

Actualización del Plan de Movilidad Sostenible de Arrasate-Mondragón



ANEJOS



ARRASATEKO UDALA  
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



## Dirección facultativa



**ARRASATEKO UDALA**  
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



### **Garazi Etxeberria**

*Presidente de la comisión de Urbanismo,  
Transición ecológica y Movilidad*

### **Aitor Jauregi**

*Jefe del Área de Urbanismo*

### **Zigor Andino**

*Jefe de la Policía Municipal*

### **Igor Kortabarria**

*Técnico de Urbanismo, Construcción y  
Movilidad*

## Redacción



### **Emeka Okpala González**

*Redactor del Plan  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

### **Daniel Jordi Bibiloni**

*Sociólogo*

### **Ália Ramellini Llorca**

*Ambientóloga*

### **Diego Gómez Matarranz**

*Geógrafo*

### **Andrea Melero Ramos**

*Geógrafa y experta en SIG*

### **Oriol Codina Lara**

*Sociólogo y experto en participación*

Con el soporte del equipo técnico de INTRA.



SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	
Verificación del proyecto	
Por	DJ
Fecha	2024

## ÍNDICE

<b>ANEJO 1. PARTICIPACIÓN .....</b>	<b>5</b>
1. Introducción .....	6
1.1. Objeto .....	6
1.2. Metodología.....	6
2. Lanzamiento del plan.....	7
3. Reuniones internas con las diferentes áreas .....	8
4. Reuniones con ciudadanía .....	9
4.1. Sesión con entidades .....	9
4.2. Sesión abierta a la ciudadanía.....	9
5. Encuesta en línea.....	13
5.1. Preguntas realizadas .....	13
5.2. Resultados.....	19
<b>ANEJO 2. AFOROS AUTOMÁTICOS .....</b>	<b>35</b>
1. Punto 1.....	36
2. Punto 2.....	37
3. Punto 3.....	38
4. Punto 4.....	39
5. Punto 5.....	40
6. Punto 6.....	41
<b>ANEJO 3. CONTROL DE VELOCIDADES .....</b>	<b>42</b>
1. Punto 1 – Zarugalde kalea .....	43
2. Punto 2 – Zerrajera kalea .....	44
3. Punto 3 – Galizia kalea (Arizmendi ikastola) .....	45



## ANEJO 1. PARTICIPACIÓN

---



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Objeto

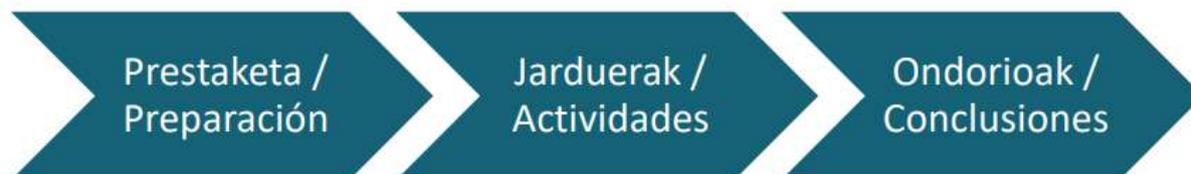
El presente documento busca caracterizar la participación necesaria dentro del proceso de elaboración del Plan de Movilidad.

La participación es una obligación derivada de la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética. Esta ley establece que la ciudadanía debe participar en la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible.

### 1.2. Metodología

En primer lugar, se lleva a cabo una fase preparatoria en la que el equipo redactor acuerda con la administración las actividades y sus fechas de realización. De cada actividad se recogen las conclusiones.

Figura 1.1. Esquema del proceso



Para el proceso de han tenido en cuenta:

- **Consideraciones de género e igualdad:** El proceso ha de recoger las aportaciones de Emakumeen Txokoa. También ha de garantizar la participación de diferentes colectivos.
- **Derechos lingüísticos:** Se garantizan los derechos lingüísticos de todas las personas participantes durante el desarrollo del proceso.
- **Períodos electorales:** Se han tenido en consideración los existentes períodos electorales de 2024 para la realización de las diferentes actividades de participación.

## 2. LANZAMIENTO DEL PLAN

El Ayuntamiento anunció a finales de abril de 2024 su intención de actualizar el Plan de Movilidad Sostenible. En estas declaraciones se enunció el objetivo del Plan y también los pasos del proceso de participación ciudadana.

Figura 1.2. Recortes de prensa sobre el lanzamiento del plan



Dentro de las tareas de lanzamiento se realizó un logotipo para el plan y una entrada musical para las presentaciones.

### 3. REUNIONES INTERNAS CON LAS DIFERENTES ÁREAS

En las diferentes reuniones de seguimiento se ha ido invitando a las personas responsables sobre diferentes áreas del ayuntamiento.

Se han realizado un total de 12 reuniones de seguimiento con el equipo técnico de seguimiento del plan del ayuntamiento, y en la mayoría de estas reuniones han estado representados también diferentes departamentos y entidades del ayuntamiento aportando su punto de vista respecto a la situación y la influencia de la movilidad en sus campos de trabajo. Los temas que han ido surgiendo en estas sesiones han sido incluidos durante el proceso de elaboración de la diagnosis y del plan de acción. Han participado en estas sesiones:

- Responsables del departamento de Urbanismo, Transición Ecológica y Movilidad
- Policía Local
- Responsables del departamento de Barrios y Obras, Servicios y Mantenimiento
- Responsables del departamento de Comercial Local
- Responsables del departamento de Energía
- Responsables del departamento de Bienestar Social
- Responsables del departamento de Servicios Económicos
- Responsables del departamento de Cultura
- Responsables del departamento de Euskera
- Responsables del departamento de Juventud
- Responsables del Euskaltegi Municipal
- Responsables de la Escuela de Medio Ambiente

## 4. REUNIONES CON CIUDADANIA

### 4.1. Sesión con entidades

Presentación de la diagnosis a las entidades en la que asistieron representantes de:

- Grupo I- Representantes de los órganos y los partidos políticos
- Grupo II-Representantes de intereses sociales, ambientales y económicos
- Grupo III- Alcaldes de los barrios
- Grupo IV-Otros agentes del municipio que fueron invitados
- Grupo V-Trabajadores del departamento de urbanismo

### 4.2. Sesión abierta a la ciudadanía

Sesión abierta a la ciudadanía realizada en Kulturaten el 17 de junio las 18:00.

#### **Resumen de la sesión:**

PLAN DE MOVILIDAD

SESIÓN CON LA CIUDADANÍA – DIAGNÓSTICO (17/06/2024, 18:00-20:00, KULTURATE)

PARTICIPANTES: 17 (MUJERES: 7 HOMBRES:10)

RESPONSABLES MUNICIPALES: 9 (6 TÉCNICOS/AS Y 3 POLITICOS/AS)

#### APORTACIONES

- Sobre la ubicación de estación de autobuses interurbanos, si su ubicación va a se en Zalduspe, se solicita la existencia de alguna estación dentro del municipio (cita en San Andrés).
- Otro ciudadano no considera adecuado introducir los grandes autobuses y sus emisiones en el centro. Cree que debe haber una única estación de autobuses para el transporte interurbano y después enlazar con los pequeños autobuses eléctricos la misma con el resto de la población, con mucha frecuencia.
- Denuncia la situación de los barrios rurales, sin transporte público y sin posibilidad de acercarse a los servicios de transporte público (sin posibilidad de aparcar en la calle). Dice que están obligados a ir en coche.
- Un asistente pide que la estación de autobús disponga de aparcamiento para coches, gratuito para los usuarios del autobús.
- Uno de los asistentes considera que los trayectos a la estación de autobuses de Zalduspe no tienen suficiente luz por la noche. Dice que el miedo se sufre y que eso puede influir en el uso, sobre todo para los que tienen que ir andando hacia Musakola.
- Un vecino dice que los transportes pesados al barrio de Udala tienen prohibido el ascenso. Cree que es un problema para las actividades que allí se desarrollan (silvicultura, ganadería...).

- Existe escuela en el barrio de Udala (Escuela Pública de Erguin) y que los autobuses que se dedican al transporte infantil, principalmente en horario de entrada y salida, generan molestias para los que van a Udala (o para los que vienen de Udala).
- Un ciudadano dice que el coche tiene todo el protagonismo en el espacio público. Considera que hay un exceso de peso en el espacio público para este medio de transporte (para el coche) que sólo se utiliza 10 minutos al día. Pregunta si no se han recogido datos sobre el número de personas que no utilizan el coche. Cree que los coches aparcen mucho tiempo en la calle, ocupando un espacio que es de todos.
- Un ciudadano que hace uso de diferentes formas de desplazamiento comparte varias reflexiones en torno a la seguridad:
- Desde que se está colocando el alumbrado LED, le parece que los pasos a pie (pasos de cebrá) no se ven bien por la noche.
- Cuando se estrechan las calzadas para la construcción de los carriles bici, cuando un viandante desciende a la calzada o se abre la puerta de un vehículo estacionado, aumenta el riesgo, ya que el coche que va en la calzada no tiene ninguna pinta para mantener la distancia lateral de la calzada. Cree que se pierde “margen de seguridad”.
- También considera que la velocidad de quienes circulan en bicicleta o patinete eléctrico conlleva problemas de seguridad. Por ejemplo, se acercan a los pasos de cebrá a gran velocidad, lo que genera situaciones de riesgo.
- Un ciudadano solicita que se haga un cierto esfuerzo por evitar que los peatones vayan por el bidegorri. También le parece que la velocidad de algunos es excesiva.
- Un ciudadano observa una colisión entre peatones y usuarios de bicicletas/MPI. Pide algún tipo de “monitores” para llamar la atención a los ciclistas/MPI en estos casos.
- Un ciudadano pregunta por qué no se extiende la red de bidegorris del municipio como se ha hecho en Oñati, compartiendo la calzada con los vehículos motorizados. Dice que en el pueblo hay un poco de eso, a la altura de Etxaluze.
- El Jefe de la Policía Municipal responde que los caminos (calzadas) sin señalización vertical no pueden ser para las bicicletas.
- Un ciudadano echa de menos el carácter de “red” de los bidegorris. También echa de menos en el diagnóstico hacer referencia a la red interurbana de bidegorris. Cree que mientras se construya la red de bidegorris distribuida, aunque sea de manera temporal, las carencias de la red actual deberían ser superadas por la compartición de calzadas.
- El mismo ciudadano afirma que el éxito de los bidegorris no se mide en su longitud, sino en función de los cojines que tengan, o en función del uso que se haga en los días en los que llueve, o en función del número de personas que llevan niños en bicicleta. Cree que el bidegorri no es el color rojo del suelo, sino el carácter de la infraestructura, y eso es lo que echa de menos en el pueblo.
- El mismo ciudadano cuestiona la referencia a la “distribución adecuada de los aparcamientos para bicicletas” recogida en el documento de diagnóstico. Considera que no se puede considerar una distribución adecuada que solo haya aparcamientos en las

zonas de atracción, sino que se repartan por el municipio para que también se pueda aparcar en los lugares en los que vivimos. Por otra parte, considera que una buena distribución no significa que los aparcamientos sean adecuados (en cubierta, etc.).

- Si Aretxabaleta es la localidad que más desplazamientos muestra con Arrasate, la ciudadanía cree que debería haber un bidegorri más apto. Lo mismo ocurre en la zona de Bergara, viendo que también hay muchos desplazamientos con este municipio.
- Un vecino de la calle Loramendi manifiesta que sufre un grave problema cuando se cierra el túnel de Olandixo (por obras de mantenimiento o mejora). Que todo el tráfico pesado discurre por la calle Loramendi y que la calle no tiene carácter para soportar este tipo de tráfico. Considera más adecuado desviar estos tráfico por la Avenida Uribe.
- Un vecino del barrio de Gorostiza señala que garantizar la accesibilidad es acorde a la descarbonización, ya que facilita los desplazamientos peatonales. Señala que la necesidad de un ascensor público para su barrio ya estaba contemplada en el anterior Plan de Movilidad pero el Ayuntamiento sigue sin hacerlo. Pide que se haga.
- Un ciudadano afirma tener un garaje en la calle San Bixente Ferrer (frente al Hotel Mondragon) y que con frecuencia no puede salir por el número de autobuses que se apilan en la parada de autobuses de la Avenida de Navarra.
- Un ciudadano denuncia el mal estado de las calzadas.
- Un ciudadano señala que se obliga a salir a los garajes subterráneos de las viviendas de la calle Txaeta (2-4-6-8-10) hacia Zalduspe. Porque la calle tiene un sentido único. Pero estando como está la urbanización de Zalduspe, piden que se pueda salir del garaje en otra dirección. Evitaría problemas de seguridad e incluso aglomeraciones.
- El mismo ciudadano solicita la posibilidad de obtener las tarjetas de residente del sistema OTA.
- Un ciudadano manifiesta que en los cruces y salidas de la vía hay contenedores (o máquinas de la OTA o furgonetas aparcadas) que no permiten ver si viene alguien, lo que genera problemas de seguridad. Pregunta si hay alguna manera de impedir el estacionamiento de las furgonetas en estos casos.
- Un ciudadano se queja de que las farolas con LED en el lateral de Alecoop no funcionaban. Se le comunica que se va a comunicar en el departamento de obras, servicios y mantenimiento (ya se ha comunicado).
- Un ciudadano pregunta por qué no se cumplen las normas de movilidad en el barrio de Udala, por tratarse de un suelo urbano, cree que las normas que se aplican en el resto de la población no se aplican en Udala. Los coches aparkan en el centro de la carretera, obstaculizan el acceso de los baserritarras a su propiedad, llaman a los agentes de la Policía Municipal, pero dicen que ellos no hacen nada.
- Un ciudadano afirma que en su opinión el entorno de todas las haurrescolas debería ser exclusivamente peatonal.

- El mismo ciudadano propone que cada barrio sea un “sector” en el que solo los vecinos puedan acceder en vehículo. De esta forma, se impediría todo el tráfico de “paso” en los barrios.
- Rebajar a cota cero los bordes de las aceras junto a los pasos de cebra. Un porcentaje alto tienen un borde que supone un riesgo para las personas con dificultades de movilidad y para sus vehículos adaptados.
- Cuando bajas de los autobuses en la parada de FORUM te encuentras con un borde de aproximadamente ½ metro, sin que haya ningún punto donde esté rebajado. Otra dificultad para las personas con movilidad reducida.
- Respecto a la estación actual de autobuses, mi propuesta es que se ubique en la zona del centro, como estaba previsto en el programa de EH-Bildu.
- Con motivo de la renovación del Plan de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Mondragón, la Comisión de Barrio de Bedoña solicita el servicio de transporte público para el barrio, estableciendo un servicio de autobús en determinadas horas o un taxi bus en función de las necesidades.

Razones:

- Actualmente todos los desplazamientos se realizan en vehículo privado.
- Los habitantes de los barrios también pagamos impuestos para recibir servicios a cambio.
- Analizando la situación del barrio, la edad media de la población es alta, lo que demuestra, por un lado, la dificultad de cubrir las necesidades diarias y el riesgo de aislamiento, lo que ya está pasando y, por otro, la dependencia total de los padres y madres en el caso de los jóvenes.

## 5. ENCUESTA EN LÍNEA

El objetivo de la encuesta en línea es conocer de forma general los hábitos i la opinión sobre temas de movilidad del municipio. La encuesta no pretende hacer una representación total de la población de Arrasate, Mondragón, sino que su función ha sido plasmar los hábitos y las principales preocupaciones de los participantes.

La metodología utilizada ha sido la elaboración de 32 preguntas de formato variable (respuesta única, respuesta múltiple, pregunta abierta, etc.) dependiendo de la pregunta formulada i de su objetivo. La encuesta se ha dividido en 8 partes diferentes: frecuencia de desplazamientos, movilidad a pie, movilidad en bicicleta y VMP, movilidad en transporte público, movilidad en vehículo privado y aparcamiento, mejoras en su itinerario habitual al trabajo o estudio, externalidades y actuaciones y datos sociodemográficos.

