



DERIO UDALA

Diagnóstico de Movilidad del Municipio de Derio







ÍNDICE



Índice

▪ Introducción	7
▪ Análisis Datos Socioeconómicos	9
▪ Análisis de la Movilidad	21
▪ Análisis de Movilidad Laboral	31
▪ Encuesta de Movilidad Domiciliaria	35
▪ Aforos	69
▪ Siniestralidad	93
▪ Análisis del Transporte Público	107
▪ Análisis Energético y Medioambiental	121
▪ Resumen y Conclusiones	127
▪ ANEJO 1: Diagnóstico de Aparcamiento	131





INTRODUCCIÓN

Introducción

- El objeto del trabajo a desarrollar es la elaboración de un diagnóstico de movilidad en Derio.
- Es importante indicar que el Ayuntamiento ya tiene resueltos dos aspectos claves de la movilidad:
 - Un Diagnóstico de Aparcamiento, que se añade como anejo al presente estudio.
 - Un Plan Ciclable que se encuentra en proceso de actualización.
- Por tanto, este estudio cubre los siguientes aspectos:
 - Análisis Socioeconómico, Territorial y Urbanístico
 - Análisis de la Movilidad Global extraída de las bases de datos de los organismos oficiales.
 - Análisis de la Movilidad Laboral
 - Análisis de la Movilidad de los residentes de Derio (Encuesta domiciliaria).
 - Campaña de aforos viarios en distintos puntos de Derio.
 - Análisis de la oferta de Transporte Público.
 - Inventario y Análisis de Aspectos Medioambientales y Energéticos.



ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

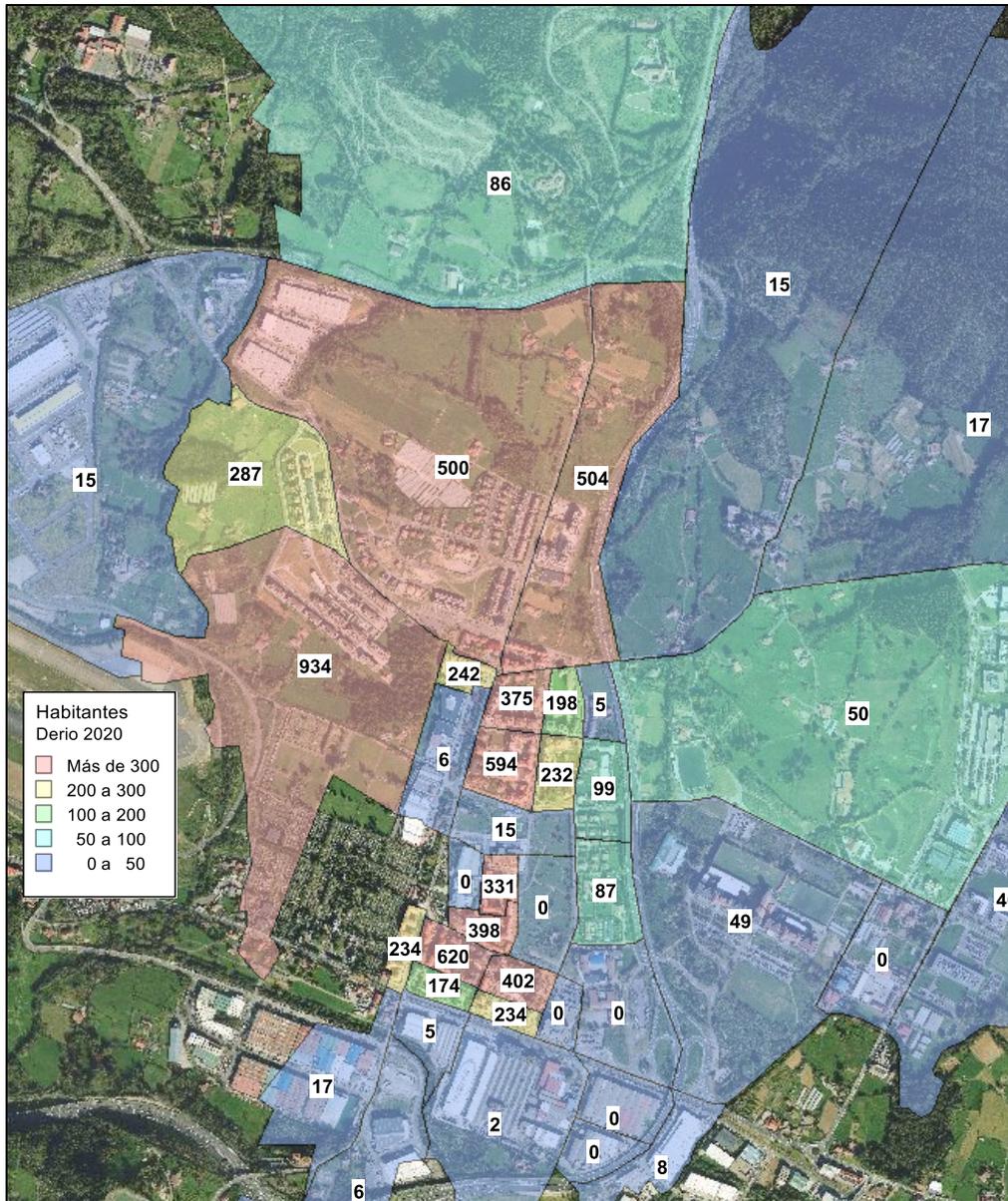
- En este capítulo se analizan los datos socioeconómicos que se dan en el municipio de Derio, con la siguiente tabla resumen:

DERIO	2005	2020	Δ
Población	5.233	6.970	1.557
Familias	1.806	2.682	876
Vehículos	2.976	4.541	1.565
Turismos	2.390	3.203	813

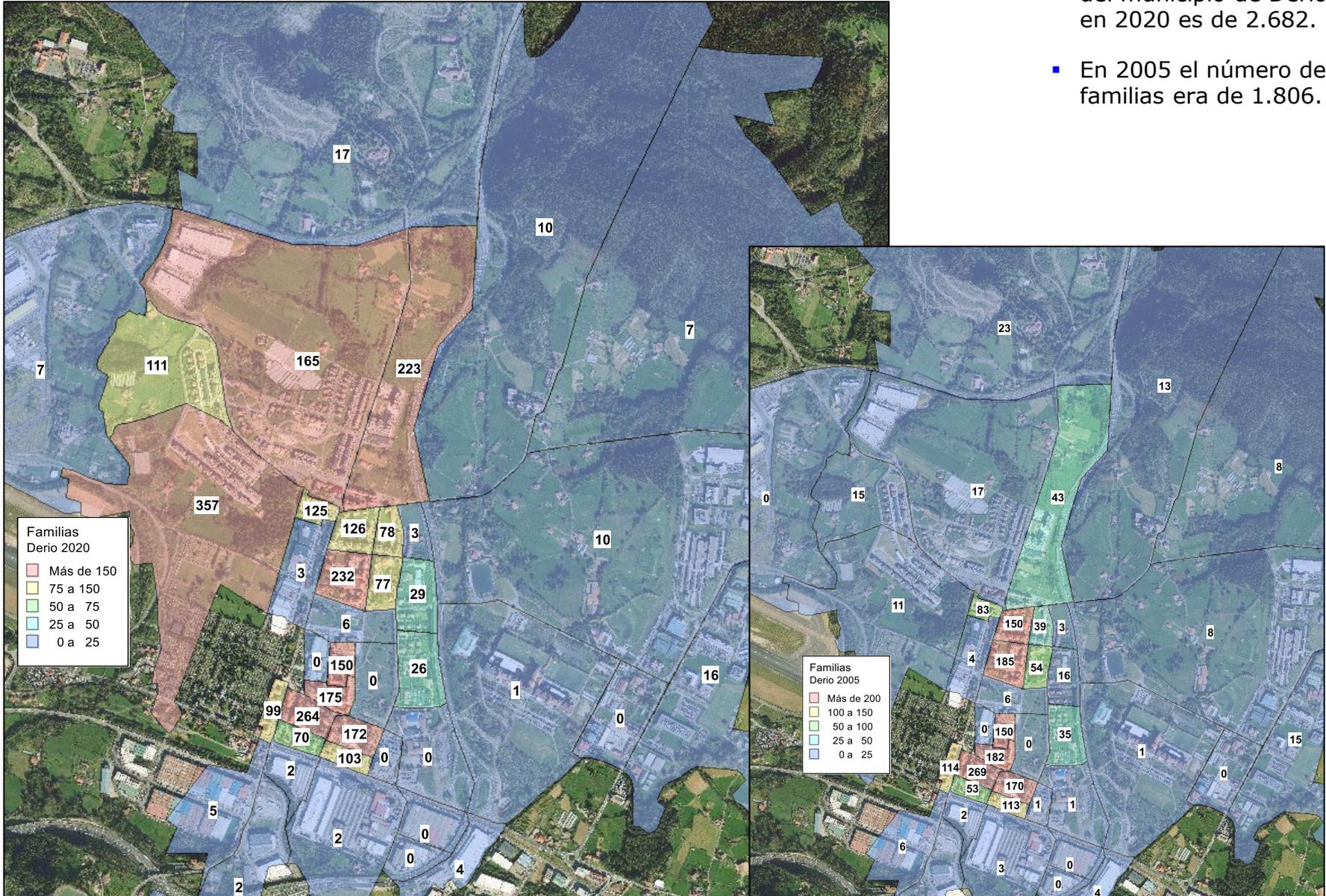
DERIO	2008	2013	2017
Industria	2.304	1.896	2.063
Comercio	2.145	2.127	1.978
Servicios	6.612	4.906	6.948
TOTAL	11.061	8.929	10.989

- Como podemos observar, aumenta la población en un 30%, las familias un 48% (debido a la disminución del tamaño familiar que pasa de 2,9 a 2,5).
- Los vehículos aumentan un 53% desde 2005 mientras que los turismos un 34%.
- El empleo muestra las consecuencias de la crisis de 2008, con un desplome del empleo en líneas generales, si bien los últimos datos publicados por Eustat muestran una recuperación más fuerte en el sector Servicios y más débil en Industria y caídas en el sector Comercial.

- El número de habitantes del municipio de Derio en 2020 es de 6.790.
- En 2005 el número de habitantes era de 5.233.

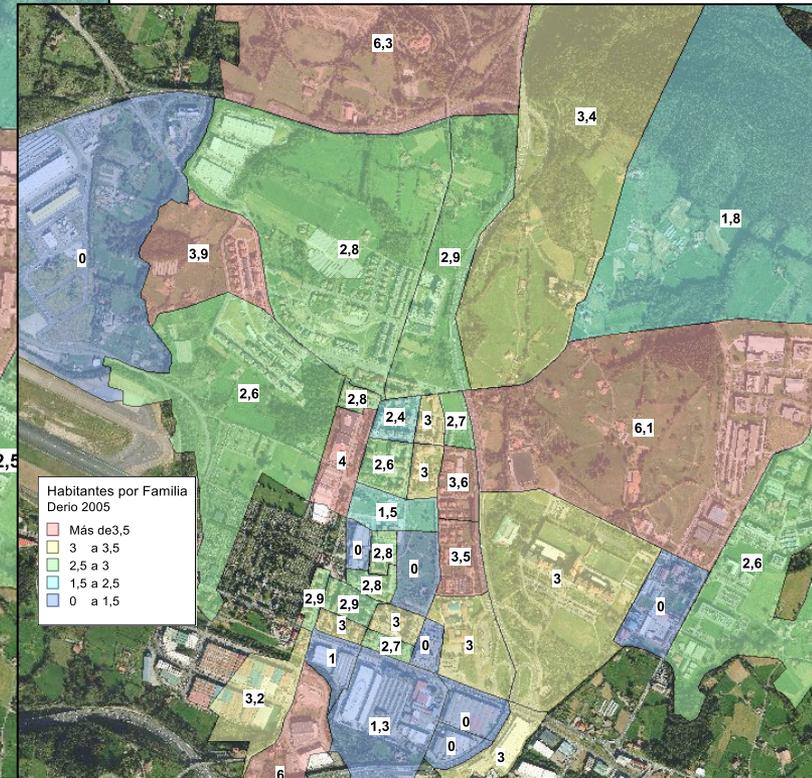
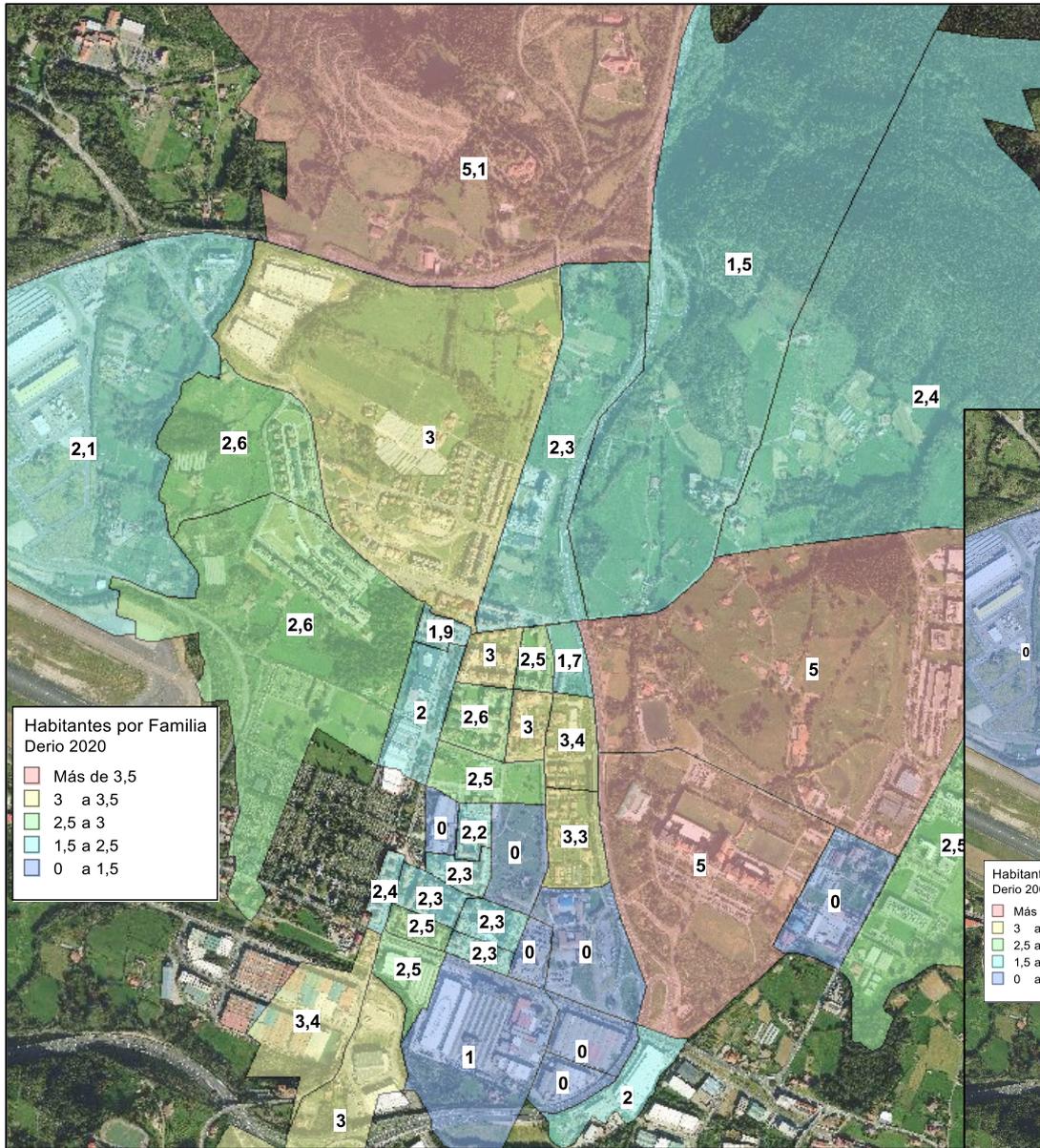


- El número de familias del municipio de Derio en 2020 es de 2.682.
- En 2005 el número de familias era de 1.806.

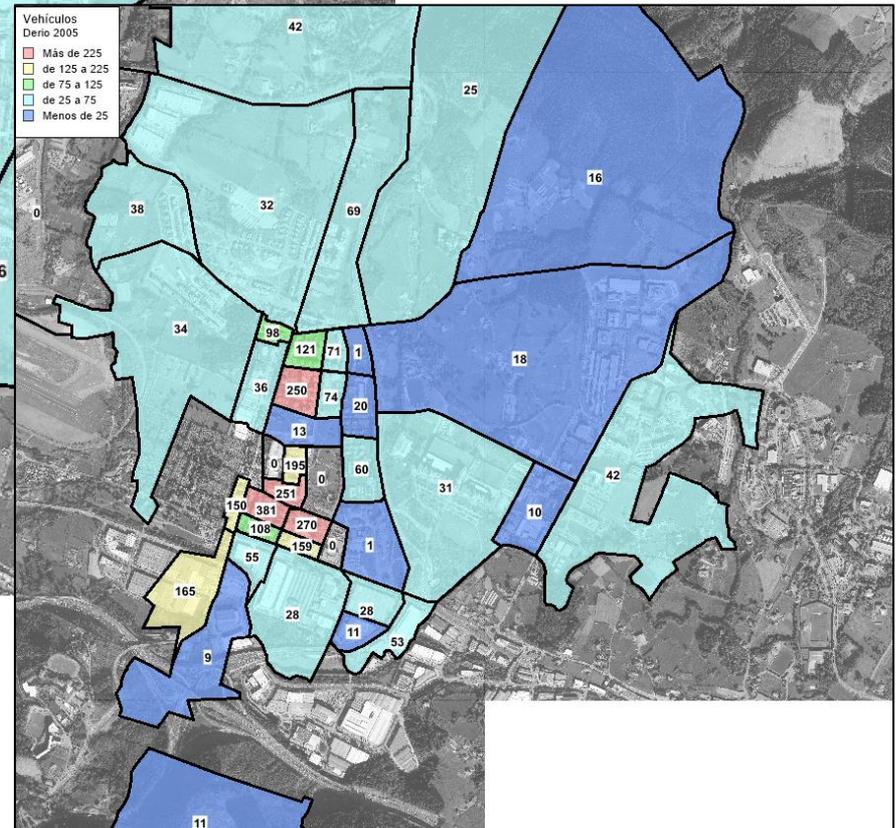
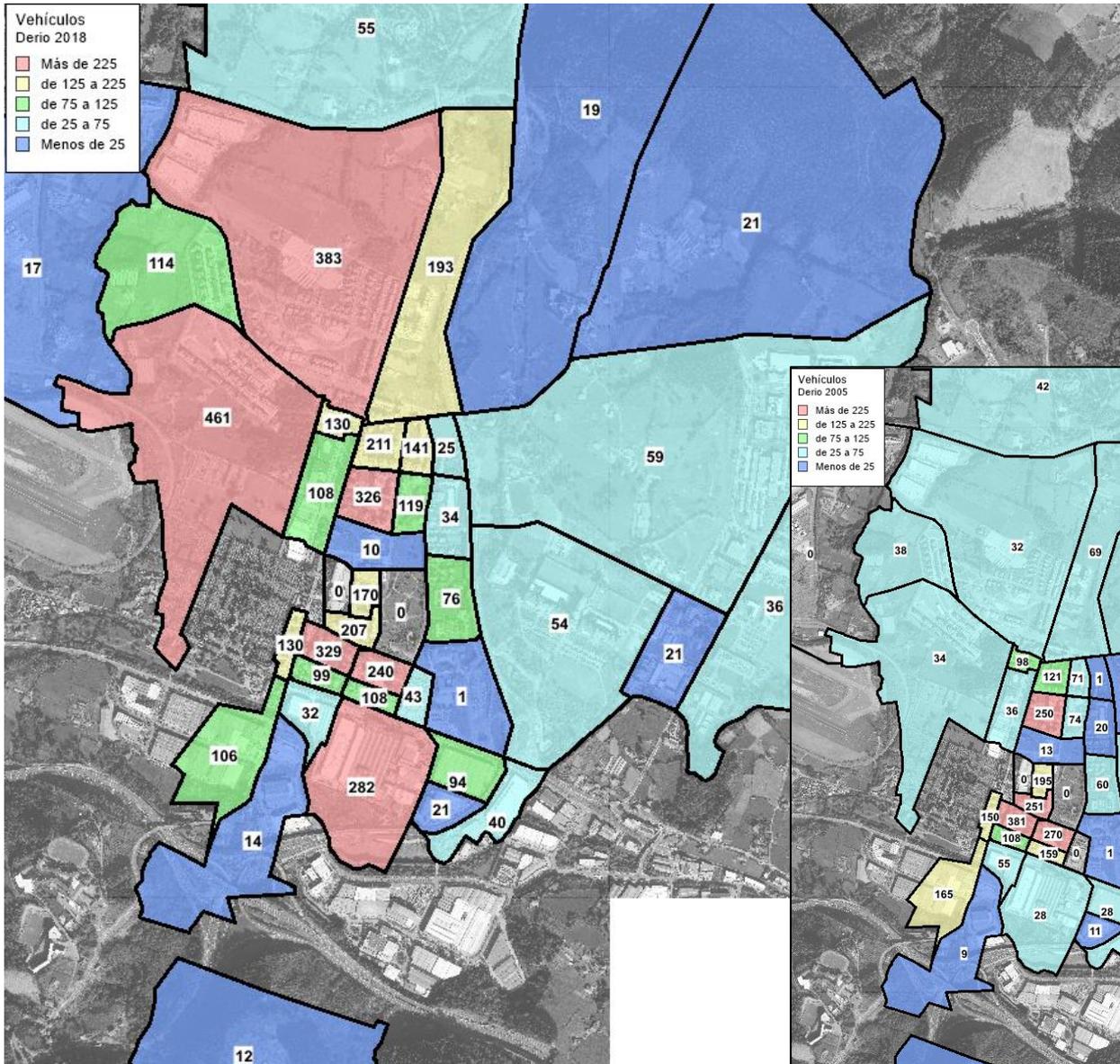


Habitantes por Familia

- La ratio habitantes por familia en el municipio de Derio en 2020 es de **2,5**.
- En 2005 la ratio habitantes por familia era de **2,9**.

