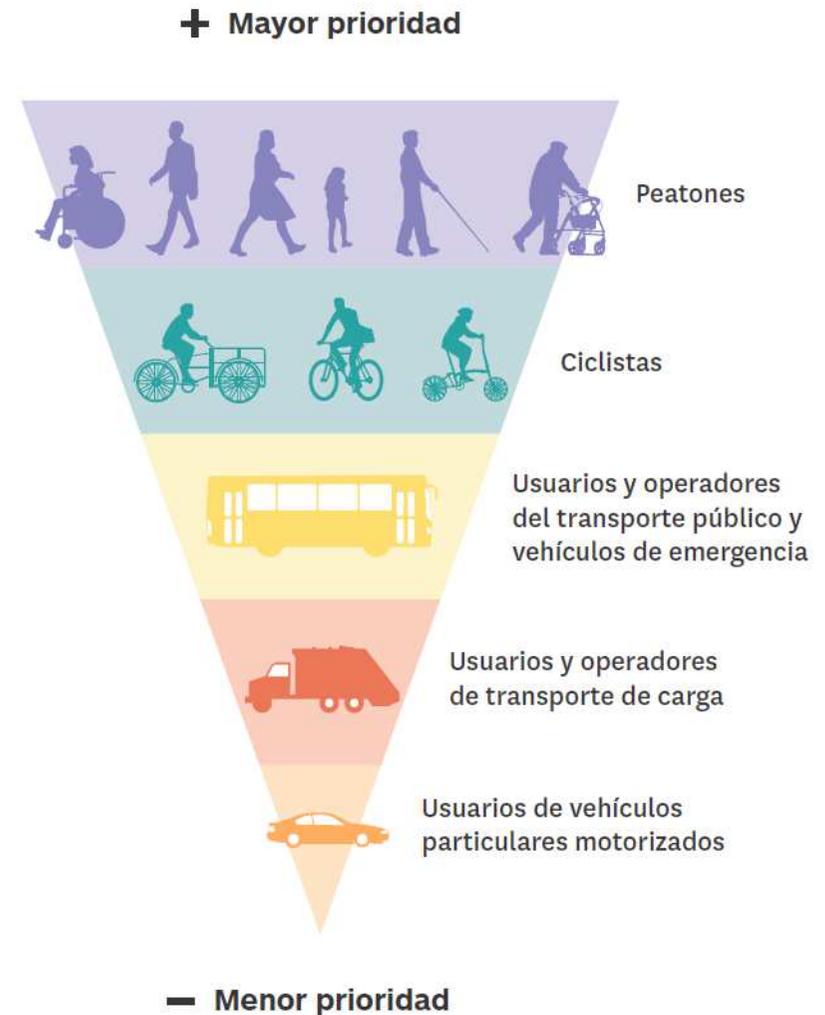
El carácter transversal de los PMUS también tiene implicaciones no sólo en la mejora del medio ambiente, sino también del entorno urbanístico y del nivel socioeconómico de los municipios.



Si se habla de **movilidad sostenible** es necesario dar la vuelta a la escala de prioridades que tradicionalmente se ha tenido en cuenta en la configuración de los espacios públicos urbanos y en las políticas de movilidad (más favorables a la circulación de vehículos a motor).

Atendiendo a criterios de eficiencia energética, ambientales, de equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida urbana, se hace imprescindible una nueva jerarquía para minimizar los impactos de la movilidad actual.

Por lo tanto, el PMUS apostará de manera decidida por una movilidad sostenible que **priorice la movilidad peatonal, de la bicicleta y el transporte público.**



Fuente: Adaptación de ITDP, 2014



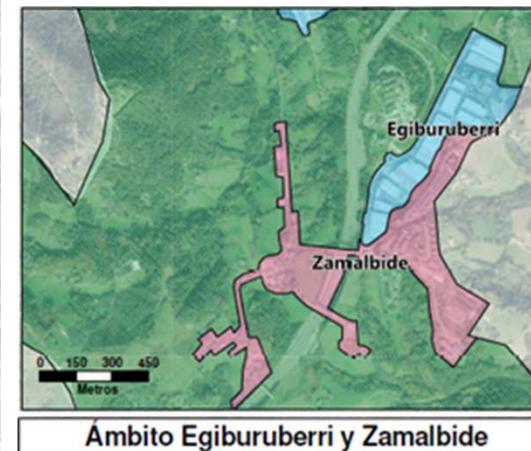
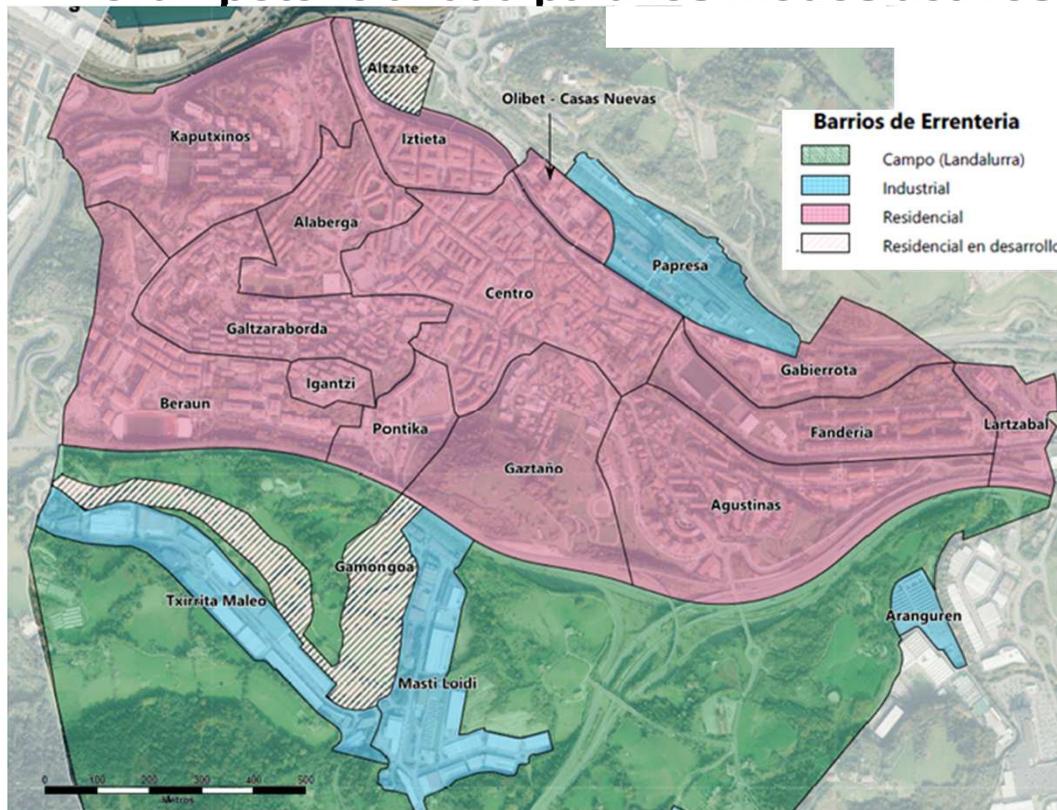
- Recopilación de información existente
- Análisis de antecedentes

