

Reparto modal de los viajes expandidos

Modo	Viajes	Porcentaje
A pie	9.522	46,48
Bici/patinete	289	1,41
Autobús comarcal	875	4,27
Coche (acompañante)	646	3,15
Coche (conductor)	9.154	44,68

Fuente: elaboración propia.

A partir de estos datos, se determina el cálculo del consumo energético, y emisiones de CO₂ del vehículo privado (47,84 %) que es el modo motorizado que más peso tiene en el reparto modal. El transporte público al tratarse de un servicio interurbano no se tiene en cuenta en el presente análisis, ya que se trata de una estimación a escala local.

Para el cálculo de los kilómetros recorridos en vehículo privado, se utiliza el tiempo medio de los viajes obtenido de la encuesta, que en este caso es de 15,30 minutos. A partir de la velocidad media estimada de 30 km/h se obtiene que en un viaje en coche se recorren aproximadamente 7,65 km. Con todos estos datos se obtiene los recorridos medios diarios por modo de desplazamiento, que son:

Distancia recorrida por modo en Antsoain/Ansoáin.

Modo	Tiempo (min)	Velocidad media (km/h)	Distancia (km)
Vehículo privado	15,3	30	7,65
A pie	22,6	4,5	1,70

Fuente: elaboración propia

El siguiente paso es conocer el tipo de carburante utilizado, que se estima a partir del parque móvil de vehículos proporcionado por la DGT.

Distribución del parque móvil por tipo de combustible en Antsoain/Ansoáin (2020)

Tipo de combustible	Porcentaje de vehículos
Diesel	52,63%
Gasolina	45,75%
Gas Licuado de Petróleo	0,11%
Eléctrico	0,12%
Sin especificar	1,34%
Solar	0,01%
Gas natural	0,03%

Fuente: DGT.

A partir de estos datos, y los del consumo de carburante medio por kilómetro de cada modo de transporte, se calculan los consumos totales (litros de carburante o Kw). Con los factores de emisión por tipo de combustible se calcula los Kg CO₂.

Consumo cada 100 km.

Tipo vehículo/carburante	L/100 km	Kwh/100 km
Diésel turismo	6,5	-
Gasolina turismo	9,0	-
Turismo eléctrico	-	16,0

Fuente: elaboración propia

Factor de emisión (kg CO₂/Litro) por tipo de combustible

Tipo de combustible	Factor de emisión	
	(kg CO ₂ /Litro)	(kg CO ₂ /kWh)
Gasolina	2,23	-
Diésel	2,59	-
Electricidad	-	0,28

Fuente: IDAE

Con todo esto se obtiene que el uso del vehículo privado emite aproximadamente 5.002,48 T CO₂ en un año, que teniendo en cuenta a toda la población de Ansoáin (10.836 personas) correspondería a la emisión de 1,26 kg CO₂ al día por persona.

Distancia, consumo y emisiones anuales de CO₂

Tipo de vehículo	Distancia anual (km)	Consumo (L)	Emisión anual (T CO ₂)
Turismo diésel	14.769.921,06	960.044,87	2.486,52
Turismo gasolina	12.519.230,76	1.126.730,77	2.512,61
Turismo eléctrico	74.898,18	11.983,71	3,36
Total	27.364.050,00	2.098.759,35	5.002,48

Fuente: Elaboración propia.

Media de emisiones diarias de CO₂ por día y persona

Emisión diaria (Kg CO ₂)	Emisión anual por persona (kg CO ₂)	Emisión diaria por persona (Kg CO ₂)
13.705	461,65	1,26

Fuente: elaboración propia

Para evaluar el consumo total de energía asociada al tráfico que circula por el municipio de Ansoáin se utilizan los siguientes factores de conversión recomendados por el IDAE.

Factor de conversión para el cálculo de TEP

Tonelada equivalente de petróleo	1 TEP
Litros gasolina	1.164
Litros diésel	1.269

Fuente: IDAE.

Energía consumida actualmente.

Combustible	Consumo (L)	Tep
Diesel	960.044,87	756,54
Gasolina	1.126.730,77	967,98
Total	-	1.724,52

Fuente: Elaboración propia.

12.1.2. Escenario futuro "Do nothing"

A continuación, se van a plantear dos escenarios temporales (5 y 10 años) de la evolución del consumo energético y emisiones producidas en Antsoain/Ansoáin en el sector del transporte. Estos escenarios van a seguir el modelo "Do nothing", que como su propio nombre indica, es un escenario teórico donde no se llevaría a cabo ninguna medida respecto a las condiciones actuales de movilidad.

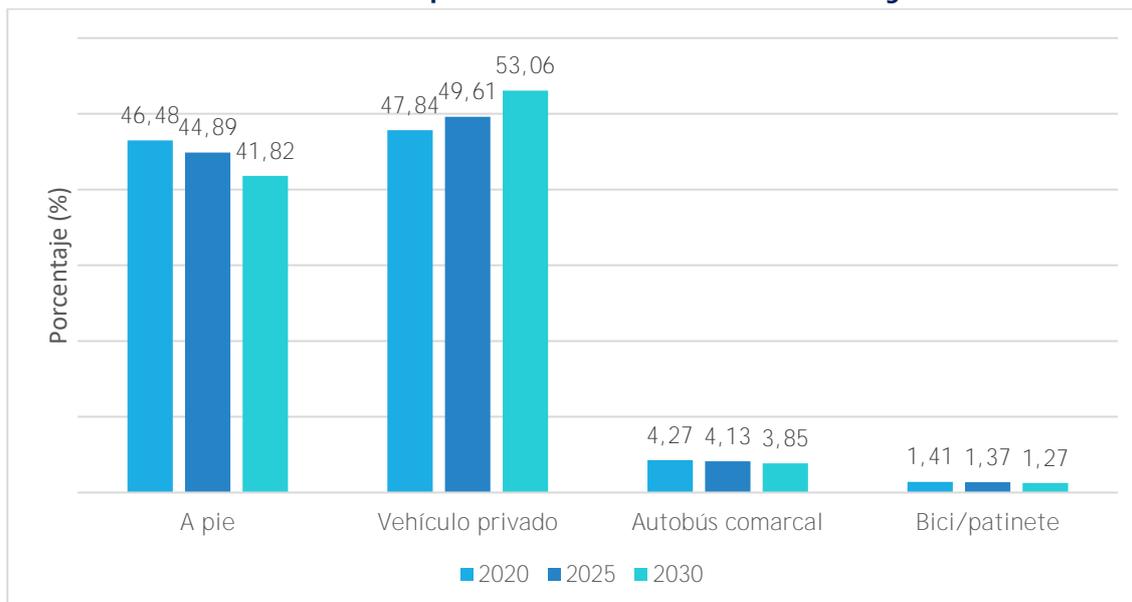
Para ello, se ha tenido en cuenta la evolución de la población y el parque móvil en los 4 últimos años, donde estas dos variables han tenido un crecimiento interanual del 0,05 % y 1,44 % respectivamente. El reparto modal en los dos escenarios temporales, quedan de la siguiente forma:

Reparto modal de los viajes expandidos (2020,2025 y 2030)

Modo	2020		2025		2030	
	Viajes	%	Viajes	%	2030	%
A pie	9.522	46,48	9.523	44,89	9.570	41,82
Bici/patinete	289	1,41	290	1,37	291	1,27
Autobús comarcal	875	4,27	877	4,13	881	3,85
Coche (acompañante)	646	3,15	694	3,27	801	3,50
Coche (conductor)	9.154	44,68	9.832	46,34	11.341	49,56
Total	20.486	100,00	21.216	100,00	22.884	100,00

Fuente: Elaboración propia

Evolución del reparto modal con el escenario 'Do nothing'



Fuente: Elaboración propia

Al tratarse del escenario 'Do nothing' el resto de las variables que se han tenido en cuenta en el análisis de la situación actual como la distancia media por desplazamiento en vehículo privado y la distribución del parque móvil por tipo de carburante se mantiene igual.