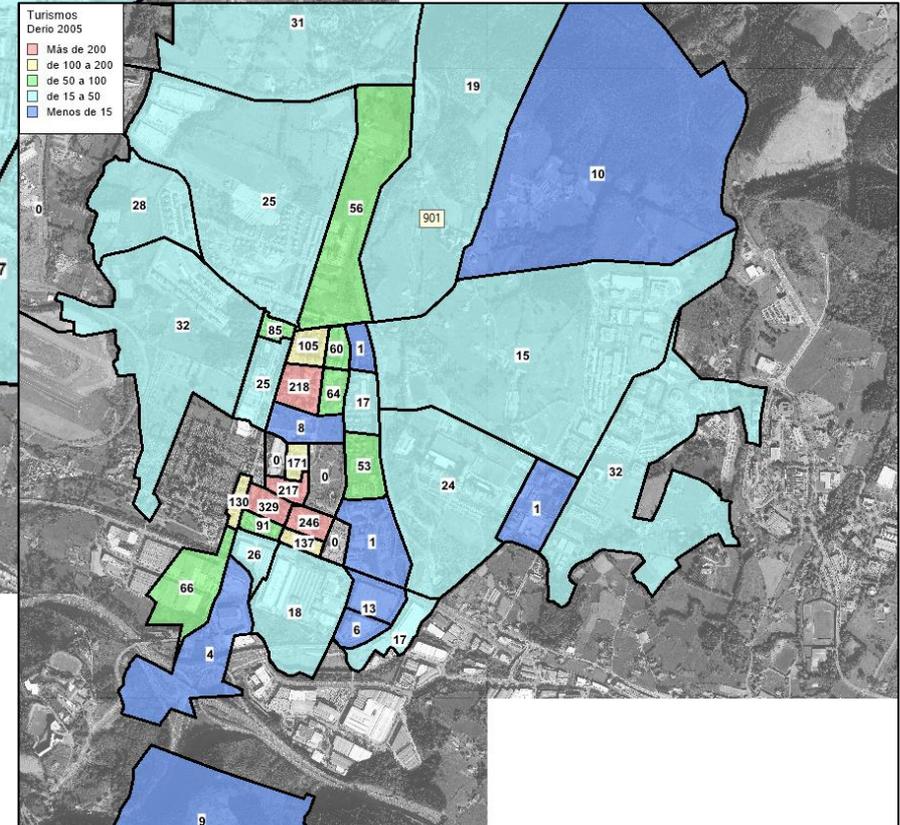
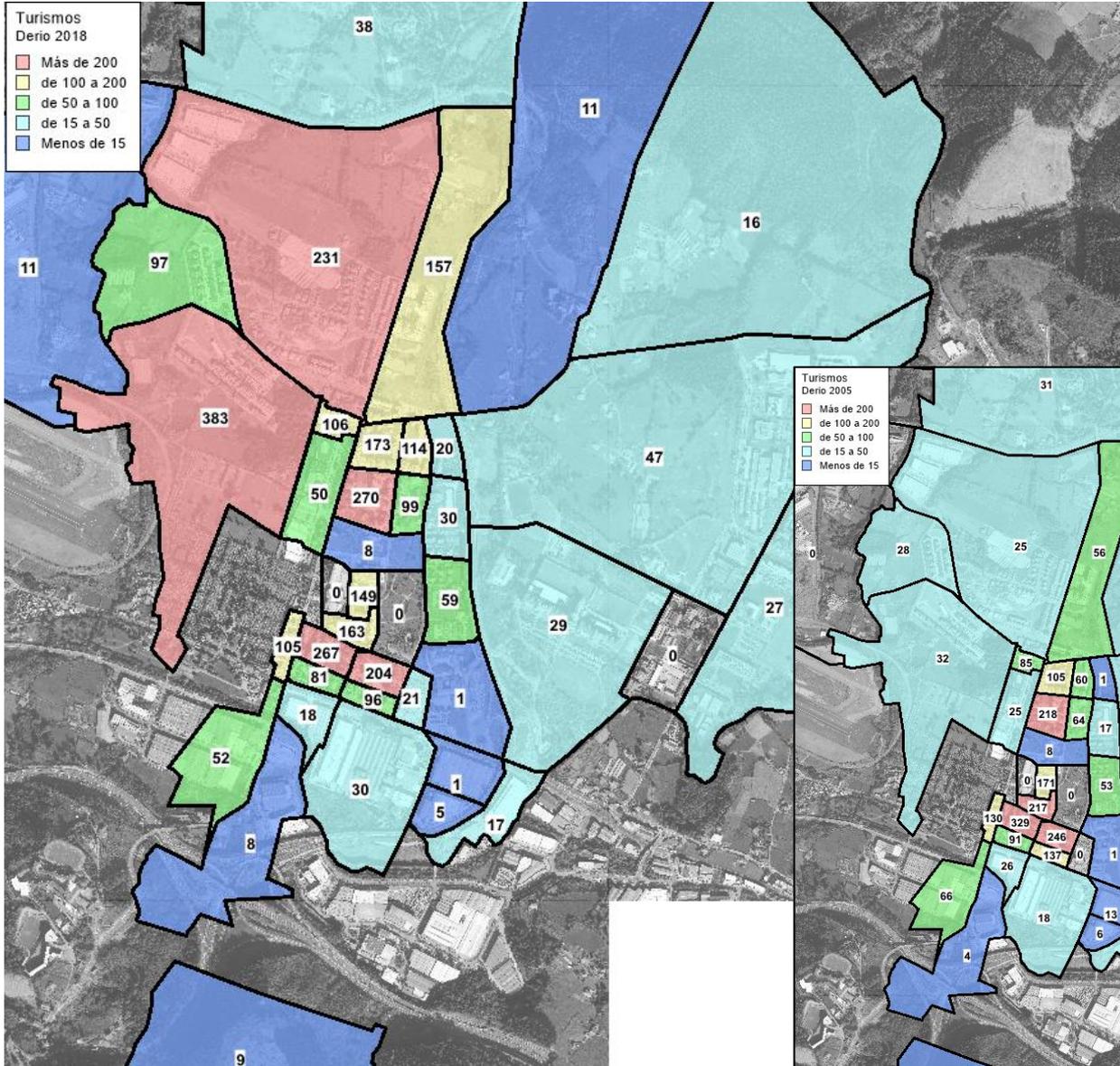


- El Ayuntamiento nos ha suministrado la información relativa a los vehículos empadronados, registrándose un total de **4.541 vehículos**, frente a los 2.976 del 2005.



Número de Turismos en el Municipio

- Del padrón de vehículos que nos ha facilitado el Ayuntamiento en 2018, **3.203** son turismos, en el 2005 esta cifra era de 2.390.



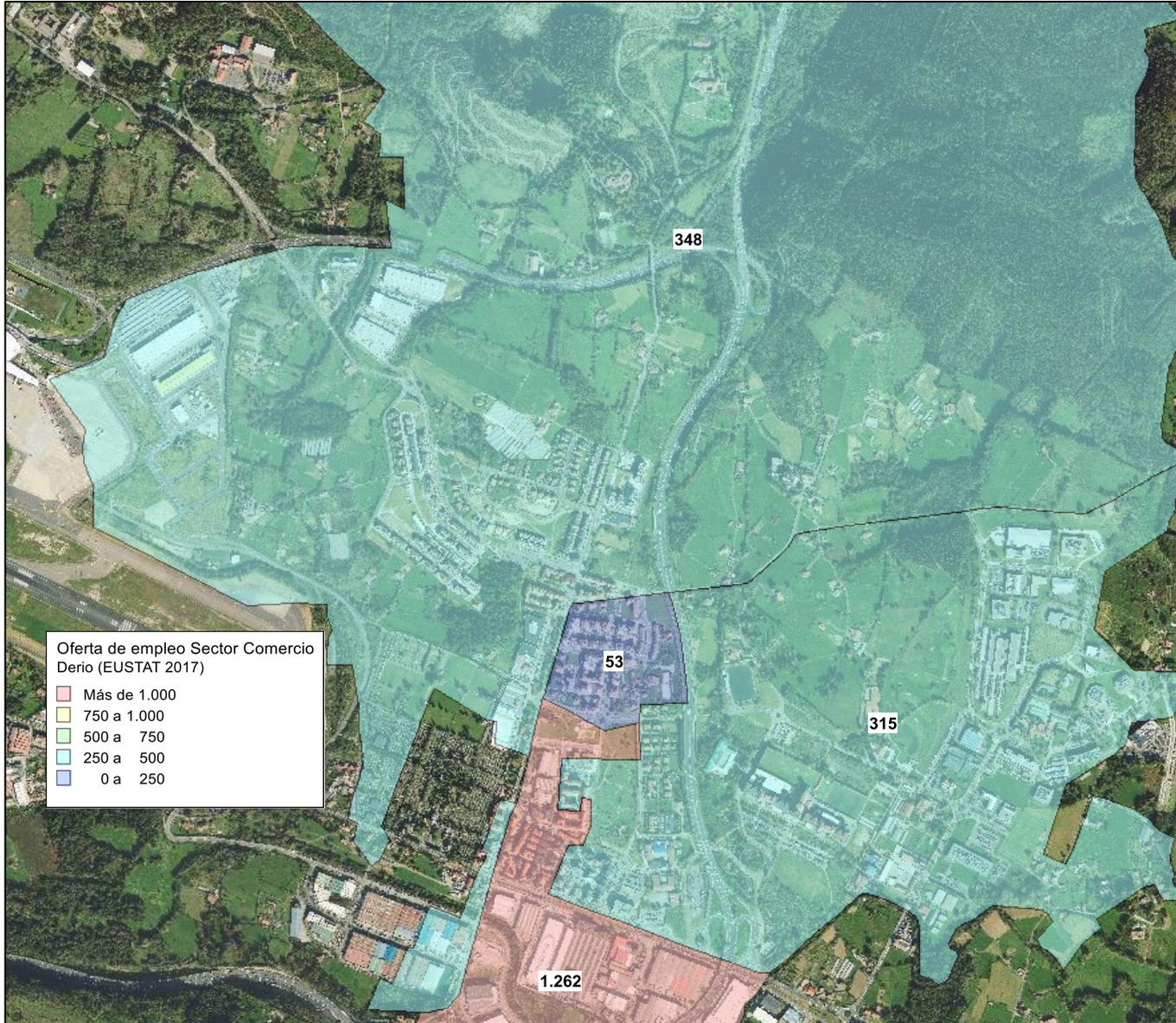


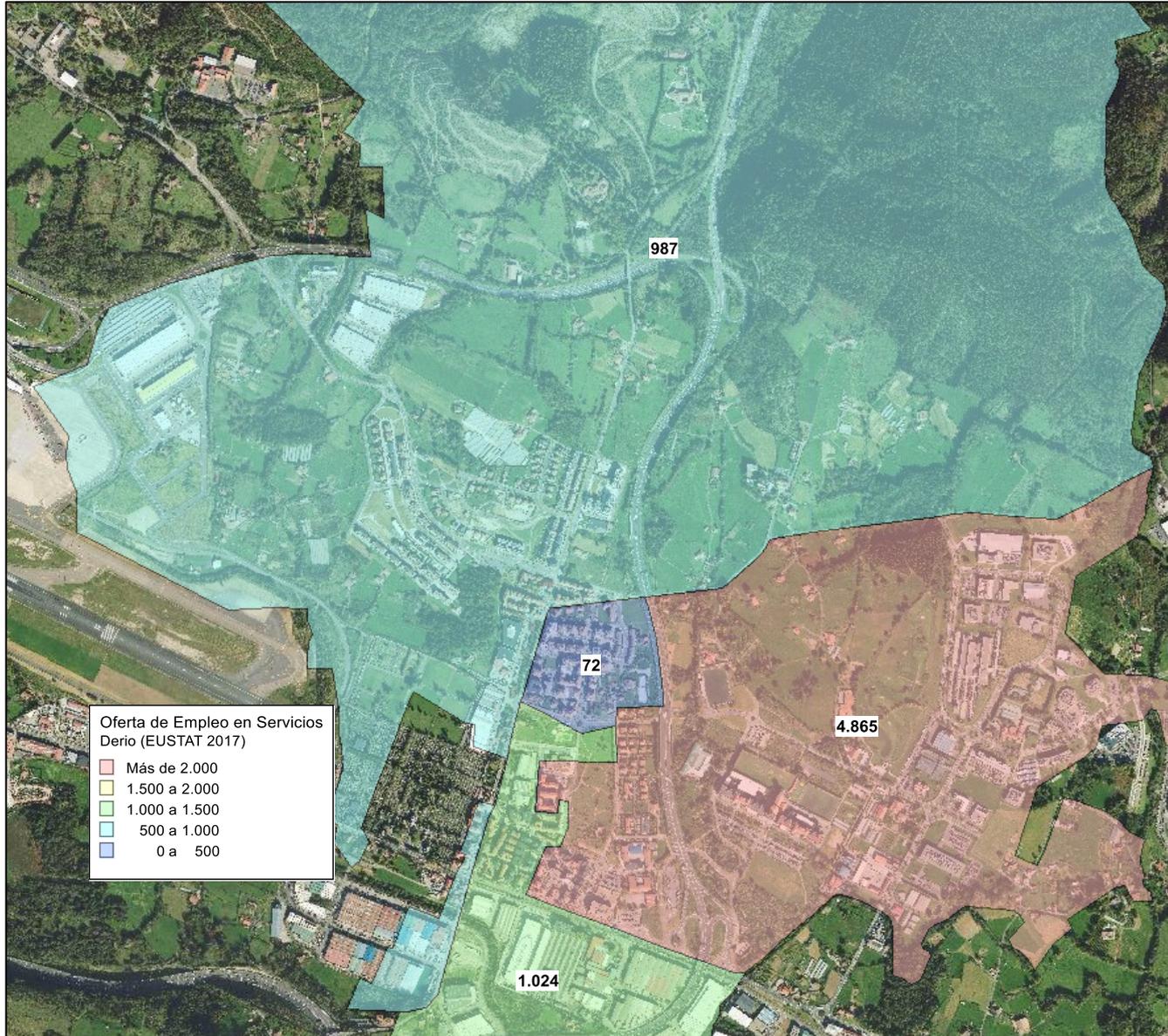
- Según los datos del **EUSTAT** de 2017, la oferta de empleo total en el municipio de Derio era de 10.986.
- En el 2008 esta cifra era de 11.061, si bien a partir de esa fecha se destruyó algo de empleo debido a la crisis económica.



- Según los datos del **EUSTAT** de 2017, la oferta de empleo total en el sector Industria y Construcción en el municipio de Derio era de 2.063.
- En el 2008 según datos del EUSTAT esta cifra era de 2.304 y en el 2013 pasa a ser de 1.896 debido a la crisis.

- Según los datos del **EUSTAT** de 2017, la oferta de empleo total en el sector Comercio en el municipio de Derio era de 1.978.
- En el 2008 la oferta de empleo en este sector era de 2.145 mientras que en el 2013 disminuye ligeramente (2.127).





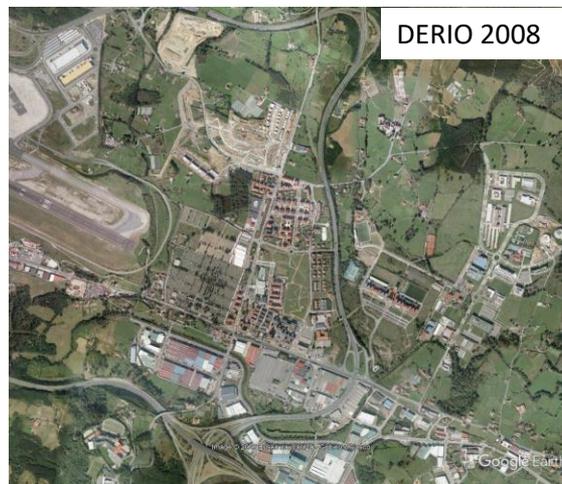
- Según los datos del **EUSTAT** de 2017, la oferta de empleo total en el sector Servicios en el municipio de Derio era de 6.948.
- La oferta de empleo en este sector en el 2008 era de 6.612, disminuyendo hasta 4.906 en el 2013 debido a la crisis económica.





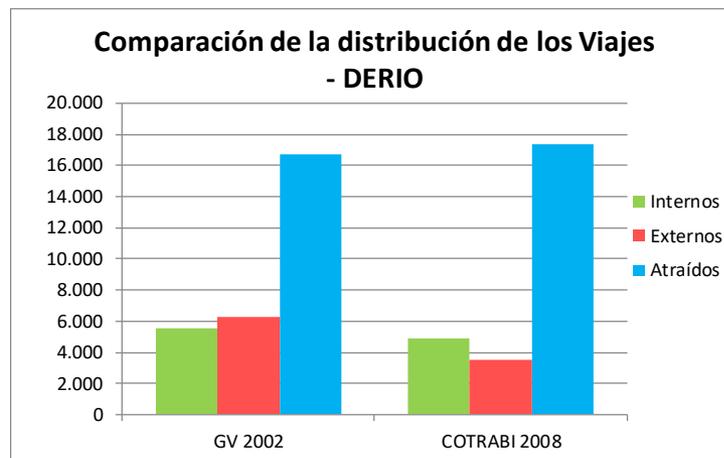
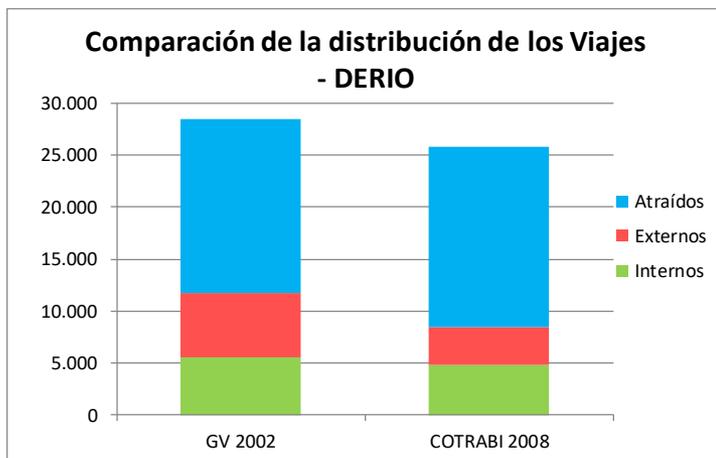
ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

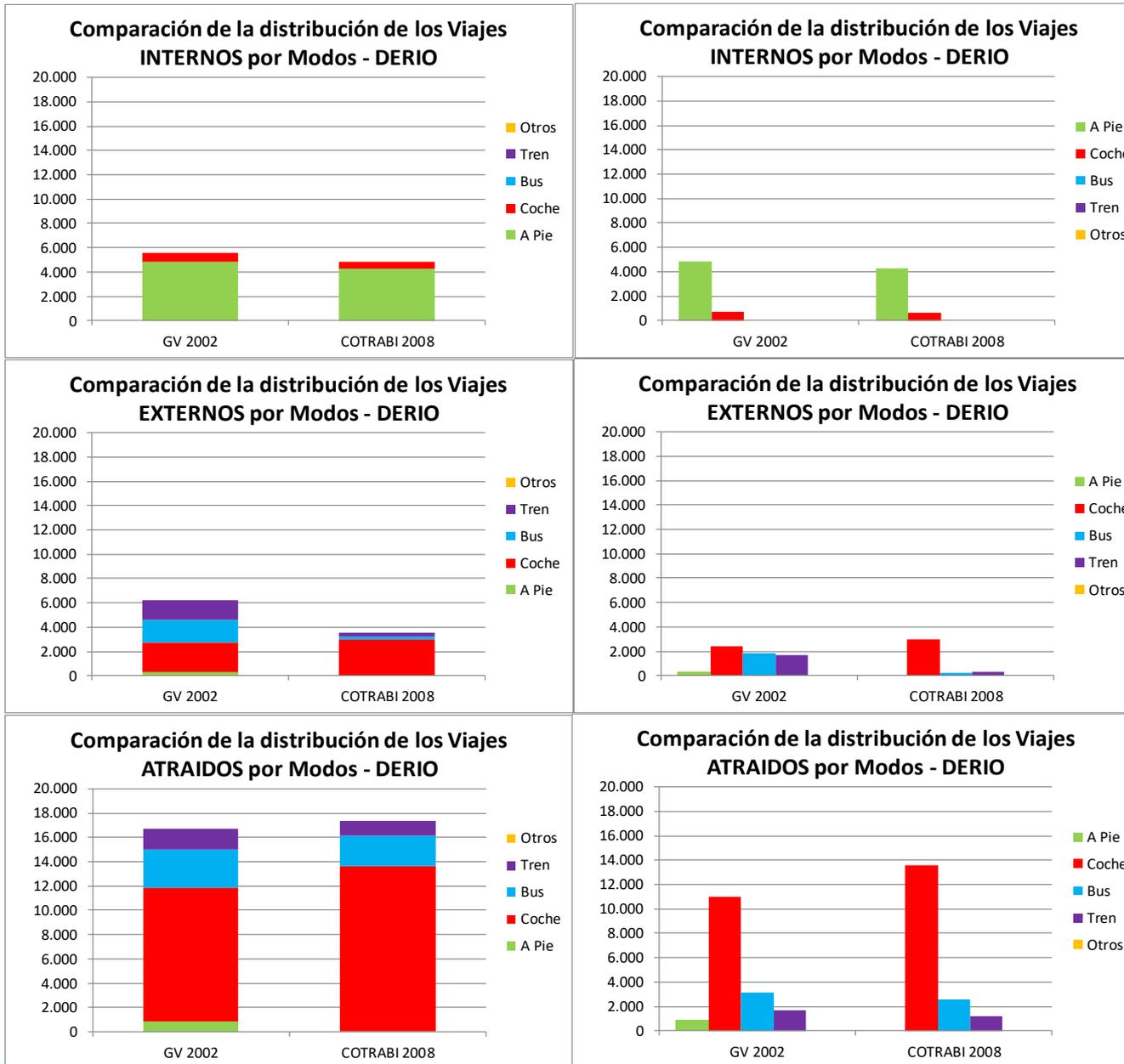
- Antes de entrar en el detalle de las distintas encuestas, tanto oficiales como la realizada por nosotros que explican diferentes parámetros de la movilidad, es necesario tener presente la influencia del urbanismo como clave para explicar los diferentes resultados que se mostraran a continuación.
- En las fotografías adjuntas se muestra el desarrollo urbano de Derio en los distintos años en los que se realizaron las encuestas, observándose el crecimiento más allá del barrio de Aldekone.



- Las distintas encuestas que hemos analizado en Derio nos indican la importancia del urbanismo en la movilidad de nuestros residentes.
- Las encuestas oficiales de los años 2002 y 2008, obtuvieron sus datos de unas 25 familias de Derio, y nos indican **viajes internos peatonales cercanos al 90%**. En los citados años el desarrollo urbano de Derio se enmarcaba principalmente entre la zona de Txorierri etorbidea (BI-737) y Gernikako Arbola, de ahí los resultados obtenidos.
- Sin embargo, en la reciente encuesta elaborada por nosotros, obtuvimos datos de 67 familias repartidas por todo el municipio de Derio, **con un 60% de viajes internos peatonales**. Este descenso se puede deber a que en la nueva estructura urbana de Derio, hay un incremento de personas (30%) y familias (48%) desde el año 2005, debido a los desarrollos residenciales más allá del barrio de Aldekone, que no guardan un esquema similar a los de la zona urbana más próxima al tren con más comercio y servicios.
- Un elemento positivo detectado en la nueva encuesta de movilidad realizada es que los viajes externos en coche han descendido desde el 84% al 71% debido al incremento de uso del transporte público. Con Bizkaibus con un 16% frente al 10% de Euskotren.
- Bilbao sigue siendo el destino principal de los viajes externos de los vecinos de Derio.
- El análisis por genero también repite resultados de otras encuestas, en las que los hombres utilizan más el vehículo (77%) que las mujeres (64%) para sus desplazamientos.
- En Derio nos encontramos con que el 34% de las mujeres que utilizan el transporte público para viajes externos prefieren utilizar Bizkaibus (25%) en mayor medida que los hombres (8%). Mientras que Euskotren se queda con un 11% de uso por parte de los hombres y un 9% de las mujeres.

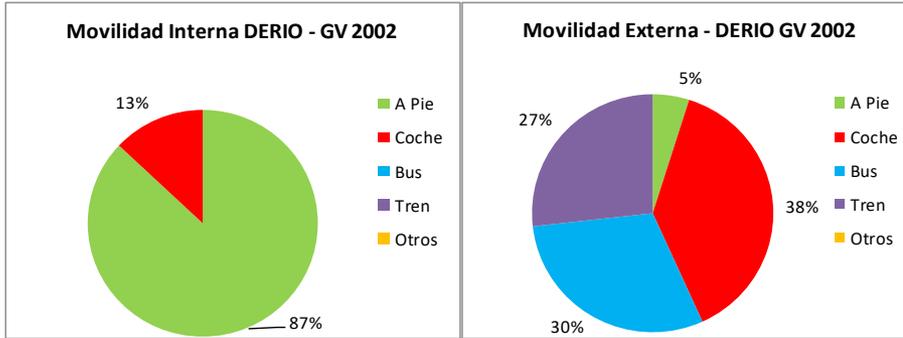
- En este capítulo se analiza la movilidad actual de Derio y su evolución en los últimos años. Las fuentes oficiales utilizadas han sido las siguientes:
 - Encuesta de movilidad del Consorcio de Transportes de Bizkaia de 2008 → **27 familias**.
 - Encuesta de movilidad del Gobierno Vasco de 2002 → **24 familias**.
- En cuanto a la movilidad laboral utilizaremos las siguientes bases de datos:
 - Encuesta de movilidad laboral origen-destino de EUSTAT 2008.
 - Encuesta de movilidad laboral origen-destino de EUSTAT 2001.
- Diferenciamos tres tipos de movilidad:
 - **Movilidad Interna:** propia de residentes que se desplazan dentro del municipio.
 - **Movilidad Externa:** propia de los residentes que salen fuera del municipio.
 - **Movilidad Atraída:** realizada por no-residentes que acceden al municipio.
- A continuación mostramos una comparación de los datos de movilidad de las dos fuentes de información.