- Trabajo de campo
- Explotación de datos
- Análisis de redes
- Diagnosis

- Definición del Plan de actuación
- Propuestas participadas



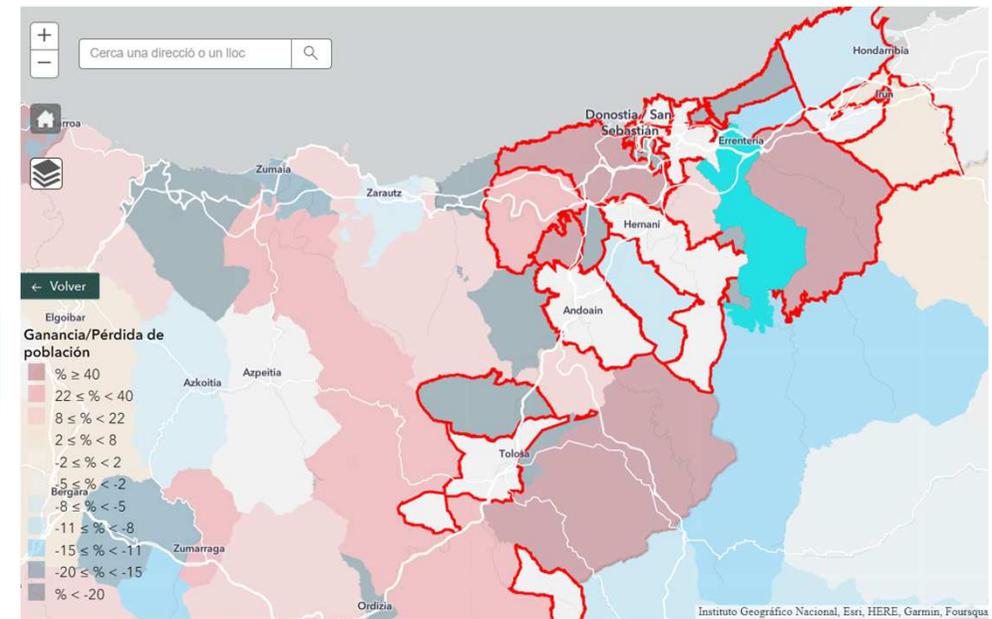
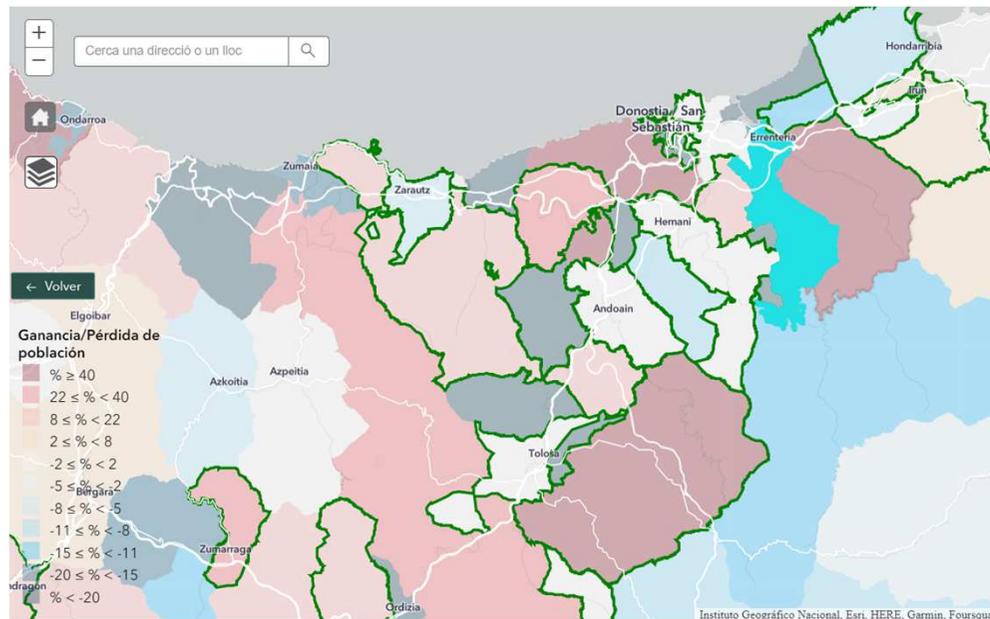
- **Densidad poblacional alta** (1.237,70/km<sup>2</sup>).
- Término municipal extenso, pero con un **núcleo urbano compacto** donde las distancias son asumibles en modos no motorizados, aunque dificultadas en algunos casos por la **orografía accidentada**.
- **Desconexión territorial** de la zona de Zamalbide y el núcleo urbano.
- **Más de un tercio de la población son ciudadanos con atención especial** en el ámbito que ocupa la movilidad (niños y mayores de 65 años).
- **Gran potencialidad para los modos activos hacia los polígonos industriales.**



39.520 hab (2022)  
587 veh/1000 hab



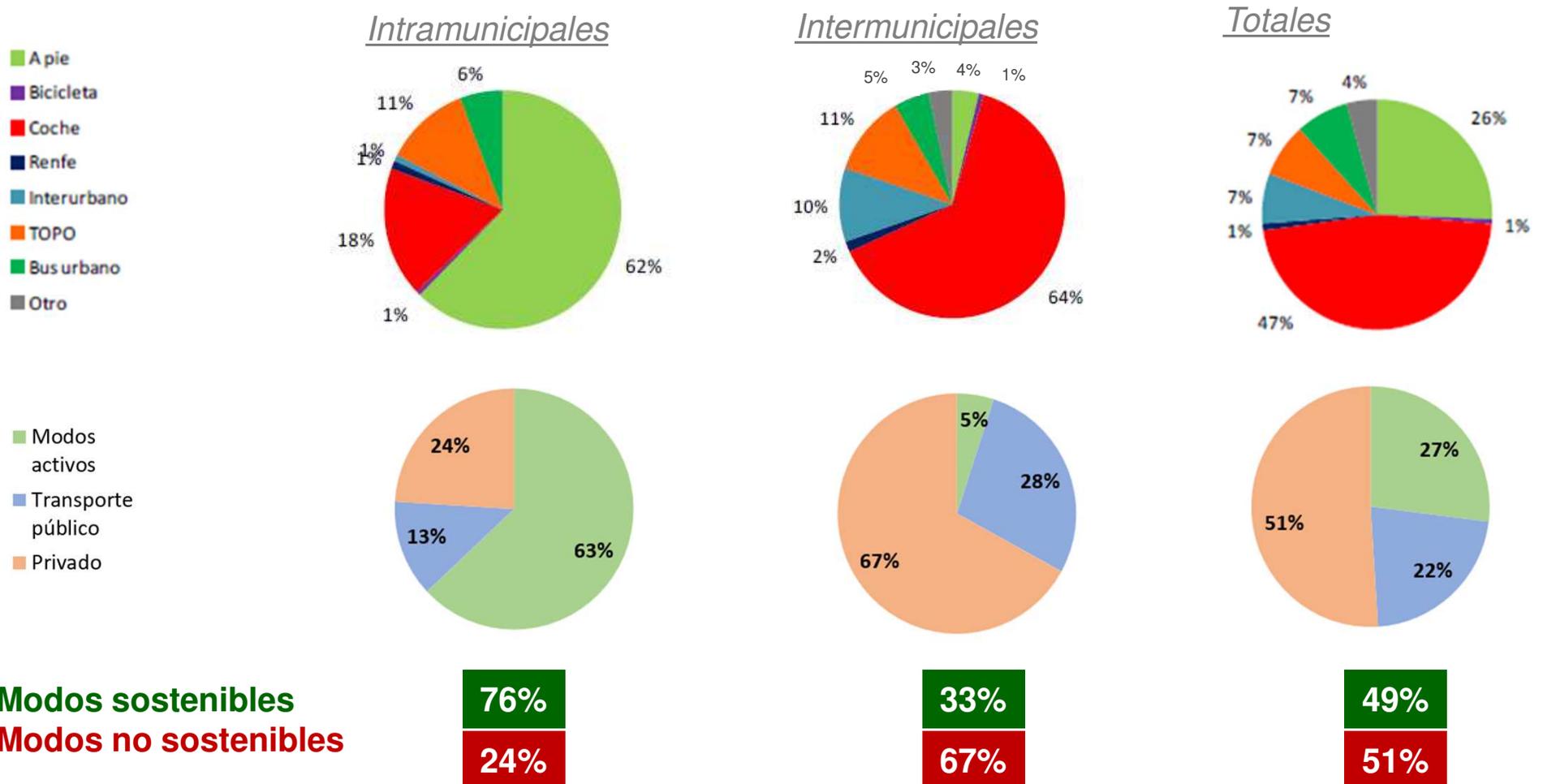
- **Baja autocontención de los desplazamientos** (únicamente el 37% de los desplazamientos son municipales).
- **Concentración de flujos de conexión** especialmente con Donostia, Irun, Hondarribia, Lezo y Pasaia, todos muy cercanos, especialmente el primero, y **con buena conexión en transporte público**.