### 5.1. Preguntas realizadas

#### PARTE 1: Frecuencia de desplazamientos

1. Marque con una cruz con qué transporte(s) realiza las siguientes actividades:

	A pie	Bici	VMP (patinete o similar)	Bus interurbano	Bus urbano	Moto	Coche	Camión, furgoneta
Desplazamiento al puesto de trabajo/estudio								
Hacer compras/encargos								
Cuidados (recoger hijas/hijos en la escuela, acompañar a persona con movilidad reducida...)								
Ocio entre semana								
Ocio de fin de semana								
Otros.								

## PARTE 2: Movilidad a pie

2. Valore los siguientes aspectos de los desplazamientos a pie en el municipio (1=muy mal, 5=muy bien):

	1	2	3	4	5	NS/NC
Estado de las aceras (anchura, mantenimiento...)						
Ubicación y comodidad de los pasos de peatones						
Convivencia con otros vehículos (bicicletas, patinetes, coches, etc.) en zonas peatonales (por ejemplo, Casco Viejo)						
Cierre de calles a los vehículos motorizados en días u horas puntuales (entradas/salidas escuelas, etc.)						
Acceso a los centros de trabajo						

3. ¿Qué calle del municipio es un buen ejemplo de calle para ir a pie? (respuesta abierta)

4. ¿Qué calle habría que mejorar para fomentar los desplazamientos a pie? (respuesta abierta)

## PARTE 3: Movilidad en bicicleta y VMP

5. Marque con una cruz con qué frecuencia utiliza los siguientes medios de transporte: (respuesta única)

	Cada día / casi cada día	Alguna vez entre semana	Sólo fines de semana	Alguna vez al mes	Nunca / casi nunca
Bicicleta					
VMP (patinete o similares)					

6. Valore los siguientes aspectos de los desplazamientos en bicicleta/VMP en el municipio (1=muy mal, 5=muy bien):

	1	2	3	4	5	NS/NC
Facilidad para ir en bicicleta/VMP						
Disponibilidad de aparcamiento para bicicletas/VMP						
Estado del pavimento del itinerario ciclista.						
Convivencia con los peatones en los espacios compartidos (calles peatonales, plataformas únicas, etc.).						
Convivencia con los vehículos a motor.						
Acceso a los polígonos y a los puestos de trabajo.						
Conexiones con los municipios vecinos.						
Itinerario de acceso a las paradas de transporte público en bicicleta o VMP.						

7. ¿En qué calle haría un itinerario de bicicletas/VMP más seguro? (respuesta abierta)

#### PARTE 4: Movilidad en transporte público

8. Marque con una cruz con qué frecuencia utiliza los siguientes medios de transporte: (respuesta única)

	Cada día / casi cada día	Alguna vez por semana	Sólo fines de semana	Alguna vez al mes	Nunca/casi nunca
Bus interurbano					
Bus urbano (Herribus)					
Taxi					

9. ¿Cuáles son actualmente las principales potencialidades y deficiencias del transporte público en el municipio? (escribir)

10. ¿Cuál es el aspecto más urgente para mejorar en relación con el transporte público en el municipio? (escribir)

11. ¿Cuál de las siguientes propuestas consideras más idónea para la ubicación de una estación de autobuses? (una respuesta)

- Zalduspe
- Garibai / Laubide plaza
- Otro (escribir)

12. Describe las principales razones por la que consideras idónea la ubicación de la estación de autobuses elegida en la respuesta anterior (múltiple respuesta)

- Ubicación de la parada
- Conexión con el resto del municipio
- Accesibilidad hasta la estación
- Posibilidad de combinar el viaje con otros modos de desplazamiento (a pie, bicicleta, patinete, vehículo privado)
- Otros (escribir)

#### PARTE 5: Movilidad en vehículo privado y aparcamiento

13. Marque con una cruz con qué frecuencia utiliza los siguientes medios de transporte: (respuesta única)

	Cada día / casi cada día	Alguna vez entre semana	Sólo fines de semana	Alguna vez al mes	Nunca / casi nunca
Coche (conductor)					
Coche (acompañante)					
Coche compartido ( <i>sharing</i> )					
Moto					
Otros vehículos a motor (furgoneta, camión...)					

14. Marque con una cruz los siguientes tipos de aparcamiento en el municipio según si son insuficientes, suficientes o excesivos.

	Insuficiente	Suficiente	Excesivo
Aparcamiento libre/gratuito para coche			
TAO Express			
TAO Merkea			
TAO Luzea			
TAO Arrunta			
Zona residentes			
Aparcamiento para motos			
Aparcamiento para personas con movilidad reducida			
Zonas de carga y descarga			

15. ¿Consideras adecuado el funcionamiento actual de las zonas TAO?

- Si
- No
- NSNC

16. ¿Añadirías o eliminarías alguna zona o calle a la configuración actual?

#### PARTE 6: Mejoras en su itinerario habitual al trabajo o estudio

---

17. ¿Qué distancia hay (en km) entre su residencia y lugar de trabajo/estudio? (escribir)

18. ¿Cuál es el motivo por el que va / no va a pie para acudir al lugar de trabajo/estudio? (múltiple respuesta)

- Distancia
- Horarios
- Comodidad
- Falta de itinerarios seguros y cómodos para llegar a pie
- Otros (escribir)

19. ¿Qué medida vería adecuada para incentivar ir a pie al trabajo/estudio? (múltiple respuesta)

- Itinerarios más cómodos y seguros
- Flexibilidad horaria
- Ninguna
- Otros (escribir)

**20. ¿Cuál es el motivo por el que usa / no usa la bici o VMP para acudir al lugar de trabajo/estudio? (múltiple respuesta)**

- Distancia
- Horarios
- Comodidad
- Falta de itinerarios seguros y cómodos para llegar en bicicleta
- Falta de conexión entre bidegorris
- Falta de aparcamientos para bicicletas
- Otros (escribir)

**21. ¿Qué medida vería adecuada para incentivar ir en bici o VMP al trabajo/estudio? (múltiple respuesta)**

- Itinerarios más cómodos y seguros
- Flexibilidad horaria
- Infraestructura más cómoda, segura y conectada para desplazarse en bici
- Posibilidad de cambiarse de ropa en el lugar de destino
- Más aparcamientos para bicicletas
- Ninguna
- Otros (escribir)

**22. ¿Cuál es el motivo por el que usa / no usa el transporte público para acudir al lugar de trabajo/estudio? (escribir)**

- Tiempo de desplazamiento
- Horarios
- Comodidad
- Falta de oferta de transporte público
- Distancia entre la parada y el destino
- Otros (escribir)

**23. ¿Qué medida vería adecuada para incentivar ir en transporte público al trabajo/estudio? (múltiple respuesta)**

- Mejor conexión con lugar de destino
- Mayor frecuencia de horarios (Herribusa)
- Mayor frecuencia de horarios (autobuses interurbanos)
- Menor tiempo de desplazamiento (Herribusa)
- Menor tiempo de desplazamiento (autobuses interurbanos)
- Más paradas de autobús
- Ninguna
- Otros (escribir)

## PARTE 7: Externalidades y actuaciones (contaminación, ruido, accidentes...)

---

24. ¿Cuál cree que debe ser la temática más prioritaria en la mejora de la movilidad sostenible del municipio? (escoger máximo de 3)

- Competitividad y economía.
- Accesibilidad.
- Calidad de vida.
- Salud.
- Seguridad.
- Contaminación atmosférica.
- Ruido.
- Digitalización

25. De noche, ¿qué medios de transporte considera más inseguros? (múltiple respuesta)

- A pie
- Bici
- VMP
- Bus
- Moto
- Coche

26. Si tiene algún comentario sobre la movilidad del municipio: (pregunta abierta)

## PARTE 8: Datos sociodemográficos

---

27. Edad (respuesta única)

28. Género (respuesta única)

- Mujer
- Hombre
- Otros

29. Barrio de residencia (respuesta única)

30. País de nacimiento (escribir)

31. Nivel de estudios (respuesta única)

- Sin titulación
- Primaria
- Secundaria (ESO, Bachillerato, BUP, COU, FP Grado Medio)
- Grado superior (FP Superior)
- Universitaria.

32. Situación profesional (respuesta única)

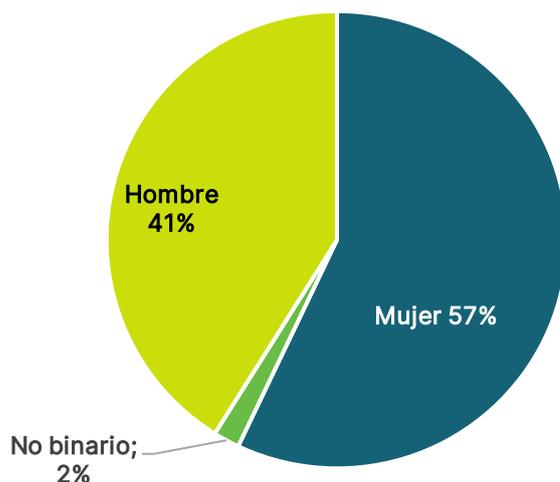
- Estudiante
- Ocupado
- Parado
- Tareas del hogar
- Jubilado / pensionista

## 5.2. Resultados

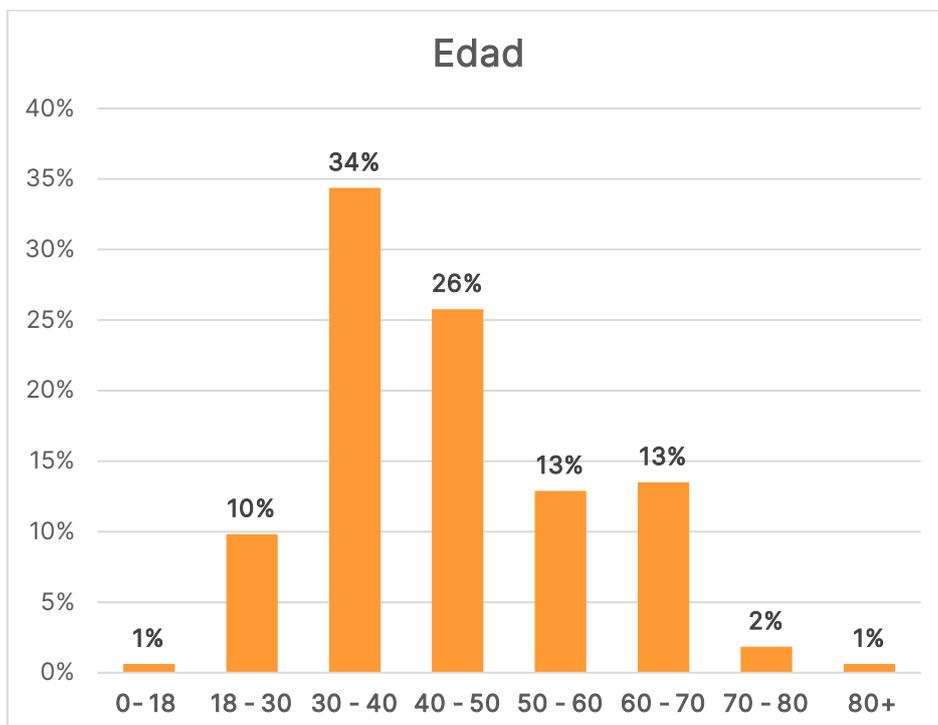
El cuestionario estuvo activo para su cumplimiento por parte de la ciudadanía entre el 10 y el 30 de junio. En ese período de tiempo se recibieron un total de 162 cuestionarios rellenos, con los resultados que se muestran a continuación.

El **perfil sociodemográfico** de los participantes de la encuesta es el siguiente:

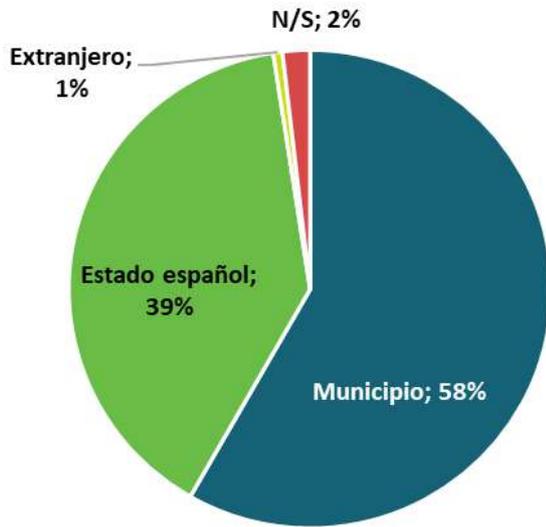
### Género



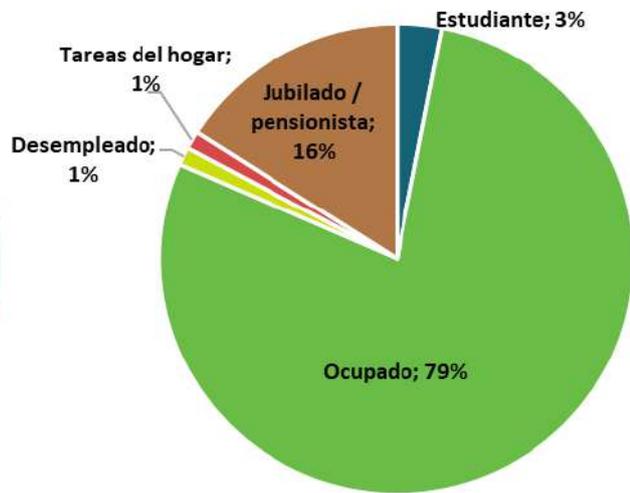
### Edad



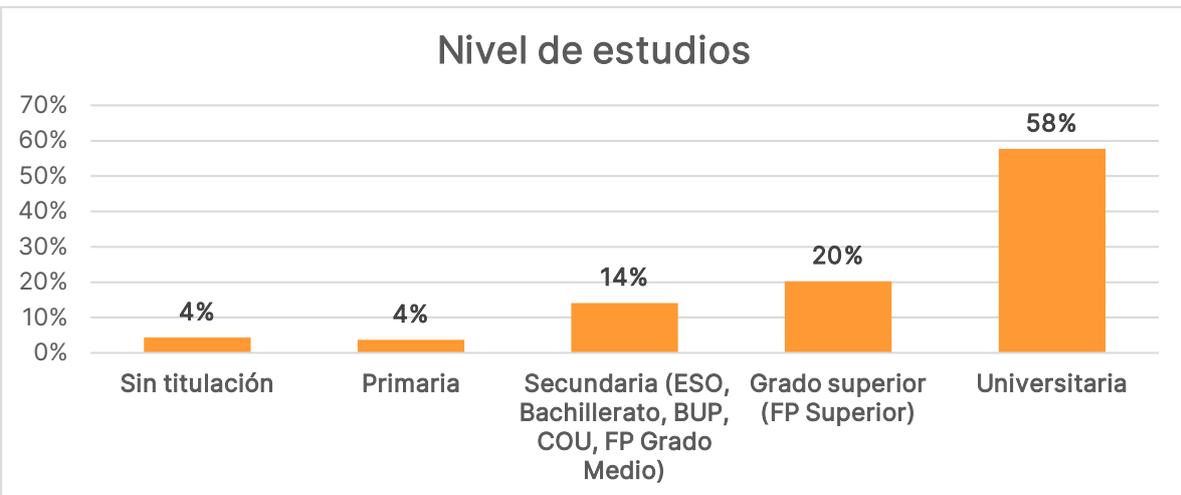
### Lugar de nacimiento

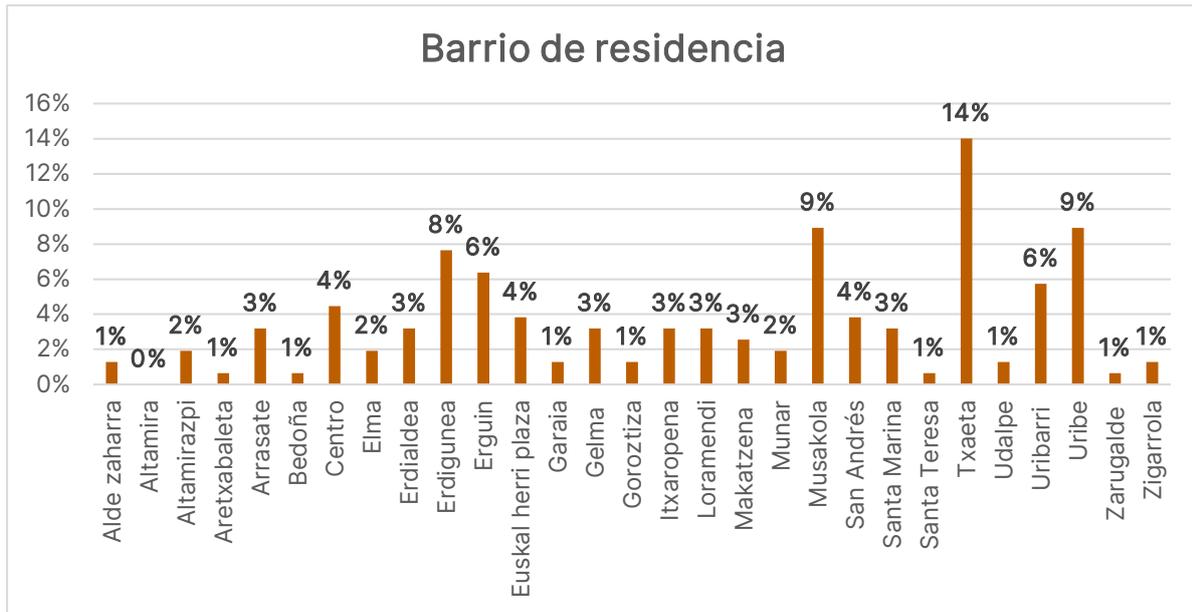


### Situación profesional



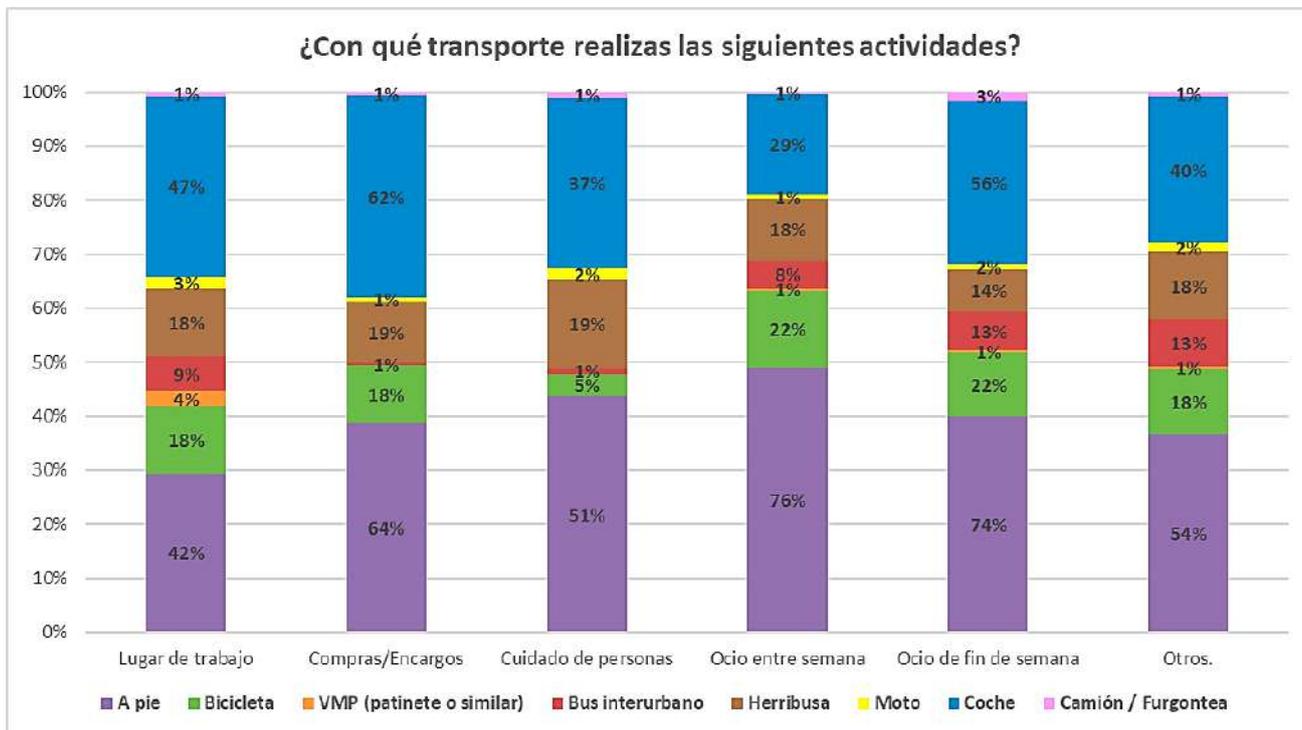
### Nivel de estudios





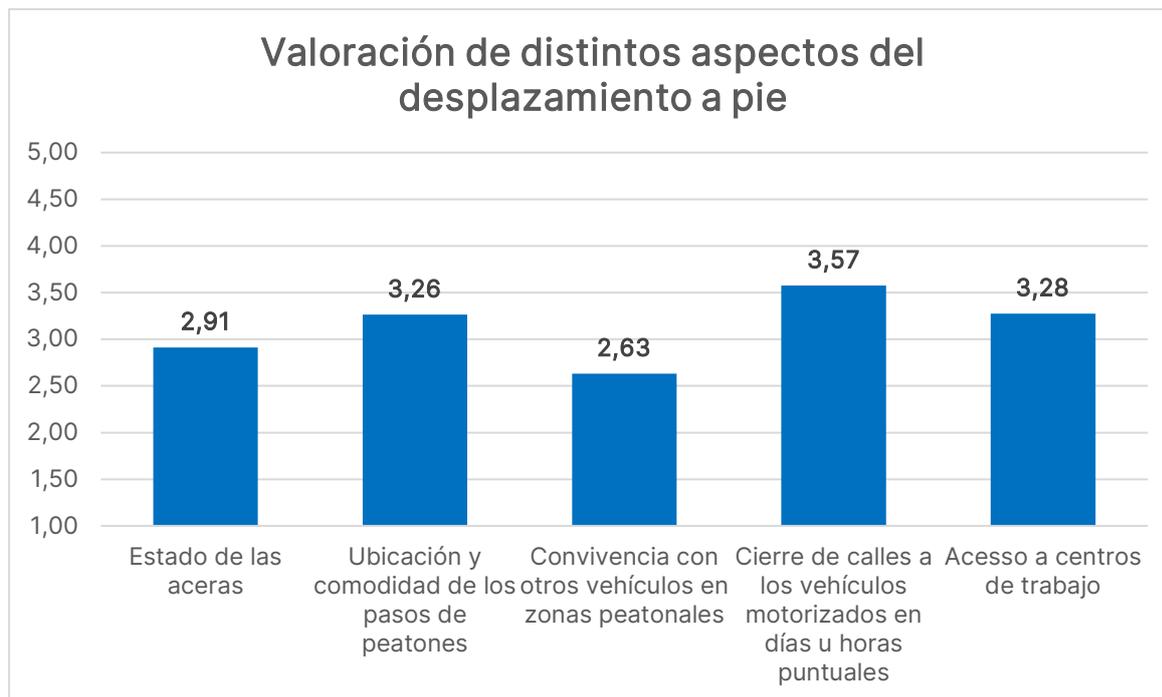
En las respuestas de la encuesta, el perfil sociodemográfico de los participantes obtenido destaca que más de la mitad de los encuestaste son de género femenino y un 2% no binario. Además, la franja de edad con más participantes es entre los 30 y 40 años seguido de personas entre los 40 y 50 años, siendo la gran mayoría del propio municipio y la población inmigrante se encuentra infrarrepresentada en la encuesta. En cuanto a la situación profesional y al nivel de estudio de los participantes, se observa que la encuesta esta sobrerrepresentada por la población ocupada y con formación universitaria. Finalmente, la encuesta muestra que el barrio de municipio con más participantes es Txeta, pero la distribución de la población es bastante completa.

En cuanto a los **hábitos generales** con relación a la **frecuencia de desplazamientos** de la población, los resultados son los siguientes:



Por parte de los encuestados, se observa que para la mayoría de las actividades prefieren ir a pie excepto para desplazarse al lugar de trabajo que el vehículo más utilizado es el coche. La bicicleta es la siguiente opción más utilizada, seguida del bus urbano (Herribusa).

En relación con la **movilidad a pie**, los resultados indican que:

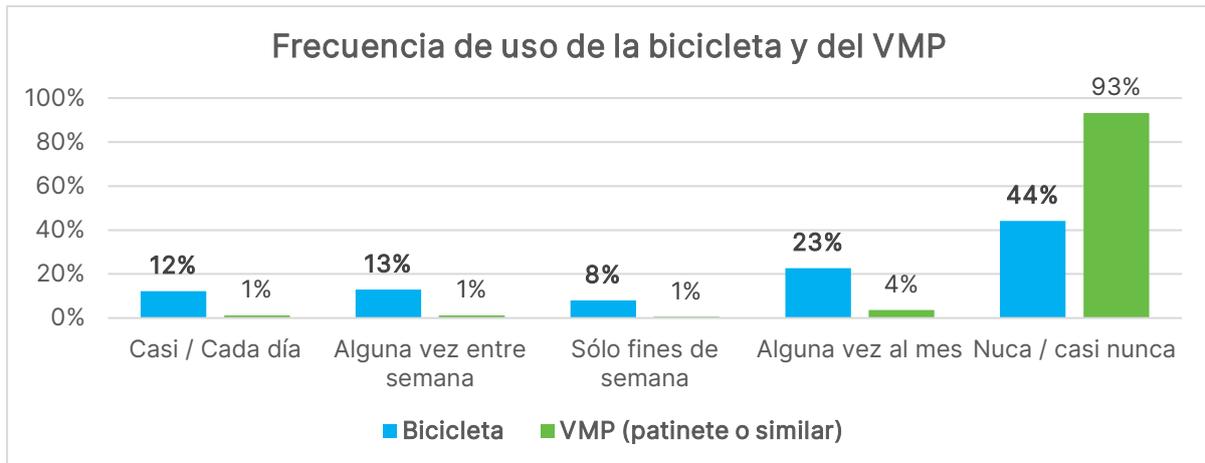


Los participantes, muestran su preocupación en cuanto al estado de las aceras y a la convivencia con otros vehículos en las zonas peatonales. Estos aspectos pueden provocar situaciones peligrosas para los peatones, en cambio, el cierre de calles a los vehículos motorizados es una medida bien valorada.

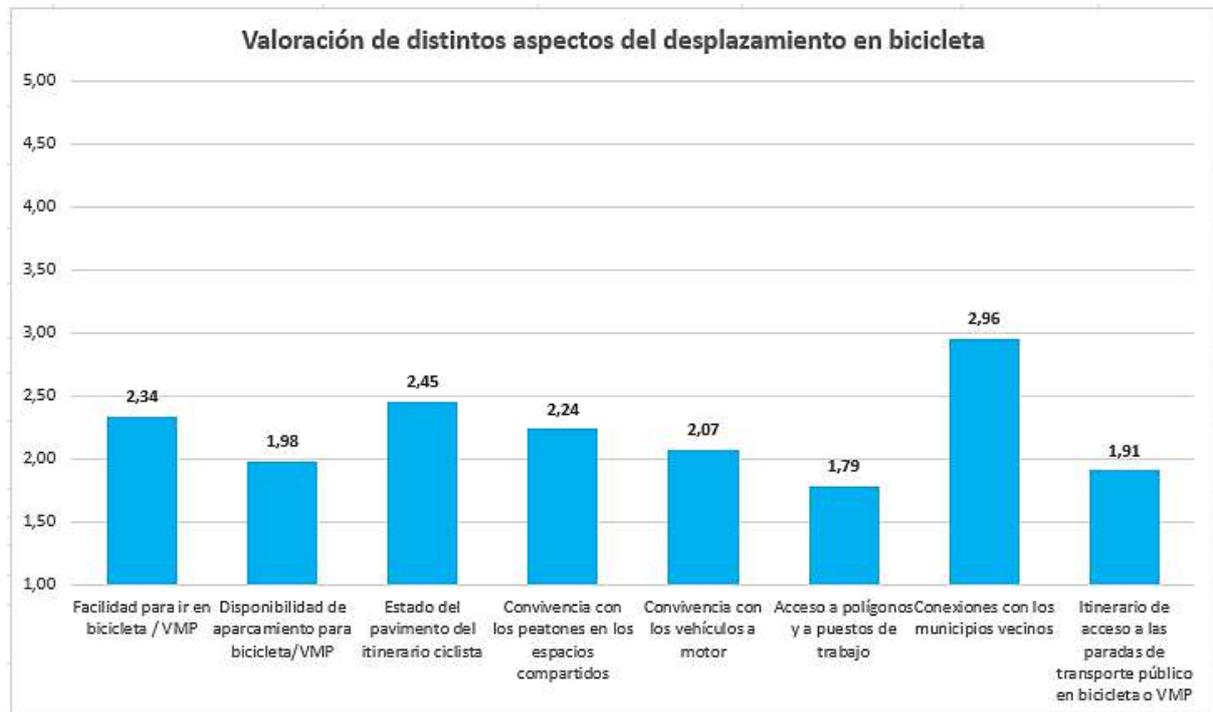
Además, consideran que las mejores calles para caminar en el municipio son la Garibai Etorbidea, Kontzezino Kalea, Araba Hiribidea, Biteri Plaza, Erdiko Kalea, Olarte Kalea y Ignacio Zuloaga Kalea. También mencionan diversas calles en la zona del casco antiguo como Iturriotz Kalea o Erdiko kalea. Los comentarios más repetidos y positivos sobre estas calles mencionan la amplitud de las aceras y el buen espacio para bicicletas.

Por otro lado, las calles mencionadas por los encuestados que deberían de mejorar para el desplazamiento a pie son C. Zarugalde y C. Otálora Lizentziatua como las más mencionadas, seguido de otros lugares como Gipuzkoa Etorbidea, Santa Marina Kalea, Altamirazpi Kalea, Arrasate Pasealekua Ibilbideaurbarri, Av. Uribarri, Erguin Kalea y Olarte Kalea. Los temas comunes que indican los participantes incluyen la necesidad de mejorar la infraestructura peatonal, accesibilidad, seguridad, incorporación de espacios verdes y la reducción del tráfico de vehículos.