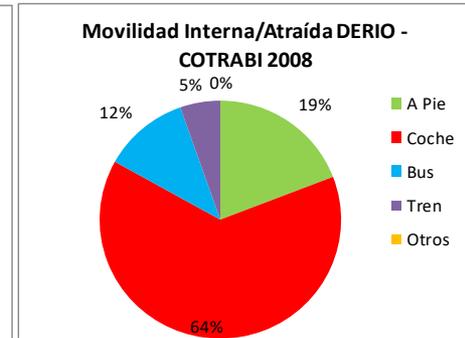
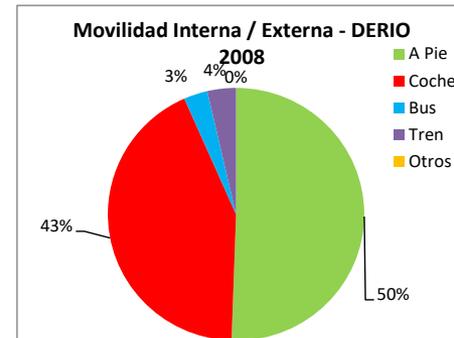
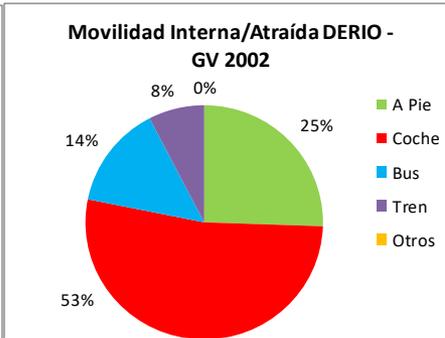
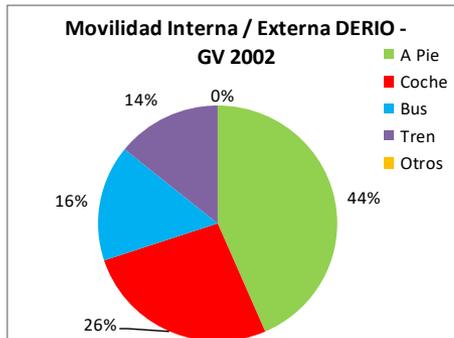
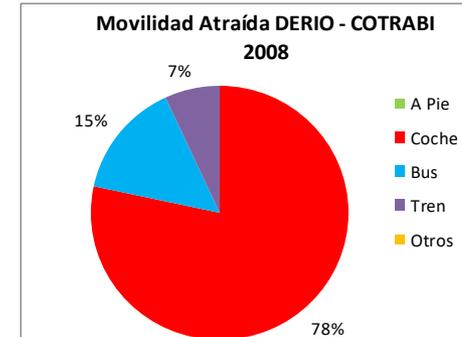
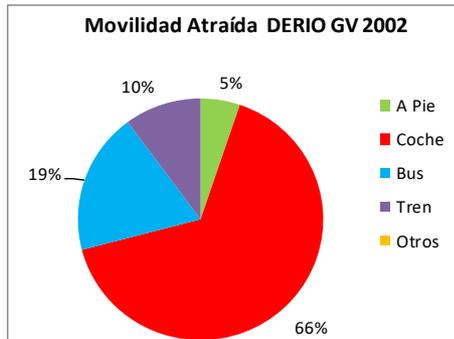
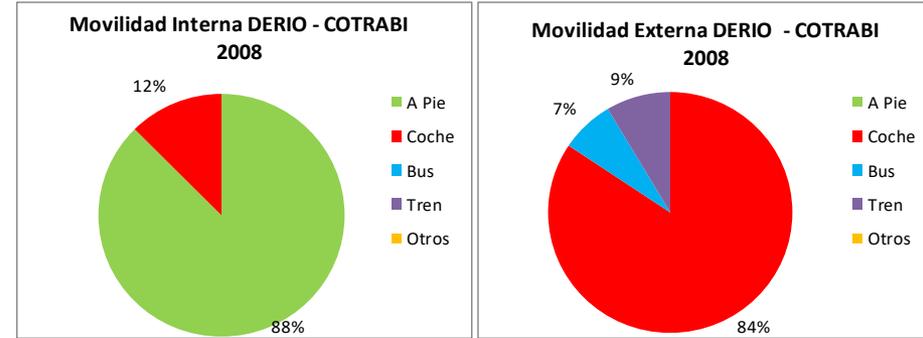


- Dentro de estos tres tipos de movilidad hemos diferenciado entre los distintos modos de transporte: a pie, coche, bus, tren y otros.
- En lo que se refiere a la movilidad interna, el viaje peatonal se mantiene en los años analizados, así como la movilidad en vehículo privado.
- En la movilidad externa se sigue manteniendo el coche como protagonista.
- En la movilidad atraída, se observa un aumento en el modo coche y se mantiene la movilidad en transporte público.

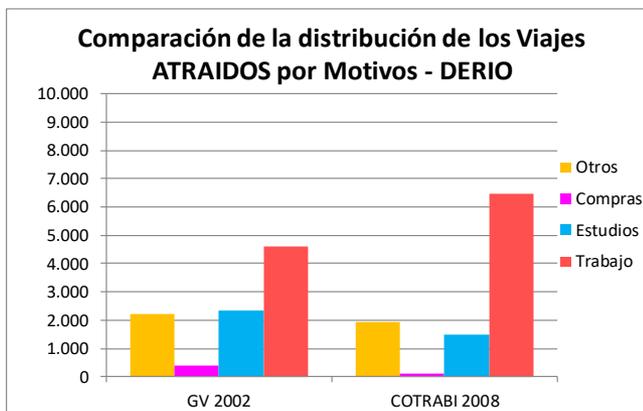
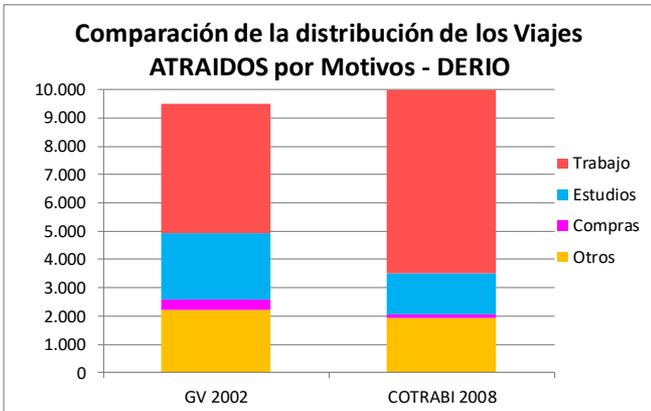
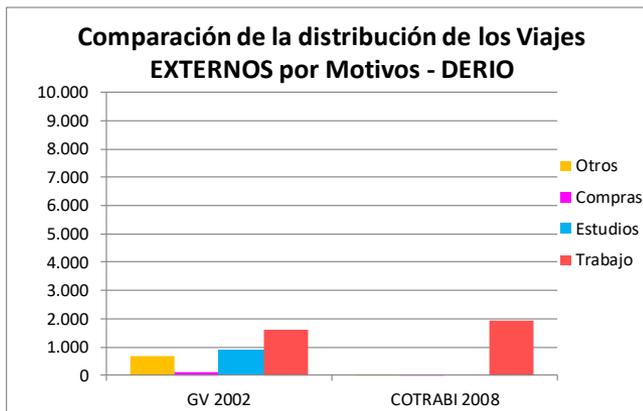
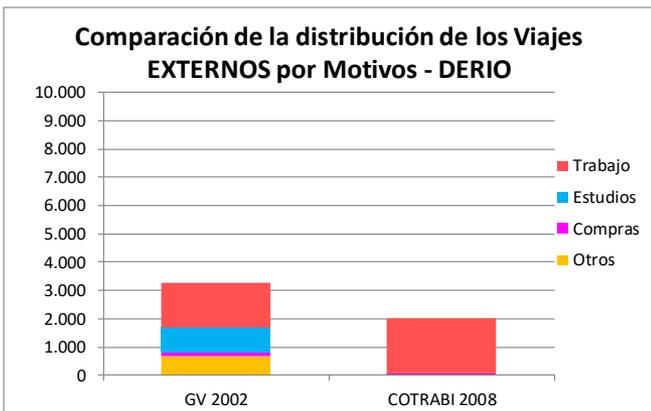
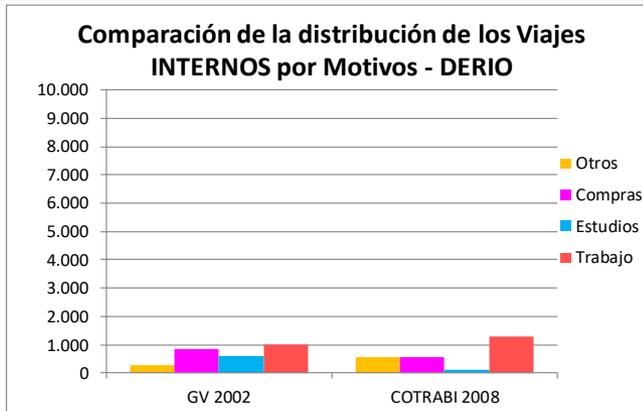
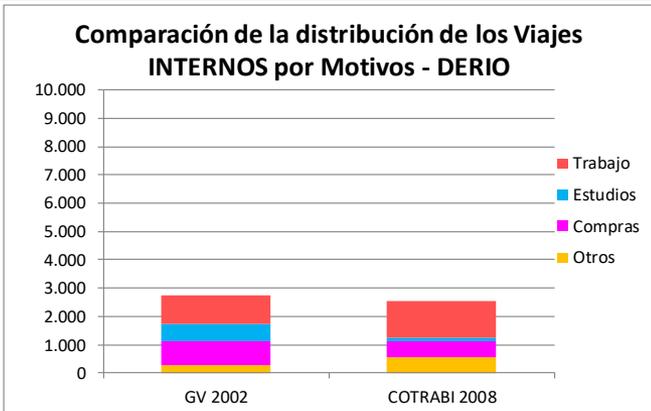
Reparto Modal Encuesta de Movilidad Gobierno Vasco 2002



Reparto Modal Encuesta de Movilidad COTRABI 2008

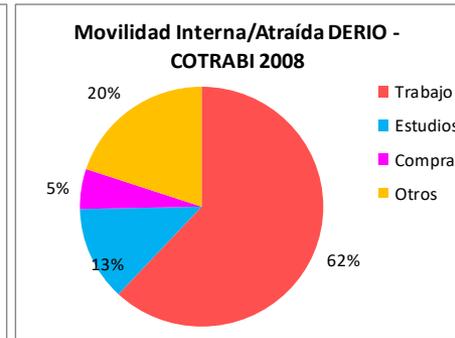
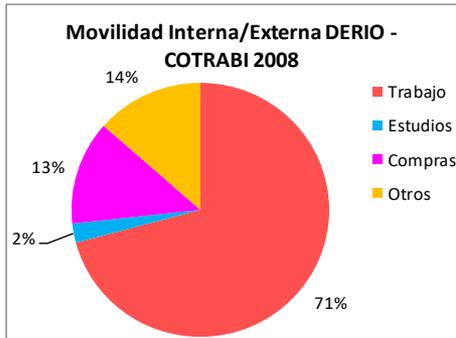
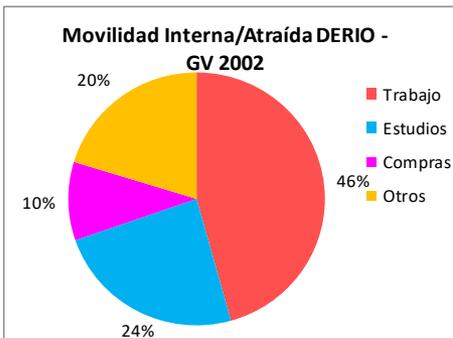
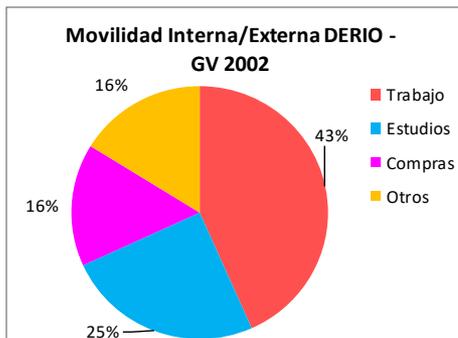
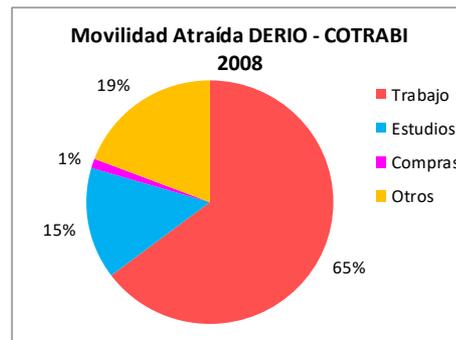
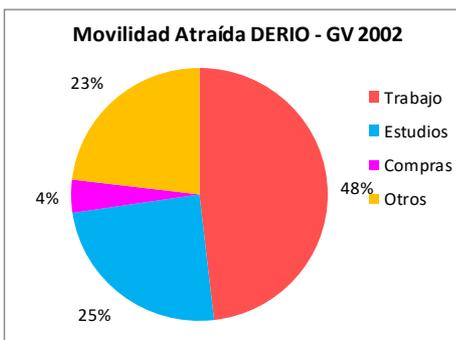
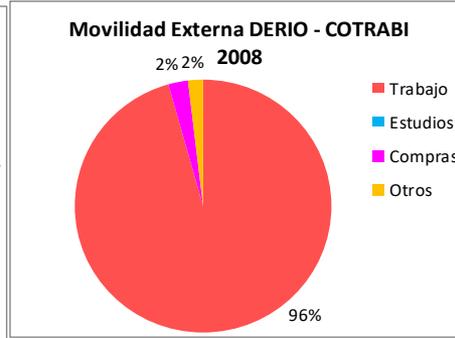
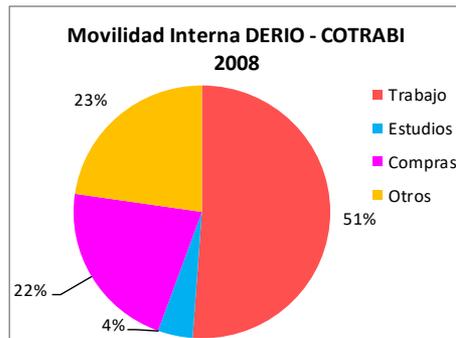
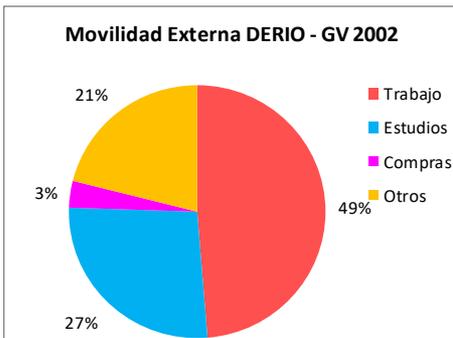
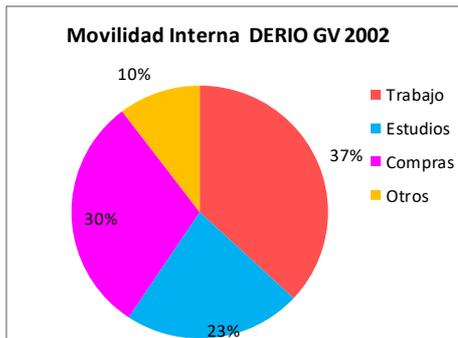


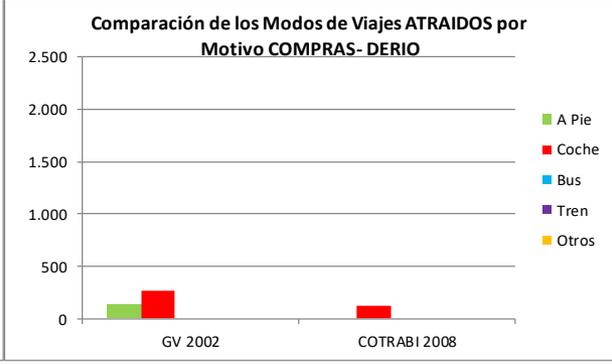
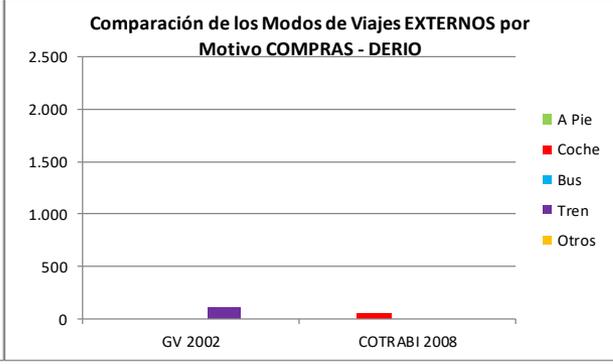
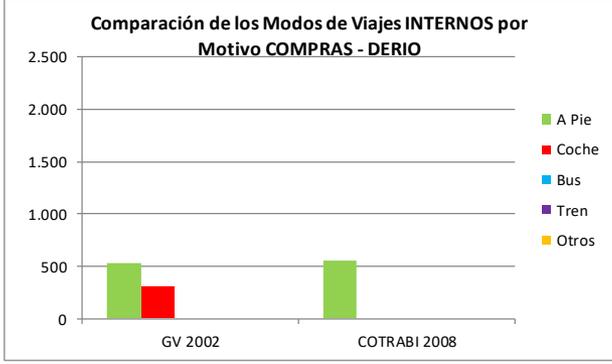
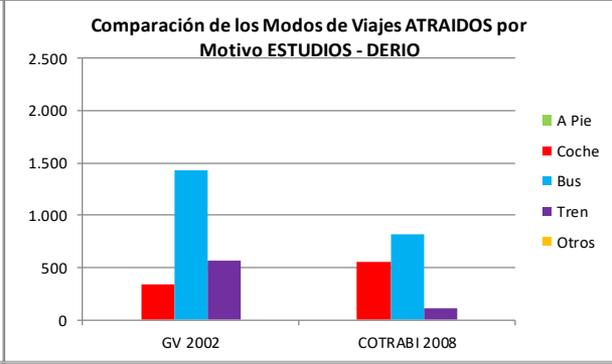
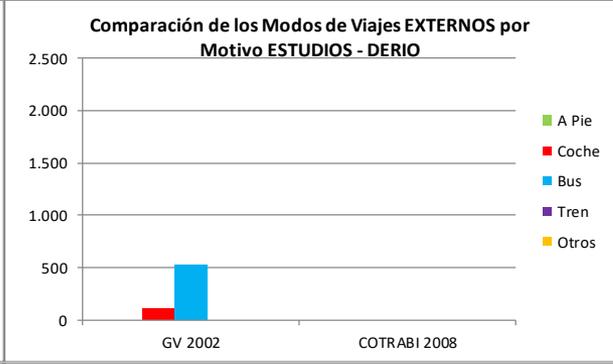
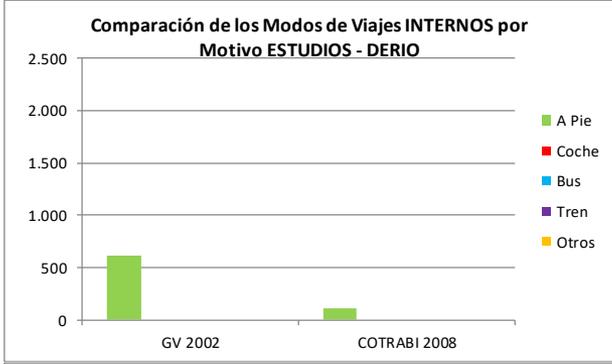
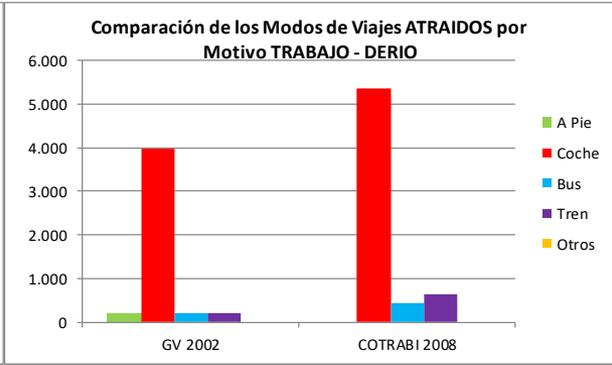
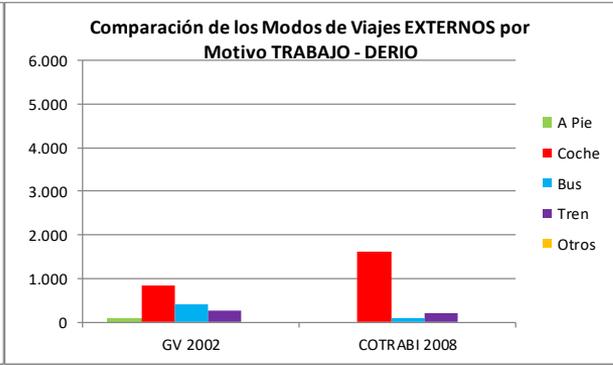
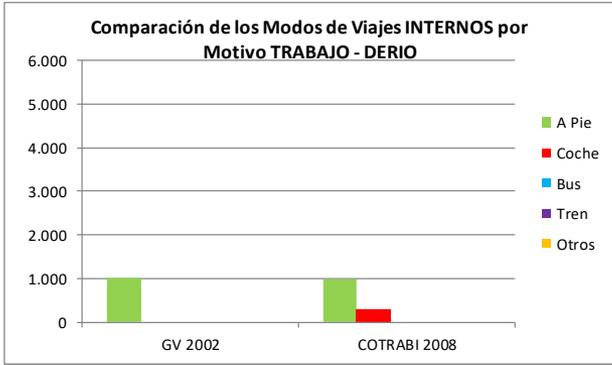
- A continuación realizamos la comparación de las diferentes encuestas de movilidad según el motivo de viaje. No tenemos en cuenta la vuelta a casa.