# Movilidad de los residentes de Erreñerria

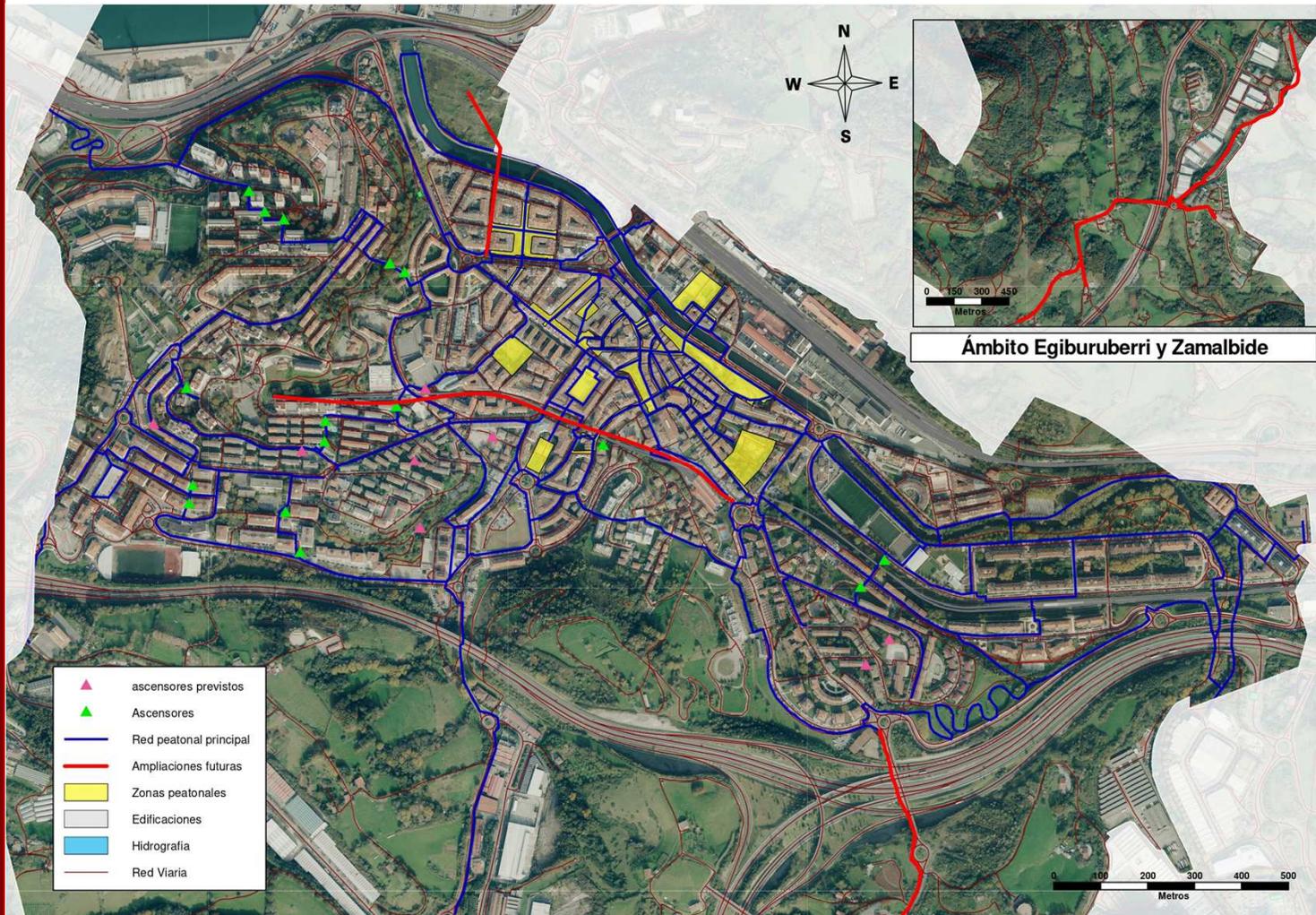


- Predominio de la movilidad no motorizada a nivel interno y fuerte dependencia del transporte privado en los desplazamientos intermunicipales. Poca participación de la bicicleta.
- Cuota significativa del transporte público en los desplazamientos de conexión, aunque con potencial de mejora.





- ☺ Buenas condiciones de accesibilidad y confort en la gran parte de la red principal de peatones.
- ☺ **Zona peatonal** en el centro urbano que promueve los desplazamientos seguros y saludables, en la zona que concentra mayor movilidad del municipio.
- ☺ **Infraestructura de ascensores en crecimiento** para salvar las dificultades orográficas.



Ámbito Egiburuberry y Zamalbide



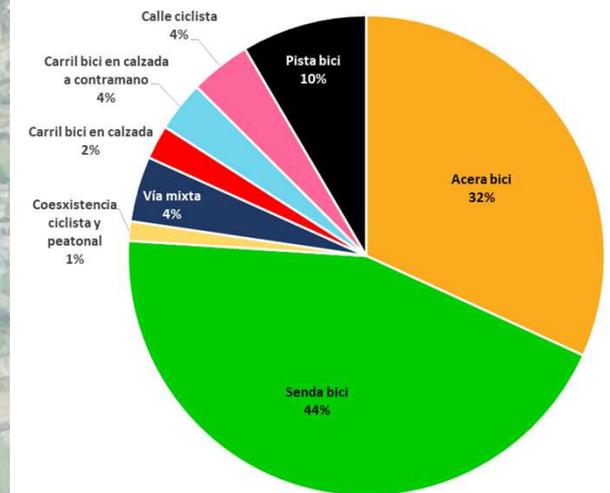
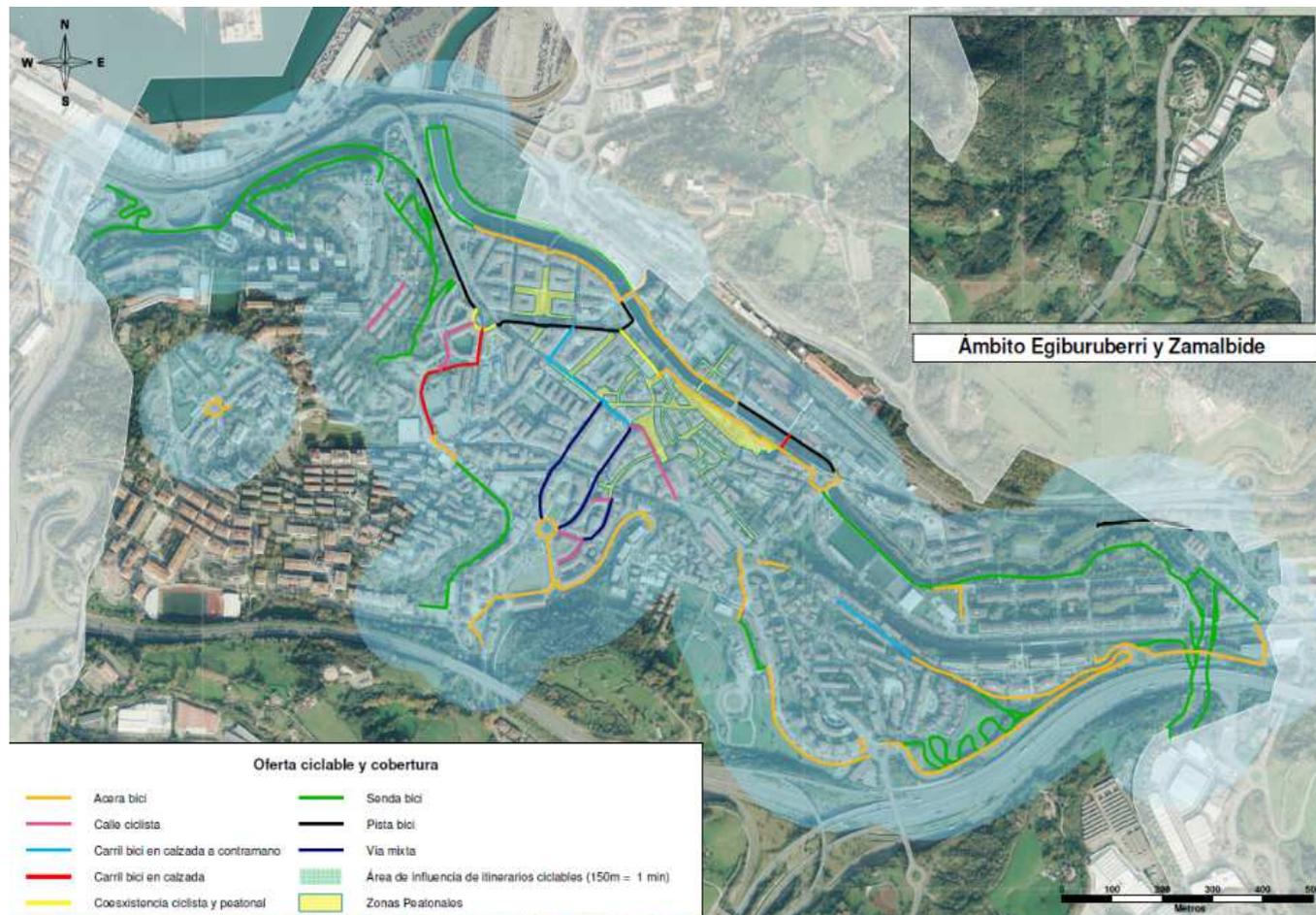
- ☹ **Accesibilidad a pie dificultada por la orografía** en los barrios situados al oeste del municipio (Kaputxinos, Beraun y Galtzaraborda) y al este (Agustinas y Gaztaño)
- ☹ Existencia de un **paso a nivel** en la línea de Euskotren en el itinerario peatonal a Gaztaño.
- ☹ **Desconexión peatonal con la zona de Zamalbide.**