Los resultados de la **movilidad en bicicleta y VMP** son los siguientes:

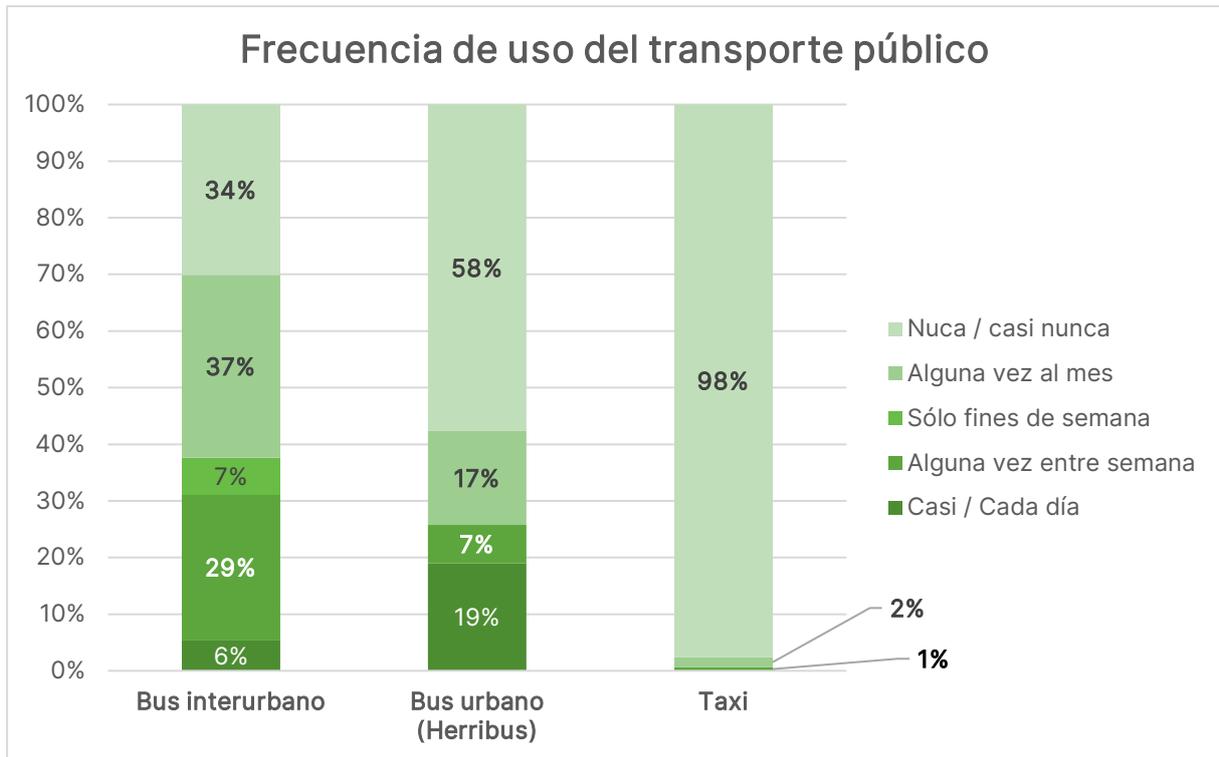


Los resultados muestran que las personas utilizan la bicicleta mucho más que el VMP, pero aun así el uso es muy limitado, y en el caso del VMP prácticamente nulo. La explicación es probablemente debido al desagrado de los distintos aspectos de la movilidad en bicicleta. La valoración más baja es por el acceso a polígonos y a los puestos de trabajo, y el itinerario de acceso a las paradas de transporte público. Además, los encuestados mencionan diversas calles donde debería mejorar la infraestructura ciclista en la localidad, principalmente son en C. Otálora Lizentziatua, Gipuzkoa Etorbidea y Zarugalde Kalea.



Los comentarios de los participantes muestran la importancia de mejorar la interconexión de las rutas ciclista, la seguridad, los espacios compartidos entre ciclistas y peatones, la educación en las normas para ciclistas y peatones, y la mejora en áreas específicas como la conexión de Gipuzkoa Etorbidea con otros puntos clave del municipio, la mejora de la iluminación en ciertas zonas, y la necesidad de rutas directas y sin pendientes para facilitar el uso de la bicicleta.

En cuanto al **transporte público**, las respuestas obtenidas muestran:



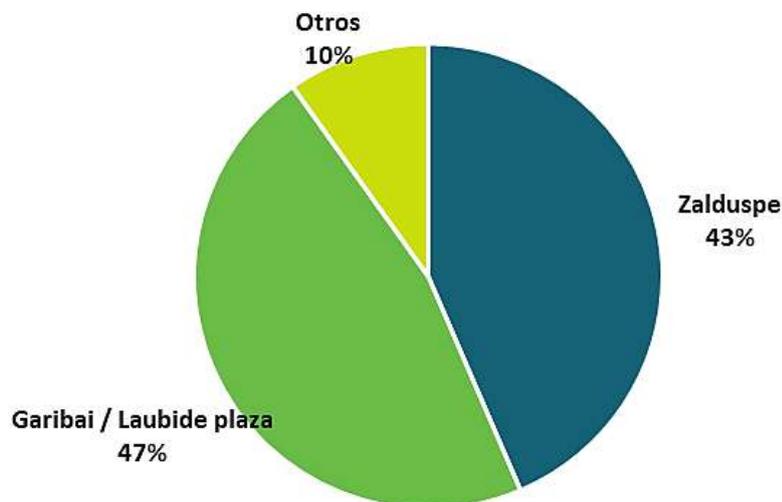
Los resultados muestran que el bus interurbano es el método de transporte público más utilizado por los encuestados, pero el uso no es a diario y la mayoría de la población admite no usarlo nunca, de igual manera el taxi es el transporte público con menos uso.

Los puntos positivos del transporte público que destacan los participantes son la correcta cobertura de itinerarios y buena conexión con ciudades importantes como Donostia y Vitoria, también la buena frecuencia de autobuses en días laborales, y en el caso del Herribus es adecuado para las personas mayores o con movilidad reducida en ciertos aspectos.

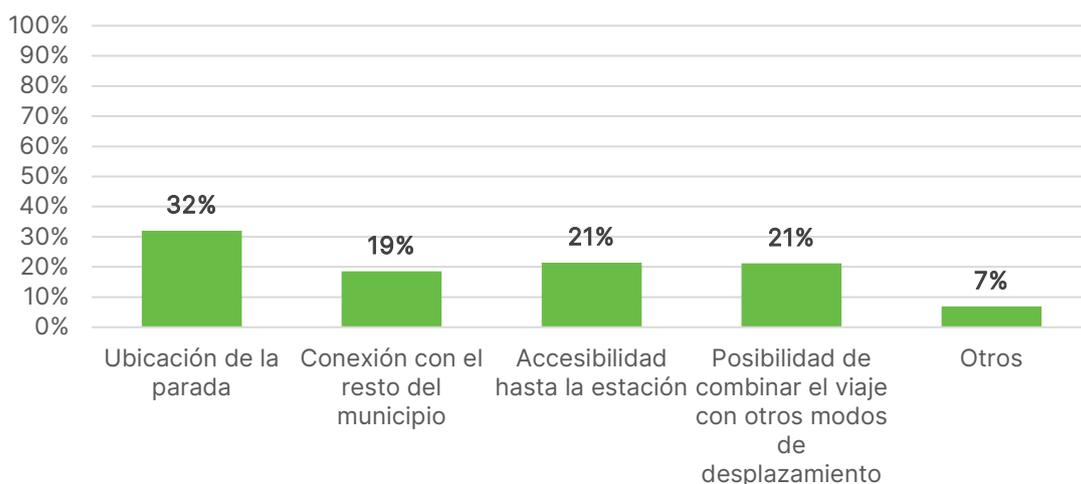
Por otro lado, las deficiencias del transporte público son más abundantes y principalmente se clasifican en problemas en la frecuencia y horarios, el estado de los vehículos, la mala puntualidad y accesibilidad, y en la infraestructura. Los comentarios mencionan la necesidad de más líneas y mejor frecuencia de autobuses en las zonas más rurales, la pésima condición de los autobuses debido a la antigüedad y a las frecuentes averías, así como el mal funcionamiento de las plataformas de accesibilidad para personas con movilidad reducida. También mencionan problemas en las infraestructuras de las paradas por la poca información presente de los servicios y porque no presentan ningún tipo de protección contra el clima, finalmente, las tarifas de los servicios son percibidas como caras por los usuarios.

En cuanto a los aspectos a mejorar del transporte público, los encuestados señalaron varias áreas críticas. Principalmente, la urgencia de renovar la flota de autobuses debido a su estado obsoleto y mejorar la frecuencia y horarios de los servicios. También, mencionan la importancia de mejorar la accesibilidad tanto de los transportes como de las paradas, y la necesidad de ampliar las rutas hacia zonas industriales y barrios más alejados.

## Propuestas para localizar una parada de autobús

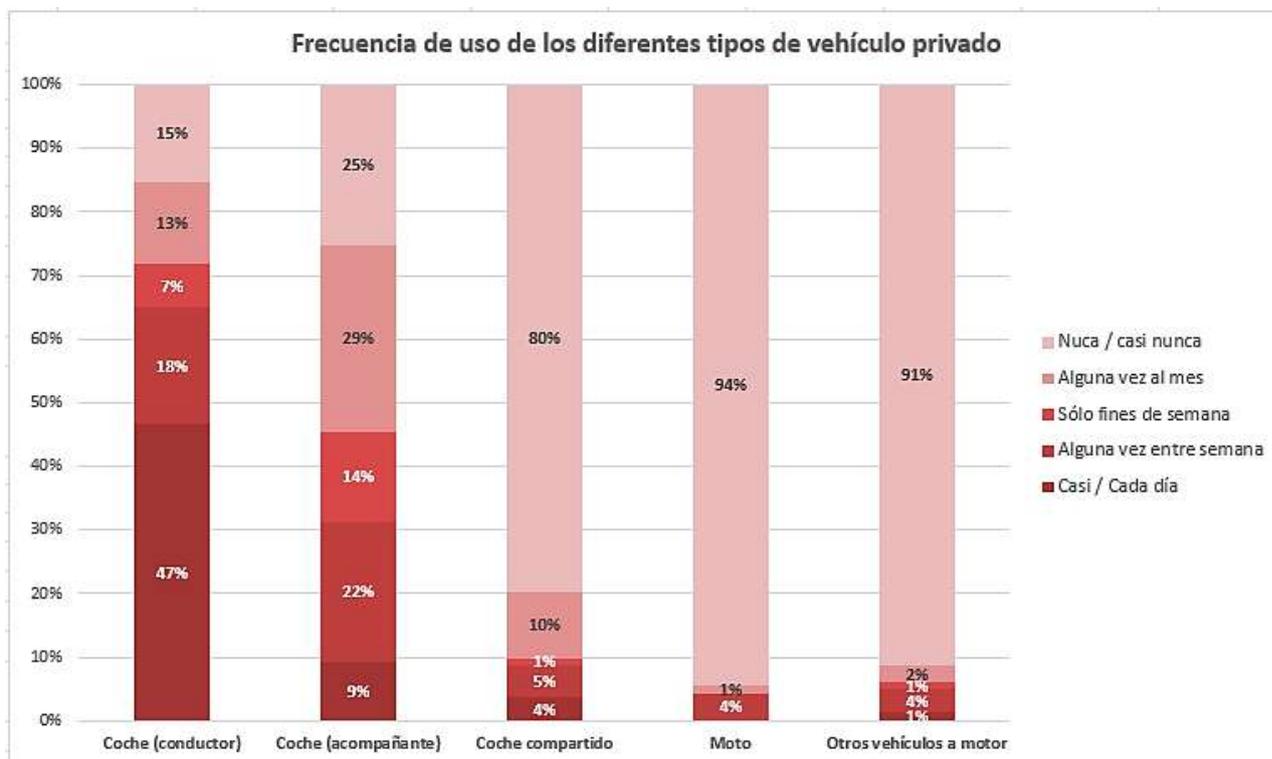
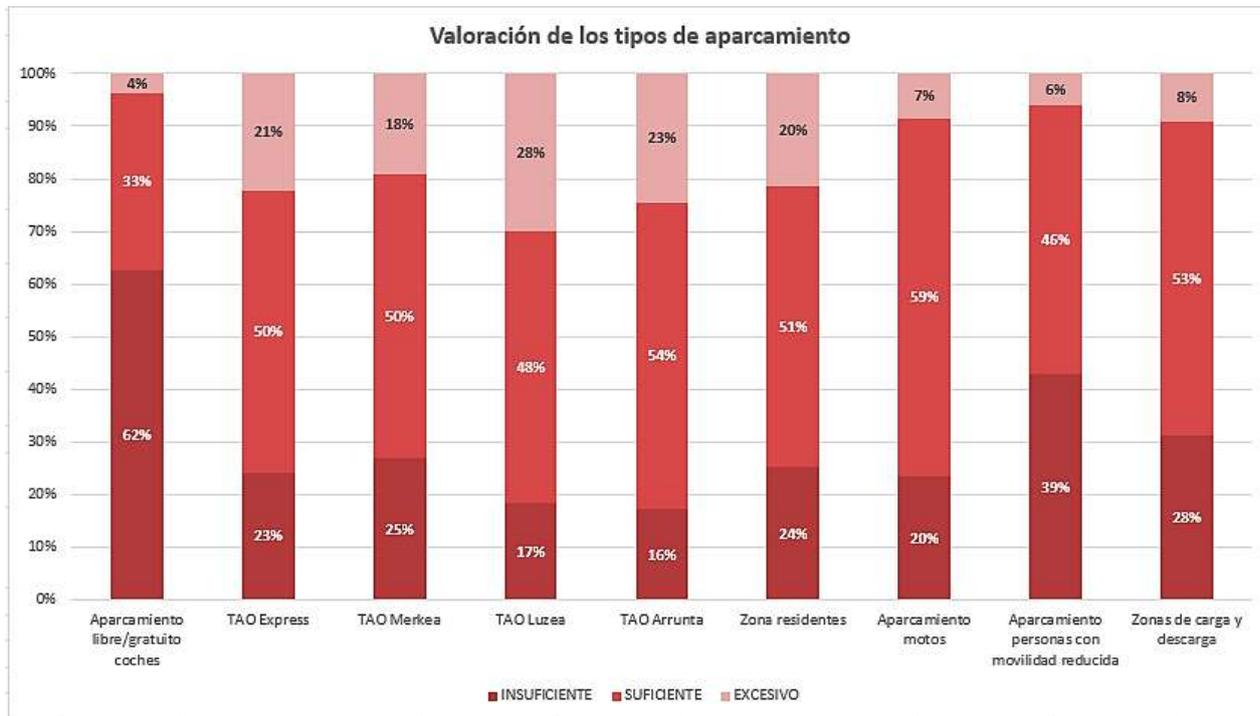


## Razones por la que consideras idónea la ubicación de la parada de autobuses



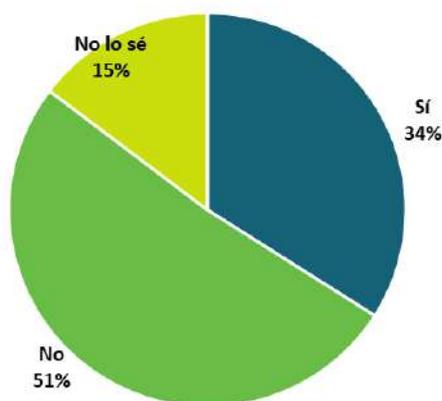
En relación con la propuesta para localizar una nueva parada de autobús, los encuestados no muestran diferencias entre las opciones de Zalduspe y Garibai/Laubide plaza, y un 10% se muestra indecisos o mencionan algunos detalles como situarla cerca del mercado o de los supermercados. Las razones más importantes para situar una parada de autobuses tienen que ver principalmente con la ubicación, seguido de la accesibilidad hasta la estación y la posibilidad de combinar el viaje con otros medios de desplazamiento.

En las preguntas sobre **la movilidad en vehículo privado y el aparcamiento** se han obtenido los siguientes resultados:



En los resultados se observa que el uso del coche está muy generalizado en la localidad tanto de conductor como de acompañante, a diferencia del uso en los otros vehículos privados que es muy escaso. En cuanto a la valoración de los tipos de aparcamiento, los encuestados coinciden en que la cantidad de aparcamiento libre/gratuito es muy insuficiente, también destaca la insuficiencia del aparcamiento para personas con movilidad reducida. En cambio, en el caso de aparcamientos para motos y en zonas de carga y descarga han sido valorados como suficientes en el municipio.