De esta manera se obtiene que para 2025 el uso del vehículo privado emitirá 5.373,07 Toneladas de CO₂, un 7,41% más que en el escenario actual. En el horizonte de 2030 se estima que se producirán 6.197,97 Toneladas de CO₂, un 23,90 % más que en el escenario actual.

Consumo de combustible anual.

Tipo de vehículo	Consumo L o Kw		
	2020	2025	2030
Turismo diesel (L)	960.045	1.031.167	1.189.476
Turismo gasolina (L)	1.126.731	1.210.201	1.395.996
Turismo eléctrico (Kw)	11.984	12.871	14.848

Fuente: Elaboración propia.

Emisiones anuales de CO₂

Tipo de vehículo	Emisión anual (T CO ₂)		
	2020	2025	2030
Turismo diesel (L)	2.486,52	2.670,72	3.080,74
Turismo gasolina (L)	2.512,61	2.698,75	3.113,07
Turismo eléctrico (Kw)	3,36	3,60	4,16
Total	5.002,48	5.373,07	6.197,97

Fuente: Elaboración propia

Media de emisión diarias de CO₂, por día y persona (2020, 2025 y 2030)

Año	Emisión diaria (Kg CO ₂)	Emisión anual por persona (kg CO ₂)	Emisión diaria por persona (Kg CO ₂)
2020	13.705	461,65	1,26
2025	14.721	494,63	1,36
2030	16.981	569,17	1,56

Fuente: Elaboración propia

Para evaluar el consumo total de energía asociada al tráfico que circula por el municipio de Antsoain/Ansoáin se utilizan los siguientes factores de conversión recomendados por el IDAE.

Factor de conversión para el cálculo de TEP.

1 TEP

Litros gasolina	1.164
Litros diésel	1.269

Fuente: IDAE.

La energía consumida en los diferentes escenarios según tipología de vehículo diésel o gasolina, medida en toneladas equivalentes de petróleo, es la siguiente:

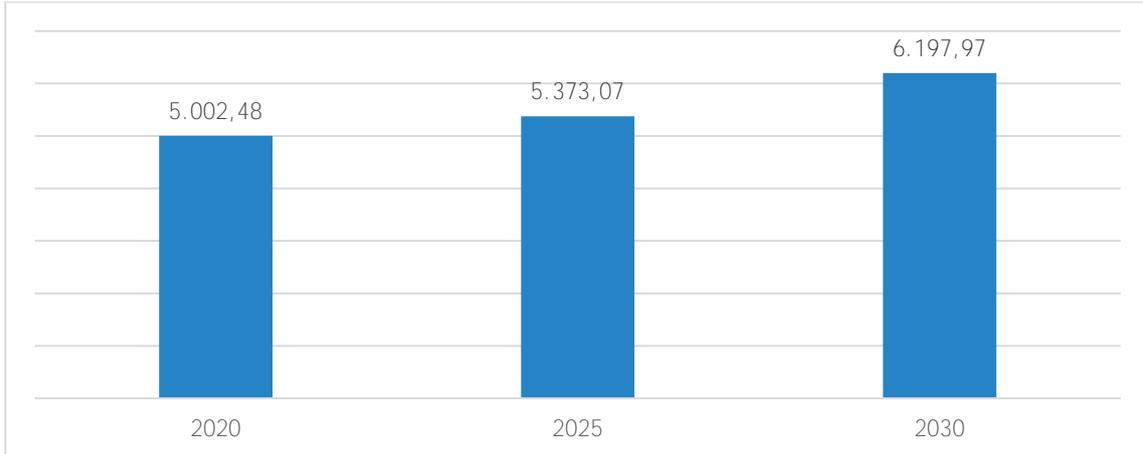
Consumo total de combustible y TEP.

Año	Combustible	Consumo (L)	TEP
2020	Diesel	960.044,87	756,54
	Gasolina	1.126.730,77	967,98
	Total	-	1.724,52
2025	Diesel	1.031.166,56	812,58
	Gasolina	1.210.200,82	1.039,69
	Total	-	1.852,27
2030	Diesel	1.189.476,00	937,33
	Gasolina	1.395.996,43	1.199,31
	Total	-	2.136,64

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el análisis realizado, el modelo actual de movilidad cotidiana de Antsoain/Ansoáin es responsable de 5.002,48 Toneladas CO₂ al año, de no realizarse ninguna acción para lograr un modelo de movilidad eficiente y más sostenible, esta cifra superaría las 6.197,97 Toneladas CO₂ en los próximos diez años, un 23,90 % más respecto a 2020. Datos contrarios a los objetivos de descarbonización y cambio climático europeos para 2030.

Evolución de las emisiones de CO₂ (Toneladas)



Fuente: Elaboración propia.

Anexos

Anexo 1. Inventario de plazas reservadas para PMR



Plazas PMR en calle

Id. 1

Localización	C/ Lapurbide	
Coordenada X	611234,007	
Coordenada Y	4743148,227	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Cerrada por obras	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Cerrada por obras	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Grupo Barricada

Id. 2

Localización	C/ Grupo Barricada	
Coordenada X	611442,175	
Coordenada Y	4743247,421	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Ostoki

Id. 3

Localización	C/ Ostoki	
Coordenada X	611038,572	
Coordenada Y	4743037,854	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en Ctra. Ansoáin

Id. 4

Localización	Ctra. Ansoáin	
Coordenada X	610781,16	
Coordenada Y	4743027,269	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Sakanpea

Id. 5

Localización	C/ Sakanpea	
Coordenada X	610897,62	
Coordenada Y	4743059,762	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Mendikale

Id. 6

Localización	C/ Mendikale	
Coordenada X	611310,305	
Coordenada Y	4743448,875	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Navarra

Id. 7

Localización	C/ Navarra	
Coordenada X	611363,207	
Coordenada Y	4743057,203	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Navarra

Id. 8

Localización	C/ Navarra	
Coordenada X	911373,003	
Coordenada Y	4743072,898	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Navarra

Id. 9

Localización	C/ Navarra	
Coordenada X	611457,885	
Coordenada Y	4743093,925	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Travesía Canteras

Id. 10

Localización	C/Travesía Canteras	
Coordenada X	611306,853	
Coordenada Y	4743108,024	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Canteras

Id. 11

Localización	C/ Canteras	
Coordenada X	611467,744	
Coordenada Y	4743394,864	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Mendikale

Id. 12

Localización	C/ Mendikale	
Coordenada X	611294,823	
Coordenada Y	4743307,902	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Canteras

Id. 13

Localización	C/ Canteras	
Coordenada X	611373,944	
Coordenada Y	4743209,748	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Lapurbide

Id. 14

Localización	C/ Lapurbide	
Coordenada X	611266,618	
Coordenada Y	4743209,723	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Divina Pastora

Id. 15

Localización	C/ Divina Pastora	
Coordenada X	611141,408	
Coordenada Y	4743153,537	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Divina Pastora

Id. 16

Localización	C/ Divina Pastora
Coordenada X	611144,754
Coordenada Y	4743123,906
Nº plazas	1
Señalización horizontal	Sí
Señalización vertical	Sí
Accesibilidad	Adecuada
Dimensiones	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Divina Pastora