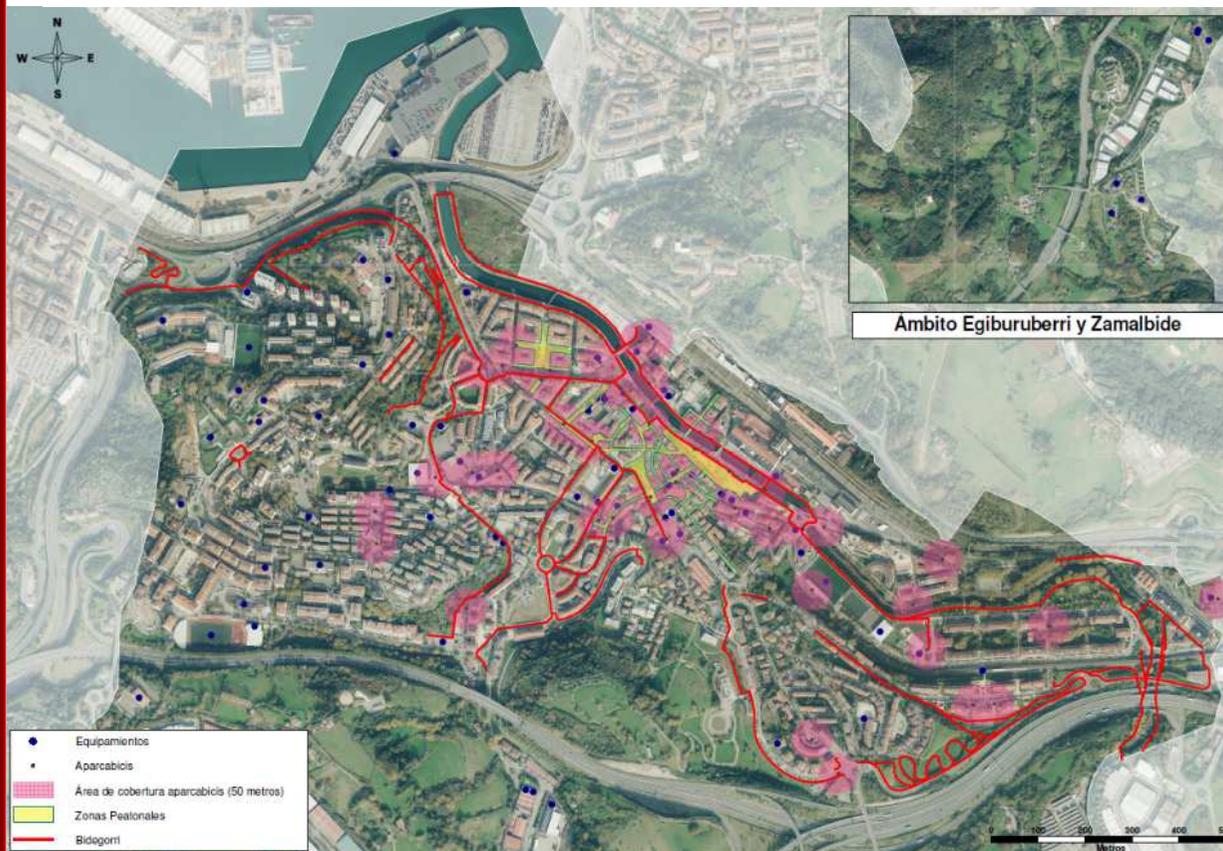
😊 **Elevada extensión** de la red ciclista (16,1 km), que se corresponde en una proporción elevada con la tipología de senda bici.

😊 En general existe **continuidad en los itinerarios ciclistas**.



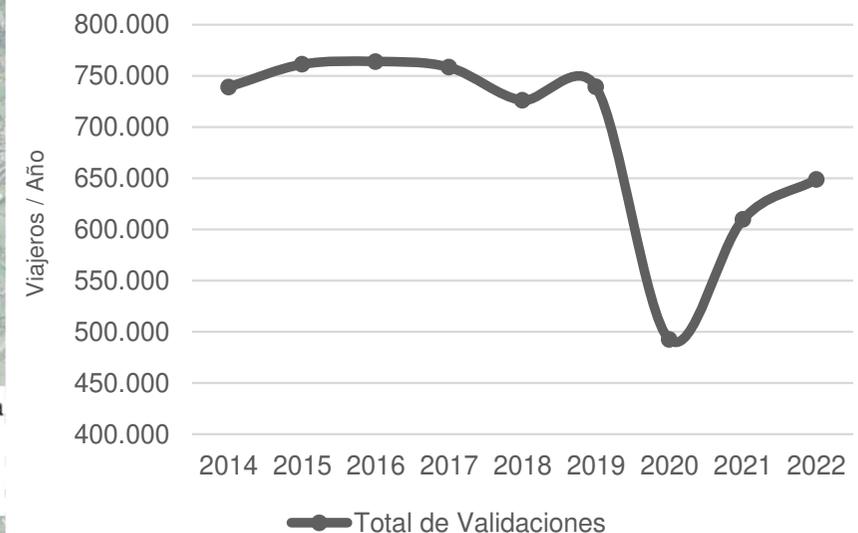
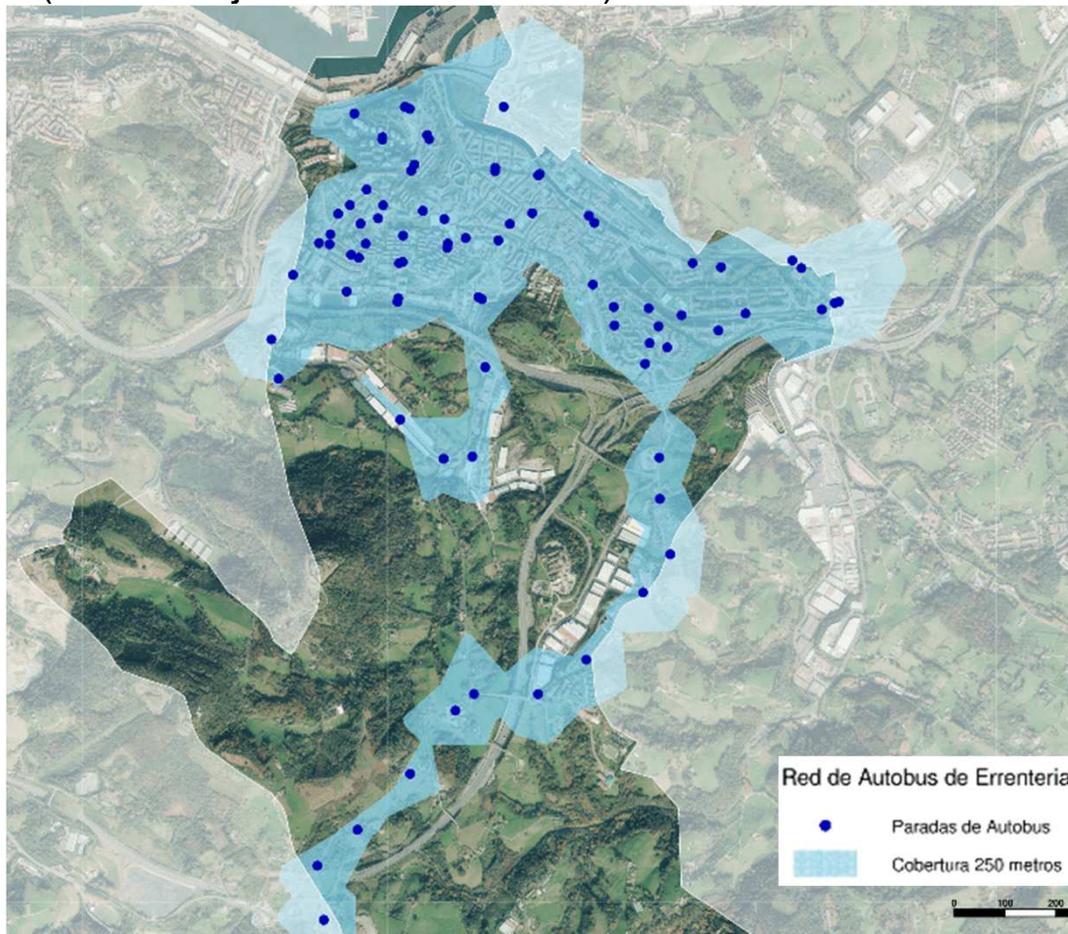


- ☹ Los barrios de Beraun, Igantzi y Galtzalaborda están desprovistos de carriles bici. Se trata de **zonas con pendientes pronunciadas** que dificultan la movilidad ciclista.
- ☹ **Déficit de conectividad ciclista hacia los polígonos industriales.**
- ☹ La red de aparcamientos extensa, pero sin capacidad de cubrir la mayor parte de la zona urbana del municipio.
- ☹ Elevada proporción de itinerarios ciclistas sin una segregación con el peatón, que puede potenciar posibles conflictos entre ambos modos.