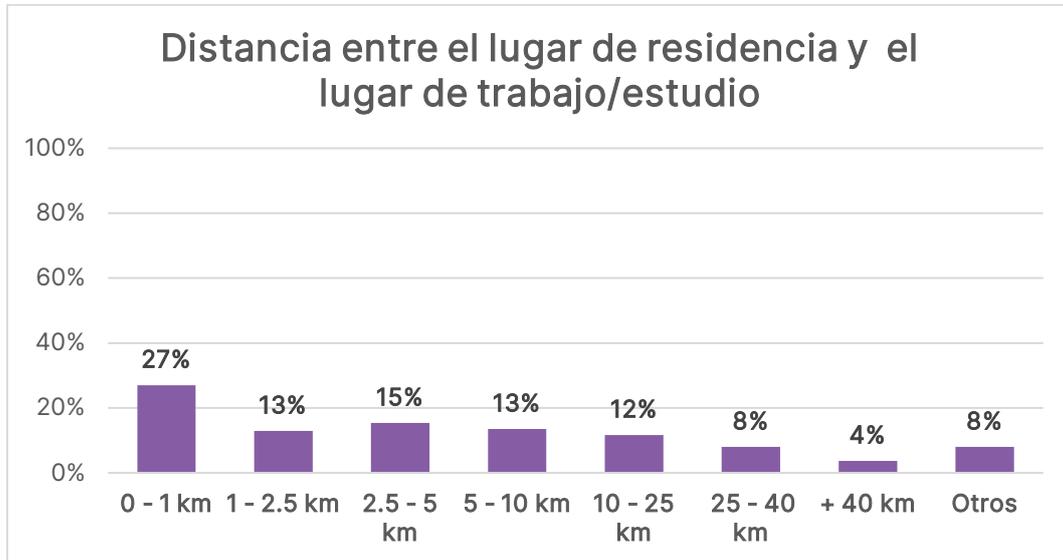
#### ¿Consideras adecuado el funcionamiento actual de las zonas TAO?



En cuanto a los estacionamientos TAO han sido valorados como suficientes o un poco excesivos en el caso de TAO Luzea. Esto puede ser debido a que más de la mitad de los encuestados no considera adecuado el funcionamiento de estas zonas.

Con relación a la configuración urbana actual, la mayoría de los participantes no harían cambios significativos, pero existe un grupo notable que preferiría eliminar las zonas TAO de áreas no céntricas o incluso de todo el municipio. Por otro lado, hay una minoría que sugiere expandir o reorganizar el sistema para mejorar su eficiencia y accesibilidad.

Los resultados obtenidos en el apartado de **mejoras en el itinerario habitual al trabajo o estudio** son:

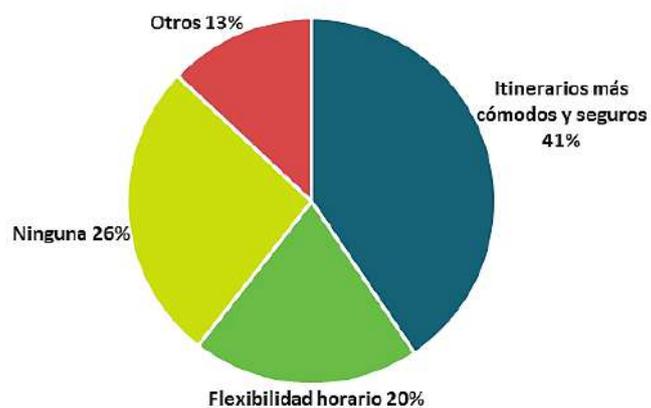


El principal motivo por el que las personas deciden o no desplazarse a pie es la distancia, que como se observa en los resultados, únicamente un 27% de la población vive a menos de 1km de su lugar de trabajo o estudio, lo que hace difícil para las personas desplazarse caminando. Otros motivos de importancia son la comodidad de ir a pie o de usar otro método de transporte, o los horarios en el puesto de trabajo o de estudio que favorecen o perjudican el desplazamiento a pie.

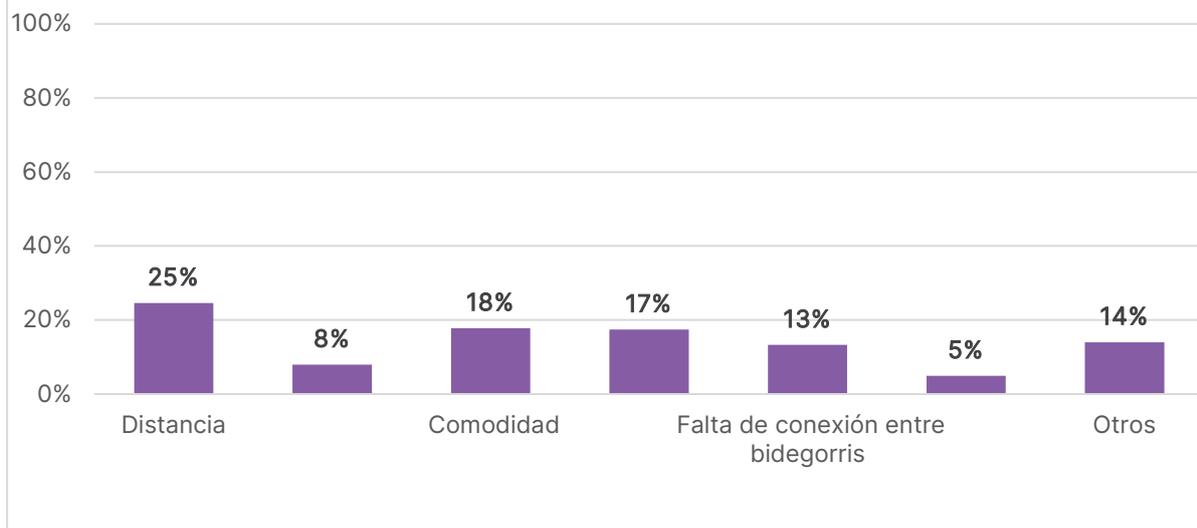
Una gran parte de los encuestados admite que se sentiría más motivado a ir a pie a su lugar de trabajo o estudio si los itinerarios fueran más cómodos y seguros. Cabe destacar que más personas no creen que haya ninguna medida que les incentive a ir caminando, mientras que el 20% piensa que la flexibilidad horaria sería una buena medida. Entre las otras respuestas, algunas

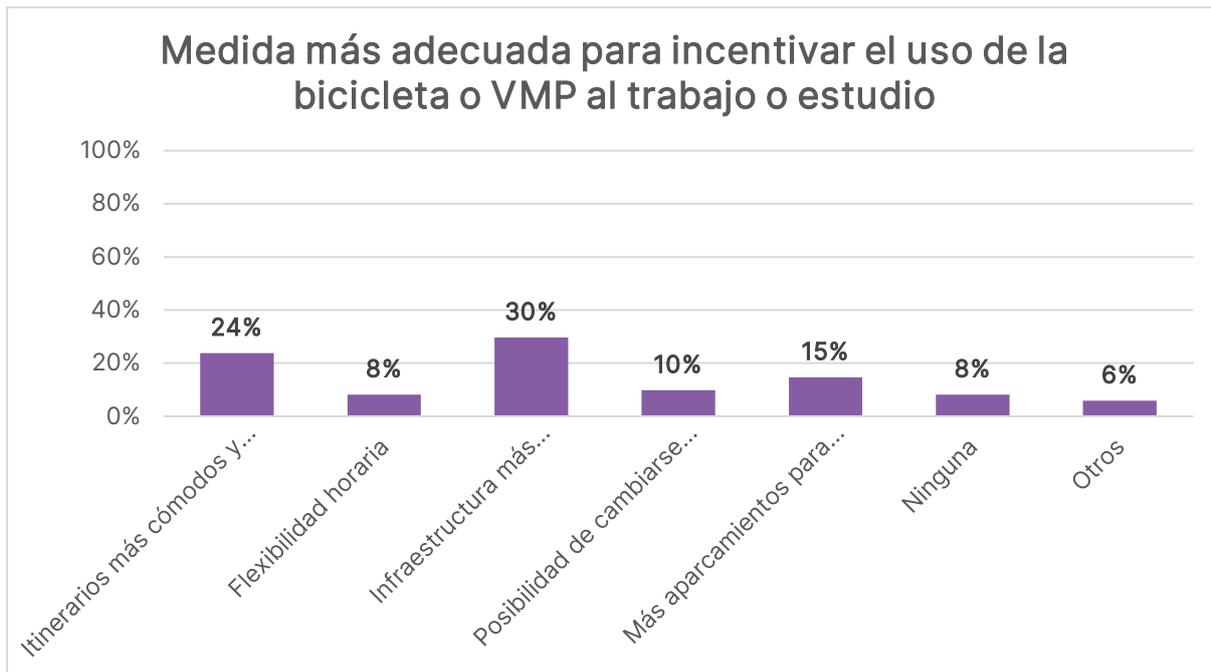
personas mencionan que sería bueno plantar más árboles para incrementar las zonas de sombra en las aceras y algunos encuestados respondieron que ya van a pie.

### Medida adecuada para incentivar ir a pie al trabajo o estudio

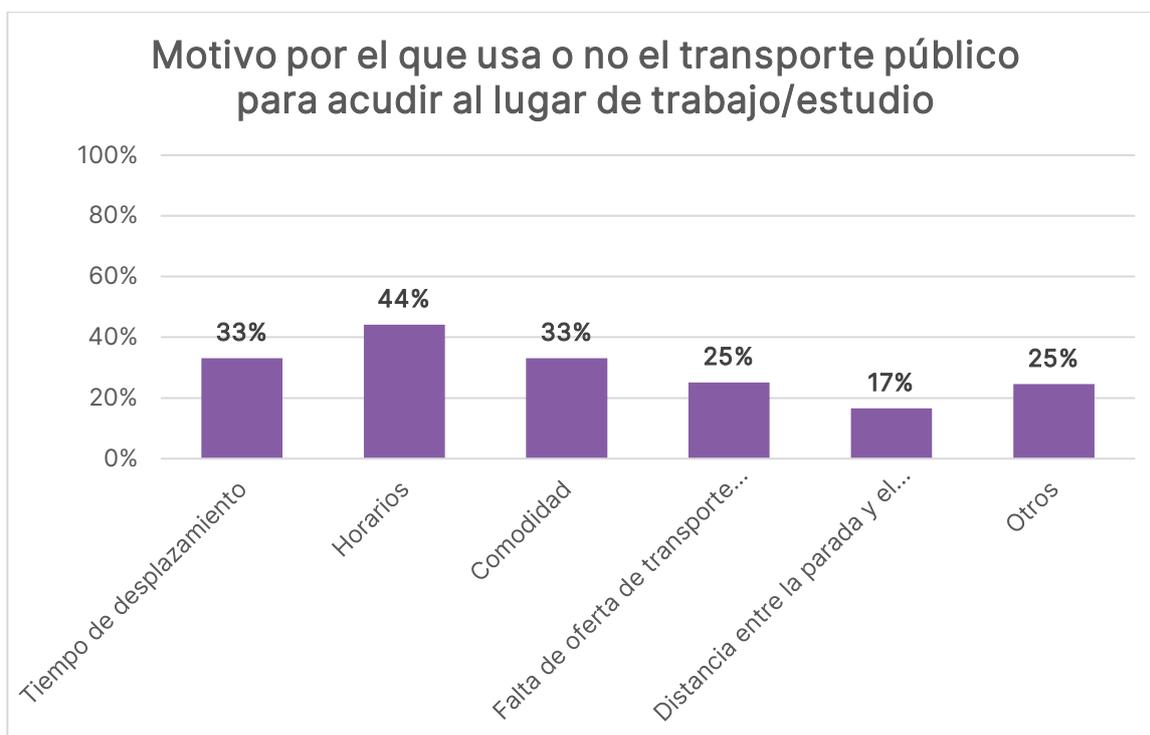


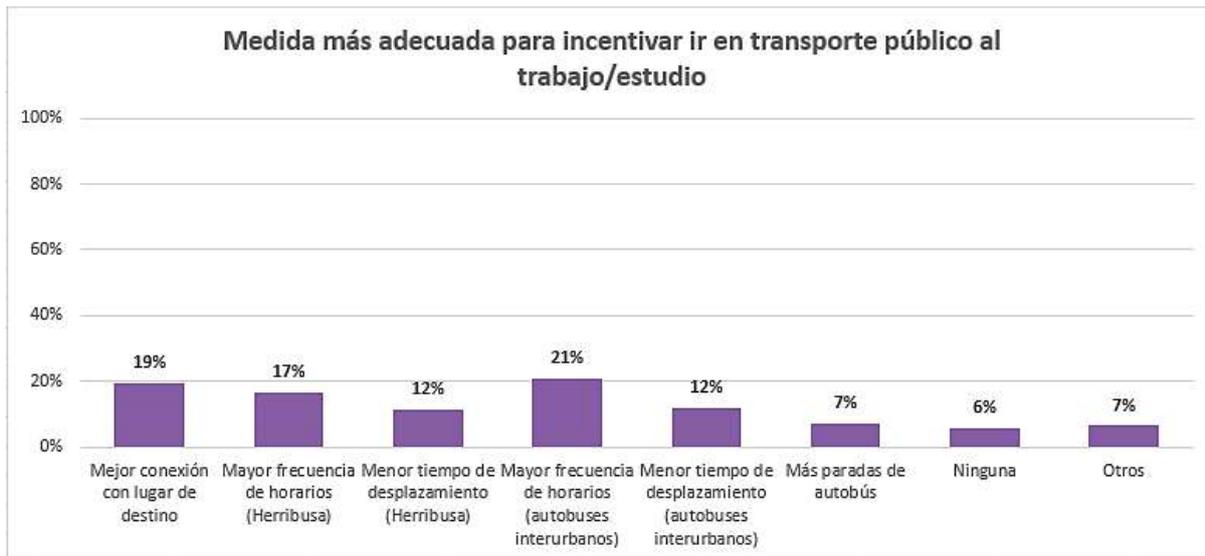
### Motivo para usar o no la bicicleta o VMP para acudir al lugar de trabajo o estudio





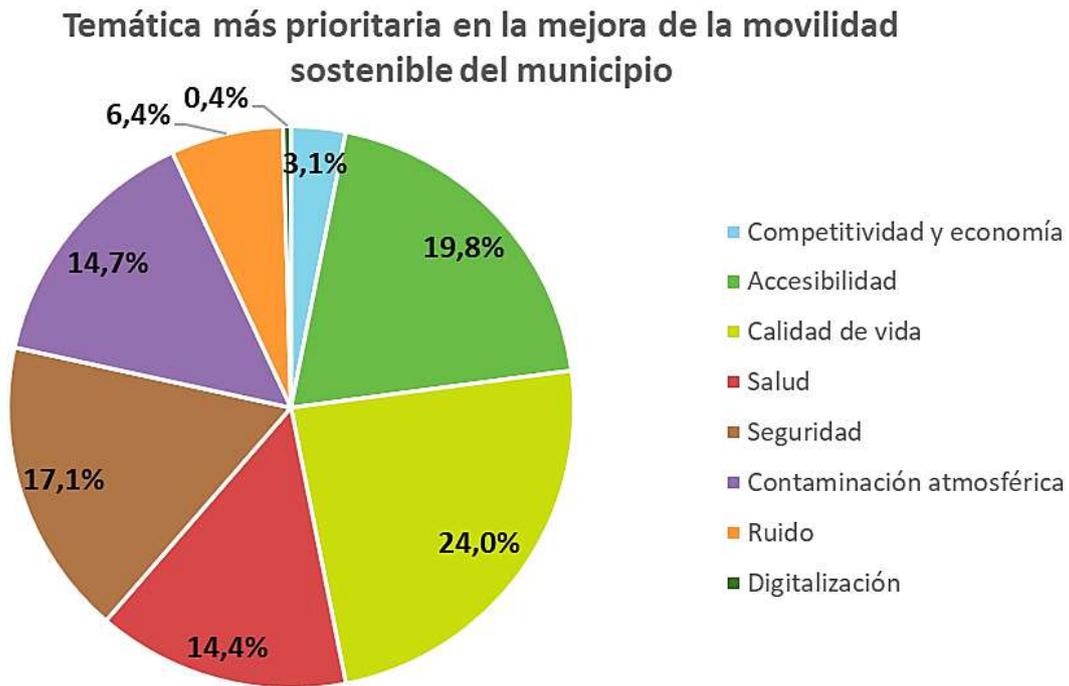
El principal motivo por el que las personas deciden o no desplazarse en bicicleta o en VMP es la distancia, seguido de la comodidad y de la falta de conexiones entre las vías ciclistas (Bidegorris) y de itinerarios más seguro y cómodos. Estos últimos motivos son las medidas que más incentivarían el uso de estos transportes para desplazarse al lugar de trabajo o estudio, también destacan que sería positivo disponer de más estacionamiento de bicicletas.