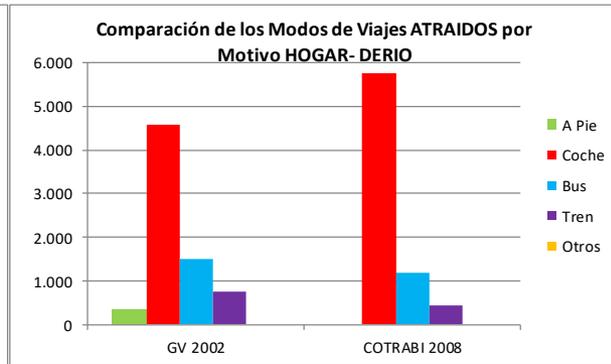
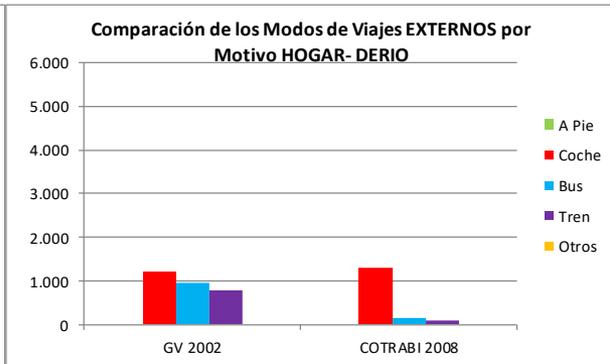
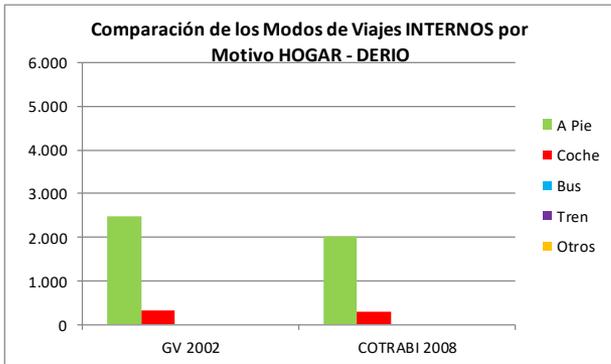
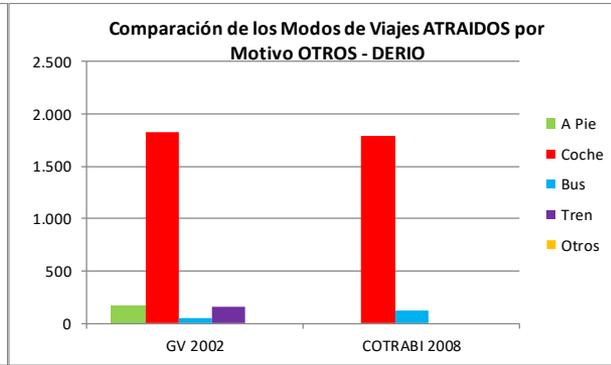
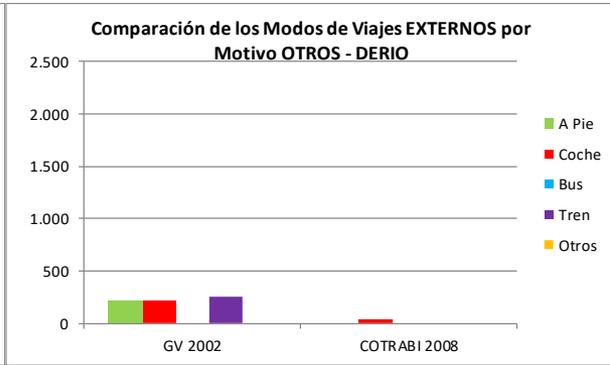
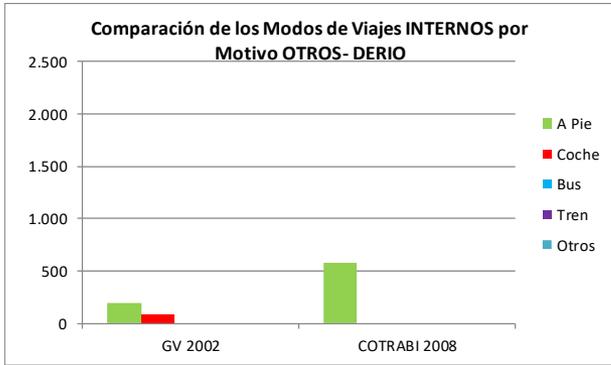


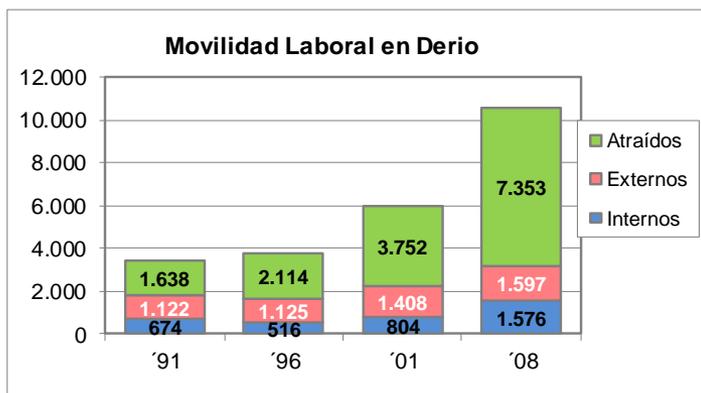
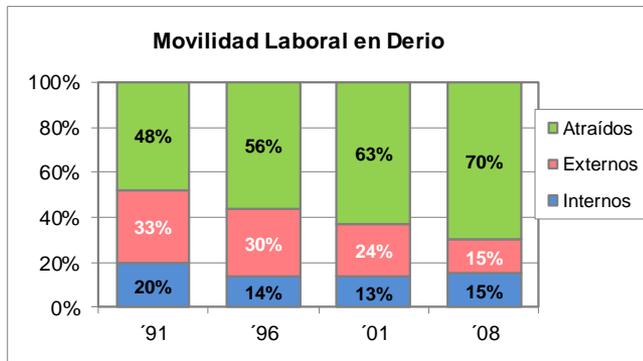
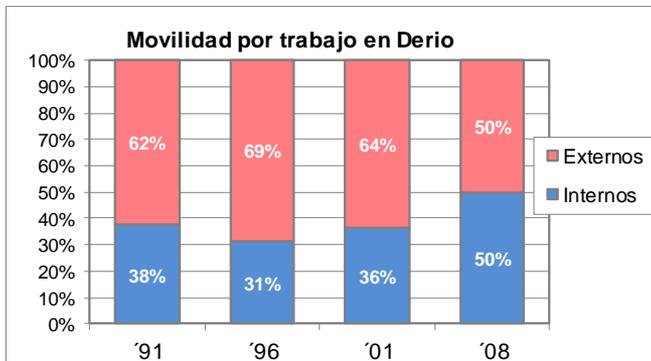
Reparto Modal Encuesta de Movilidad Gobierno Vasco 2002

Reparto Modal Encuesta de Movilidad COTRABI 2008

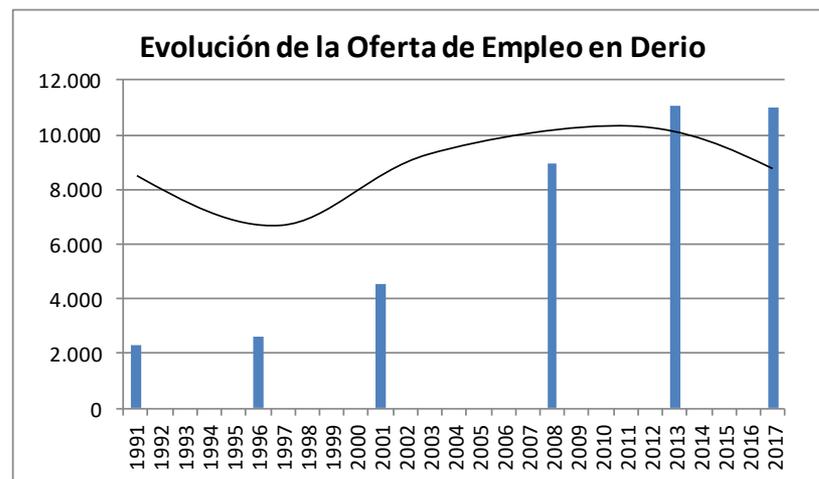




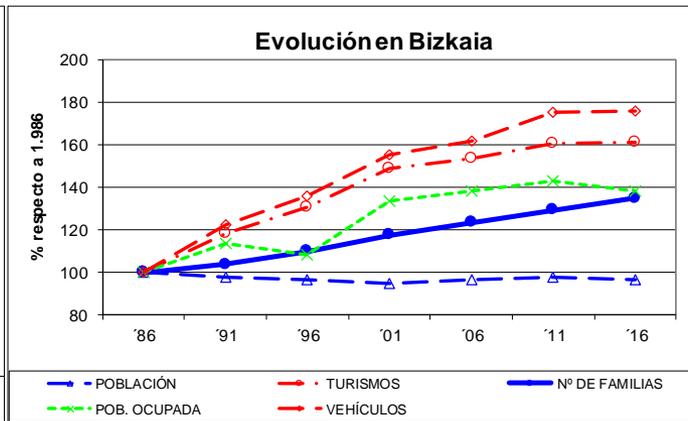
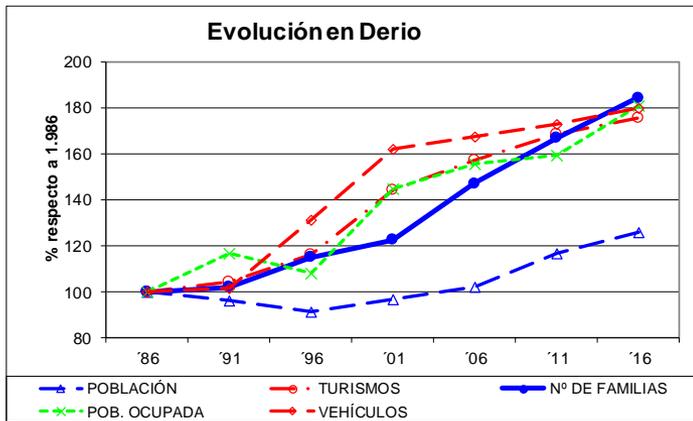




- A continuación mostramos los datos de movilidad laboral extraídos de las encuestas que publica EUSTAT. Los datos de 2008 se han calculado extrapolando los datos de oferta de empleo y población ocupada que disponemos del mismo ente.
- No se han vuelto a realizar más encuestas de este tipo en años posteriores.
- En la imagen inferior mostramos la evolución de la oferta de empleo desde 1991 a 2017 y la tendencia de la misma.

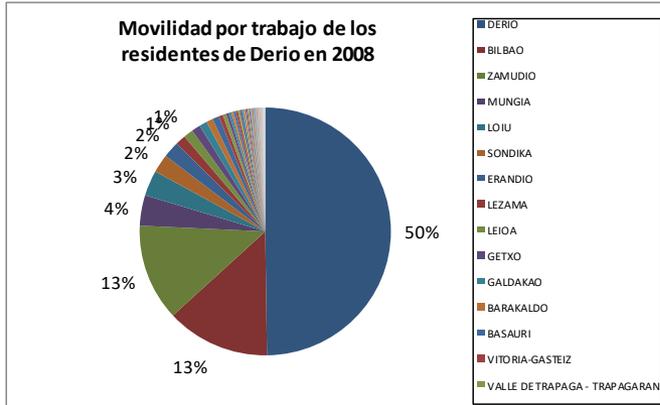


- En los gráficos mostramos la evolución de las diversas variables socioeconómicas desde el año 1986.



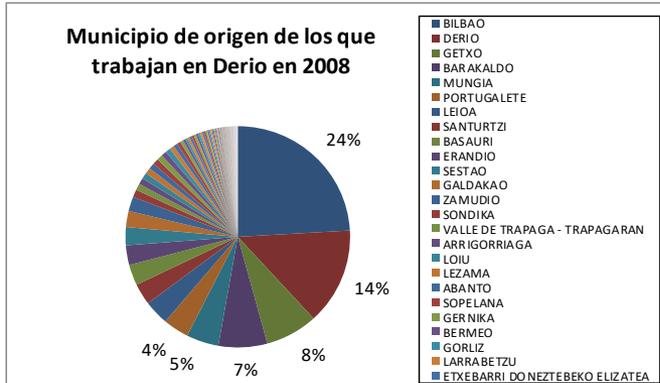
- La población desde el año 1986 aumenta un 26%. El número de familias aumenta un 85%.

- El número de vehículos aumenta un 80% y los turismos un 76%. EL ratio de turismos por cada mil habitantes pasa de 302 en 1986 a 478 en 2016. En Bizkaia pasa de 242 a 442.



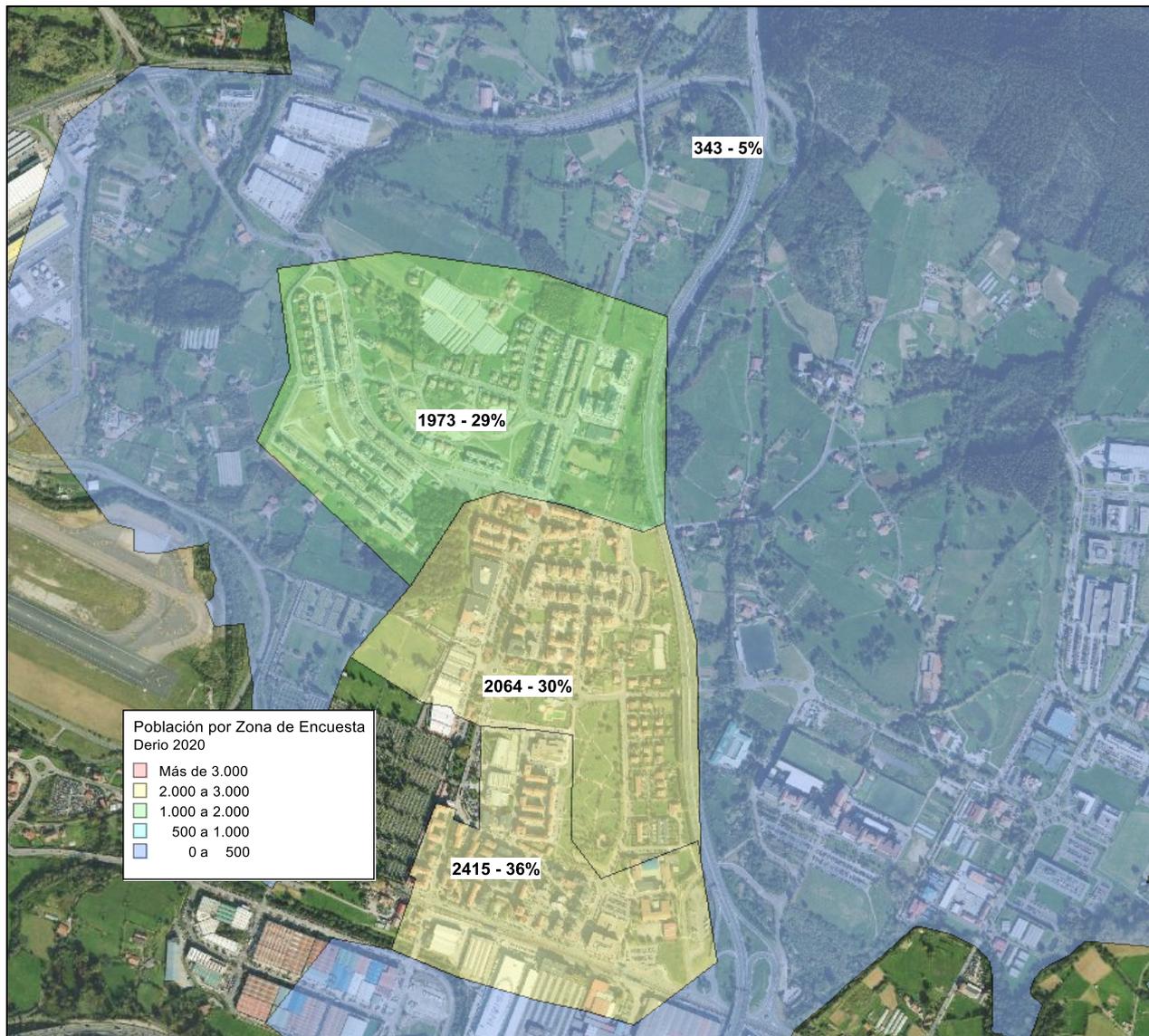
- Según los datos de EUSTAT en 2008, de las 3.173 personas con empleo, el 50% trabaja en el municipio.

- La población ocupada aumenta un 81% desde 1986.



	'86	'91	'96	'01	'06	'11	'16
AGRICULTURA	0%	2%	2%	1%	1%	1%	0%
INDUSTRIA+CONSTRUCCIÓN	59%	54%	48%	41%	36%	32%	26%
SERVICIOS + COMERCIO	41%	44%	50%	58%	63%	68%	73%

- La oferta de empleo de 2008 era de 8.929 y se ocupaba de la siguiente manera: 1.576 (18%) residentes de Derio y 7.353 (82%) que vienen de otros municipios



- Con el objetivo de analizar los viajes de los residentes de Derio, hemos realizado una encuesta domiciliaria repartida de forma proporcional al número de familias residentes en las distintas zonas de Derio.
- En la siguiente imagen mostramos cómo se reparte la población de Derio según las 4 zonas que hemos considerado, así como su reparto porcentual.
- Hemos realizado un envío de un total de **1.000** encuestas, con una respuesta final de **67 familias**, lo que supone un 6,7% del total. (Nota: posteriormente a la primera semana de recepción se produjo la alarma sanitaria del COVID19 lo que limitó la respuesta de esta encuesta).
- A continuación, mostramos como se reparte la respuesta por el municipio de Derio por las zonas consideradas.



- Para el análisis y el cálculo del factor de ponderación hemos relacionado el número de población por edad y género con su lugar de residencia.
- A continuación pasamos a analizar la encuesta realizada.



DERIO URDALA

ENCUESTA SOBRE LAS PAUTAS DE MOVILIDAD DE LOS RESIDENTES EN DERIO

Las respuestas a este cuestionario son **anónimas y estrictamente confidenciales**, y sólo se utilizarán para este fin.

(1) Teléfono de contacto: _____

A continuación se formulan una serie de preguntas sobre las características de tu hogar.

(2) Número de personas en el hogar: ____ (3) Número de vehículos en el hogar: ____

(4) Número de plazas de garaje en el hogar: ____

Para completar de forma correcta el formulario, debes anotar los viajes que hayas realizado en la última jornada laboral y que hayan tenido como punto de origen tu hogar. No se pregunta sobre los viajes de vuelta.

La encuesta puede ser respondida por hasta cuatro personas diferentes y cada una de ellas puede indicar hasta tres viajes realizados el mismo día.

Para cualquier consulta ponemos a tu disposición el siguiente número de contacto: **94 464 33 55**

PERSONA 1

(5) Género: Hombre Mujer (6) Edad: ____

(7) Situación: Trabaja; Estudia; en paro; Labores domésticas; Pensionista; Otro _____

VIAJE 1

(8) Hora de salida de casa ____: ____

(9) Hora de llegada DESTINO ____: ____

(10) Municipio DESTINO _____

(11) Calle DESTINO (solo si es DERIO) _____

(12) Motivo del viaje:

- Trabajo
- Estudios
- Compras
- Gestiones
- Ocio
- Otro ¿cuál?: _____

(13) Modo de viaje

- A pie
- Bicicleta
- Coche
- Bizkaibus
- Otro Bus
- Euskotren
- Otro ¿cuál?: _____

(14) Tipo de aparcamiento en destino:

- Particular
- De empresa
- De pago
- Calle con OTA
- Calle sin OTA
- Me han llevado

Sigue →

VIAJE 2

(15) Hora de salida de casa ____: ____

(16) Hora llegada DESTINO ____: ____

(17) Municipio DESTINO _____

(18) Calle DESTINO (solo si es DERIO) _____

(19) Motivo del viaje:

- Trabajo
- Estudios
- Compras
- Gestiones
- Ocio
- Otro ¿cuál?: _____

(20) Modo de viaje (varias respuestas)

- A pie
- Bicicleta
- Coche
- Bizkaibus
- Otro Bus
- Euskotren
- Otro ¿cuál?: _____

(21) Tipo de aparcamiento en destino:

- Particular
- De empresa
- De pago
- Calle con OTA
- Calle sin OTA
- Me han llevado

VIAJE 3

(22) Hora de salida de casa ____: ____

(23) Hora llegada DESTINO ____: ____

(24) Municipio DESTINO _____

(25) Calle DESTINO (solo si es DERIO) _____

(26) Motivo del viaje:

- Trabajo
- Estudios
- Compras
- Gestiones
- Ocio
- Otro ¿cuál?: _____

(27) Modo de viaje (varias respuestas)

- A pie
- Bicicleta
- Coche
- Bizkaibus
- Otro Bus
- Euskotren
- Otro ¿cuál?: _____

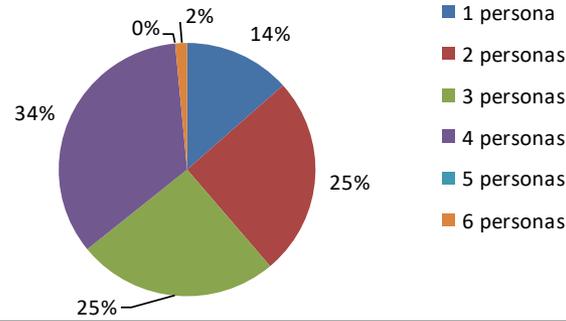
(28) Tipo de aparcamiento en destino:

- Particular
- De empresa
- De pago
- Calle con OTA
- Calle sin OTA
- Me han llevado

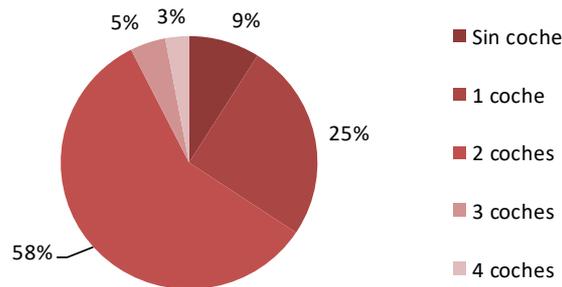
Finalmente, ¿qué tipo de actuaciones crees que podrían mejorar DERIO? Por favor, indica cuales son, tanto si se trata de aspectos generales o acciones más concretas.

- A continuación pasamos a analizar la encuesta realizada, de la cual incluimos el formulario para mostrar la información solicitada.
- En la primera parte se solicitan datos de caracterización de la familia.
- Seguidamente se registra hasta un máximo de 3 viajes (con origen en el hogar), por persona que compone la familia, hasta un máximo de 4 personas por familia.
- Para cada persona se pide el género, edad y situación personal. En cuanto a los viajes, los datos que se solicitan son el destino, la hora de inicio y final del viaje, el motivo y modo de viaje y el tipo de aparcamiento en destino, en caso de acudir en vehículo privado.
- Para finalizar se incluye un apartado en el que se pueden poner sugerencias relacionadas con la mejora de la movilidad en el municipio de Derio.