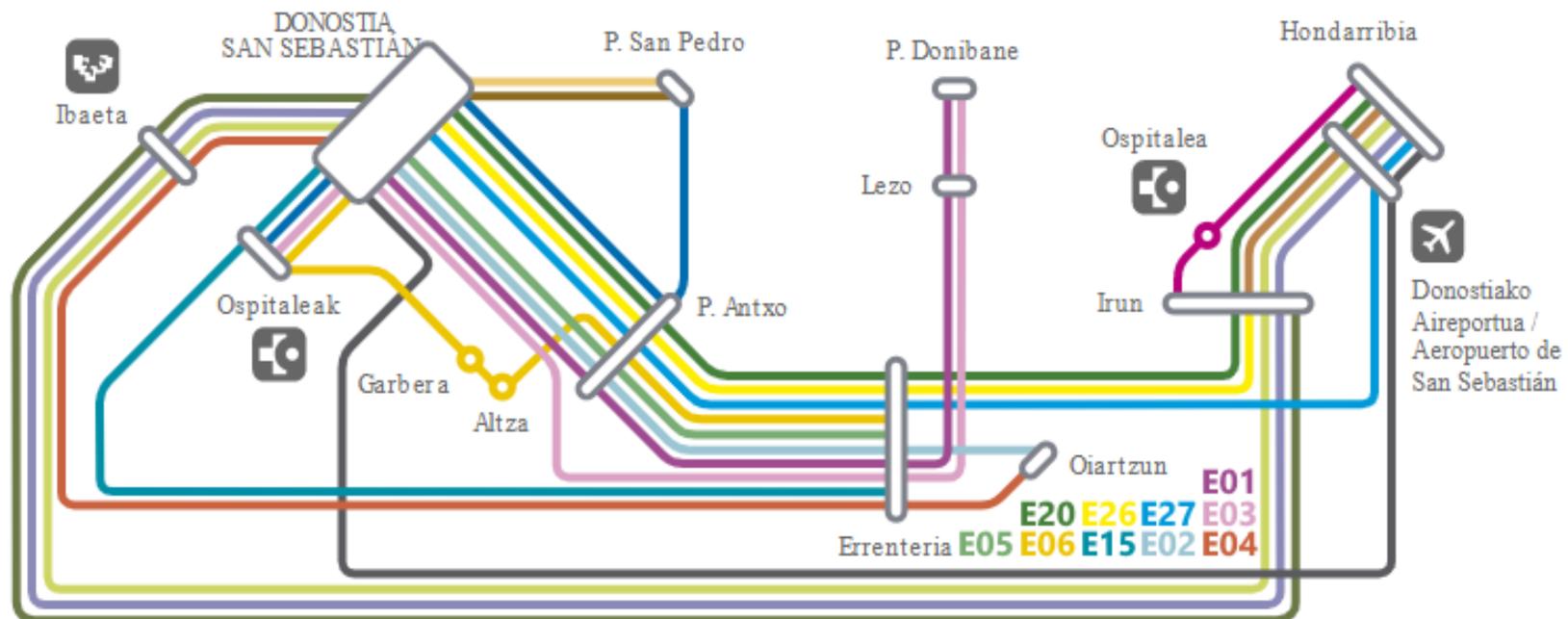
- 😊 Buena cobertura con las 8 líneas diurnas y las 2 líneas nocturnas.
- 😊 Servicio a la demanda dirigido a personas mayores y con movilidad reducida que habitan en el medio rural de Errenteria.
- 😊 Buenas condiciones de accesibilidad y confort en la gran parte de las paradas de autobús en zona urbana.
- 😊 Recuperación progresiva de las validaciones anuales que habían antes de la pandemia (1.171 viajes/diarios en 2022).



# Red de transporte público interurbano

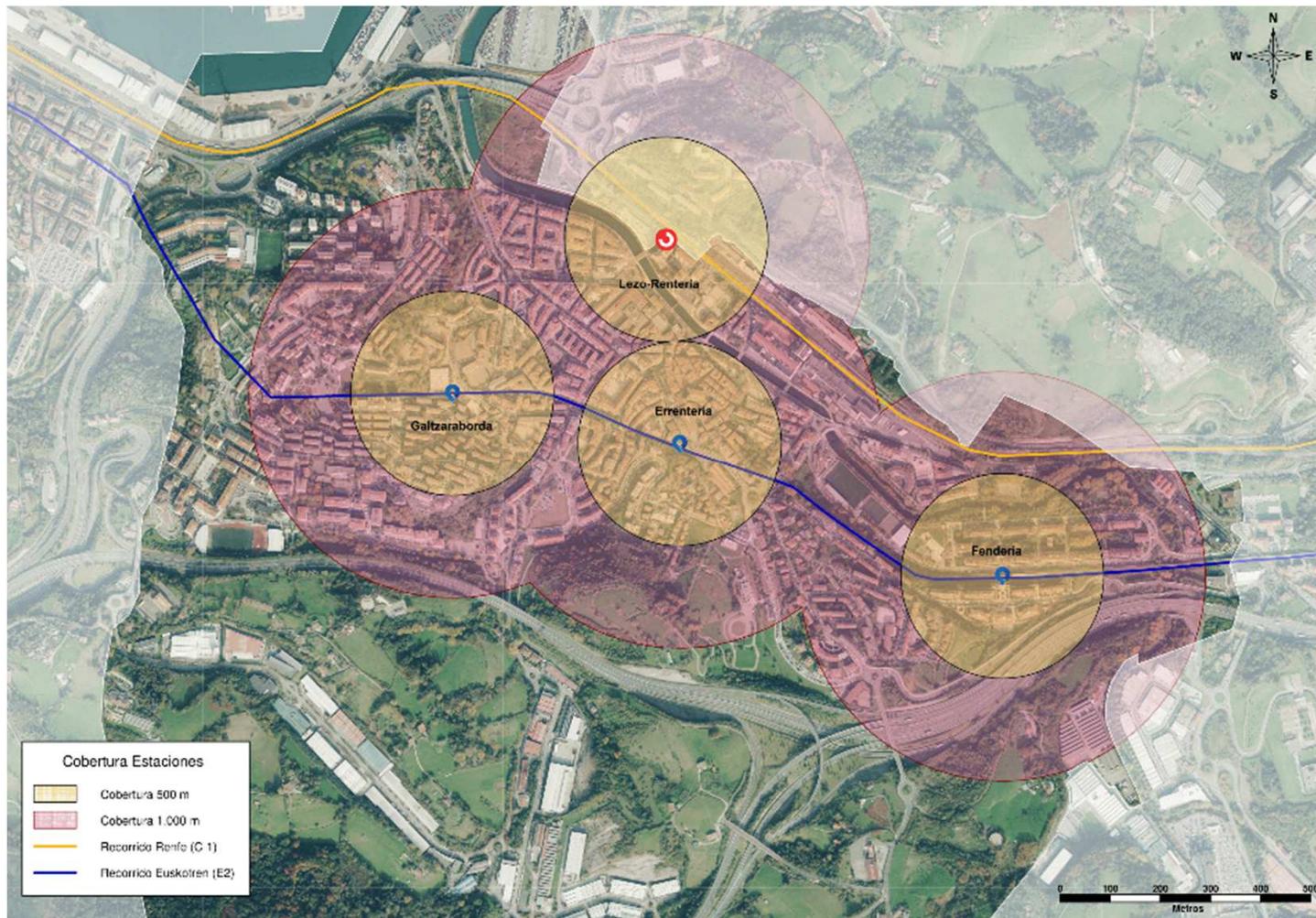


- 😊 Buena oferta con **10 líneas diurnas** y **4 líneas nocturnas**.
- 😊 Conexión directa con los municipios aledaños, Donostia y el aeropuerto de Hondarribia.
- 😊 Se ha recuperado el 88,4% de las validaciones anuales que habían antes de la pandemia (3,4 millones en 2022).
- 😊 Buenas condiciones de accesibilidad y confort en la gran parte de las paradas de autobús en zona urbana.