Id. 17

Localización	C/ Lapurbide
Coordenada X	61168,141
Coordenada Y	4743059,123
Nº plazas	1
Señalización horizontal	Sí
Señalización vertical	Sí
Accesibilidad	Adecuada
Dimensiones	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Travesía Lerín

Id. 18

Localización	C/ Travesía Lerín
Coordenada X	611116,692
Coordenada Y	4743056,764
Nº plazas	2
Señalización horizontal	Sí
Señalización vertical	Sí
Accesibilidad	Adecuada
Dimensiones	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Lerín

Id. 19

Localización	C/ Lerín	
Coordenada X	611073,066	
Coordenada Y	4743166,689	
Nº plazas	3	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Lerín

Id. 20

Localización	C/ Lerín	
Coordenada X	611079,752	
Coordenada Y	4743169,139	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Hermanos Noáin

Id. 21

Localización	C/ Hermanos Noáin	
Coordenada X	611024,656	
Coordenada Y	4743176,683	
Nº plazas	3	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Hermanos Noáin

Id. 22

Localización	C/ Hermanos Noáin	
Coordenada X	611025,473	
Coordenada Y	4743176,683	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Hermanos Noáin

Id. 23

Localización	C/ Hermanos Noáin	
Coordenada X	610931,575	
Coordenada Y	4743153,734	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Rigoberta Menchú

Id. 24

Localización	C/ Rigoberta Menchú	
Coordenada X	610868,227	
Coordenada Y	4743114,356	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Hermanos Noáin

Id. 25

Localización	C/ Hermanos Noáin	
Coordenada X	610809,829	
Coordenada Y	4743112,972	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en carretera Ansoáin

Id. 26

Localización	Carretera Ansoáin	
Coordenada X	910784,743	
Coordenada Y	4743213,822	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Dorrondea

Id. 27

Localización	C/ Dorrondea	
Coordenada X	611031,484	
Coordenada Y	4743421,332	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Rigoberta Menchú

Id. 28

Localización	C/ Rigoberta Menchú	
Coordenada X	610866,28	
Coordenada Y	4743268,191	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Rigoberta Menchú

Id. 29

Localización	C/ Rigoberta Menchú	
Coordenada X	610866,28	
Coordenada Y	4743268,191	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Berriobide

Id. 30

Localización	C/ Berriobide	
Coordenada X	610855,527	
Coordenada Y	4743267,299	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas PMR en calle Lapurbide

Id. 31

Localización	C/ Lapurbide	
Coordenada X	61299,213	
Coordenada Y	4743153,452	
Nº plazas	1	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plaza reservada a personal de Centro de Salud en calle Ostoki

Id. 32

Localización	C/ Ostoki	
Coordenada X	611023,189	
Coordenada Y	4743090,192	
Nº plazas	2	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas reservadas para el Centro de Salud en calle Ostoki

Id. 33

Localización	C/ Ostoki	
Coordenada X	611007,544	
Coordenada Y	4743150,799	
Nº plazas	3	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Plazas reservada para la Asociación de Esclerosis Múltiple en calle Ostoki

Id. 34

Localización	C/ Ostoki	
Coordenada X	611044,676	
Coordenada Y	4743169,817	
Nº plazas	4	
Señalización horizontal	Sí	
Señalización vertical	Sí	
Accesibilidad	Adecuada	
Dimensiones	Adecuada	

Fuente: elaboración propia.

Anexo 2. Inventario de paradas de autobús



**Descripción de la parada de autobús de la Calle Hermanos Noáin
Id. 1. Ansoáin – C/ Hermanos Noáin nº38**

Líneas	21	
Marquesina	No	
Poste Informativo	Sí	
Banco	No	
Plataforma reservada	Sí	
Accesibilidad peatonal	Adecuada	

Fuente: Elaboración propia

**Descripción de la parada de autobús de la Calle Hermanos Noáin
Id. 2. Ansoáin – C/ Hermanos Noáin (frente nº10)**

Líneas	03	
Marquesina	Sí	
Poste Informativo	Sí	
Banco	Sí	
Plataforma reservada	Sí	
Accesibilidad peatonal	Adecuada	

Fuente: Elaboración propia

**Descripción de la parada de autobús de la Calle Hermanos Noáin
Id.3. Ansoáin – C/ Hermanos Noáin (c/ Divina Pastor)**

Líneas	03	
Marquesina	Sí	
Poste Informativo	Sí	
Banco	Sí	
Plataforma reservada	No	
Accesibilidad peatonal	Inadecuada	

Fuente: Elaboración propia

**Descripción de la parada de autobús de la Calle Hermanos Noáin
Id.4. Ansoáin – C/ Hermanos Noáin (Iglesia San Cosme)**

Líneas	21	
Marquesina	Sí	
Poste Informativo	Sí	
Banco	Sí	
Plataforma reservada	Si	
Accesibilidad peatonal	Adecuada	

Fuente: Elaboración propia

**Descripción de la parada de autobús de Avda. Villava (Plaza Euskalherria)
Id. 5. Ansoáin – Avda. Villava (Plaza Euskalherria)**

Líneas	7 y 21	
Marquesina	Sí	
Poste Informativo	Sí	
Banco	Sí	
Plataforma reservada	Si	
Accesibilidad peatonal	Adecuada	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3. Inventario de la red ciclista



Tramo red ciclista Parque Artica – Ronda Ansoáin.

Parque Artica – Ronda Ansoáin

Tipología	Carril bici	
Anchura	2 metros	
Señalización	Horizontal	
Estado de conservación	Adecuado	
Visibilidad	Adecuado	
Seguridad percibida	Adecuada	

Fuente: Elaboración propia.

Tramo red ciclista calle Capuchinos.

Calle Capuchinos

Tipología	Acera bici	
Anchura	2 metros	
Señalización	Horizontal	
Estado de conservación	Inadecuado	
Visibilidad	Inadecuado	
Seguridad percibida	Inadecuado	

Fuente: Elaboración propia.

Tramo red ciclista calle Mendikale.

Calle Mendikale

Tipología	Acera bici	
Anchura	2 metros	
Señalización	Horizontal y vertical	
Estado de conservación	Inadecuado	
Visibilidad	Inadecuado	
Seguridad percibida	Inadecuado	

Fuente: Elaboración propia.

Tramo red ciclista calle Lerín.

Calle Lerín

Tipología	Acera bici	
Anchura	2 metros	
Señalización	Horizontal	
Estado de conservación	Inadecuado	
Visibilidad	Inadecuado	
Seguridad percibida	Inadecuado	

Fuente: Elaboración propia.

Tramo red ciclista Travesía de Montejurra

Travesía de Montejurra

Tipología	Acera bici	
Anchura	2 metros	
Señalización	Horizontal y vertical	
Estado de conservación	Adecuado	
Visibilidad	inadecuado	
Seguridad percibida	Adecuado	

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 4. Inventario de carga y descarga

Localización de zonas para la distribución urbana de mercancías

- Zona de carga y descarga
- Límite municipal



Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Mendikale

Id. 1

Localización	Calle Mendikale
Coordenada X	611303,817
Coordenada Y	4743446,562
Número de plazas habilitadas	2
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	L-V de 09:00 – 15:00 Excepto festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Canteras 19

Id. 2

Localización	Calle Canteras 10
Coordenada X	611264,225
Coordenada Y	4743081,894
Número de plazas habilitadas	2
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 15:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Larragueta

Id. 3

Localización	Calle Larragueta
Coordenada X	610718,057
Coordenada Y	4743005,496
Número de plazas habilitadas	3
Señalización	Vertical
Horario habilitado (h)	L-V de 06:00 – 16:00; S 06:00 – 14:00 Excepto festivos
Estado de la señalización	Adecuada. Falta señalización horizontal