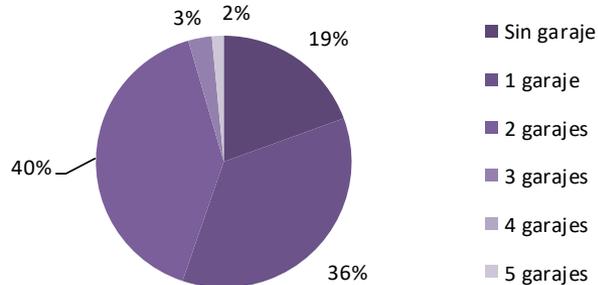
Tamaño de las Familias Encuestadas
(2,87 personas por familia)



Índice de Motorización de las Familias Encuestadas
(1,67 turismos por familia)

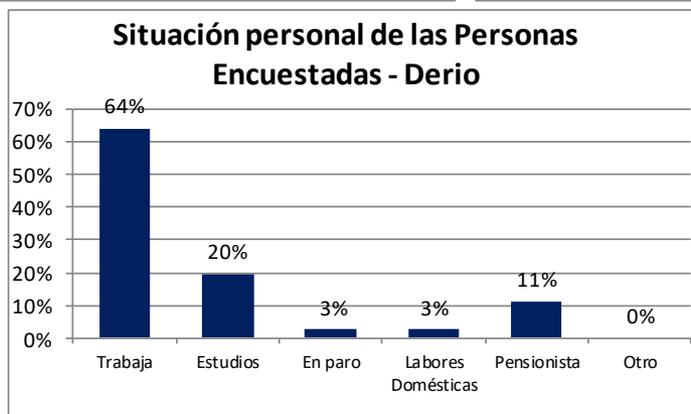
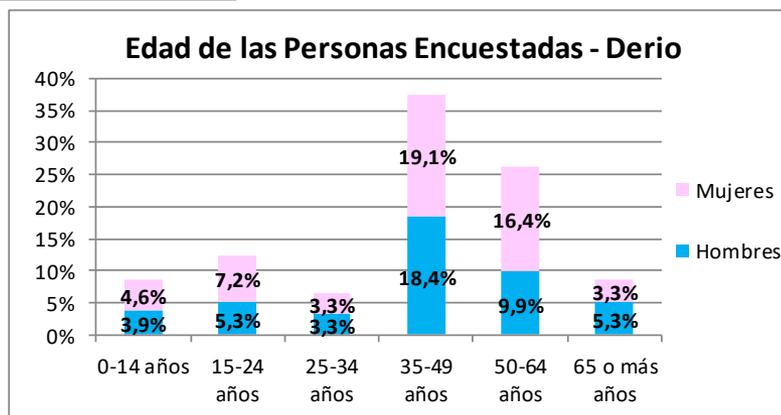
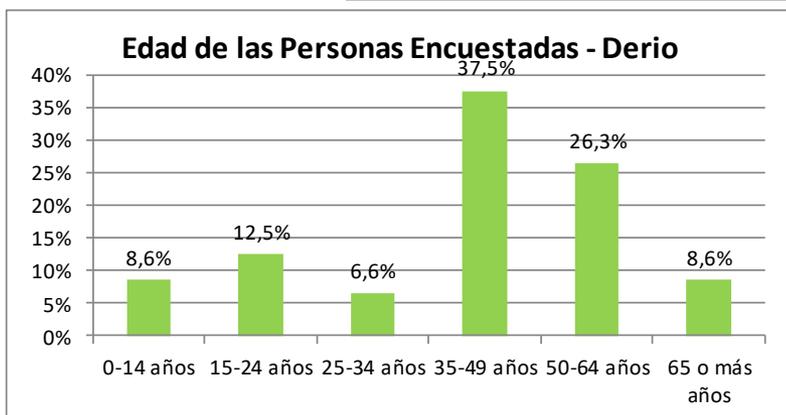
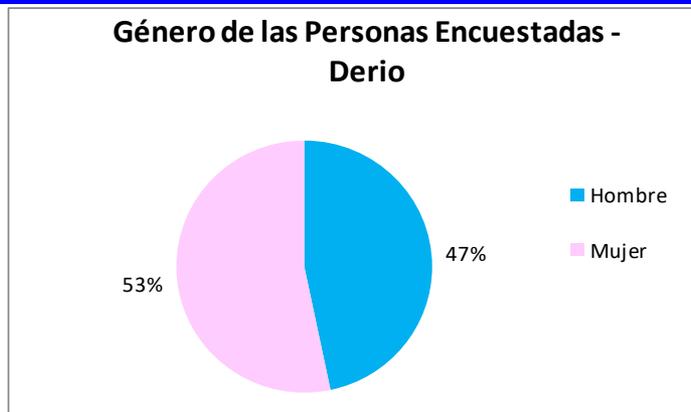


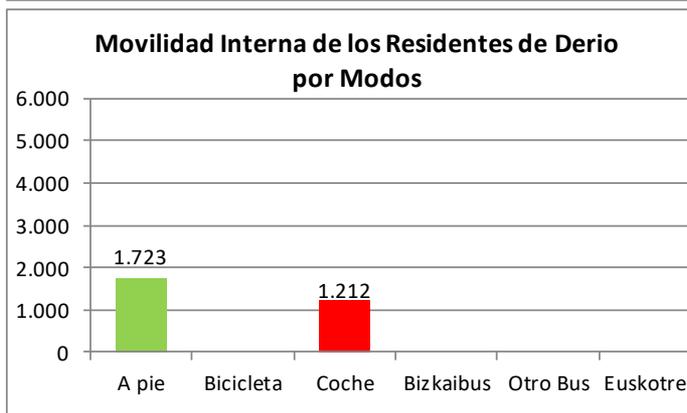
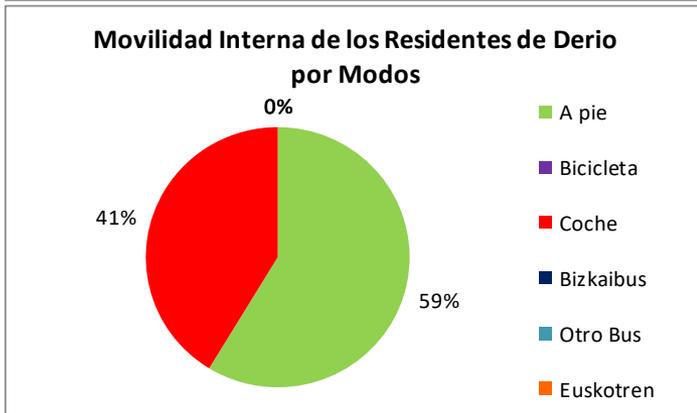
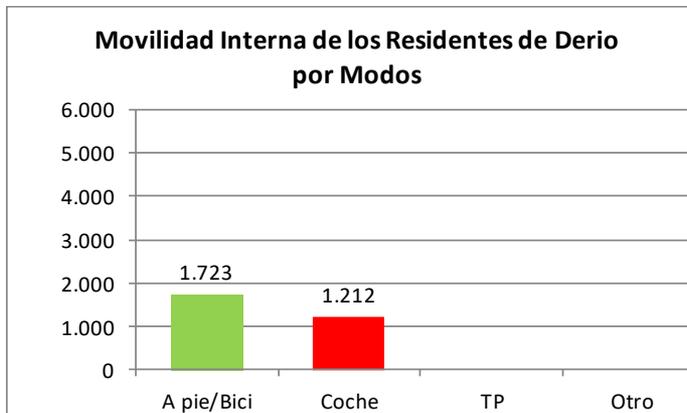
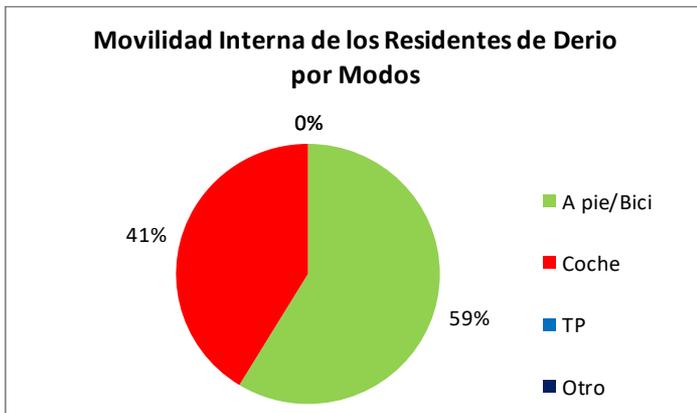
Número de Garajes de las Familias Encuestadas
(1,33 garajes por familia)



- **Sólo se recogen los datos de viajes que hayan partido del hogar, no los realizados de vuelta a casa. Y sólo los tres viajes más importantes** a juicio de la persona que ha rellenado la encuesta por cada persona residente en el hogar.
- Hemos recibido un total de **67 familias, 152 personas y 250 viajes**, lo cual implica un ratio de 1,64 viajes por persona y 3,73 viajes por familia (sólo el viaje de ida).
- A continuación pasamos a caracterizar la muestra que hemos recogido en la encuesta de movilidad domiciliaria en el municipio de Derio.

- Del total de 67 encuestas recibidas, disponemos de información de 152 personas, las cuales vamos a caracterizar según su edad y género, así como por su situación personal

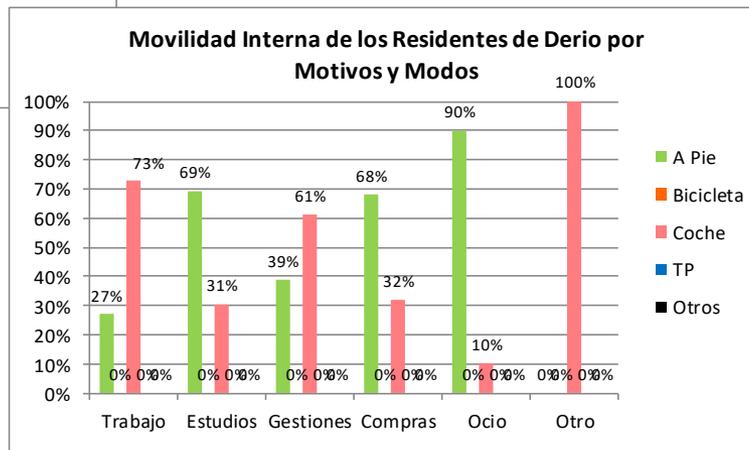
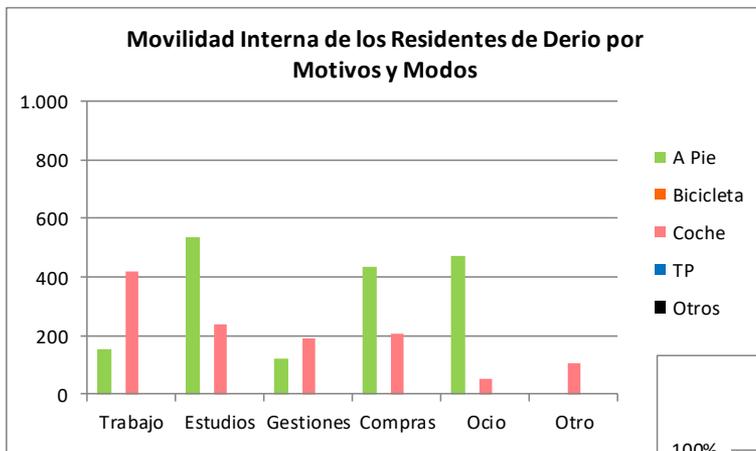
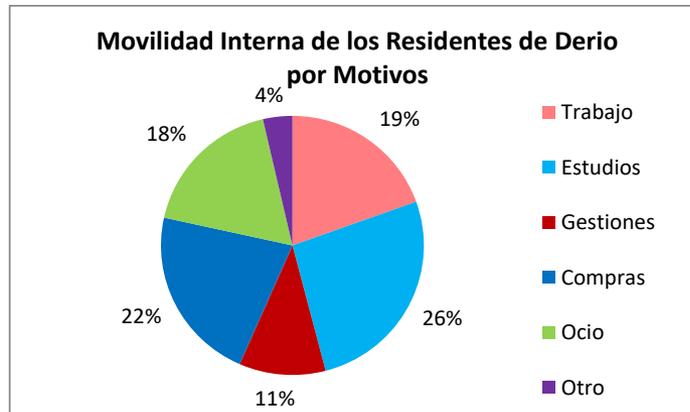
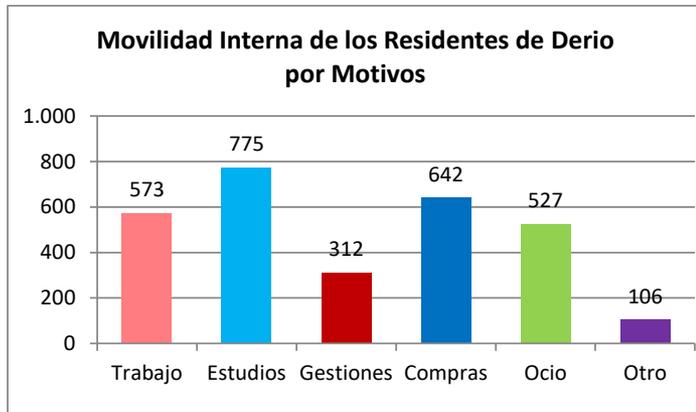




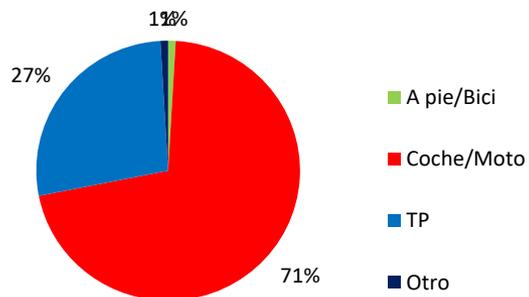
- La Movilidad Interna es la que se origina en el municipio de Derio y tiene como destino el mismo municipio. De los datos se extrae que la población encuestada se mueve mayoritariamente a pie, si bien, el coche también tienen una gran relevancia.

- A continuación, pasamos a analizar la naturaleza de los viajes por modo y por motivo.
- Diferenciamos entre los viajes internos de los residentes en Derio, y los viajes que salen fuera del municipio, así como una visión del conjunto.
- Los modos de viaje recogidos son: a pie, bicicleta, coche, Bizkaibus, otro autobús, Euskotren y otros (taxi, etc).
- Este análisis se hace de forma general, y posteriormente lo separaremos por género, con el fin de mostrar como se mueve cada estrato de población en el municipio de Derio.

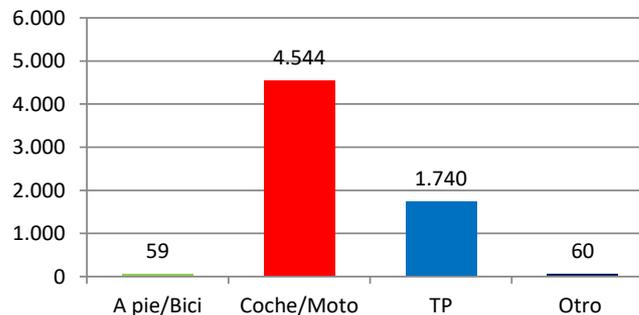
- Los motivos de viaje son: trabajo, estudios, compras, gestiones, ocio y otros.
- Analizamos también dichos viajes combinando el modo y motivo de los mismos.



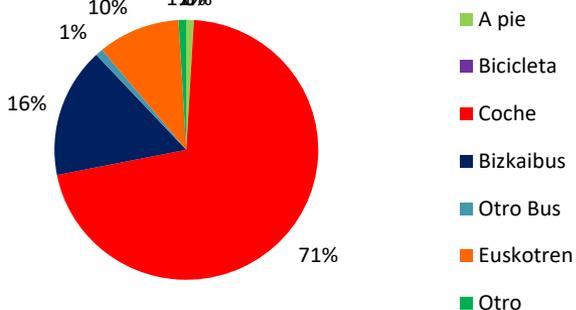
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos



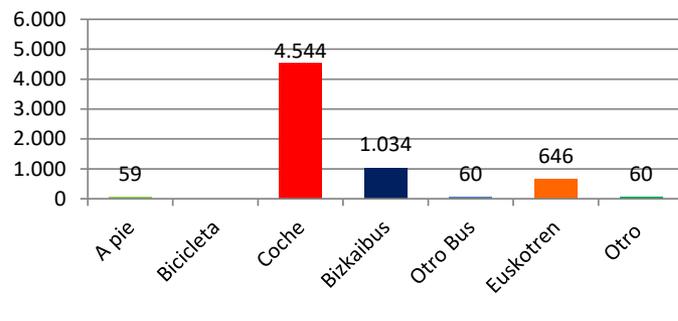
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos



Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos

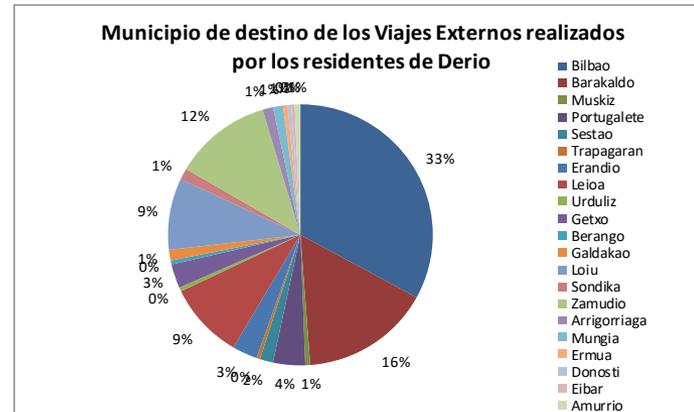
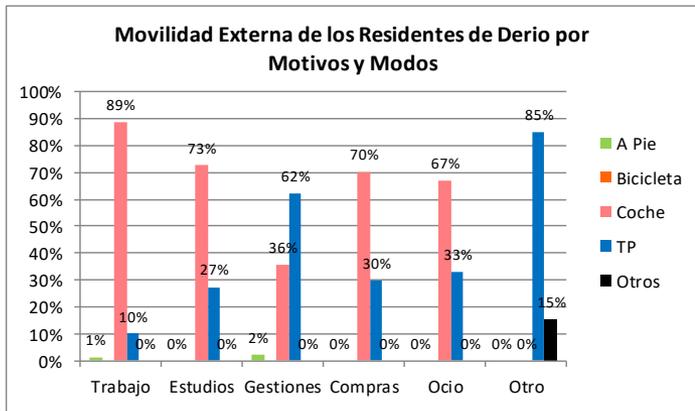
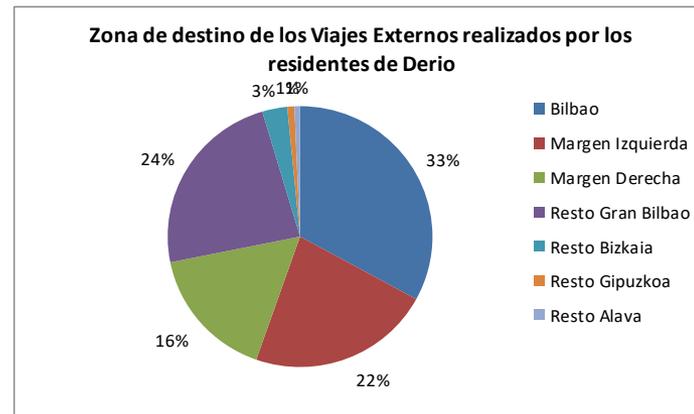
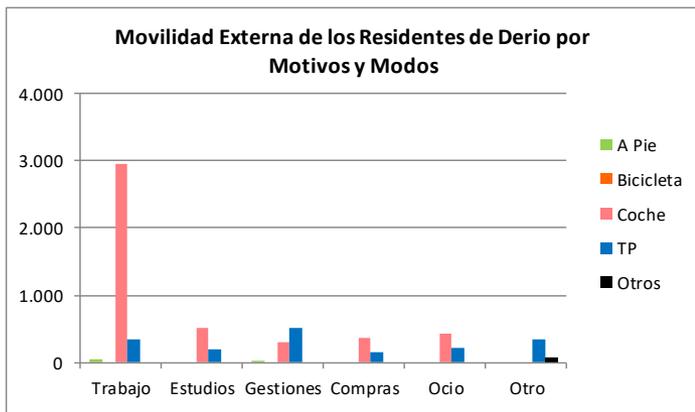
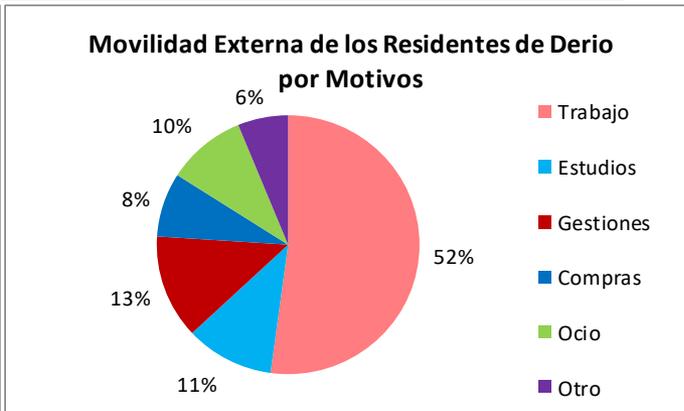
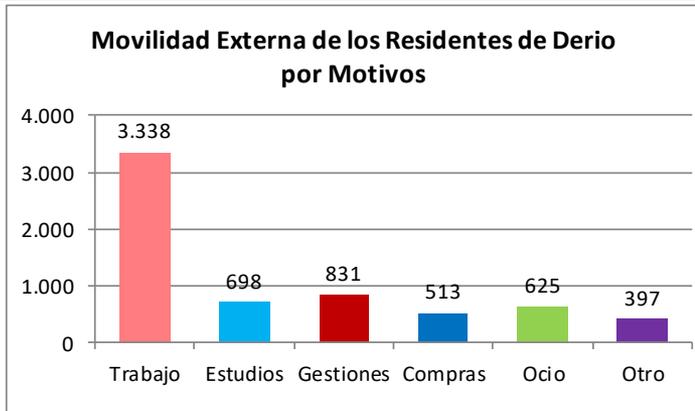


Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos

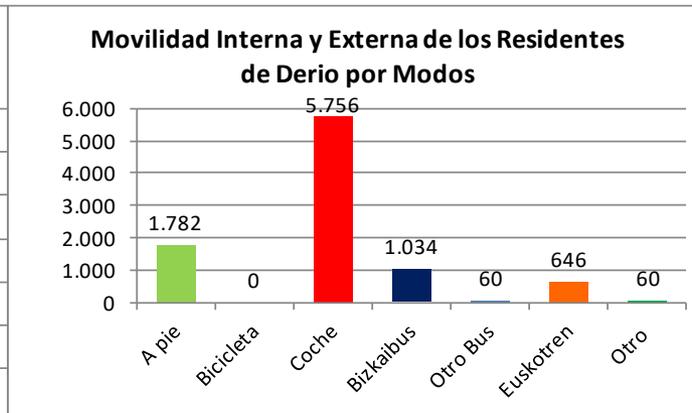
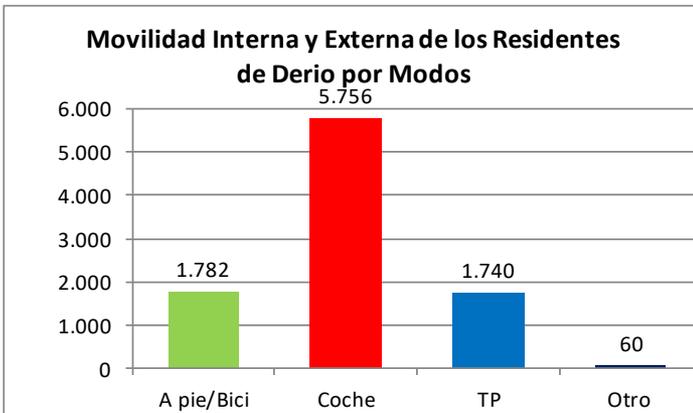
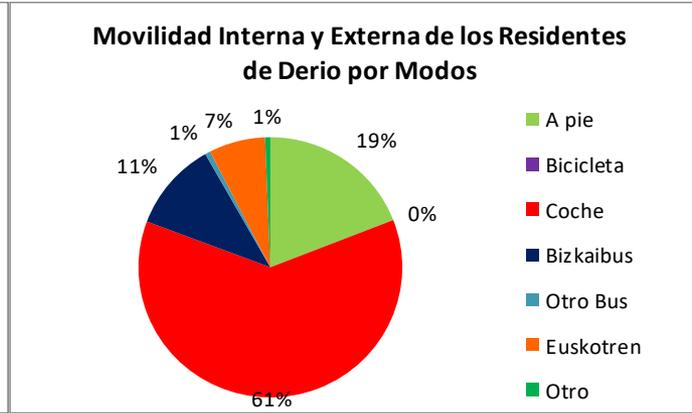
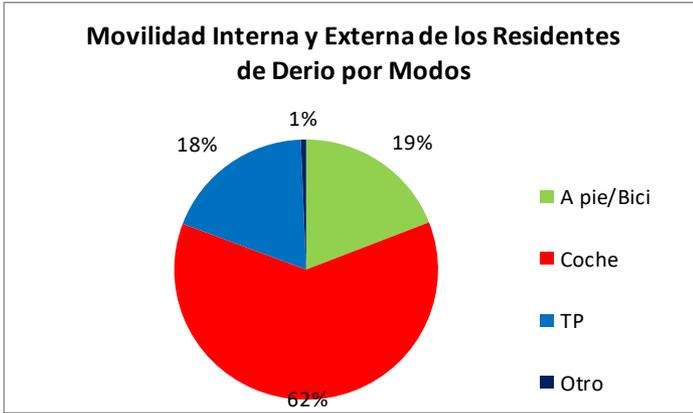


- A continuación mostramos los datos correspondientes a los viajes externos de los residentes de Derio.
- Estos viajes se producen principalmente en coche y transporte público.
- Dentro del transporte público, los viajes realizados en Euskotren representan el 10% frente al 16% de Bizkaibus.