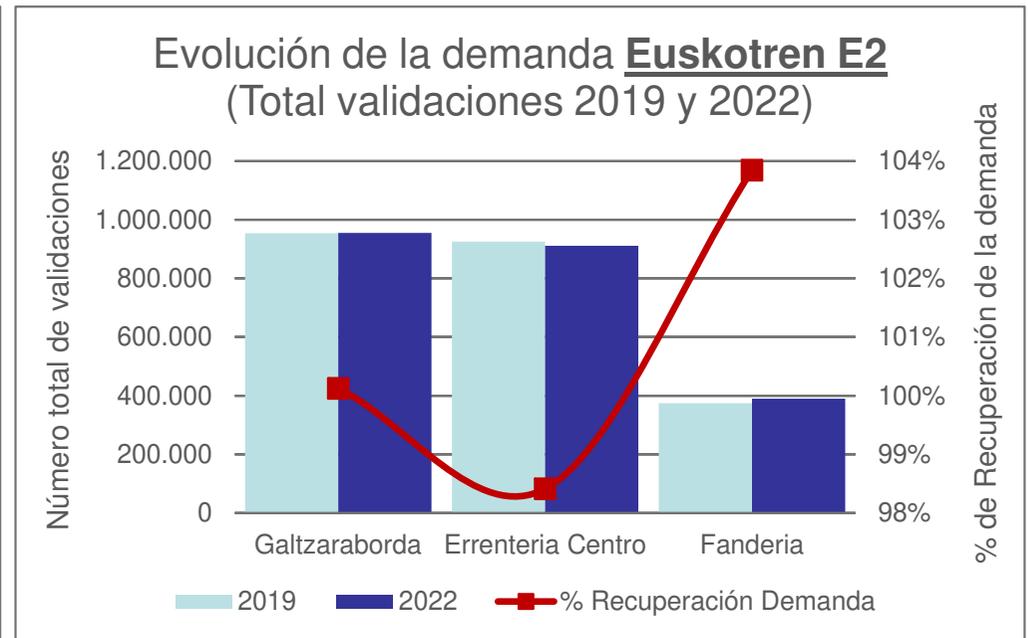
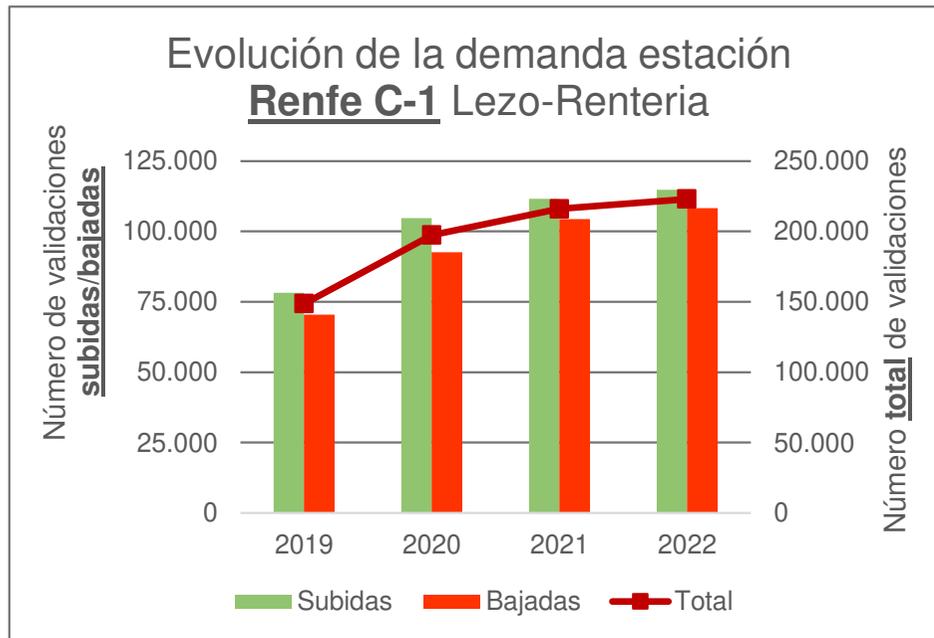


- 😊 Muy buena accesibilidad y cobertura ferroviaria en la zona urbana de Errenteria.
- 😊 La línea **E2 de Euskotren** forma parte del metro de San Sebastián, con unas frecuencias de 15 minutos en días laborables. Dispone de 3 estaciones.
- 😊 La línea **C1 de Cercanías** cuenta con una estación compartida con Lezo, (223.000 validaciones, 2022), con unas frecuencias de 30 minutos en días laborables.





- 😊 **Demanda de Renfe en crecimiento** (222.998 validaciones en 2022).
- 😊 **Mayor uso de la red de Euskotren** (2,25 millones de validaciones entre las tres estaciones, 2022), siendo la estación de Galtzaraborda la más utilizada.

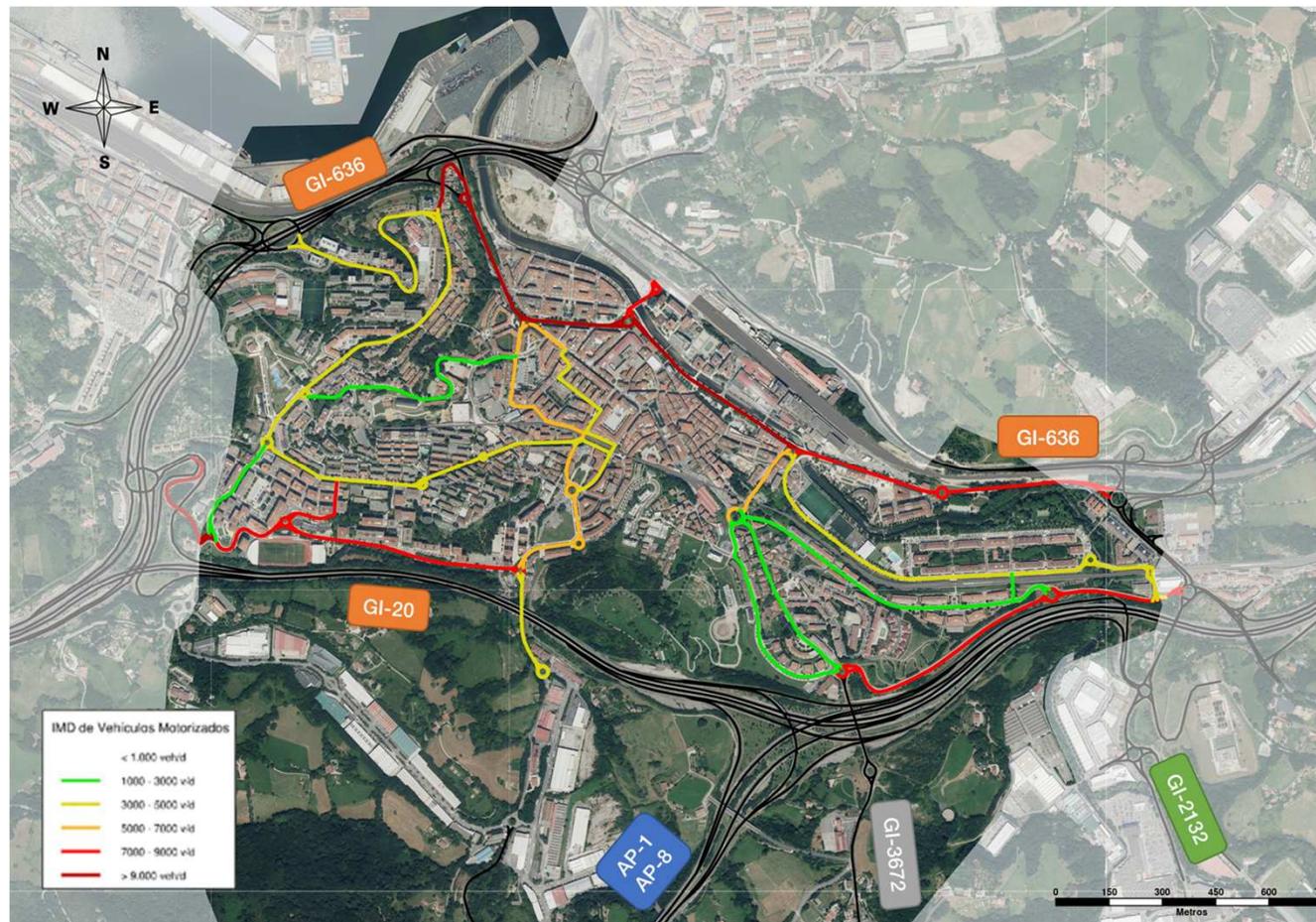




- ☹ **Déficit de información al usuario en buena parte de las paradas del servicio urbano.** Tan sólo el 35% de las paradas de autobús disponen de algún elemento de información de horarios y recorridos.
- ☹ Déficits de cobertura puntuales en el barrio de Gaztaño, el IES Bixarain y los polígonos industriales.
- ☹ **Déficit de confort** en las paradas localizadas en la **zona industrial**.
- ☹ La **vía única** de la gran parte de los tramos de la línea ferroviaria de EuskoTren limita la posibilidad de aumentar frecuencias en situación actual (en proyecto el soterramiento y la duplicación de las vías, que permitirá ampliar el servicio).
- ☹ **Paso a nivel** para acceder al andén en la propia estación de Euskotren de Errenteria.