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Arturo Campión 5

Id. 4

Localización	Calle Arturo Campión 5
Coordenada X	611375,885
Coordenada Y	4743035,757
Número de plazas habilitadas	3
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada

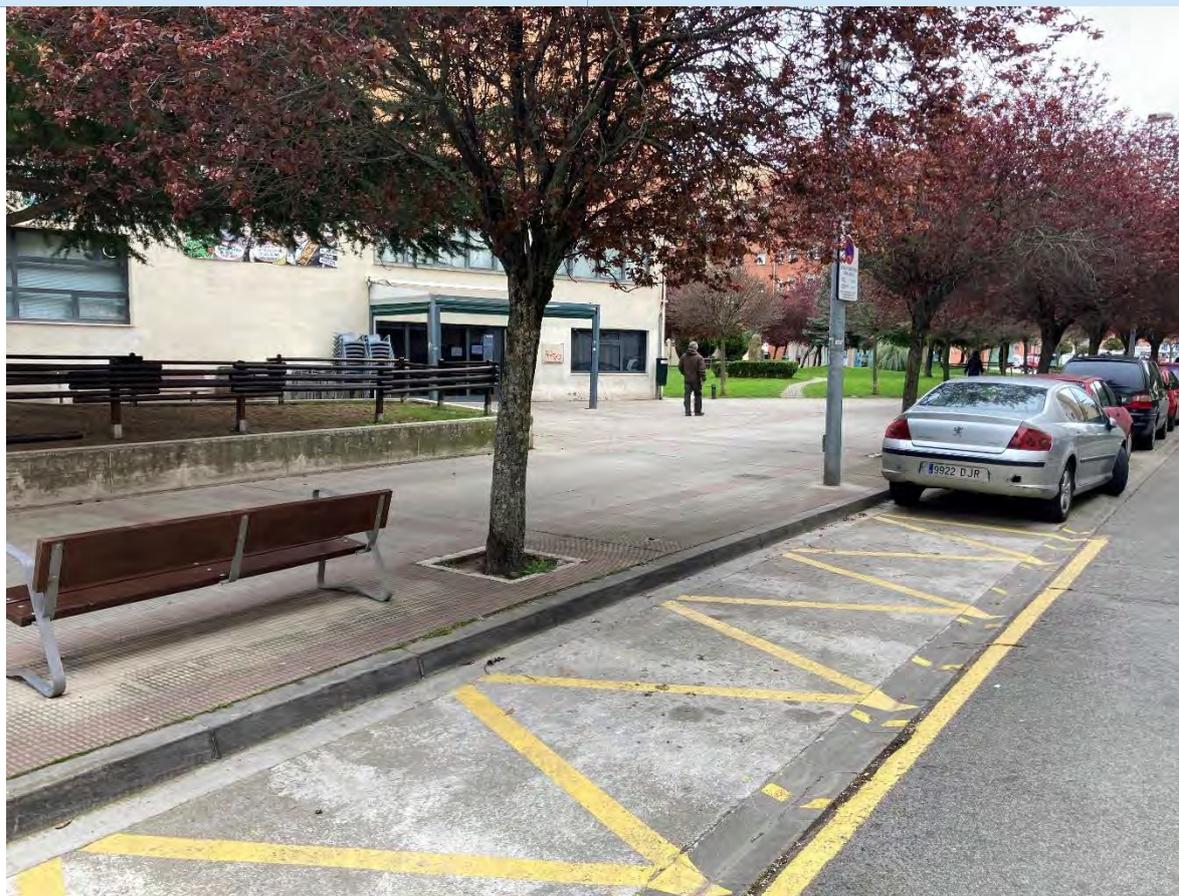


Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Hermanos Noáin

Id. 5

Localización	Calle Hermanos Noáin
Coordenada X	611324,264
Coordenada Y	4743267,487
Número de plazas habilitadas	2
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Arturo Campión 16

Id. 6

Localización	Calle Arturo Campión 16
Coordenada X	6113562,873
Coordenada Y	4743120,781
Número de plazas habilitadas	4
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Lapurbide 3

Id. 7

Localización	Calle Lapurbide 3
Coordenada X	611252,16
Coordenada Y	4743157,93
Número de plazas habilitadas	4
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Lapurbide 10

Id. 8

Localización	Calle Lapurbide 10
Coordenada X	611236,828
Coordenada Y	4743146,206
Número de plazas habilitadas	4
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada

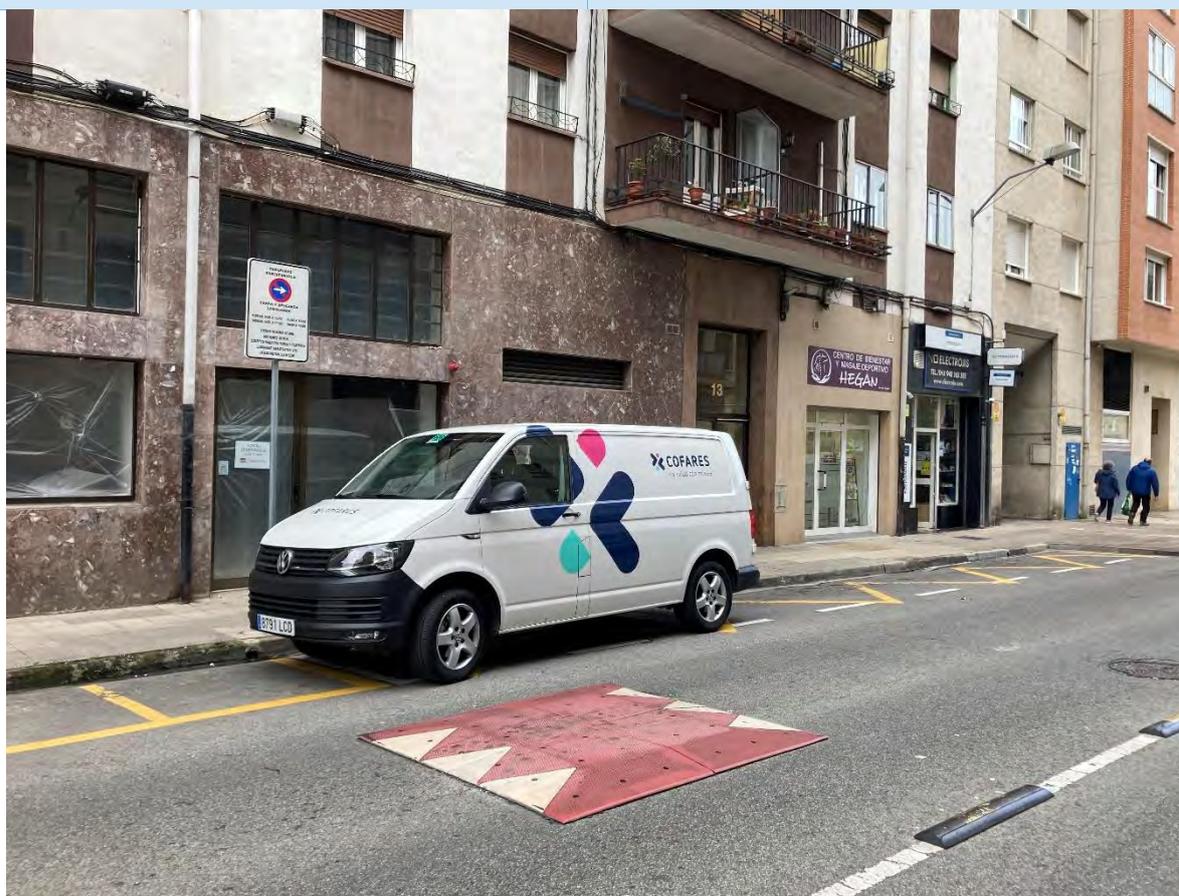


Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Divina Pastora 13

Id. 9

Localización	Calle Divina Pastora 13
Coordenada X	611139,089
Coordenada Y	4743169,378
Número de plazas habilitadas	3
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Divina Pastora 4

Id. 10

Localización	Calle Divina Pastora 4
Coordenada X	611171,895
Coordenada Y	4743046,265
Número de plazas habilitadas	4
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Lerín 13

Id. 11

Localización	Calle Lerín 13
Coordenada X	611093,573
Coordenada Y	4743061,866
Número de plazas habilitadas	3
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Lerín / Fueros de Navarra

Id. 12

Localización	Calle Lerín / Fueros de Navarra
Coordenada X	611098,438
Coordenada Y	4743085,566
Número de plazas habilitadas	5
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 09:00 – 13:00 y 16:00 – 19:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.