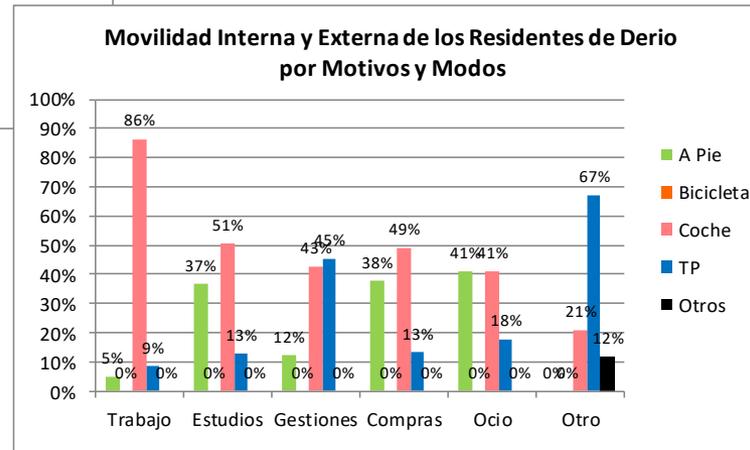
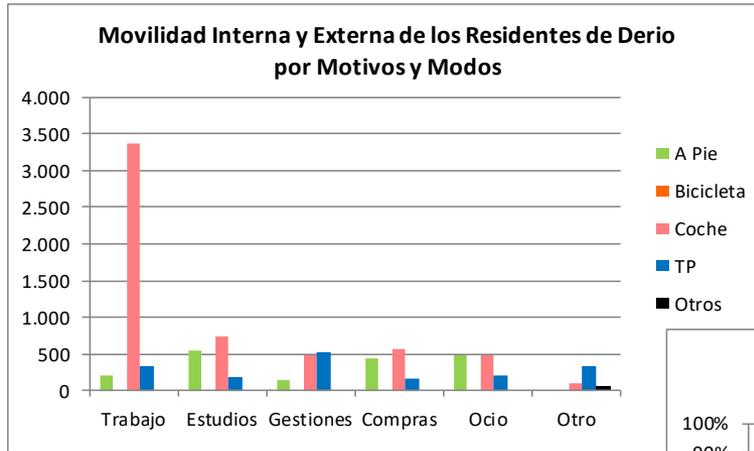
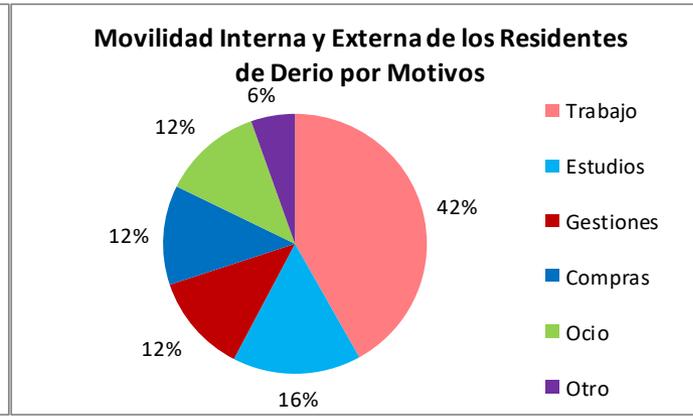
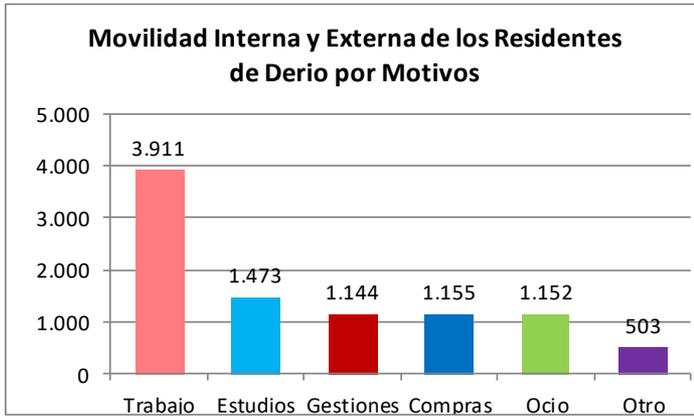
- El motivo principal de los viajes externos de los residentes de Derio es el trabajo.
- El resto de motivos tiene un reparto proporcional.
- En los gráficos de la derecha se muestra la zona y municipio de destino de los viajes.

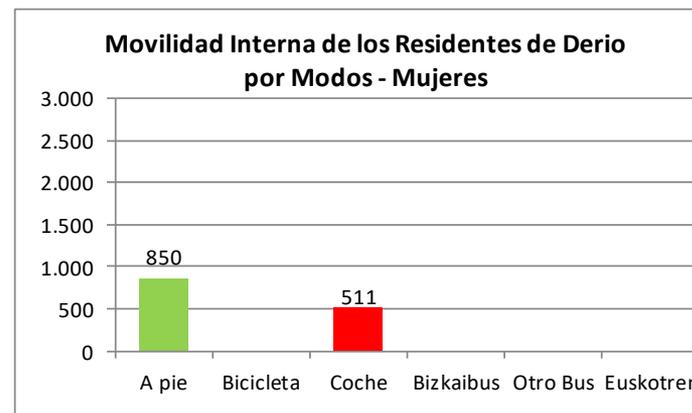
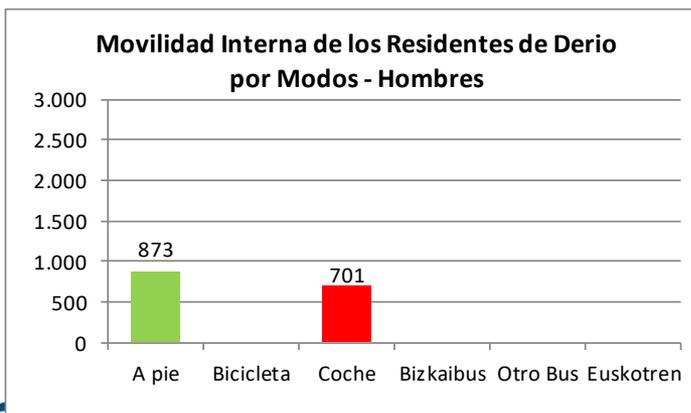
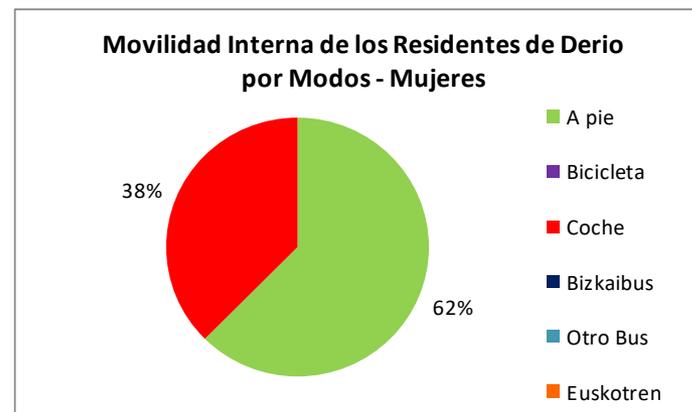
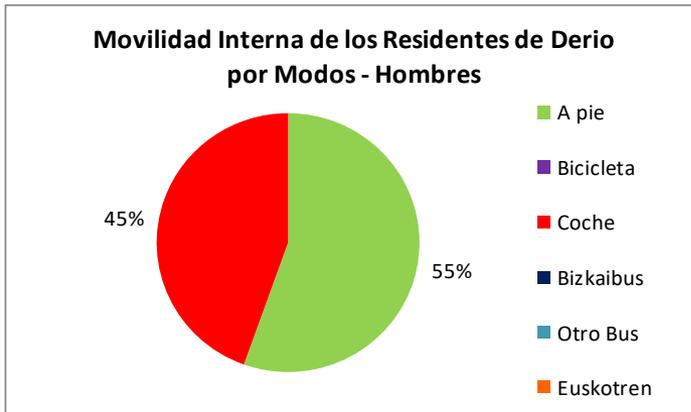
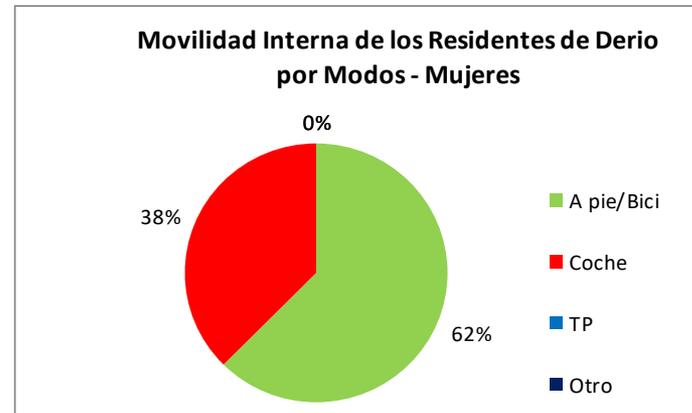
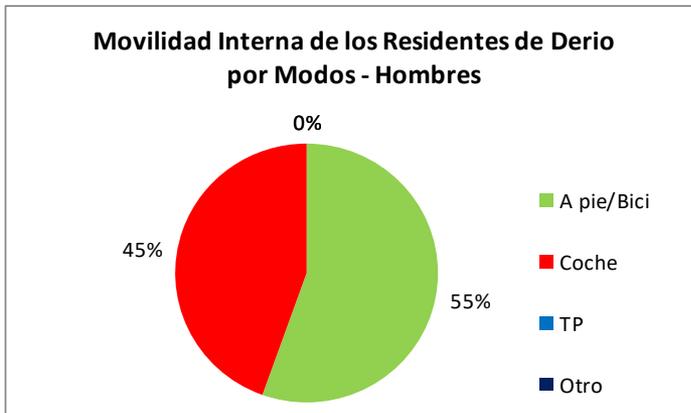


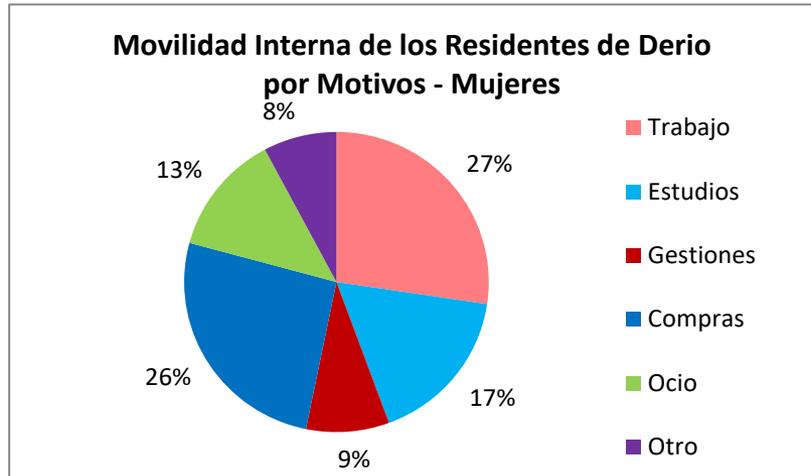
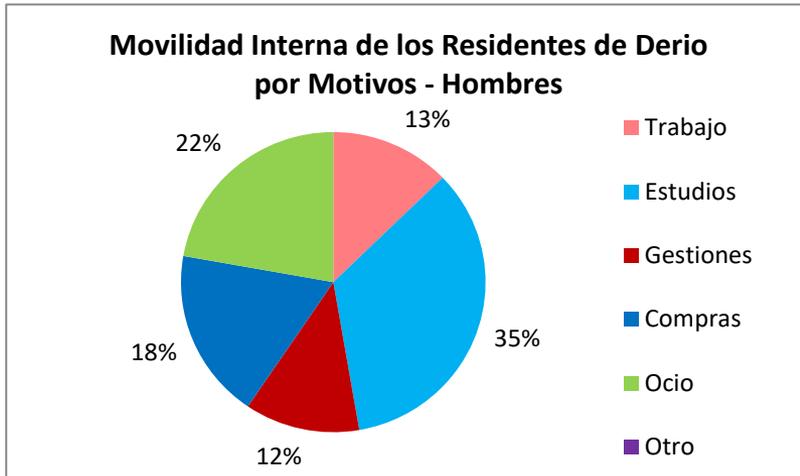
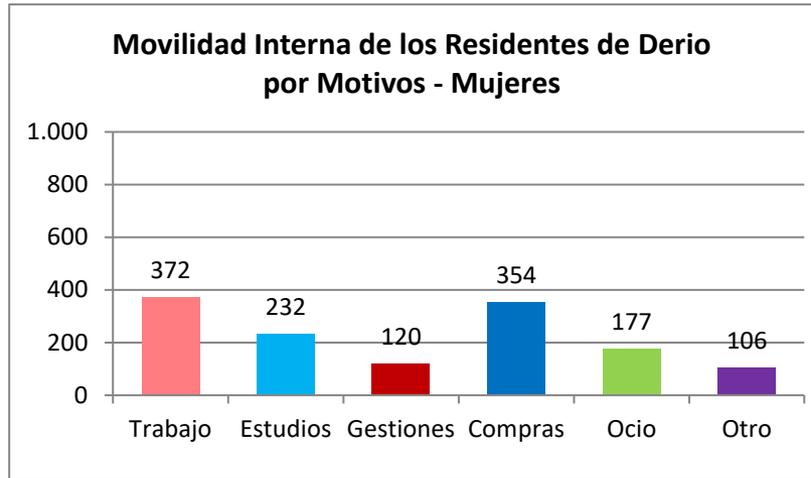
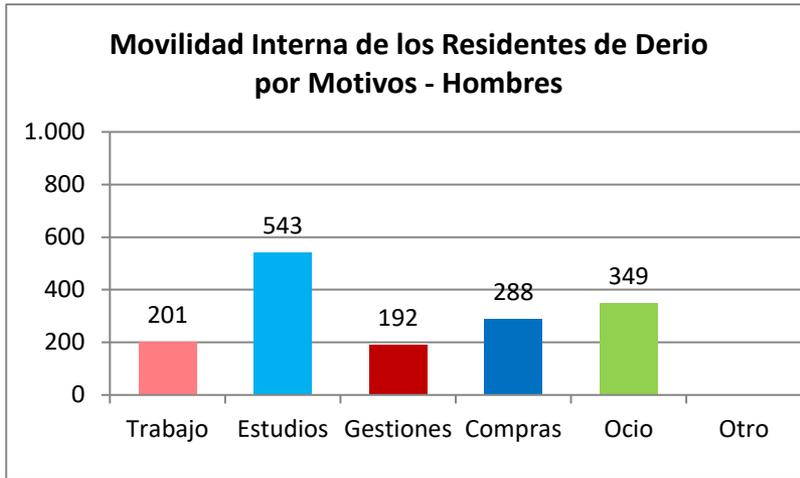
- En los siguientes gráficos se representa el conjunto de los datos de los viajes de la población encuestada en el municipio de Derio.

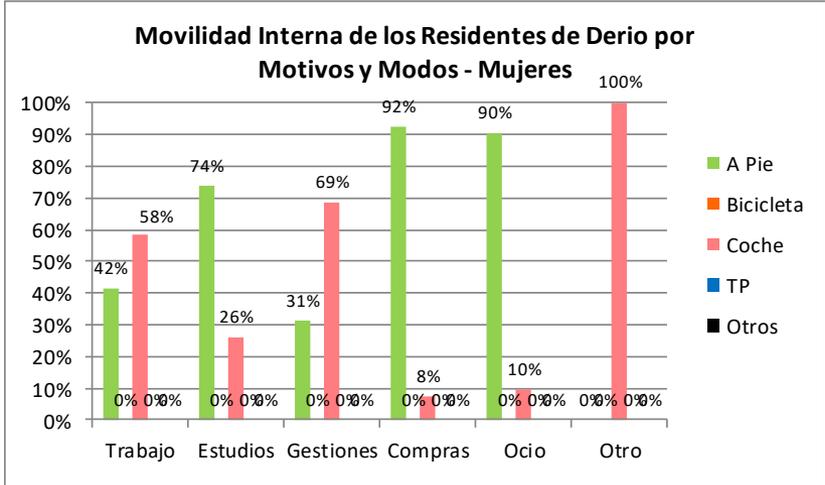
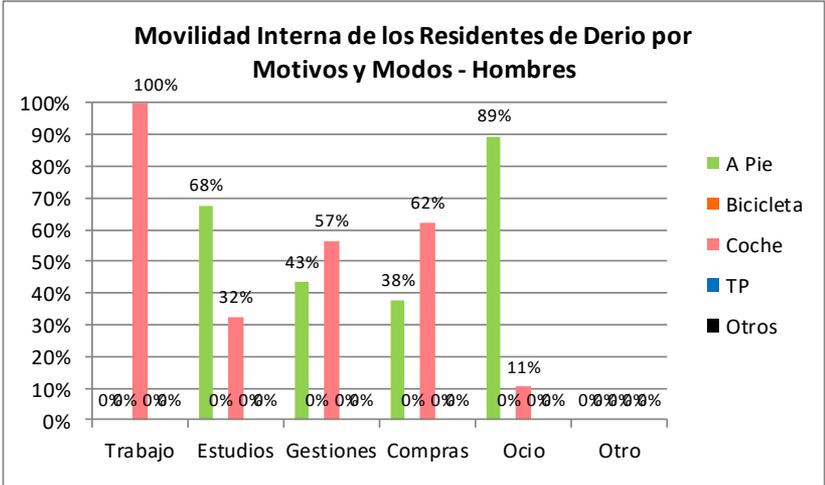
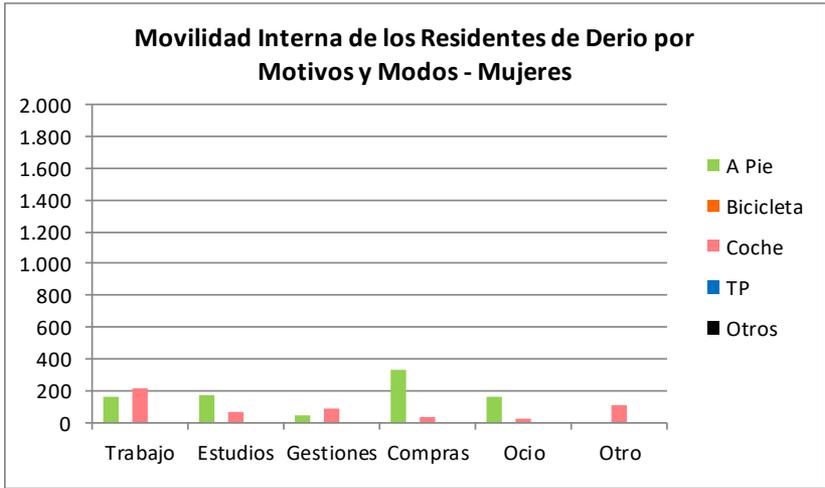
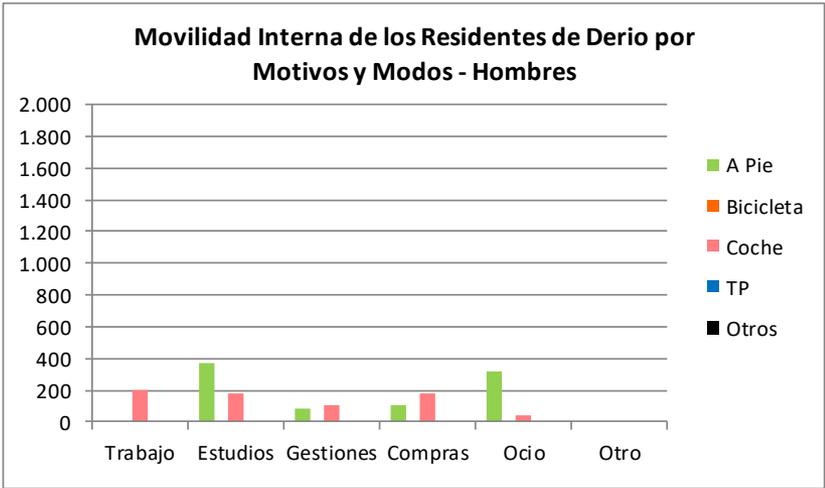


- En los siguientes gráficos se representa el conjunto de los datos de los viajes de la población encuestada en el municipio de Derio.

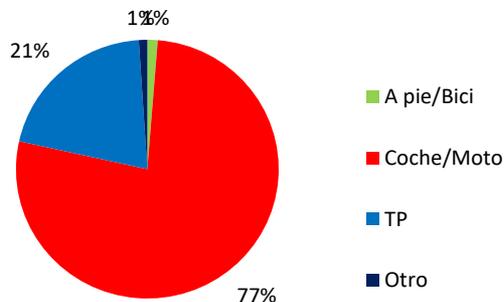




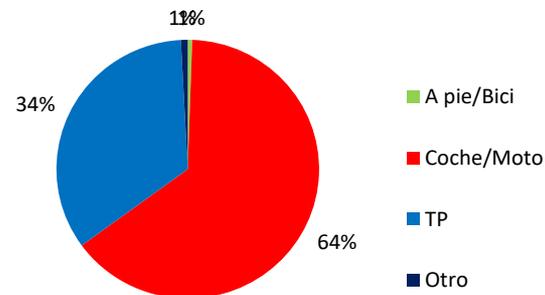




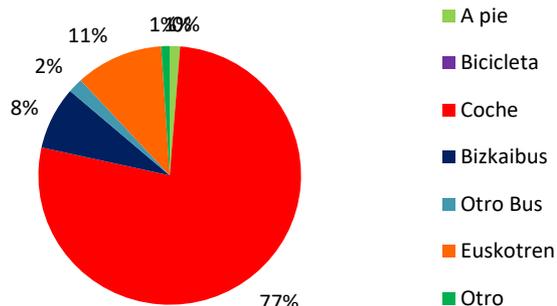
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres



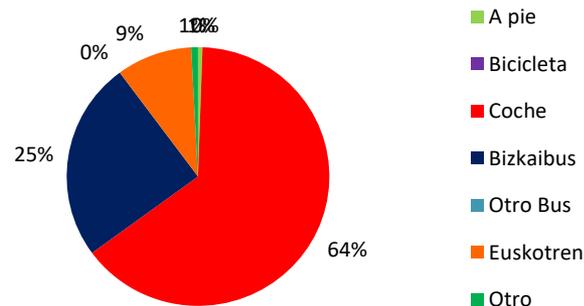
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres



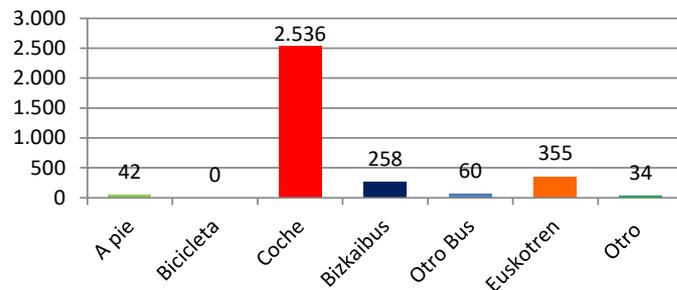
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres



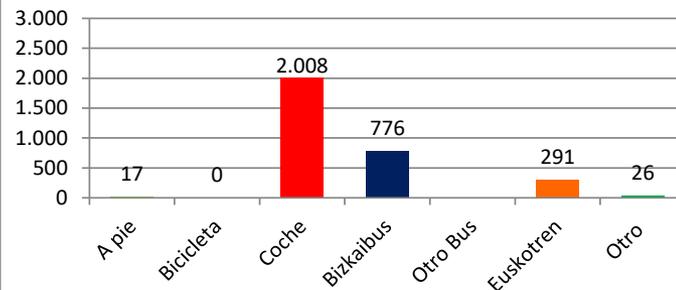
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres