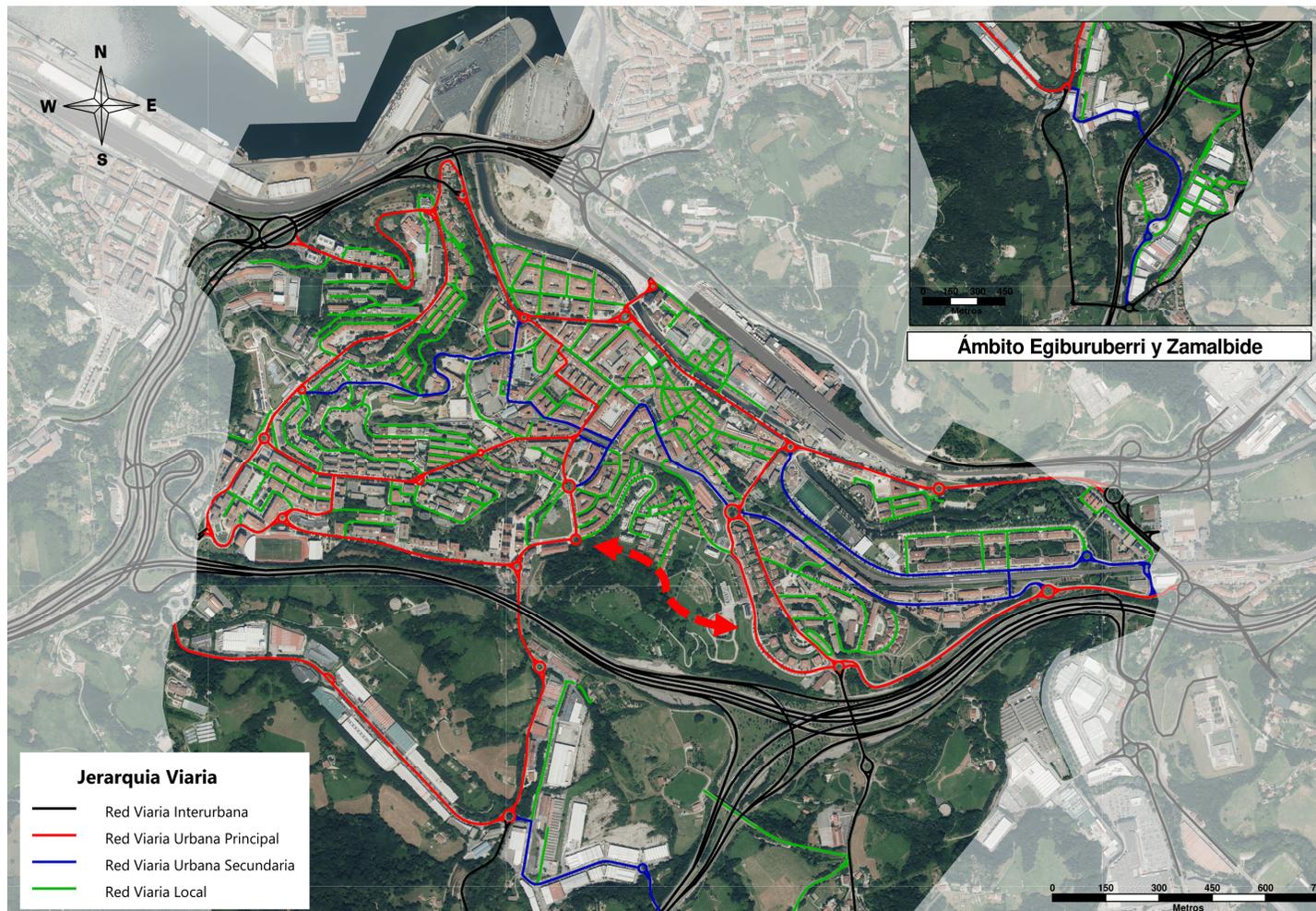
- 😊 Buena accesibilidad viaria (GI-20, GI-636, AP-8).
- 😊 Jerarquía viaria adecuada en términos generales: la red principal tiende a canalizar los flujos más elevados de vehículos.
- 😊 Reducción del 11,6% del tráfico en las vías urbana en los últimos 5 años.
- 😊 No se identifican problemas de congestión significativos en la red viaria, aunque la rotonda de Alaberga presenta retenciones de tráfico recurrentes.





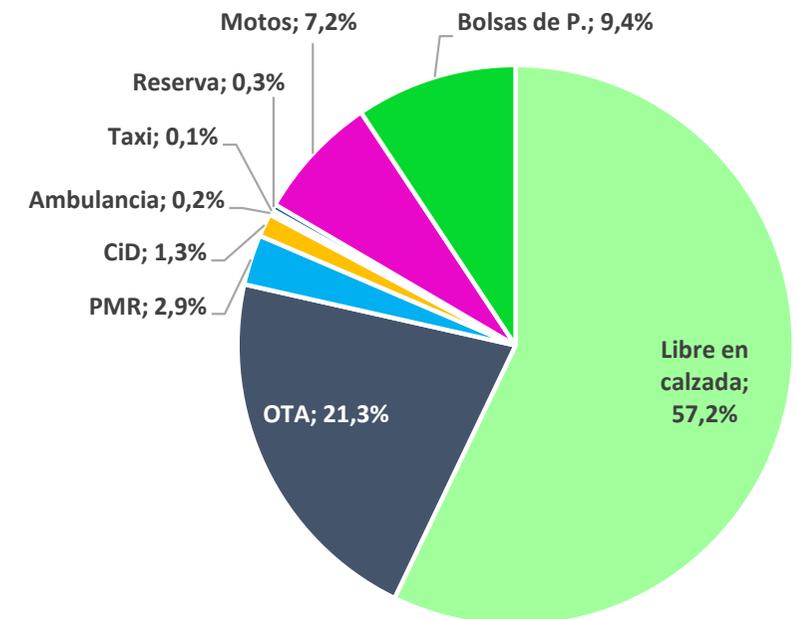
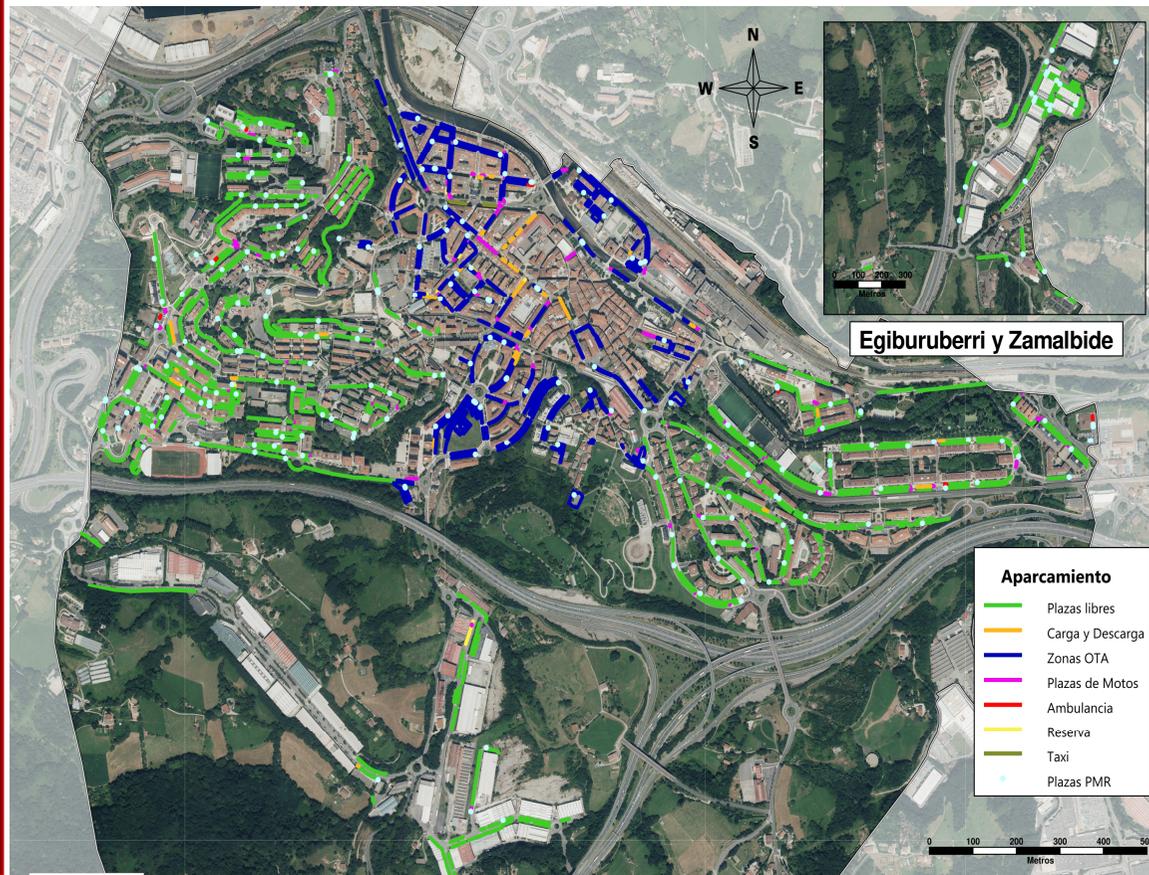
☹ **Falta de continuidad de la red principal perimetral** entre el barrio de Agustinas y Pontika. La avenida Navarra es la única vía a nivel urbano para canalizar los desplazamientos este-oeste.

☹ Esto ocasiona que el tráfico por Foru Plaza y Pablo Iglesias no sea el adecuado para unas calles de coexistencia peatonal y que Maria de Lezo no pueda peatonalizarse (**disfunción de la jerarquía viaria**).