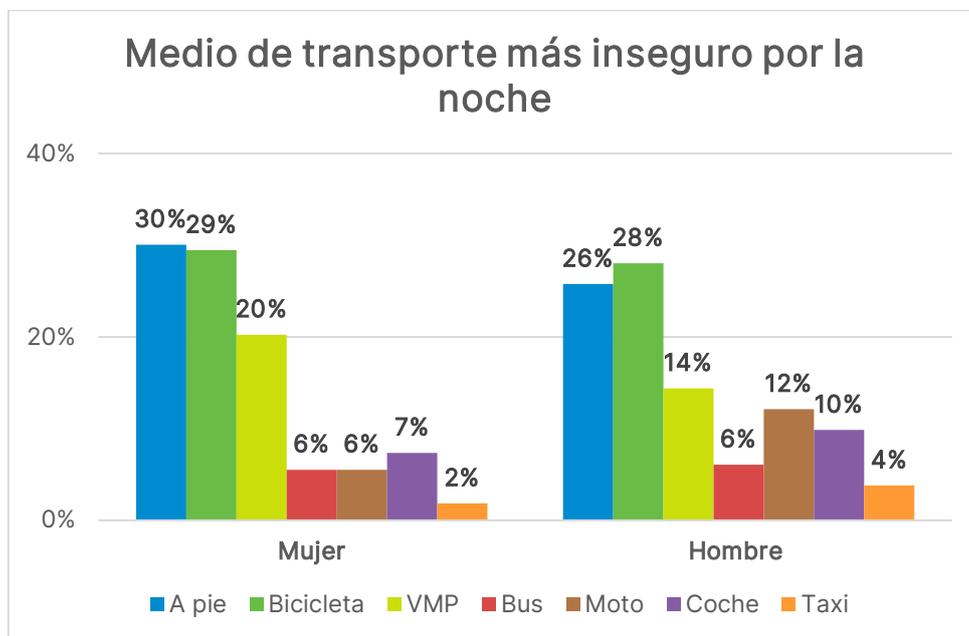


En el caso del transporte público, el principal motivo por el que las personas lo utilizan o no para desplazarse al lugar de trabajo o estudio, es por los horarios, y de igual forma por el tiempo de desplazamiento y por la comodidad. El porcentaje de personas que ha respondido otra opción, mencionan que debido a la proximidad no usan el transporte público o que en su puesto de trabajo necesitan utilizar el coche. Una pequeña parte ya está jubilado o actualmente no trabaja. Por otra parte, según los encuestados, las medidas que más les incentivaría para usar el transporte público es el aumento de la frecuencia de horarios, la disminución del tiempo de desplazamiento y la mejora de la conexión con el lugar de destino. Un pequeño porcentaje eligió otra medida como la ampliación de las rutas y el aumento de las paradas, la disminución del tiempo de espera, la modernización de la flota de autobuses o la implementación de descuentos en el transporte público o de medidas disuasorias para evitar el uso del coche.

Finalmente, en relación con las **externalidades y actuaciones**, las respuestas son las siguientes:



Según la encuesta, los ciudadanos piensan que la temática más importante para la mejora de la movilidad sostenible del municipio es la calidad de vida, seguido de la accesibilidad o de la seguridad. Hay que destacar que menos del 1% cree que la digitalización sea una temática importante en la mejora de la movilidad sostenible.



En relación con la seguridad, el medio de transporte considerado el más inseguro para utilizar de noche varía levemente en el caso de hombres y mujeres. Las mujeres consideran menos seguro ir a pie que utilizar la bicicleta, al contrario que los hombres. En cuanto al desplazamiento en taxi, en moto y en coche, los hombres creen que es más inseguro que las mujeres, que consideran el autobús igual de inseguro que la moto.

### Otros comentarios

Los comentarios recibidos en la encuesta sobre la movilidad revelan una serie de preocupaciones y propuestas de los ciudadanos:

Algunos encuestados sugieren la modificación de dirección de algunas calles como de Nafarroa Hiribidea para convertirla en dirección única y así reducir el tráfico de vehículos, o restringir las calles de doble sentido a un sentido único como en Deba Hiribidea para facilitar el flujo y priorizar a peatones y ciclistas.

La importancia de mejorar el transporte público es una clara necesidad para los ciudadanos, así como la importancia de fomentar el uso de bicicletas o VMP si se mejora la infraestructura existente y consiguen que las rutas sean seguras y bien conectadas. También insisten en el interés para la concienciación sobre el respeto mutuo entre peatones, ciclistas y conductores.

En cuanto al transporte privado, los encuestados critican el sistema de estacionamiento regulado (TAO) por ser excesivamente caro, así que proponen precios más accesibles para residentes. También se mencionan problemas con la iluminación y el estado de las carreteras.

Por otro lado, los participantes hacen hincapié en la falta de accesibilidad para personas mayores o con movilidad reducida. También proponen la implementación de programas educativos para mejorar la consciencia sobre las normas de movilidad y el respeto.

## ANEJO 2. AFOROS AUTOMÁTICOS

---

## 1. PUNTO 1

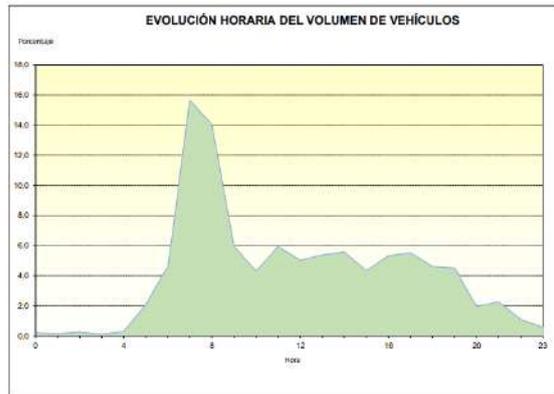


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 1  
Carretera: Bizkaia etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Centro - Salida Municipio  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	3 75%	0 0%	1 25%	4	0,2
1 a 2	2 67%	0 0%	1 33%	3	0,2
2 a 3	4 80%	0 0%	1 20%	5	0,3
3 a 4	2 100%	0 0%	0 0%	2	0,1
4 a 5	6 100%	0 0%	0 0%	6	0,3
5 a 6	42 100%	0 0%	0 0%	42	2,1
6 a 7	90 96%	0 0%	2 2%	92	4,6
7 a 8	299 96%	1 0%	11 4%	311	15,7
8 a 9	266 95%	0 0%	13 5%	279	14,0
9 a 10	115 97%	1 1%	2 2%	118	5,9
10 a 11	83 97%	1 1%	2 2%	86	4,3
11 a 12	109 92%	2 2%	7 6%	118	5,9
12 a 13	96 96%	2 2%	2 2%	100	5,0
13 a 14	103 96%	2 2%	2 2%	107	5,4
14 a 15	103 93%	5 5%	3 3%	111	5,6
15 a 16	78 91%	2 2%	5 7%	86	4,3
16 a 17	99 93%	5 5%	2 2%	106	5,3
17 a 18	106 96%	2 2%	2 2%	110	5,5
18 a 19	88 96%	1 1%	3 3%	92	4,6
19 a 20	83 92%	3 3%	4 5%	90	4,5
20 a 21	38 97%	1 3%	0 0%	39	2,0
21 a 22	45 100%	0 0%	0 0%	45	2,3
22 a 23	20 91%	0 0%	2 9%	22	1,1
23 a 24	10 83%	0 0%	2 17%	12	0,6
<b>TOTAL DIA</b>	<b>1.890 96%</b>	<b>28 1%</b>	<b>68 3%</b>	<b>1.966</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	820	41,29
Mañana (9 a 13 h.)	422	21,25
Tarde (16 a 20 h.)	398	20,04
16 horas (6 a 22 h.)	1.890	95,17
Hora punta completa	311	15,66 (7 a 8)
Índice de variación		10%
% de vehículos pesados		3,42%

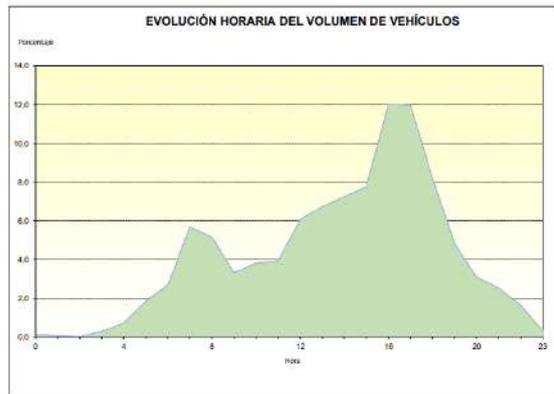


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 1  
Carretera: Bizkaia etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Salida Municipio - Centro  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	2 100%	0 0%	0 0%	2	0,1
1 a 2	1 100%	0 0%	0 0%	1	0,1
2 a 3	0	0	0	0	0,0
3 a 4	5 100%	0 0%	0 0%	5	0,3
4 a 5	10 77%	0 0%	3 23%	13	0,7
5 a 6	33 100%	0 0%	0 0%	33	1,9
6 a 7	47 98%	1 2%	0 0%	48	2,7
7 a 8	95 94%	0 0%	6 6%	101	5,7
8 a 9	88 96%	0 0%	4 4%	92	5,2
9 a 10	58 98%	0 0%	1 2%	59	3,3
10 a 11	65 96%	1 1%	2 3%	68	3,8
11 a 12	62 89%	1 1%	7 10%	70	3,9
12 a 13	103 96%	1 1%	4 4%	108	6,1
13 a 14	117 98%	1 1%	2 2%	120	6,7
14 a 15	121 94%	5 4%	3 2%	129	7,2
15 a 16	135 98%	0 0%	3 2%	138	7,7
16 a 17	210 98%	1 0%	3 1%	214	12,0
17 a 18	205 96%	2 1%	6 3%	213	12,0
18 a 19	143 96%	2 1%	1 1%	146	8,2
19 a 20	84 98%	2 2%	0 0%	86	4,8
20 a 21	52 96%	1 2%	2 4%	55	3,1
21 a 22	44 98%	1 2%	0 0%	45	2,5
22 a 23	27 93%	0 0%	2 7%	29	1,6
23 a 24	3 50%	0 0%	3 50%	6	0,3
<b>TOTAL DIA</b>	<b>1.710 96%</b>	<b>19 1%</b>	<b>52 3%</b>	<b>1.781</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	964	54,13
Mañana (9 a 13 h.)	305	17,13
Tarde (16 a 20 h.)	659	37,00
16 horas (6 a 22 h.)	1.692	95,00
Hora punta completa	214	12,02 (16 a 17)
Índice de variación		13%
% de vehículos pesados		2,92%



## 2. PUNTO 2

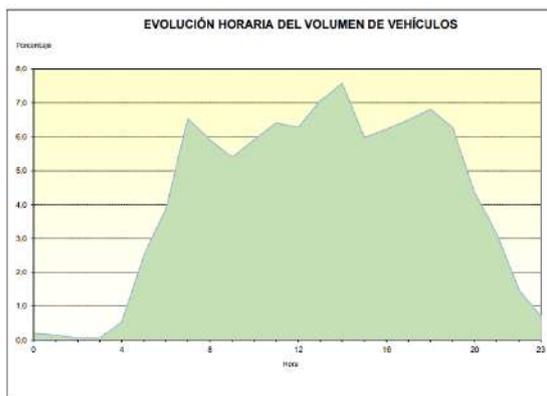


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 2  
Carretera: Rotonda Osaña hacia hospital  
Pk: 0  
Sentido: Salida Municipio - Hospital  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. num.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	7	100%	0	7	0,2
1 a 2	5	100%	0	5	0,1
2 a 3	1	90%	0	2	0,1
3 a 4	2	100%	0	2	0,1
4 a 5	17	90%	0	19	0,5
5 a 6	89	100%	0	89	2,5
6 a 7	131	96%	0	137	3,9
7 a 8	223	97%	1	231	6,5
8 a 9	200	96%	1	209	5,9
9 a 10	171	90%	2	191	5,4
10 a 11	197	94%	3	209	5,9
11 a 12	206	92%	3	227	6,4
12 a 13	209	94%	2	222	6,3
13 a 14	239	96%	2	250	7,1
14 a 15	255	95%	4	268	7,6
15 a 16	202	96%	2	211	6,0
16 a 17	198	90%	4	220	6,2
17 a 18	214	93%	4	230	6,5
18 a 19	223	93%	1	241	6,8
19 a 20	212	95%	2	222	6,3
20 a 21	147	96%	1	154	4,4
21 a 22	107	96%	0	111	3,1
22 a 23	51	96%	0	53	1,5
23 a 24	23	92%	0	25	0,7
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.331</b>	<b>94%</b>	<b>32</b>	<b>3.536</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	1.782	49,84
Mañana (9 a 13 h.)	849	24,02
Tarde (16 a 20 h.)	913	25,83
16 horas (6 a 22 h.)	3.333	94,29
Hora punta completa	268	7,58 (14 a 15)
Índice de variación		20%
% de vehículos pesados		4,87%

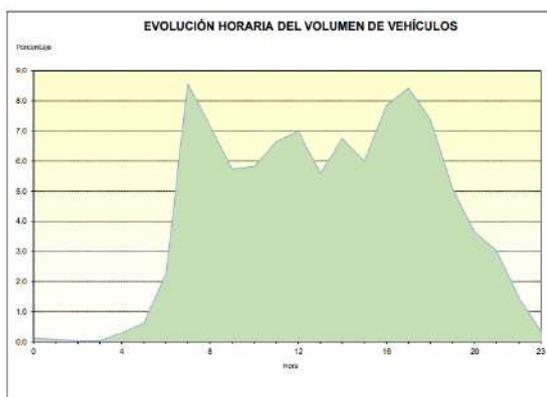


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 2  
Carretera: Rotonda Osaña hacia hospital  
Pk: 0  
Sentido: Hospital - Salida Municipio  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. num.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	3	75%	0	4	0,1
1 a 2	3	100%	0	3	0,1
2 a 3	1	100%	0	1	0,0
3 a 4	1	100%	0	1	0,0
4 a 5	10	91%	0	11	0,3
5 a 6	19	83%	2	23	0,6
6 a 7	71	87%	1	82	2,3
7 a 8	294	94%	1	312	8,6
8 a 9	238	91%	2	261	7,2
9 a 10	181	87%	4	209	5,7
10 a 11	192	91%	3	212	5,8
11 a 12	224	93%	0	242	6,6
12 a 13	239	94%	3	255	7,0
13 a 14	189	93%	0	204	5,6
14 a 15	226	92%	1	246	6,8
15 a 16	205	94%	0	218	6,0
16 a 17	259	91%	8	286	7,9
17 a 18	287	93%	4	307	8,4
18 a 19	257	96%	1	269	7,4
19 a 20	171	92%	0	185	5,1
20 a 21	117	88%	1	133	3,7
21 a 22	100	91%	2	110	3,0
22 a 23	46	85%	1	54	1,5
23 a 24	11	85%	0	13	0,4
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.344</b>	<b>92%</b>	<b>34</b>	<b>3.641</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	1.985	53,97
Mañana (9 a 13 h.)	918	25,21
Tarde (16 a 20 h.)	1.047	28,76
16 horas (6 a 22 h.)	3.531	96,98
Hora punta completa	312	8,57 (7 a 8)
Índice de variación		19%
% de vehículos pesados		7,22%