Descripción de la zona de carga y descarga de la Calle Hermanos Noáin 6

Id. 13

Localización	Calle Hermanos Noáin 6
Coordenada X	610979,494
Coordenada Y	4743172,256
Número de plazas habilitadas	6
Señalización	Vertical y horizontal
Horario habilitado (h)	De 08:00 Excepto sábados tarde y festivos
Estado de la señalización	Adecuada



Fuente: elaboración propia.



Antsoain/Ansoáin

Hiri Mugikortasun Jasagarriaren Plana

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Parte 2. Plan de Acción

Julio 2021



buchanan

Por una movilidad centrada en las personas

PMUS de Antsoain/Ansoáin: Plan de Acción

Número de documento

051P_PlanAcción_PMUS_v4



Antsoain Ansoáin

Hiri Mugikortasun Jasagarriaren Plana
Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Elaborado por	Revisado por	Aprobado por
Carla Corrales	Daniel Marrero	Enrique Huertas
23/07/2021		

© Copyright Colin Buchanan Consultores S.A. Todos los derechos reservados.

Este informe está redactado para el uso exclusivo del cliente que figura en la portada. Cualquier uso por parte de personas o empresas ajenas a Buchanan Consultores o su cliente queda estrictamente prohibido. Ninguna persona tiene autorización para copiar entera o parcialmente este documento.

Las opiniones y la información contenidas en este documento corresponden al análisis del consultor empleando sus mejores conocimientos y técnicas. La exactitud de los datos utilizados depende exclusivamente de las fuentes de información originales.



Movilidad
centrada
en las personas

Julio 2021

Índice. Parte 2: Plan de Acción

1.	INTRODUCCIÓN	4
1.1.	Planteamiento general y Objetivos perseguidos	4
1.2.	Estructura del Plan de Acción	7
2.	PLAN DE ACCIÓN	9
2.1.	Estrategias Instrumentales	9
2.1.1.	Plan Director de la Movilidad Personal y Ciclista.....	9
2.1.2.	Plan Municipal de Accesibilidad Universal	12
2.2.	Estrategia Estructurante	16
2.2.1.	Itinerarios Peatonales Accesibles	16
2.3.	Estrategias Complementarias	39
2.3.1.	Infraestructura Ciclistas y Vehículos de Movilidad Personal.....	39
2.3.2.	Plan de Estacionamiento	46
2.3.3.	Reordenación del reparto modal de las calles.....	52
2.3.4.	Impulso de la movilidad eléctrica	60
2.4.	Estrategias Transversales	62
2.4.1.	Plan de Formación y Concienciación.....	62
2.4.2.	Plataforma de Gestión Inteligente de la Movilidad.....	65
3.	PROGRAMACIÓN TEMPORAL Y PRESUPUESTO	69
4.	EVALUACIÓN AMBIENTAL	70
5.	GESTIÓN Y EVALUACIÓN	71
ANEXO:	Alegaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Antsoain/Ansoáin	75

1. Introducción

1.1. Planteamiento general y Objetivos perseguidos

Para avanzar en la construcción del modelo de movilidad sostenible, los objetivos que orientan el Plan de Acción se centran en procurar un reparto modal más equilibrado, priorizando modos no motorizados en distancias cortas y medias, y modos colectivos o particulares menos contaminantes, en trayectos más largos.

La consecución de dichos resultados requiere la identificación de objetivos específicos y su consecución en base a las problemáticas detectadas por área temática o ámbito de la movilidad local.

Para ello, se ha tomado como referencia el documento "*Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible*" redactado por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y la "*Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*" redactada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Documentos de referencia PMUS.



Fuente: FEMP e IDAE.

Objetivos específicos PMUS Antsoain/Ansoáin.

Ámbito	Código	Objetivo
Movilidad peatonal	01	Priorizar la movilidad peatonal
	02	Resolver los problemas de accesibilidad
	03	Potenciar la movilidad segura para todas las personas
Movilidad ciclista	04	Fomentar el uso de la bicicleta
	05	Ampliar la red ciclista
Transporte público	06	Promover la intermodalidad
Vehículo privado	07	Disminuir la congestión viaria
	08	Mejora de la seguridad vial y el respeto entre los diferentes modos de transporte
	09	Promover el uso de aparcamientos disuasorios
	10	Incentivar el uso de vehículos eco o cero emisiones
Espacio público	11	Recuperación de parte del espacio urbano destinado al vehículo privado
	12	Mejora de la calidad del espacio público
Calidad ambiental	13	Reducir los niveles de ruido
	14	Reducir las emisiones atmosféricas
	15	Disminución del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética del transporte

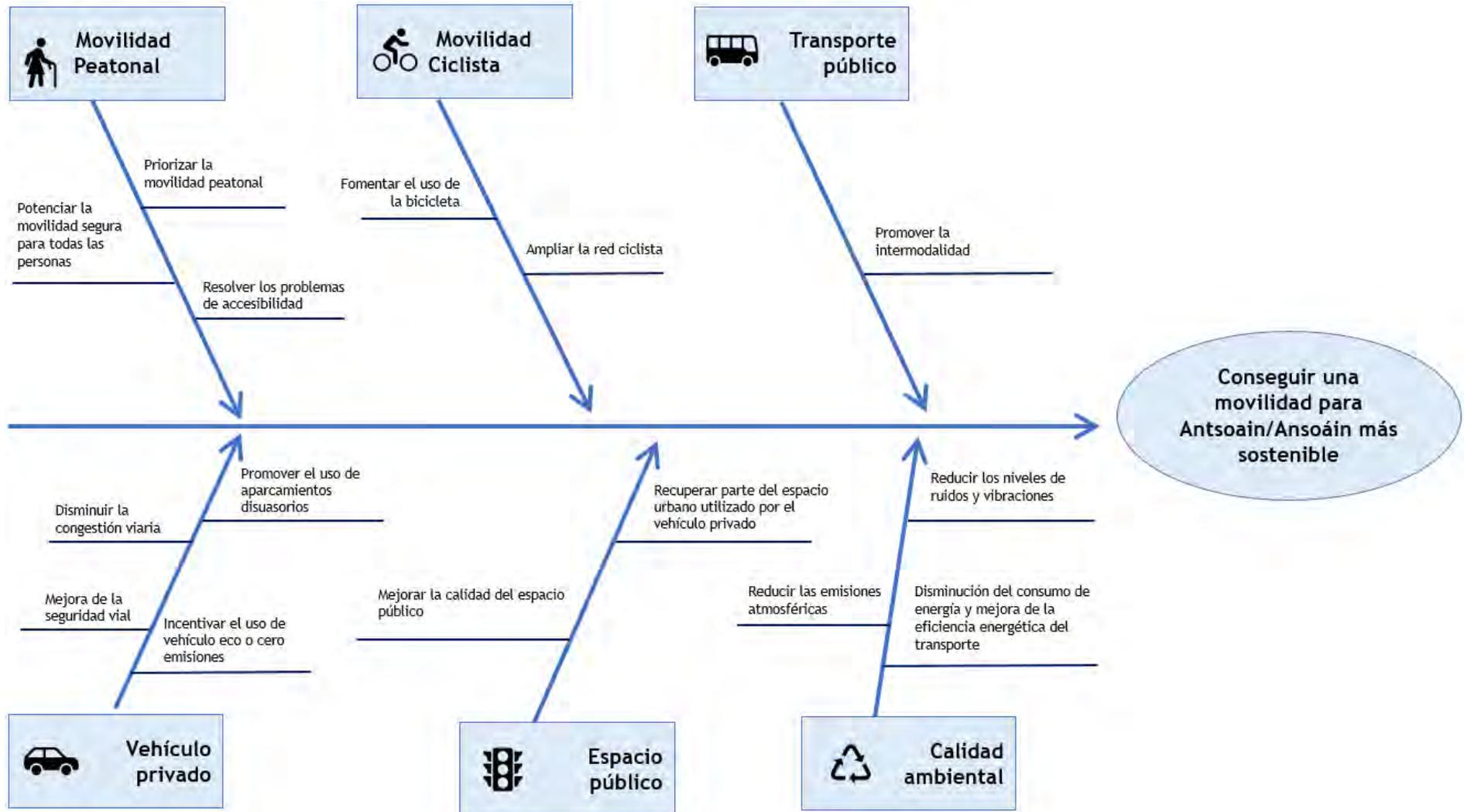
Fuente: Elaboración propia.