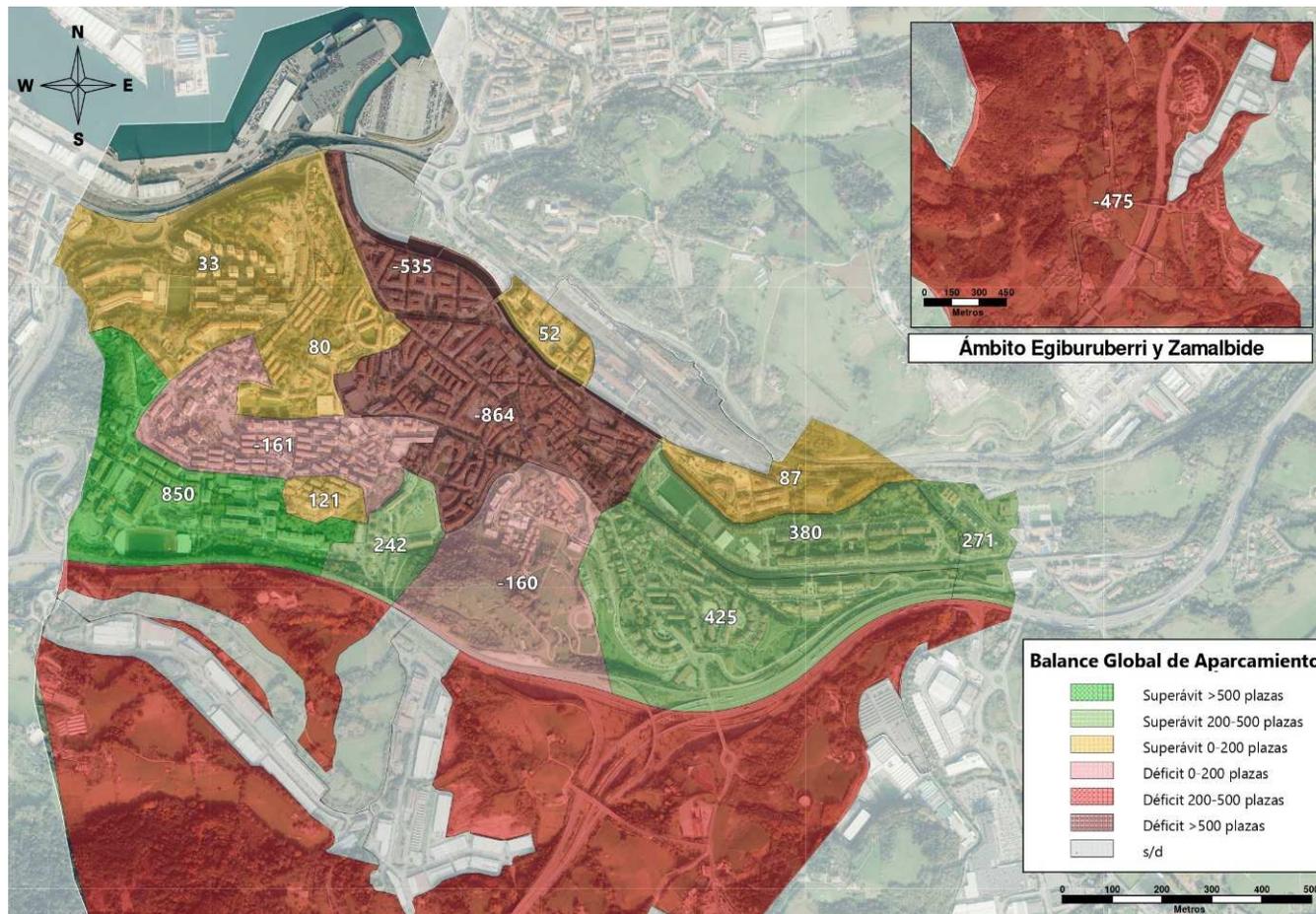


- ☺ Amplia oferta en calzada repartida por todo el ámbito urbano y **extensa oferta de plazas OTA** que protege al vehículo residente frente al vehículo foráneo, concentrándose la mayor parte en la zona central del municipio. La mayoría de las zonas rondan una ocupación media del 70%, por lo tanto, **no presentan saturación**.
- ☺ Buena distribución de plazas para personas con movilidad reducida y motocicletas.
- ☺ Oferta significativa de **plazas en concesión** para mitigar el déficit infraestructural de aparcamiento residencial.
- ☺ **Maximización del uso del espacio público** con las zonas con uso temporal de aparcamiento.





- ⊖ El **reparto de garajes con vado** es **desigual**, siendo Kaputxinos, Galtzaraborda y Beraun barrios con una alta densidad poblacional y baja en vados.
- ⊖ **Déficit infraestructural global de aparcamiento residencial**, oferta que cubre únicamente el 61% de los turismos censados.
- ⊖ Aunque no existe un déficit de aparcamiento global en el conjunto del municipio (sumando la oferta en calzada y la oferta privada y en concesión), **en muchos barrios se identifica un déficit acusado de falta de aparcamiento.**

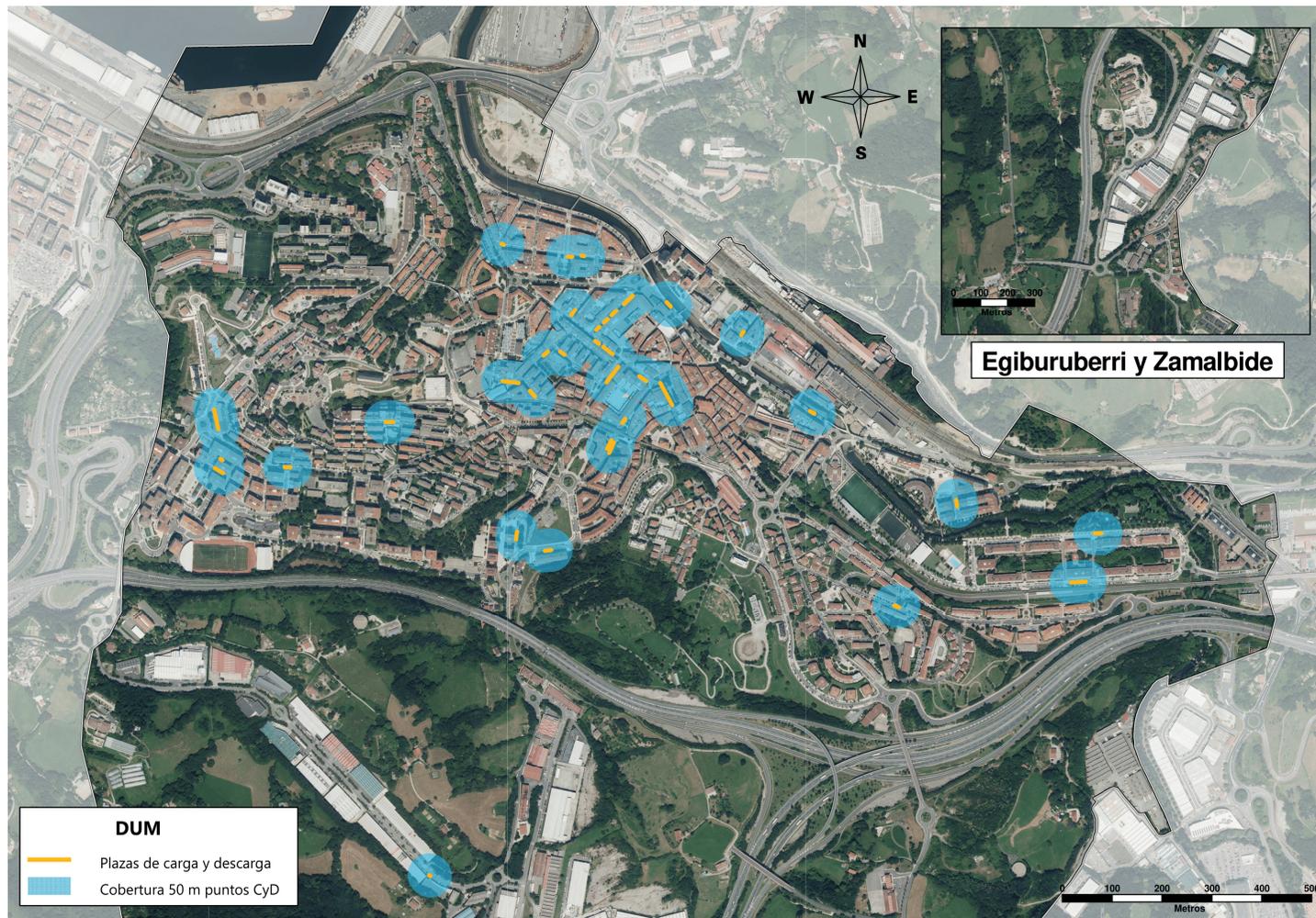


**BALANCE GLOBAL RESIDENCIAL:**  
**Oferta total de aparcamiento**  
(plazas privadas, en concesión y en la vía pública) – **turismos censados**



😊 Buena cobertura en general de los puntos de carga y descarga en relación a la ubicación de la actividad comercial (excepto algún punto de la Avenida Navarra), con **periodos horarios temporales** que permiten las operativas de distribución de mercancías en la zona peatonal.

😞 No existe ningún mecanismo de control automático sobre el uso de las plazas de carga y descarga. El método de control es la inspección manual in situ.





# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ERRETERIA

*Documento de síntesis del diagnóstico*