### 3. PUNTO 3

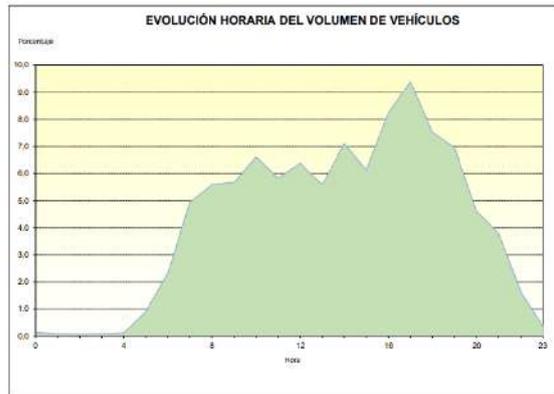


#### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 3  
Carretera: Gipuzkoa etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Centro - Salida Municipio  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. num.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	5	100%	0	0%	0	0%	5	0,1
1 a 2	3	100%	0	0%	0	0%	3	0,1
2 a 3	2	100%	0	0%	0	0%	2	0,1
3 a 4	3	100%	0	0%	0	0%	3	0,1
4 a 5	3	75%	0	0%	1	25%	4	0,1
5 a 6	31	89%	2	6%	2	6%	35	0,9
6 a 7	81	91%	5	6%	3	4%	89	2,3
7 a 8	170	90%	3	2%	16	9%	189	4,9
8 a 9	199	93%	2	1%	13	6%	214	5,6
9 a 10	198	91%	1	0%	18	8%	217	5,7
10 a 11	234	92%	1	0%	18	7%	253	6,6
11 a 12	206	92%	2	1%	15	7%	223	5,8
12 a 13	225	92%	6	2%	13	5%	244	6,4
13 a 14	197	92%	4	2%	13	6%	214	5,6
14 a 15	256	94%	2	1%	14	5%	272	7,1
15 a 16	218	93%	2	1%	14	6%	234	6,1
16 a 17	288	91%	7	2%	21	7%	316	8,3
17 a 18	335	93%	1	0%	23	6%	359	9,4
18 a 19	270	94%	2	1%	16	6%	288	7,5
19 a 20	247	93%	5	2%	14	5%	266	6,9
20 a 21	170	97%	1	1%	5	3%	176	4,6
21 a 22	141	97%	3	2%	1	1%	145	3,8
22 a 23	61	97%	2	3%	0	0%	63	1,6
23 a 24	14	100%	0	0%	0	0%	14	0,4
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.557</b>	<b>93%</b>	<b>51</b>	<b>1%</b>	<b>220</b>	<b>6%</b>	<b>3.828</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	2.166	56,58
Mañana (9 a 13 h.)	937	24,48
Tarde (16 a 20 h.)	1.229	32,11
16 horas (6 a 22 h.)	3.699	96,63
Hora punta completa	359	9,38 (17 a 18)
Índice de variación		17%
% de vehículos pesados		5,75%

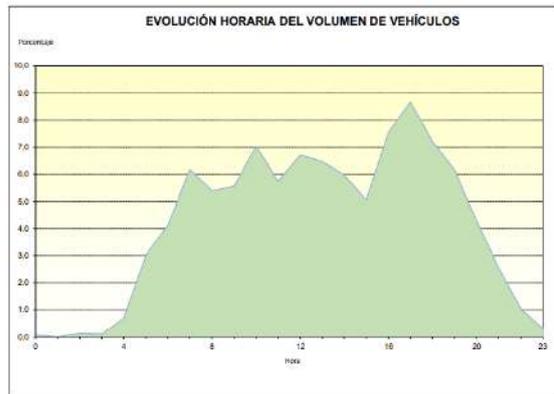


#### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 3  
Carretera: Gipuzkoa etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Salida Municipio - Centro  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. num.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	2	67%	0	0%	1	33%	3	0,1
1 a 2	0		0	0%	0		0	0,0
2 a 3	5	83%	0	0%	1	17%	6	0,1
3 a 4	5	100%	0	0%	0	0%	5	0,1
4 a 5	32	97%	0	0%	1	3%	33	0,7
5 a 6	139	95%	3	2%	4	3%	146	3,0
6 a 7	197	99%	1	1%	1	1%	199	4,1
7 a 8	283	95%	4	1%	11	4%	298	6,2
8 a 9	244	94%	3	1%	13	5%	260	5,4
9 a 10	250	93%	2	1%	16	6%	268	5,6
10 a 11	320	94%	3	1%	16	5%	339	7,0
11 a 12	255	92%	2	1%	20	7%	277	5,7
12 a 13	305	94%	3	1%	16	5%	324	6,7
13 a 14	295	95%	2	1%	15	5%	312	6,5
14 a 15	270	94%	3	1%	15	5%	288	6,0
15 a 16	226	93%	4	2%	13	5%	243	5,0
16 a 17	337	93%	4	1%	23	6%	364	7,5
17 a 18	392	94%	3	1%	23	6%	418	8,7
18 a 19	330	95%	2	1%	16	5%	348	7,2
19 a 20	281	95%	3	1%	13	4%	297	6,2
20 a 21	195	94%	2	1%	10	5%	207	4,3
21 a 22	113	92%	4	3%	6	5%	123	2,6
22 a 23	43	86%	3	6%	4	9%	50	1,0
23 a 24	13	87%	1	7%	1	7%	15	0,3
<b>TOTAL DIA</b>	<b>4.532</b>	<b>94%</b>	<b>52</b>	<b>1%</b>	<b>239</b>	<b>5%</b>	<b>4.823</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	2.635	54,63
Mañana (9 a 13 h.)	1.208	25,05
Tarde (16 a 20 h.)	1.427	29,59
16 horas (6 a 22 h.)	4.565	94,65
Hora punta completa	418	8,67 (17 a 18)
Índice de variación		18%
% de vehículos pesados		4,96%



## 4. PUNTO 4

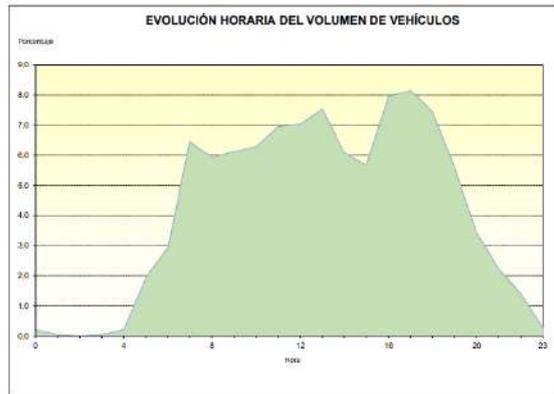


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 4  
Carretera: Puente Osainá  
Pk: 0  
Sentido: Entrada polígono - Entrada Rotonda  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	5	100%	0	5	0,2
1 a 2	1	100%	0	1	0,0
2 a 3	0	0	0	0	0,0
3 a 4	1	100%	0	1	0,0
4 a 5	5	100%	0	5	0,2
5 a 6	46	96%	0	47	1,9
6 a 7	67	94%	0	71	2,9
7 a 8	145	93%	1	156	6,5
8 a 9	137	96%	2	143	5,9
9 a 10	141	95%	0	148	6,1
10 a 11	145	95%	1	152	6,3
11 a 12	158	94%	0	168	7,0
12 a 13	156	92%	0	170	7,0
13 a 14	170	93%	1	182	7,5
14 a 15	140	95%	1	147	6,1
15 a 16	126	92%	4	137	5,7
16 a 17	181	94%	2	192	8,0
17 a 18	181	92%	1	197	8,2
18 a 19	168	93%	2	180	7,5
19 a 20	128	95%	1	135	5,6
20 a 21	79	96%	0	83	3,4
21 a 22	52	96%	0	54	2,2
22 a 23	32	94%	0	34	1,4
23 a 24	7	100%	0	7	0,3
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.271</b>	<b>94%</b>	<b>16</b>	<b>2.415</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	1.342	55,57
Mañana (9 a 13 h.)	638	26,42
Tarde (16 a 20 h.)	704	29,15
16 horas (6 a 22 h.)	2.315	95,88
Hora punta completa	197	8,16 (17 a 18)
Índice de variación		20%
% de vehículos pesados		5,30%

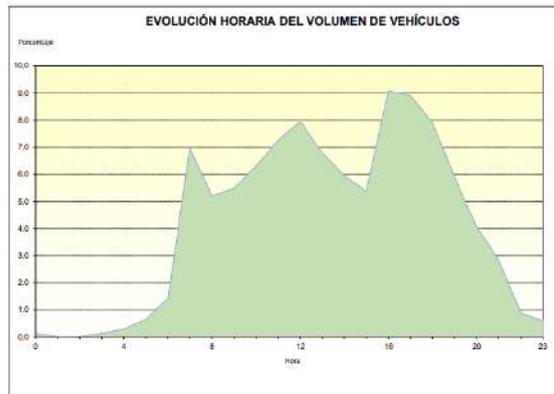


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 4  
Carretera: Puente Osainá  
Pk: 0  
Sentido: Entrada Rotonda - Entrada polígono  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%
0 a 1	2	100%	0	2	0,1
1 a 2	0	0	0	0	0,0
2 a 3	0	0	0	0	0,0
3 a 4	2	100%	0	2	0,1
4 a 5	5	100%	0	5	0,3
5 a 6	11	100%	0	11	0,6
6 a 7	23	96%	0	24	1,4
7 a 8	108	92%	2	118	7,0
8 a 9	76	89%	2	88	5,2
9 a 10	78	84%	1	93	5,5
10 a 11	98	92%	1	107	6,3
11 a 12	110	89%	3	123	7,3
12 a 13	124	92%	2	135	8,0
13 a 14	99	86%	4	115	6,8
14 a 15	83	82%	6	101	6,0
15 a 16	82	90%	2	91	5,4
16 a 17	137	89%	5	154	9,1
17 a 18	136	90%	2	151	8,9
18 a 19	118	86%	5	134	7,9
19 a 20	95	95%	2	100	5,9
20 a 21	63	91%	2	69	4,1
21 a 22	43	90%	5	48	2,8
22 a 23	14	93%	0	15	0,9
23 a 24	10	100%	0	10	0,6
<b>TOTAL DIA</b>	<b>1.519</b>	<b>90%</b>	<b>44</b>	<b>1.696</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	997	58,79
Mañana (9 a 13 h.)	458	27,00
Tarde (16 a 20 h.)	539	31,78
16 horas (6 a 22 h.)	1.651	97,35
Hora punta completa	154	9,08 (16 a 17)
Índice de variación		19%
% de vehículos pesados		7,84%



## 5. PUNTO 5

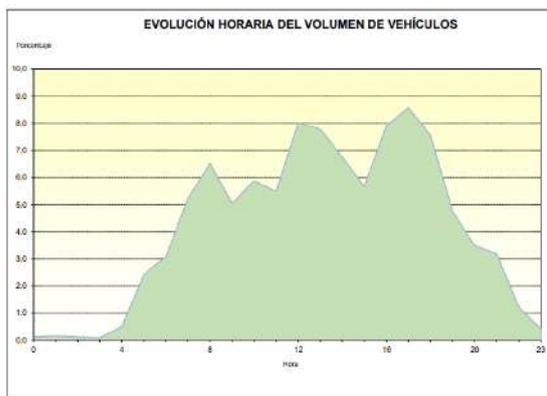


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 5  
Carretera: Araba etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Entrada municipio - Salida municipio  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	5	100%	0	0%	0	0%	5	0,1
1 a 2	7	100%	0	0%	0	0%	7	0,2
2 a 3	5	100%	0	0%	0	0%	5	0,1
3 a 4	4	100%	0	0%	0	0%	4	0,1
4 a 5	23	100%	0	0%	0	0%	23	0,6
5 a 6	111	100%	0	0%	0	0%	111	2,4
6 a 7	126	89%	4	3%	11	8%	141	3,1
7 a 8	225	95%	0	0%	13	5%	238	5,2
8 a 9	278	93%	0	0%	20	7%	298	6,5
9 a 10	202	86%	0	0%	28	12%	230	5,0
10 a 11	225	84%	4	1%	39	15%	268	5,9
11 a 12	212	85%	3	1%	35	14%	250	5,5
12 a 13	332	91%	4	1%	30	8%	366	8,0
13 a 14	324	91%	4	1%	27	8%	355	7,8
14 a 15	273	89%	11	4%	24	8%	308	6,8
15 a 16	235	91%	0	0%	23	9%	258	5,7
16 a 17	327	91%	0	0%	34	9%	361	7,9
17 a 18	364	93%	4	1%	23	6%	391	8,6
18 a 19	330	96%	3	1%	12	4%	345	7,6
19 a 20	212	98%	4	2%	1	0%	217	4,8
20 a 21	153	96%	3	2%	3	2%	159	3,5
21 a 22	138	95%	4	3%	3	2%	145	3,2
22 a 23	53	95%	0	0%	3	5%	56	1,2
23 a 24	19	100%	0	0%	0	0%	19	0,4
<b>TOTAL DIA</b>	<b>4.183</b>	<b>92%</b>	<b>48</b>	<b>1%</b>	<b>329</b>	<b>7%</b>	<b>4.560</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	2.428	53,25
Mañana (9 a 13 h.)	1.114	24,43
Tarde (16 a 20 h.)	1.314	28,82
16 horas (6 a 22 h.)	4.330	94,96
Hora punta completa	391	8,57 (17 a 18)
Índice de variación		19%
% de vehículos pesados		7,21%

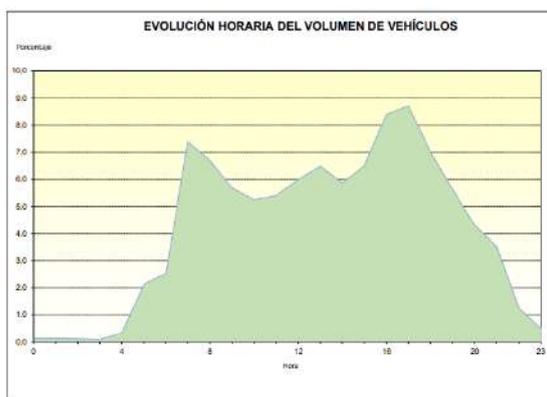


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 5  
Carretera: Araba etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Salida municipio - Entrada municipio  
Fecha: 19/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	6	100%	0	0%	0	0%	6	0,1
1 a 2	5	83%	0	0%	1	17%	6	0,1
2 a 3	4	80%	0	0%	1	20%	5	0,1
3 a 4	3	75%	0	0%	1	25%	4	0,1
4 a 5	14	93%	0	0%	1	7%	15	0,3
5 a 6	92	94%	0	0%	6	6%	98	2,1
6 a 7	104	89%	3	3%	10	9%	117	2,5
7 a 8	323	95%	0	0%	18	5%	341	7,4
8 a 9	289	94%	0	0%	20	6%	309	6,7
9 a 10	230	88%	0	0%	32	12%	262	5,7
10 a 11	202	85%	4	2%	36	15%	242	5,2
11 a 12	211	85%	4	2%	34	14%	249	5,4
12 a 13	250	90%	4	1%	23	8%	277	6,0
13 a 14	272	91%	4	1%	23	8%	299	6,5
14 a 15	240	89%	10	4%	21	8%	271	5,9
15 a 16	274	91%	0	0%	26	9%	300	6,5
16 a 17	353	91%	0	0%	35	9%	388	8,4
17 a 18	375	93%	4	1%	23	6%	402	8,7
18 a 19	310	96%	4	1%	10	3%	324	7,0
19 a 20	253	97%	4	2%	3	1%	260	5,6
20 a 21	191	96%	4	2%	4	2%	199	4,3
21 a 22	155	95%	3	2%	5	3%	163	3,5
22 a 23	54	93%	0	0%	4	7%	58	1,3
23 a 24	23	100%	0	0%	0	0%	23	0,5
<b>TOTAL DIA</b>	<b>4.233</b>	<b>92%</b>	<b>48</b>	<b>1%</b>	<b>337</b>	<b>7%</b>	<b>4.618</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13   16-20 h.)	2.404	52,06
Mañana (9 a 13 h.)	1.030	22,30
Tarde (16 a 20 h.)	1.374	29,75
16 horas (6 a 22 h.)	4.403	95,34
Hora punta completa	402	8,71 (17 a 18)
Índice de variación		18%
% de vehículos pesados		7,30%