Todos los objetivos se enmarcan en el III Plan de Acción de Ansoáin o Agenda Urbana 2030, en cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS2. Salud y bienestar; ODS11. Ciudades y comunidades sostenibles; ODS13. Acción por el clima; además de los objetivos de la Agenda Urbana Española de Movilidad y Transporte; y el Plan de Acción de Ansoáin por el Clima y la Energía (PACES), conforme a los compromisos adquiridos por el Ayuntamiento de Antsoain/Ansoáin en el Pacto de las Alcaldías.

Estos objetivos comparten un principio en común: modificar los hábitos de movilidad y opciones de movilidad de la ciudad de manera efectiva para que el caminar, el andar en bicicleta, usar el transporte público y el compartir coche, en ese orden, sean las opciones más fáciles y atractivas para los desplazamientos cotidianos de las personas que conviven y habitan Antsoain/Ansoáin.

Mediante la representación del diagrama de Ishikawa, también llamado espina de pez, se muestra de manera más esquemática los ámbitos y objetivos perseguidos de manera relacional:

Diagrama de Ishikawa.



Fuente: Elaboración propia.

1.2. Estructura del Plan de Acción

Atendiendo a las necesidades de movilidad de Antsoain/Ansoáin, y para poder alcanzar los objetivos anteriormente descritos, se propone el desarrollo e implantación de **9 estrategias** agrupadas en **cuatro niveles de intervención**: instrumentales, estructurantes, complementarias y transversales.

Cada Estrategia de Actuación se articula en una serie de medidas correctoras y actuaciones concretas complementarias entre sí. De esta manera se atenderán retos y objetivos específicos y, al mismo tiempo, contribuirán a otros objetivos y combinarán con otras estrategias y actuaciones para que sean efectivas.



La lógica de esta clasificación responde a un proceso priorización según su mayor o menor relevancia o capacidad de cambio para alcanzar los resultados esperados descritos anteriormente y generar un modelo de movilidad local más sostenible. Las estrategias que se plantean son las siguientes:

- **Estrategias Instrumentales.** Necesarias para la correcta planificación, coordinación, operatividad e implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible durante los próximos años. Las propuestas que incluyen son:
 - E.I.1. Plan Director de la Movilidad Peatonal y Ciclista.
 - E.I.2. Plan Municipal de Accesibilidad Universal.
- **Estrategias Estructurantes.** Compuestas por un conjunto de medidas que actúan como actuaciones catalizadoras del cambio de modelo de movilidad. Las propuestas que incluyen son:
 - E.E.1. Itinerarios Peatonales Accesibles.
- **Estrategias Complementarias.** Representan el compendio de medidas que reforzarán la estructura necesaria para el cambio de modelo desde una visión integradora y eficiente del PMUS. Las propuestas que incluyen son:
 - E.C.1. Infraestructuras Ciclistas y Vehículos de Movilidad Personal.
 - E.C.2. Plan de Estacionamiento
 - E.C.3. Reordenación del reparto modal de las calles.
 - E.C.4. Impulso de la movilidad eléctrica.
- **Estrategias Transversales.** Incide sobre el resto de las estrategias y ayuda a generar un tratamiento integrado y eficiente del cambio de modelo de movilidad. Incluye la propuesta siguiente:
 - E.T.1. Plan de Formación y Concienciación.
 - E.T.2. Gestión Inteligente de la Movilidad.

Todas las estrategias integrarán actuaciones que impliquen mejoras en el modelo de movilidad del municipio para alcanzar los objetivos descritos anteriormente e incluirán los siguientes campos descriptivos:

- **Estrategia**, donde se le asigna una denominación y un código de referencia.
- **Lógica de la estrategia**, recoge los objetivos a los que responde la estrategia y los problemas específicos que pretende resolver.
- **Objetivos a los que responde**, codificados según se ha indicado con anterioridad.
- **Interacciones con otras estrategias**, donde se indica el código de otras estrategias que están relacionadas directamente con la que es objeto.
- **Medidas propuestas**, que concreta las actuaciones que se proponen.
- **Plazo de ejecución**, que recoge el plazo estimado de puesta en práctica en periodos de tiempo (menor de dos años, de dos a cuatro años y más de cuatro años).
- **Inversión estimada**, costes aproximados.
- **Indicadores de evaluación y seguimiento**, que describe los indicadores que se consideran más adecuados, su unidad de medición, y sus valores actuales y esperados para el año 2030.

2. Plan de Acción

2.1. Estrategias Instrumentales

2.1.1. Plan Director de la Movilidad Personal y Ciclista

Lógica de la Estrategia

La bicicleta es un elemento transversal de la política municipal que tiene relación con la movilidad, las infraestructuras, el medio ambiente, la salud, la educación, el deporte, el turismo y las actividades económicas.

La necesaria promoción y ordenación del uso de la bicicleta hace conveniente la **estructuración y coordinación** de todas las medidas referidas a este modo de desplazamiento, de forma que se configure un programa equilibrado y compacto en el que no predominen de manera desproporcionada unos u otros componentes (infraestructuras, regulación, etc.).

- Objetivos a los que responde: 1, 2, 3, 4, 5, y 6.
- Interacciones con otras estrategias: EI.2, EE.1, EC.1 y ET.1.

Niños y niñas en patinetes (VMP).



Fuente: Elaboración propia.

Propuestas y acciones

La medida consiste en la elaboración de un **Plan Director de la Movilidad Personal y Ciclista**, que incentivará el uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal (VMP) como medio de transporte habitual y sostenible entre las personas residentes de Antsoain/Ansoáin, desarrollando las siguientes actividades:

- Establecimiento de las pautas de la política municipal de la bicicleta y de VMP, así como de las actuaciones de carácter metropolitano que se incluyen en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona y en el futuro Plan Director Metropolitano de la Bicicleta
- Coordinación del diseño de la red de itinerarios ciclistas que vertebre el territorio de forma eficiente y segura (en la estrategia EC.1. Infraestructura ciclista y vehículos de movilidad personal se propondrá una red).
- Determinación de los condicionantes que faciliten el acceso a la red, priorizando las conexiones con los principales centros atractores y generadores de viajes.
- Promoción de iniciativas de instalación de lugares para el estacionamiento seguro de bicicletas.
- Planteamiento de medidas en materia de seguridad vial que protejan a quienes van en bicicleta y VMP en espacios compartidos con otros usos (circulación de vehículos o circulación peatonal).
- Propuesta de iniciativas que dinamicen y normalicen la utilización de la bicicleta y VMP y el andar para todos los usos (transporte cotidiano, ocio o deporte, estudios), y por cualquier grupo social, con independencia de sexo, edad, zona de residencia o renta.
- Realización de caminos escolares (en la estrategia E.E.1. Itinerarios Peatonales Accesibles, se definen los pasos a seguir para la implantación de un Camino Escolar).
- Priorización de criterios que favorezcan la intermodalidad.

En paralelo a las actividades descritas el Plan Director deberá impulsar otras medidas complementarias de apoyo, como las que enumeramos a continuación:

- Campañas de fomento del uso cotidiano de la bicicleta y VMP:
 - Información sistemática (papel y web) de vías ciclistas y de VMP seguras y de la red de aparcamientos de bicicletas.
 - Sobre los beneficios personales, sociales y ambientales del uso de este tipo de vehículos.
 - Respecto al potencial de la bicicleta eléctrica y otros vehículos de movilidad personal.
 - En relación con la percepción ciclista para personas conductoras de automóviles y transporte público.
 - Fomento de la intermodalidad de la bicicleta y VMP con el transporte público.
 - Conducción bajo los efectos de alcohol y drogas.
- Formación para la utilización segura de la bicicleta:

- Cursos de manejo, reparación y mantenimiento básico de bicicletas para niños y niñas en colegios, y personas adultas en general.
- Normativa, equipación y recomendaciones: casco, código de circulación, etc.

Campaña publicitaria “Cuidate, muévete en bici”.



Fuente: Asociación de Marcas y Bicicletas España (AMBE).

- Campañas de concienciación respecto a la convivencia responsable de todos los modos de transporte, con especial atención a los colectivos profesionales del sector (autobuses, taxis, empresas distribuidoras, etc.), y en las que también habrá que profundizar en las consecuencias de posibles conductas incívicas.
- Otras iniciativas de apoyo:
 - Convenios con empresas para el fomento del uso de bicicleta por sus personas empleadas dentro de las políticas empresariales de Responsabilidad Social Corporativa (duchas, taquillas, vestuarios, ayudas para la adquisición de bicicletas, aparcabicis, etc.).
 - Convenios con comercios para incentivar que las y la clientela acudan en bicicleta (descuentos, tratamiento preferente, aparcabicis, etc.)
 - Ventajas fiscales (Estado, Gobierno Autónomo o Ayuntamiento) para las empresas que se impliquen en la promoción de la bicicleta como modo sostenible de transporte.

Plazo de ejecución y costes asociados

Plazo de ejecución y costes asociados.

Ejecución (años)	< 2 años
Inversión (€)	20.000,00 €

Fuente: elaboración propia

Indicadores de evaluación y seguimiento

Indicadores de evaluación y seguimiento.					
<i>Indicador</i>	Ud	Toma de datos	Ámbito	Valor actual	Valor esperado
<i>Redacción del Plan Director</i>	Tanto por uno	Datos municipales	Movilidad ciclista	-	1
<i>Viajes en bicicleta o patinete</i>	%	Encuestas / aforos	Movilidad ciclista	1,4%	4,22
<i>Formación para la utilización segura de vehículos de movilidad personal</i>	Tanto por uno	Datos municipales	Movilidad ciclista	-	2 al año
<i>Iniciativas de apoyo y convenios con empresas y comercios</i>	Tanto por uno	Datos municipales	Movilidad ciclista	-	2 al año

Fuente: elaboración propia.

2.1.2. Plan Municipal de Accesibilidad Universal

Lógica de la Estrategia

Las razones que determinan la decisión de las personas a desplazarse caminando están dadas en gran medida por dos factores:

- En primer lugar, la accesibilidad y posibilidad de realizar múltiples conexiones entre diferentes destinos de manera cómoda, segura y sin obstáculos que limiten la autonomía de desplazamiento de todos y todas, independientemente de sus capacidades, edad o género.
- Por otro lado, la existencia de condiciones estructurales y funcionales que faciliten la experiencia del caminar y garanticen los desplazamientos, la estancia y el esparcimiento.

Sobre la base de estas razones, se propone la elaboración de un Plan Municipal de Accesibilidad Universal que tenga por objeto hacer accesible gradualmente la movilidad de todas las personas, con el fin de que todas puedan desplazarse libre y autónomamente.

A pesar de que muchas de las aceras y espacios peatonales de Antsoain/Ansoáin presentan un ancho conforme a la normativa vigente de accesibilidad, la elaboración del Plan se justifica principalmente por la persistencia de criterios funcionales y de diseño de la red actual que incrementan las desigualdades, especialmente para las personas con movilidad reducida. El criterio de Diseño Universal debe estar presente en todos los ámbitos, aceras, intersecciones y zonas de encuentro entre el tráfico motorizado y no motorizado, espacios públicos, parques, plazas y espacios abiertos en inmediaciones a zonas residenciales, calles comerciales, zonas verdes, estacionamientos, líneas y estaciones de transporte y nodos comunicación de Antsoain/Ansoáin con el resto de municipios de la Comarca de Pamplona.

En este sentido, el Plan Municipal de Accesibilidad Universal evaluará el nivel de accesibilidad y caminabilidad que existe en el municipio, definirá las actuaciones necesarias para adaptarlo, las valorará, priorizará y propondrá un plan de etapas para su ejecución.

- Objetivos a los que responde: 1, 2, 3, 4, y 6.
- Interacciones con otras estrategias: EI.1, EE.1, EC.1, EC.2 y ET.1.

Propuestas y acciones

La elaboración del Plan ha de partir de los principios básicos de accesibilidad universal establecidos por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), recogidos a continuación:

- **Normalización:** las personas con diversidad funcional deben poder llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, ámbitos, bienes y servicios que están a disposición de cualquier otra persona.
- **Diseño Universal:** la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.
- **Transversalidad de las políticas en materia de diversidad funcional:** el principio en virtud del cual las actuaciones que se desarrollan en el municipio no se limitan únicamente a planes, programas y acciones específicos, pensados exclusivamente para estas personas, sino que comprenden las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad.
- **Diálogo social:** el principio en virtud del cual las organizaciones representativas de personas con discapacidad y de sus familias participan, en los términos que establecen las leyes y demás disposiciones normativas, en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas oficiales que se desarrollan en la esfera de las personas con discapacidad.

El Plan Municipal de Accesibilidad Universal debe responder de manera explícita a las estrategias y medidas relativas a la movilidad peatonal del presente PMUS, contemplando actuaciones de apoyo que permitan aprovechar todas las sinergias potencialmente existentes para asegurar el cumplimiento de los objetivos, metas y oportunidades que pretende desarrollar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en un corto, medio y largo plazo.

El enfoque y metodología a emplear debe buscar en todo momento el diseño de un Plan fundamentado en las necesidades de todas las personas usuarias. Deberá además partir de los problemas detectados por el PMUS y las medidas propuestas para su resolución.

De esta manera, la elaboración del Plan de Accesibilidad Municipal deberá apoyarse en la metodología de trabajo de 6 fases propuesta por la FEMP:

- **Fase 1.** Recogida de información y toma de datos específicos.