## 6. PUNTO 6

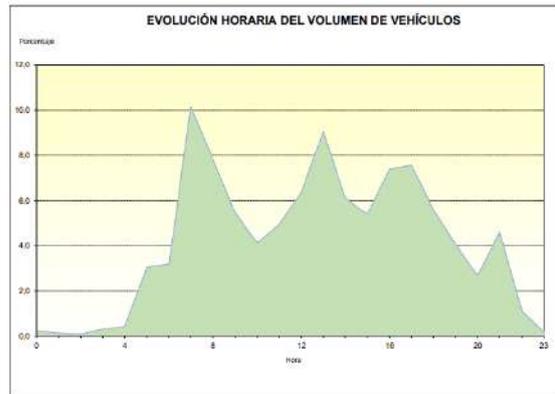


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 6  
Carretera: Unibarrri etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Salida municipio - Entrada municipio  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	9	100%	0	0%	0	0%	9	0,2
1 a 2	5	100%	0	0%	0	0%	5	0,1
2 a 3	3	100%	0	0%	0	0%	3	0,1
3 a 4	9	75%	0	0%	3	25%	12	0,3
4 a 5	17	100%	0	0%	0	0%	17	0,4
5 a 6	116	95%	0	0%	6	5%	122	3,1
6 a 7	116	91%	3	2%	8	6%	127	3,2
7 a 8	380	94%	0	0%	25	6%	405	10,1
8 a 9	291	93%	0	0%	21	7%	312	7,8
9 a 10	197	90%	0	0%	21	10%	218	5,5
10 a 11	143	87%	2	1%	20	12%	165	4,1
11 a 12	173	88%	2	1%	22	11%	197	4,9
12 a 13	235	93%	2	1%	17	7%	254	6,4
13 a 14	333	92%	4	1%	24	7%	361	9,0
14 a 15	219	90%	10	4%	15	6%	244	6,1
15 a 16	199	93%	0	0%	16	7%	215	5,4
16 a 17	269	91%	0	0%	26	9%	295	7,4
17 a 18	282	93%	3	1%	17	6%	302	7,6
18 a 19	213	96%	2	1%	8	4%	223	5,6
19 a 20	157	97%	4	2%	1	1%	162	4,1
20 a 21	104	97%	2	2%	1	1%	107	2,7
21 a 22	179	97%	3	2%	2	1%	184	4,6
22 a 23	44	98%	0	0%	1	2%	45	1,1
23 a 24	7	100%	0	0%	0	0%	7	0,2
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.700</b>	<b>93%</b>	<b>37</b>	<b>1%</b>	<b>254</b>	<b>6%</b>	<b>3.991</b>	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13 i 16-20 h.)	1.816	45,50
Mañana (9 a 13 h.)	834	20,90
Tarde (16 a 20 h.)	982	24,61
16 horas (6 a 22 h.)	3.771	94,49
Hora punta completa	405	10,15 (7 a 8)
Índice de variación		16%
% de vehículos pesados		6,36%

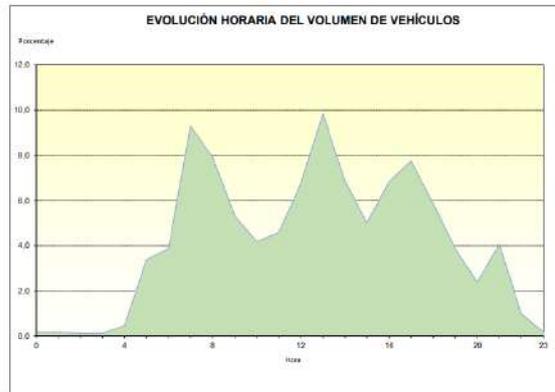


### AFORO AUTOMÁTICO DE VEHÍCULOS

Municipio: Arrasate  
Código estación: 6  
Carretera: Unibarrri etorbidea  
Pk: 0  
Sentido: Entrada municipio - Salida municipio  
Fecha: 18/03/2024  
Obs. núm.: 1

HORA	TURISMOS	MOTOS	PESADOS	TOTAL	%			
0 a 1	6	100%	0	0%	0	0%	6	0,2
1 a 2	6	100%	0	0%	0	0%	6	0,2
2 a 3	4	100%	0	0%	0	0%	4	0,1
3 a 4	4	100%	0	0%	0	0%	4	0,1
4 a 5	16	100%	0	0%	0	0%	16	0,5
5 a 6	114	96%	0	0%	5	4%	119	3,4
6 a 7	125	92%	3	2%	8	6%	136	3,9
7 a 8	305	94%	0	0%	21	6%	326	9,3
8 a 9	260	94%	0	0%	18	6%	278	7,9
9 a 10	167	89%	0	0%	20	11%	187	5,3
10 a 11	128	87%	2	1%	17	12%	147	4,2
11 a 12	142	88%	1	1%	18	11%	161	4,6
12 a 13	219	92%	3	1%	15	6%	237	6,8
13 a 14	319	92%	4	1%	23	7%	346	9,9
14 a 15	218	90%	8	3%	15	6%	241	6,9
15 a 16	164	93%	0	0%	12	7%	176	5,0
16 a 17	219	91%	0	0%	21	9%	240	6,8
17 a 18	254	93%	3	1%	15	6%	272	7,7
18 a 19	198	96%	0	0%	8	4%	206	5,9
19 a 20	132	97%	3	2%	1	1%	136	3,9
20 a 21	82	96%	1	1%	1	1%	84	2,4
21 a 22	138	97%	2	1%	2	1%	142	4,0
22 a 23	34	97%	0	0%	1	3%	35	1,0
23 a 24	6	100%	0	0%	0	0%	6	0,2
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.260</b>	<b>93%</b>	<b>30</b>	<b>1%</b>	<b>221</b>	<b>6%</b>	<b>3.511</b>	

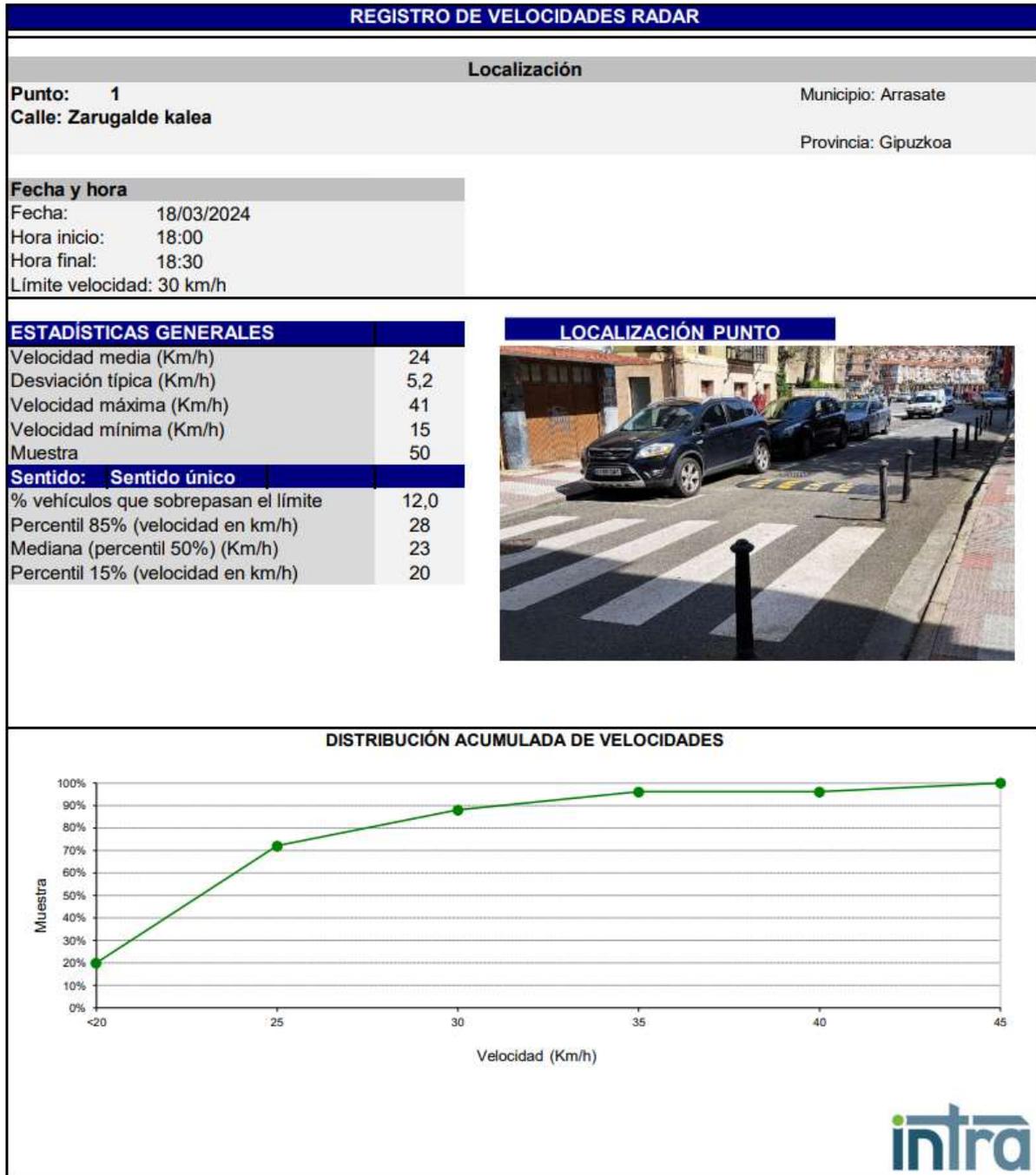
RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 horas (9-13 i 16-20 h.)	1.586	45,17
Mañana (9 a 13 h.)	732	20,85
Tarde (16 a 20 h.)	854	24,32
16 horas (6 a 22 h.)	3.315	94,42
Hora punta completa	346	9,85 (13 a 14)
Índice de variación		18%
% de vehículos pesados		6,29%



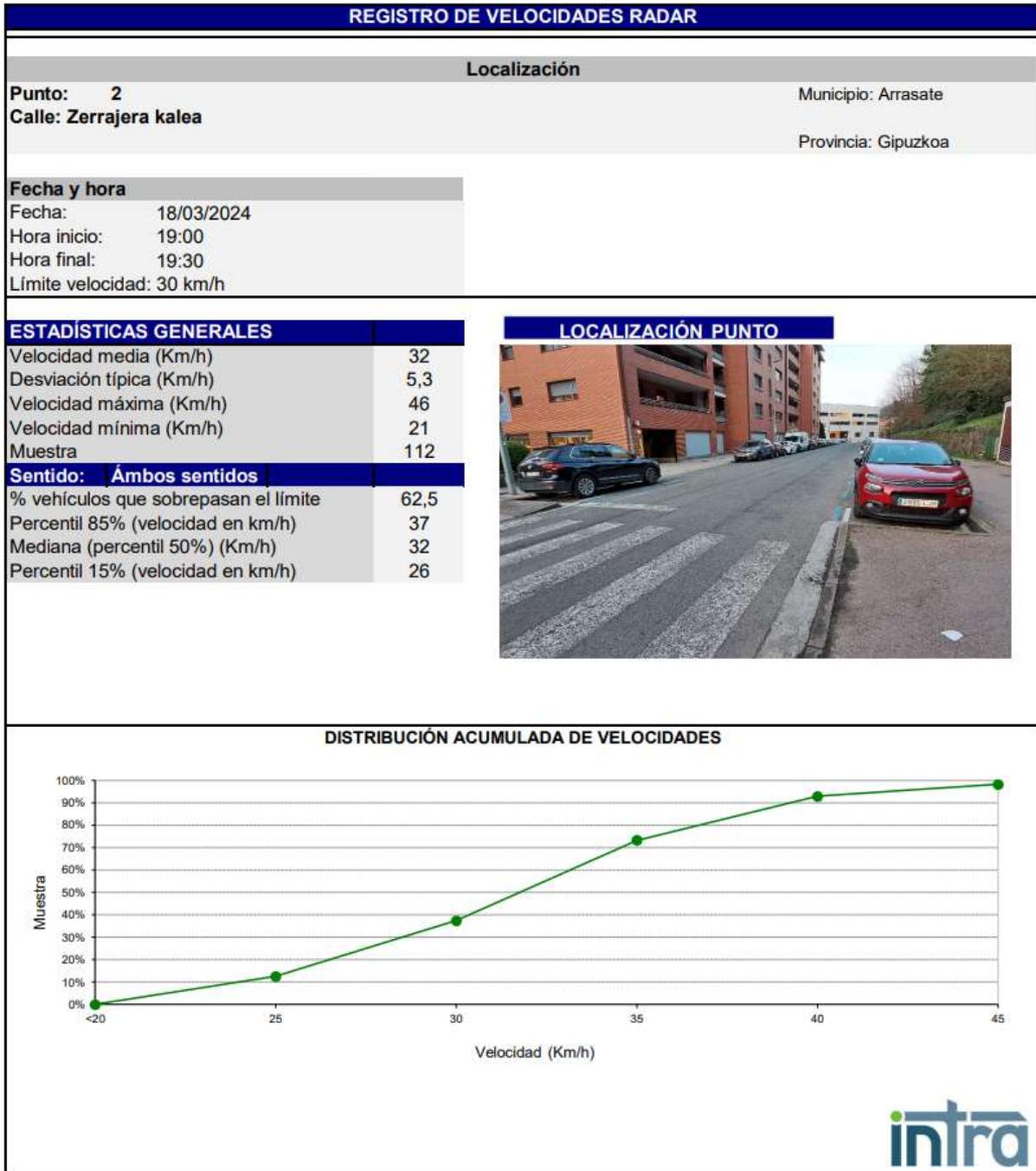
## ANEJO 3. CONTROL DE VELOCIDADES

---

## 1. PUNTO 1 – ZARUGALDE KALEA



## 2. PUNTO 2 – ZERRAJERA KALEA



### 3. PUNTO 3 – GALIZIA KALEA (ARIZMENDI IKASTOLA)



## Título:

Actualización del Plan de Movilidad Sostenible  
de Arrasate-Mondragón

ANEJOS

2024



**Ingeniería de Tráfico, S.L.**

Consultors de mobilitat  
els primers en seguretat viària

[www.intrasl.net](http://www.intrasl.net)

[intra@intrasl.net](mailto:intra@intrasl.net)

+34 93 301 37 78