- **Fase 2.** Evaluación de datos y análisis de caminabilidad.
- **Fase 3.** Propuestas de actuación.
- **Fase 4.** Valoración de las actuaciones.
- **Fase 5.** Priorización y plan de etapas de actuación.
- **Fase 6.** Coordinación de procedimientos de acción.

Siendo un aspecto fundamental el garantizar y potenciar la participación social de las personas con movilidad funcional y reducida en la elaboración del Plan. Para ello se debe garantizar la eliminación de los posibles obstáculos de comunicación que impidan o dificulten su plena participación en la realización de encuestas, entrevistas y talleres, con vistas a enriquecer el proceso.

El objetivo de incorporar a todas las personas que hacen vida en Antsoain/Ansoáin en la elaboración del Plan ha de ser el sumar la visión procedente de la ciudadanía, que conoce muy bien los entornos urbanos donde se mueve para realizar sus actividades diarias, y contrastar sus percepciones con las valoraciones técnicas para lograr los objetivos planteados por la estrategia.

En términos operativos, será necesaria la constitución de un **Foro de Movilidad y Accesibilidad Universal Local** en el cual estén implicados los diferentes departamentos municipales con competencias en movilidad e igualdad social, y los colectivos y entidades asociativas de representatividad del tejido socioeconómico local y de comunicación constante con el vecindario para la elaboración del Plan, siendo su finalidad principal:

- Incorporar la opinión, conocimiento y experiencia de agentes claves y de la ciudadanía en el análisis de la situación actual y en el diseño de propuestas.
- Propiciar nuevas vías de comunicación con colectivos y agentes estratégicos de Antsoain/Ansoáin.
- Facilitar que los intereses de la ciudadanía tenidos en cuenta en el diseño del PMUS sean considerados durante este proyecto.
- Armonizar las medidas del Plan Municipal de Accesibilidad Universal y el PMUS incluyendo nuevas acciones.

El **Foro de Movilidad y Accesibilidad Universal** desarrollará las siguientes funciones:

- Selección de temas clave para el análisis de caminabilidad e inventariado de la red peatonal.
- Priorización de necesidades a abordar.
- Validación y evaluación de las propuestas ciudadanas a incluir.
- Garantizar la coherencia de las medidas contempladas en el PMUS con las iniciativas o procesos de actuación a planificar en este Plan.

Finalmente, la elaboración del Plan Municipal de Accesibilidad Universal no puede limitarse a una simple ampliación sucesiva de las actuales zonas para viandantes de Antsoain/Ansoáin. Debe plantear actuaciones integradas que puedan replantear los principios de accesibilidad

y caminabilidad de las calles en favor de las personas viandantes y hacia una coexistencia entre modos de transporte efectiva y sostenible.

Plazo de ejecución y costes asociados

Plazo de ejecución y costes asociados.

Ejecución (años)	< 2 años
Inversión (€)	30.000 €

Fuente: elaboración propia

Indicadores de evaluación y seguimiento

Indicadores de evaluación y seguimiento.

Indicador	Ud	Toma de datos	Ámbito	Valor actual	Valor esperado
<i>Redacción del Plan de Accesibilidad</i>	1	Datos Municipales	Movilidad peatonal	-	1

Fuente: elaboración propia.

2.2. Estrategia Estructurante

2.2.1. Itinerarios Peatonales Accesibles

Lógica de la Estrategia

El modelo de ciudad del núcleo urbano de Antsoain/Ansoáin proporciona una población base, y a poca distancia, de los servicios públicos y comercio de proximidad con un gran potencial para la realización de desplazamientos a pie, vinculados a un modelo de movilidad sostenible y eficiente, independiente del coche particular. El caminar es la forma de desplazarnos más accesible, asequible, equitativa y sostenible.

De acuerdo con el diagnóstico realizado, el 46,5% de los desplazamientos de Antsoain/Ansoáin se realizan a pie. Esto implica que el espacio peatonal debe ser una de las primeras consideraciones al momento de definir un nuevo modelo de movilidad, promoviendo prioritariamente las actuaciones y los elementos necesarios para la seguridad y la autonomía de movimiento de las personas jóvenes, adultas y personas con movilidad reducida, personas usuarias principales de las aceras y áreas peatonales del municipio.

Una persona que camina con muletas, una persona en silla de ruedas y una persona con un carro de bebé o de compras tienen el mismo derecho a alcanzar cualquier destino que se sirva por la vía pública de la ciudad.

El objetivo de esta Estrategia es incentivar los desplazamientos a pie de manera segura y accesible a través de itinerarios directos y transitables entre orígenes y destinos, que permitan a las personas disfrutar y acceder a los servicios y ofertas de trabajo, ocio, comercio, entre otras, que ofrece Antsoain/Ansoáin para, también, traducirlos en beneficios sociales, culturales, económicos y medioambientales de la ciudad.

- Objetivos a los que responde: 1, 2, 3, 11 y 12.
- Interacciones con otras estrategias: EI.1, EE.1, EC.1, EC.2 y ET.1.

Propuestas y acciones

El municipio consta de una **red de itinerarios peatonales** que discurren por aceras, calles y plazas que, durante los últimos años, ha facilitado la conexión entre ejes principales de la localidad, siendo necesaria aún actuaciones que mejoren las condiciones de accesibilidad, tránsito y estancia de las personas en los ejes peatonales secundarios que conectan con las áreas residenciales y espacios de interés de la ciudadanía.

De esta manera, la aplicación de esta estrategia parte de la articulación del territorio mediante la definición de **dos actuaciones principales** que comparten un principio común: promover la igualdad, reducir la exclusión social y fortalecer los lazos de proximidad local al proporcionar el acceso caminando a los equipamientos, servicios, zonas verdes e instalaciones socioeconómicas y culturales que oferta Antsoain/Ansoáin.

a) Red de itinerarios accesibles

Los itinerarios son recorridos que tienen unas exigencias urbanas, de género, socioculturales, económicas y ambientales de diseño específicas que varían según la estructura, dinámica, y actividades urbanas del entorno urbano; del espacio que comparte con otras redes de movilidad; e importancia del eje viario en el cual se emplazan; así como las condiciones de transitabilidad e intensidad peatonal que soportan.

Sobre la base de estas razones se propone la **ampliación y mejora de unos itinerarios y ejes peatonales**, de manera que la mayoría de las infraestructuras de transporte, equipamientos residenciales y dotacionales, así como espacios recreativos, queden al alcance de toda la ciudadanía a pie.

Se ha categorizado la infraestructura existente peatonal existente en **3 tipos de itinerarios** o recorridos peatonales:

- **Red de Itinerarios Petonales Intensivos:** son aquellos itinerarios que configuran y constituyen la estructura principal del flujo peatonal de Antsoain/Ansoáin. Corresponden a los ejes viales estructurantes en los que debe sustentarse la intermodalidad y cambio a una movilidad peatonal del municipio.
- **Red de Itinerarios Petonales Medios:** representan la estructura secundaria de la red peatonal y tienen por objetivo comunicar espacios dotacionales y residenciales con los ejes viarios principales.
- **Red de Itinerarios Petonales Reducidos:** son aquellos que complementan la red municipal al comunicar espacios dotacionales y residenciales a través de itinerarios peatonales de corto alcance, tienen una repercusión directa en la intermodalidad entre los desplazamientos "a pie" y otros modos de transporte (bicicleta, autobús, coche, por ejemplo).

Los itinerarios sobre los que se tiene previsto actuar se recogen en el cuadro que se muestra en las siguientes tablas, reflejándose el tipo de itinerario y la red peatonal propuesta a la que pertenece.