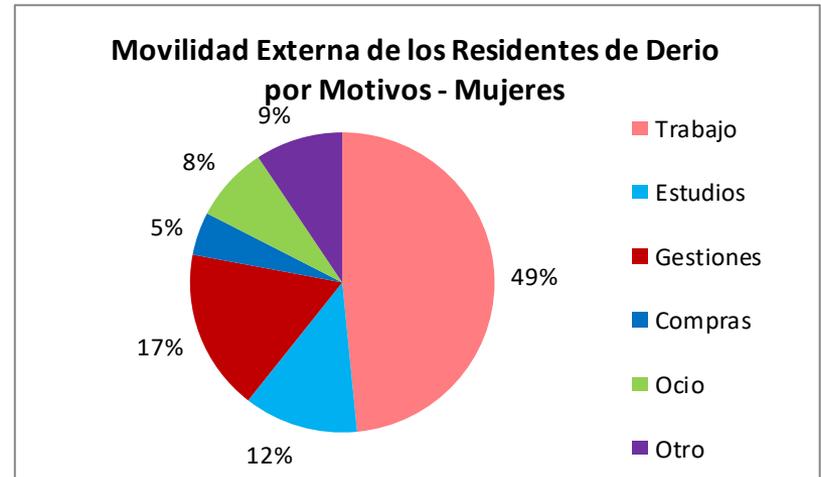
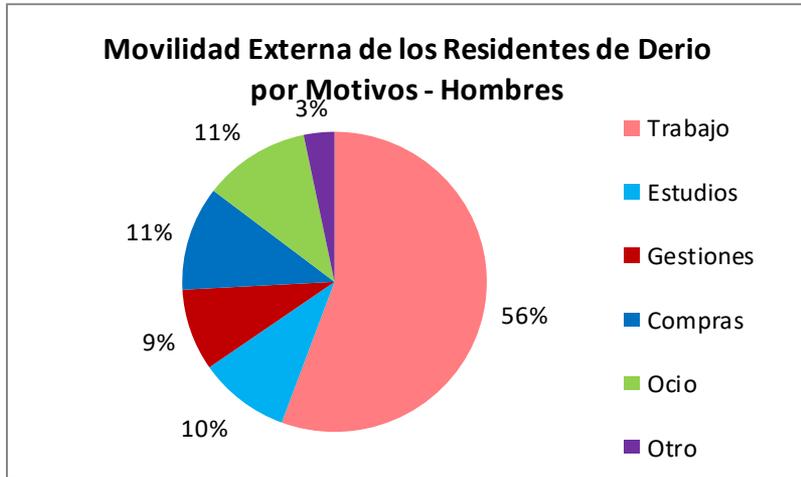
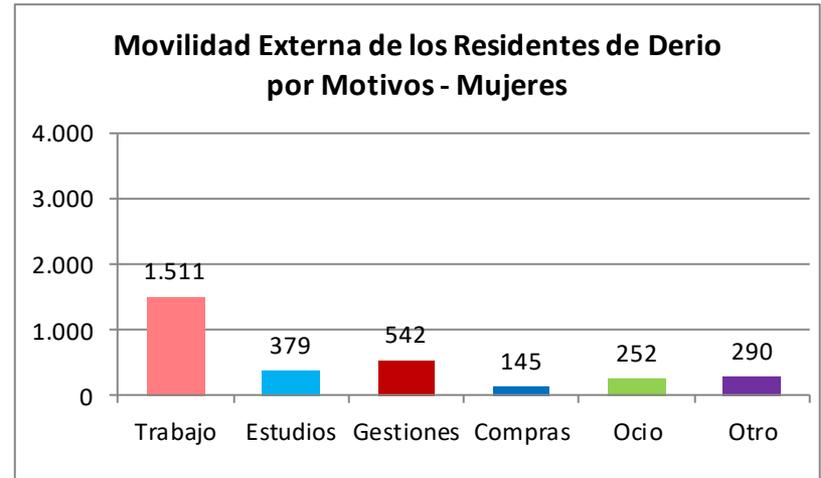
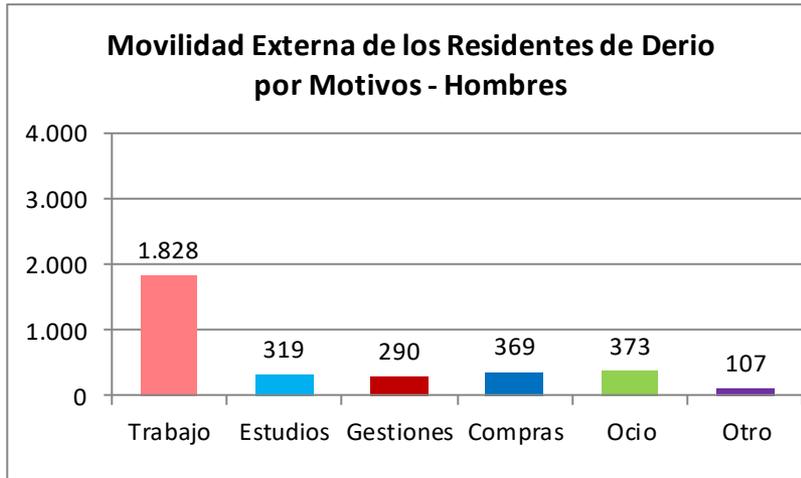


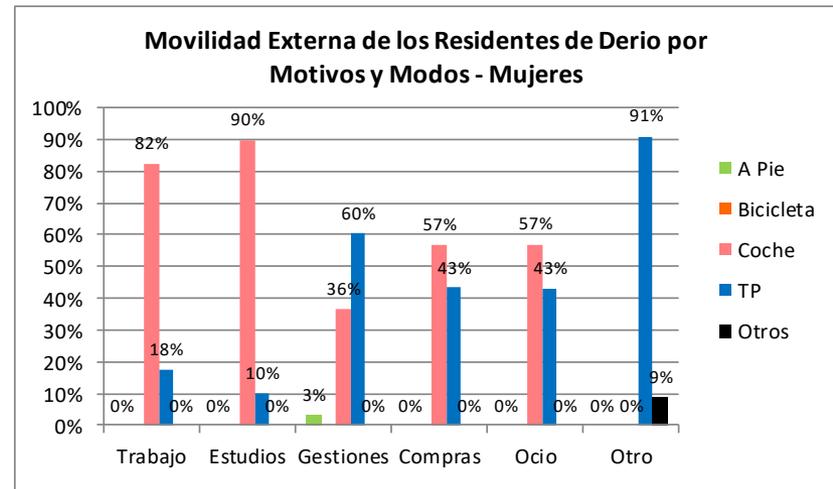
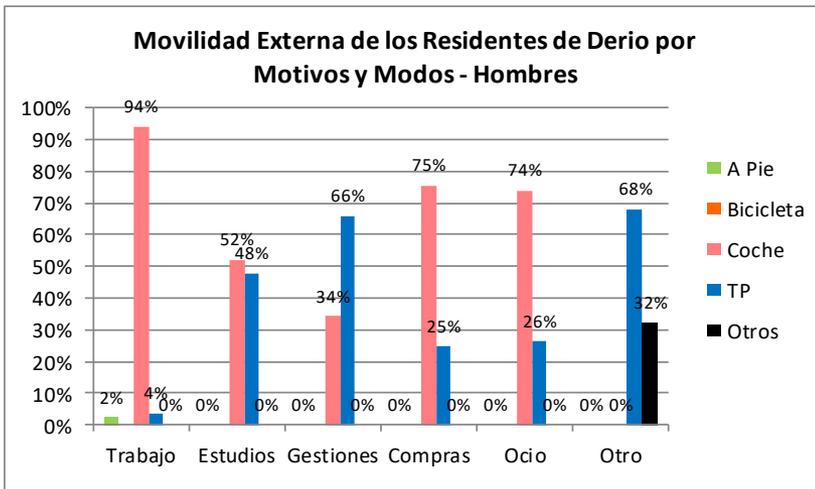
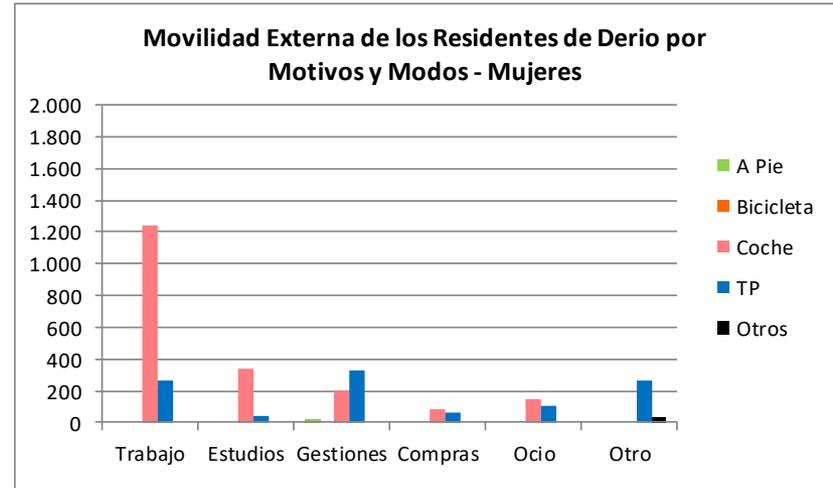
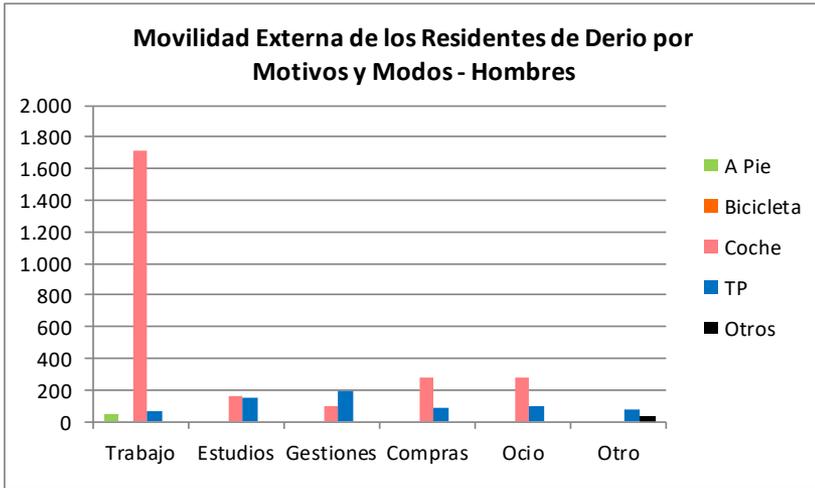
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres



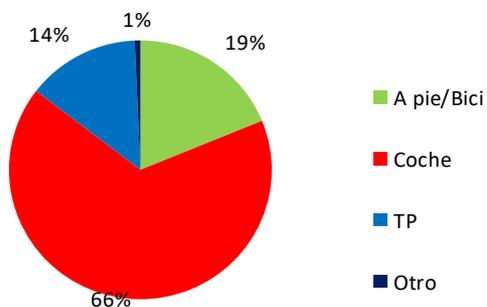
Movilidad Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres



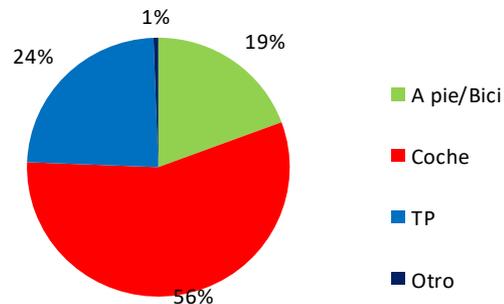




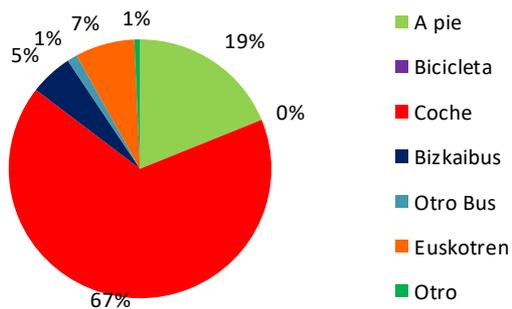
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres



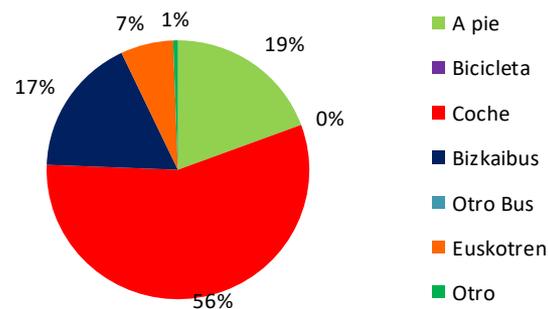
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres



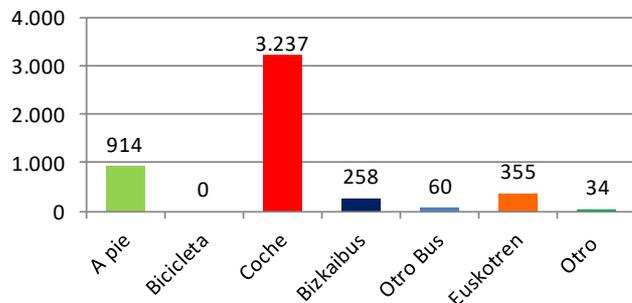
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres



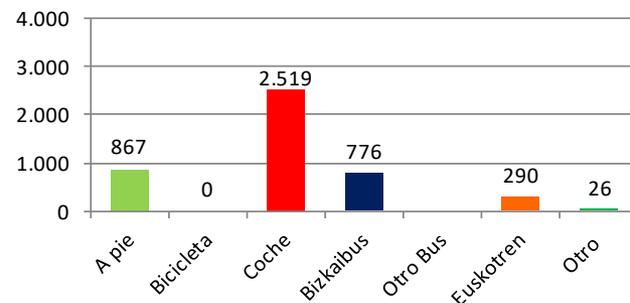
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres

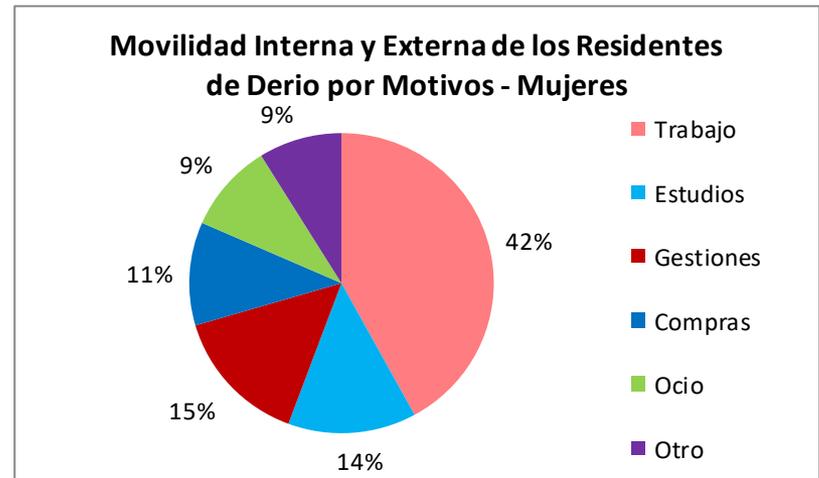
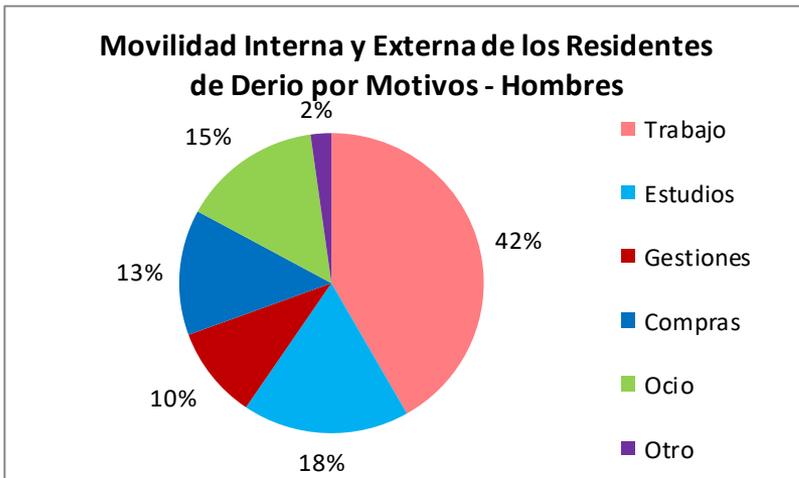
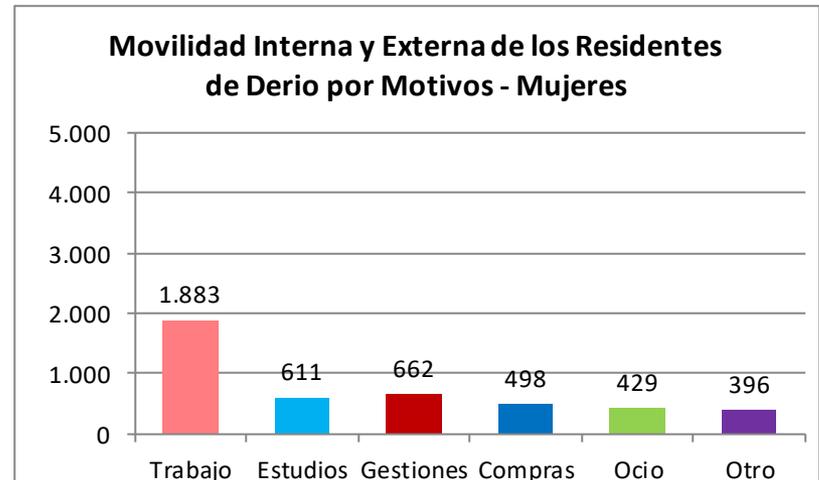
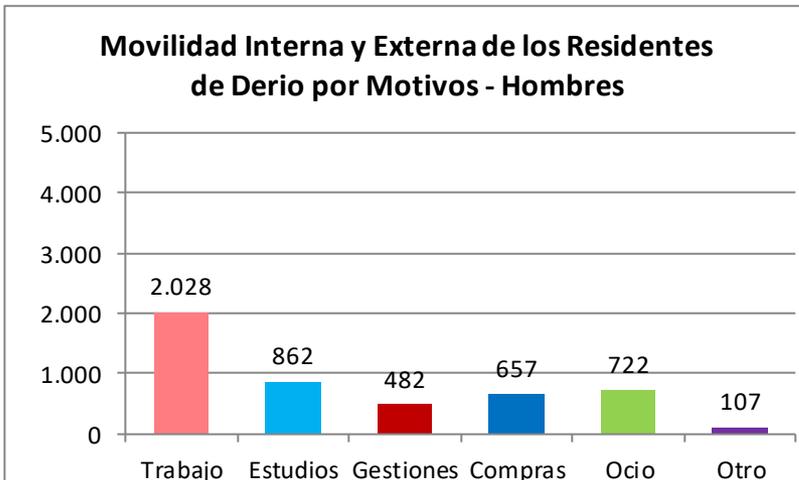


Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Hombres

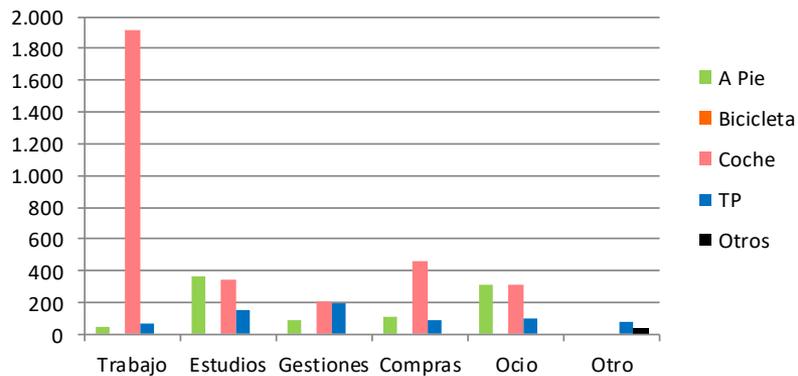


Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Modos - Mujeres

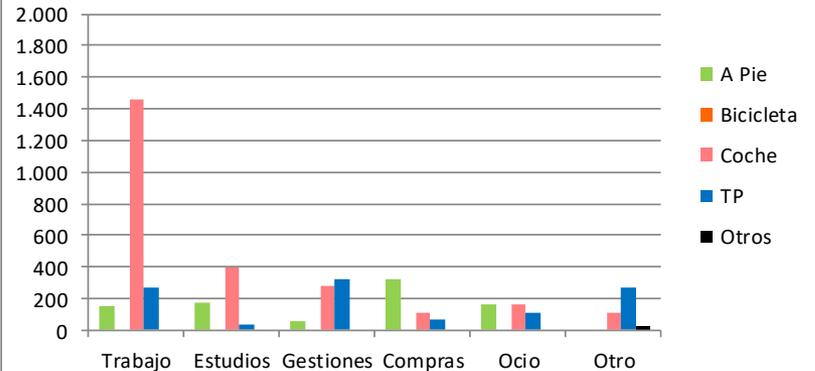




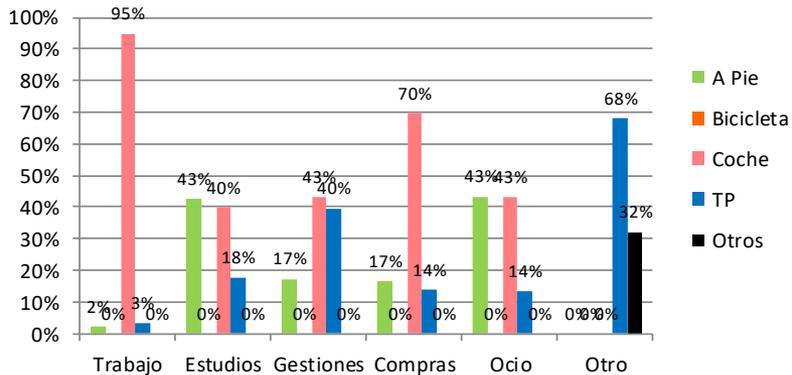
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Motivos y Modos - Hombres



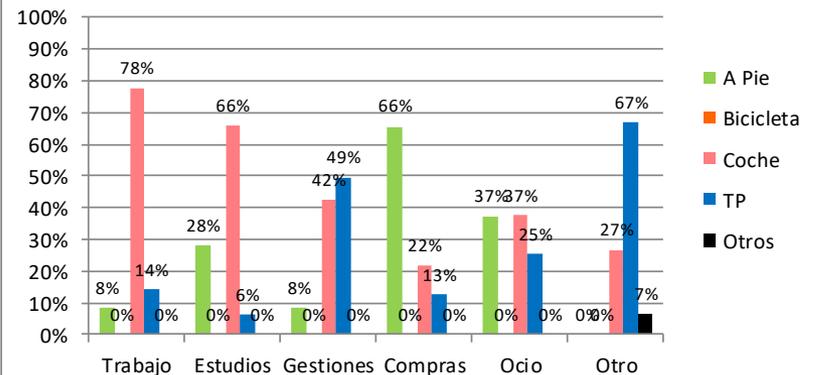
Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Motivos y Modos - Mujeres



Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Motivos y Modos - Hombres

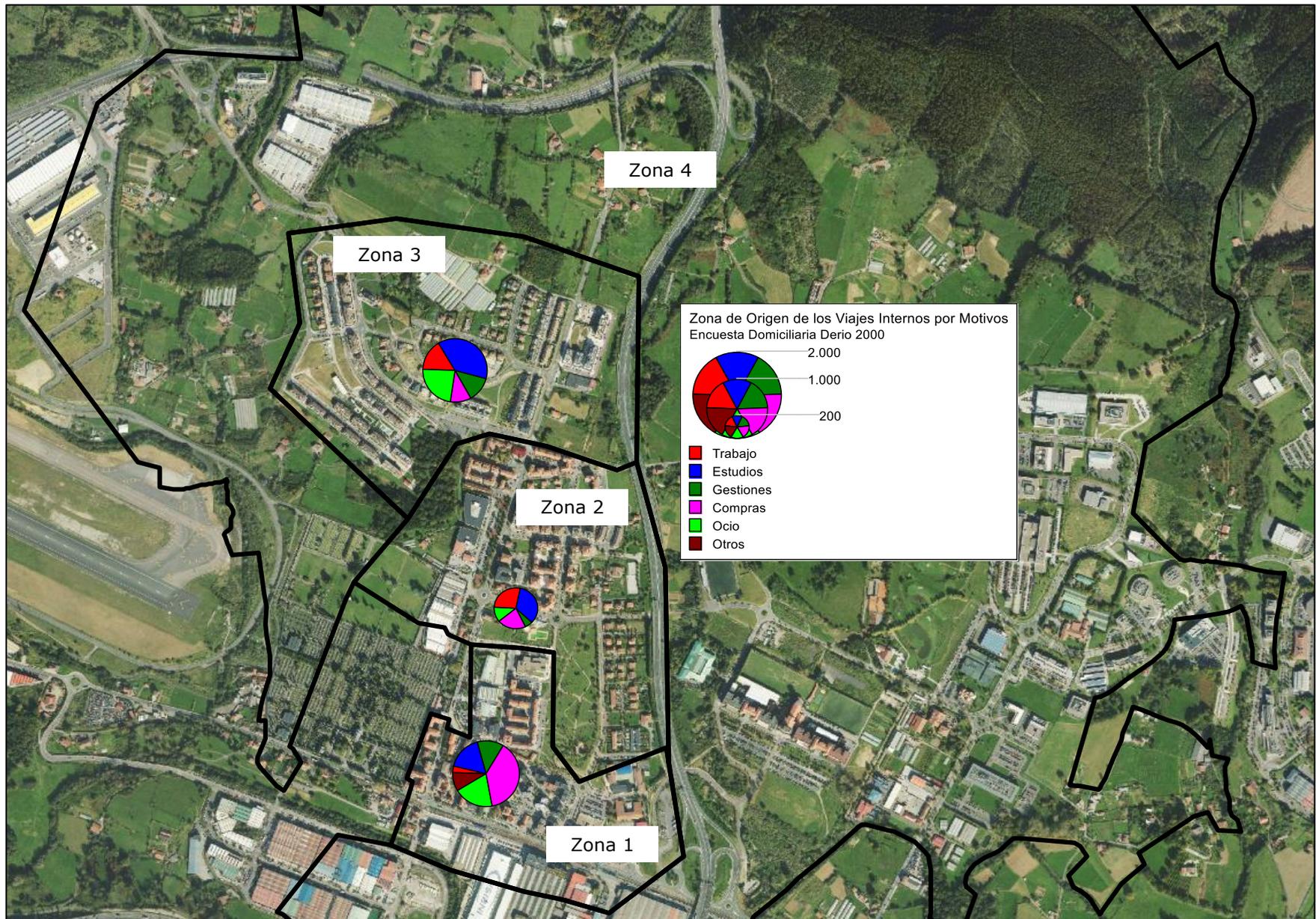


Movilidad Interna y Externa de los Residentes de Derio por Motivos y Modos - Mujeres



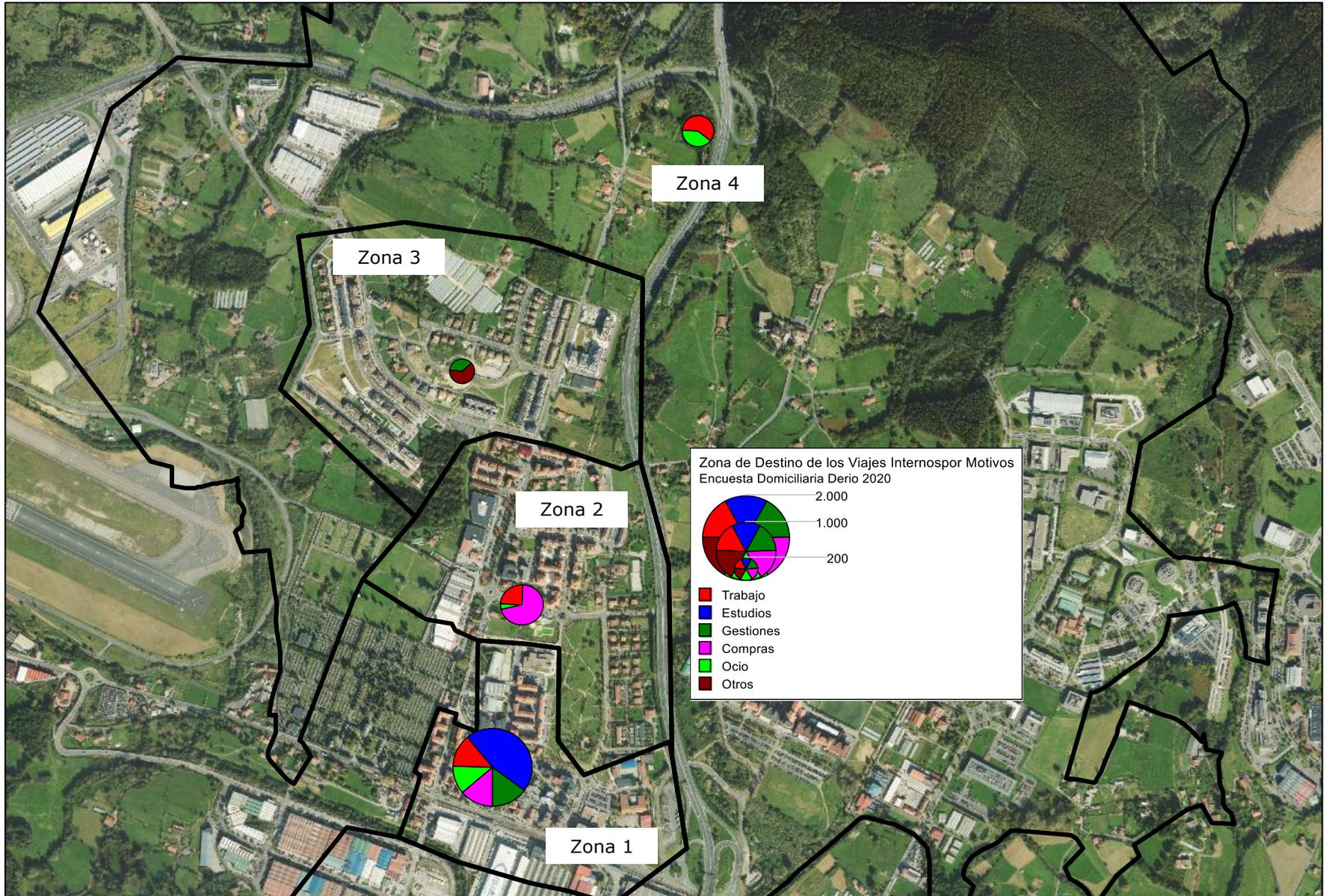
- El urbanismo explica la diferencia en el origen de los viajes internos en cada una de las zonas. La Zona 3 es muy diferente a las otras zonas de Derio.







- Los desplazamientos hasta la Zona 3 se resuelven en vehículo privado.
- La Zona 1 es el principal destino de los viajes internos de Derio.



TOTAL	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	430	311	179		919
Zona 2	338	117		73	527
Zona 3	914	115		241	1.270
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	1.682	542	179	314	2.716

- La Zona 1 acapara el 62% de los viajes registrados en la encuesta.
- Un 57% de los viajes con destino a la Zona 1 son peatonales.

A PIE	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	430	238	0		668
Zona 2	249	117	0	34	400
Zona 3	286	63	0	88	437
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	965	417	0	122	1.505

COCHE	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1		73	179		251
Zona 2	88			38	127
Zona 3	628	52		153	834
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	717	125	179	192	1.212



TRABAJO	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	39	0	0	0	39
Zona 2	53	64	0	38	156
Zona 3	147	78	0	153	379
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	239	143	0	192	573

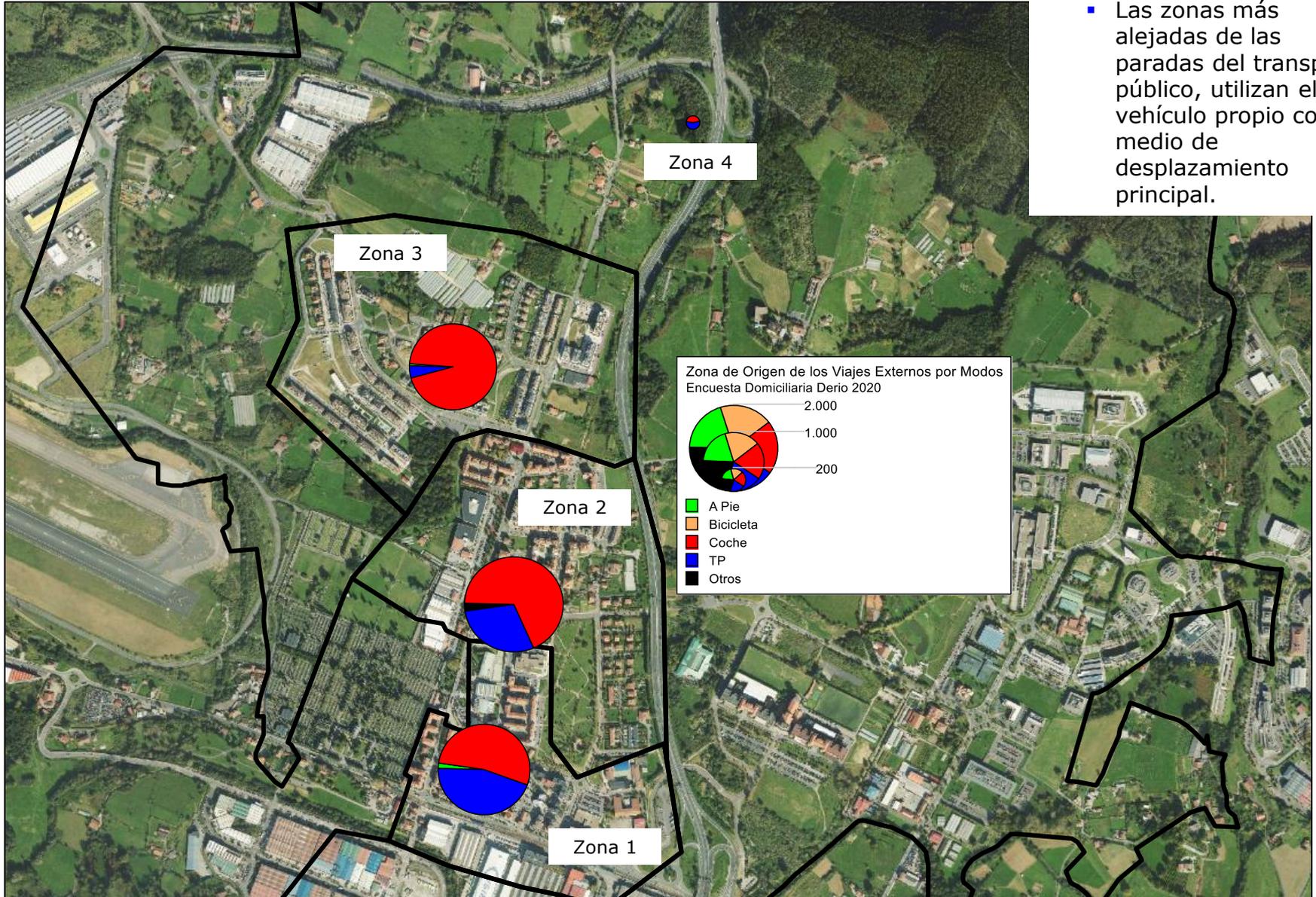
ESTUDIOS	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	199	0	0	0	199
Zona 2	171	0	0	0	171
Zona 3	405	0	0	0	405
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	775	0	0	0	775

GESTIONES	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	84	0	73	0	156
Zona 2	26	0	0	0	26
Zona 3	130	0	0	0	130
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	240	0	73	0	312

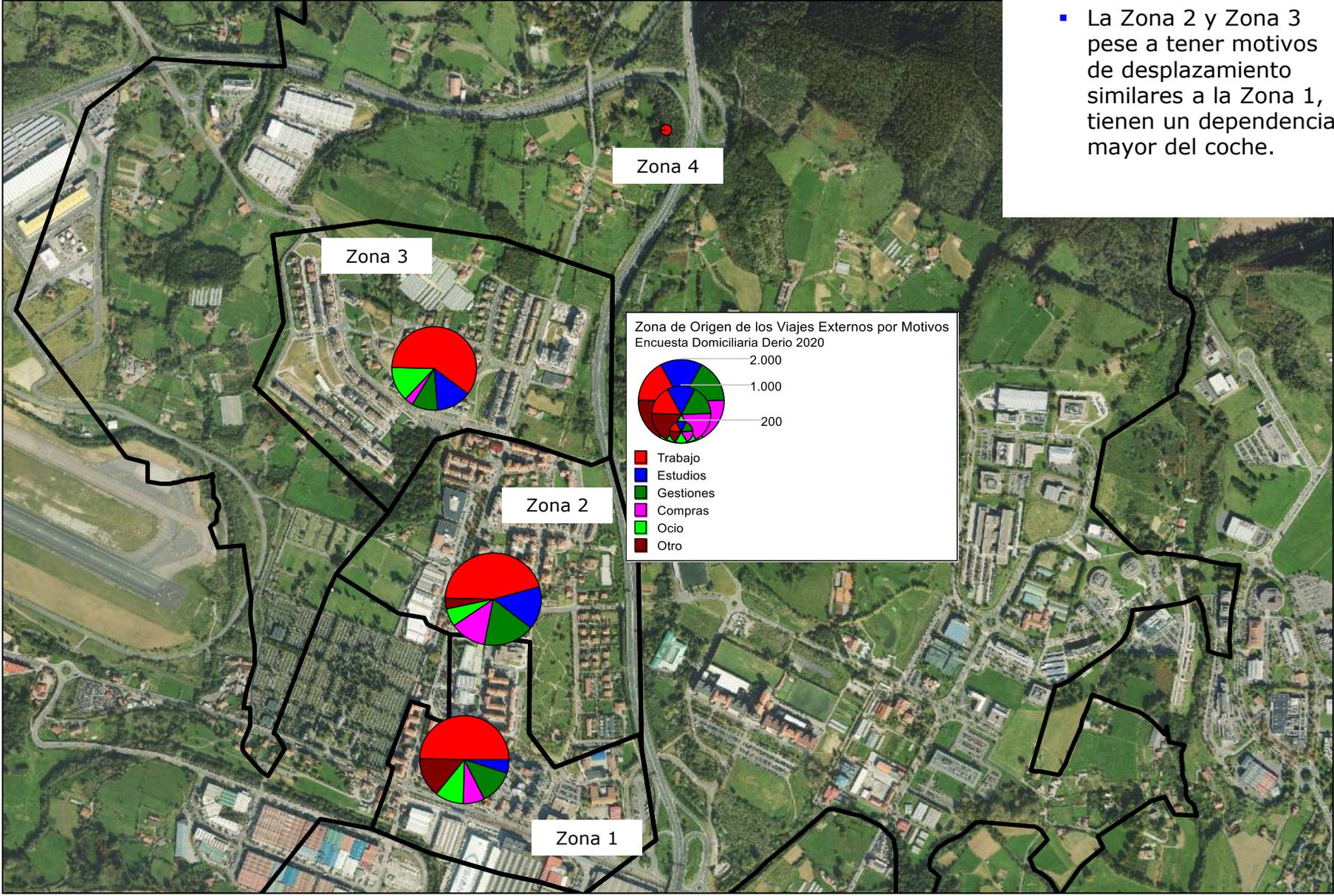
COMPRAS	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	73	311	0	0	383
Zona 2	87	26	0	0	113
Zona 3	72	37	0	0	109
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	232	373	0	0	605

OCIO	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	36	0	0	0	36
Zona 2	0	26	0	34	60
Zona 3	160	0	0	88	248
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	197	26	0	122	345

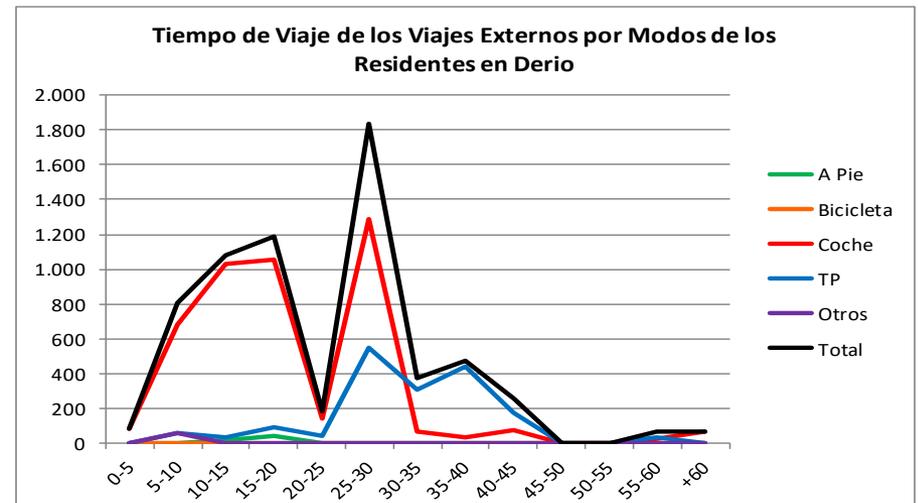
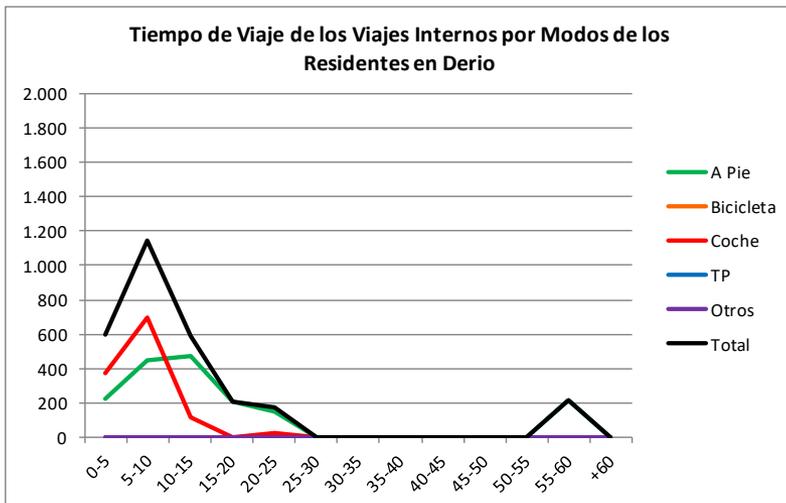
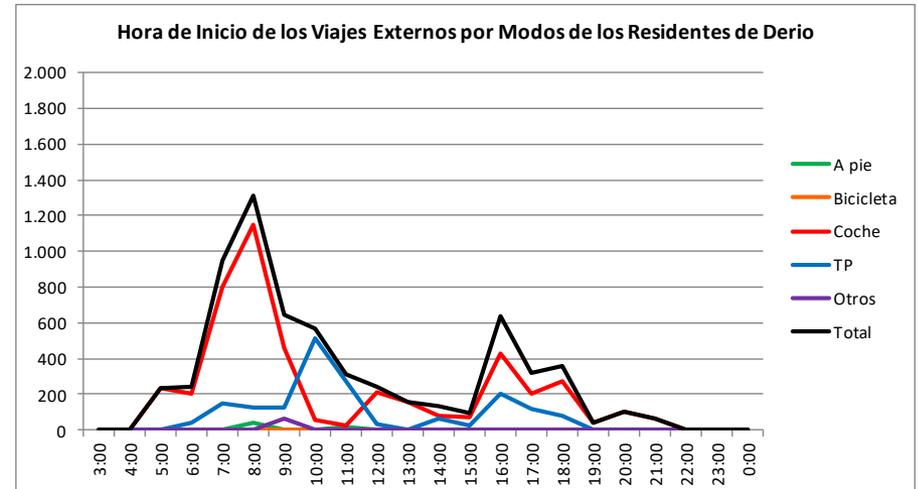
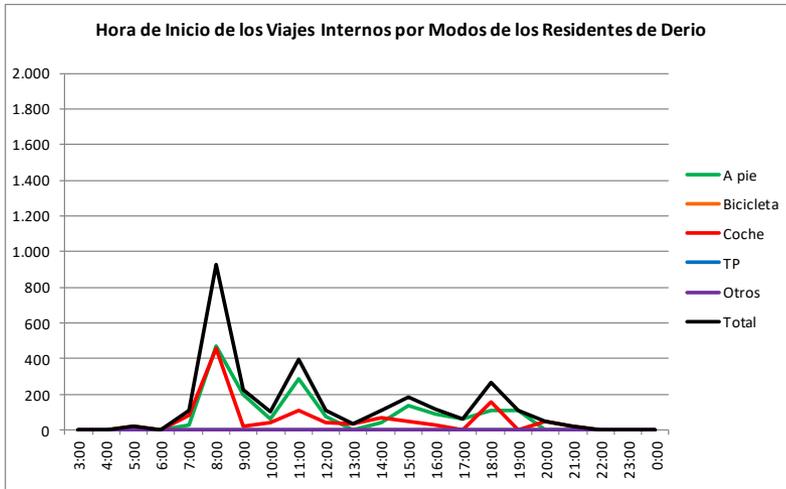
OTROS	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	TOTAL
Zona 1	0	0	106	0	106
Zona 2	0	0	0	0	0
Zona 3	0	0	0	0	0
Zona 4	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	106	0	106



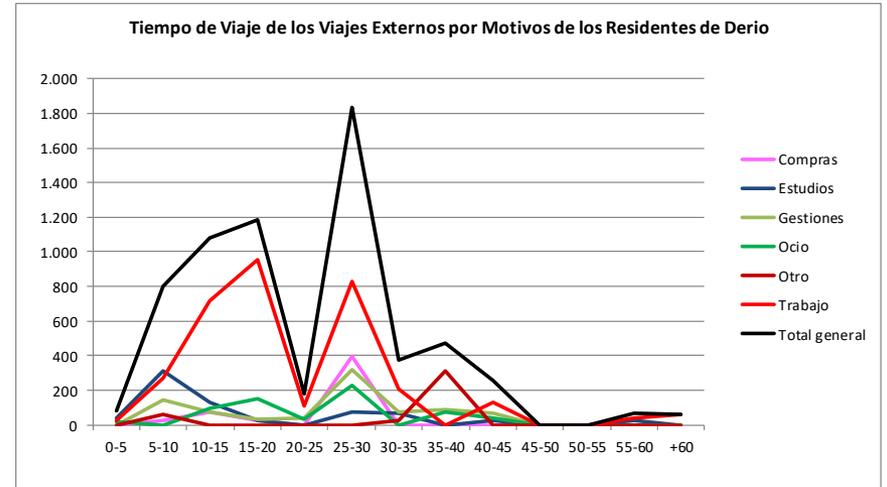
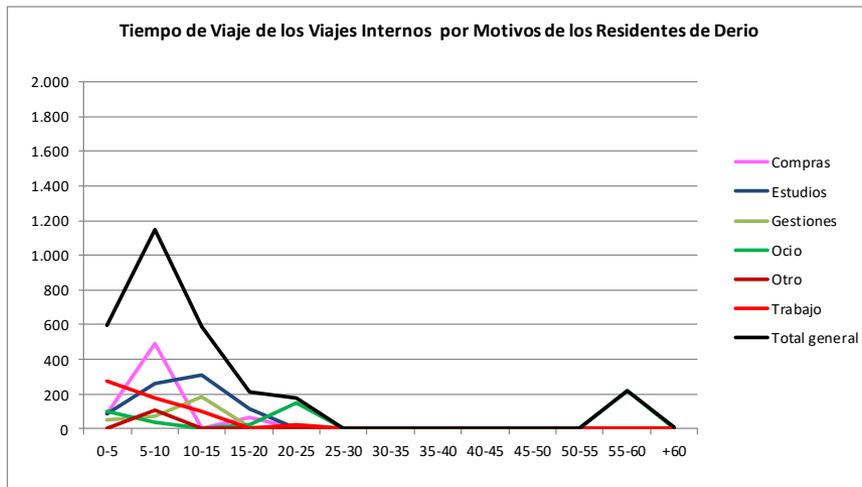
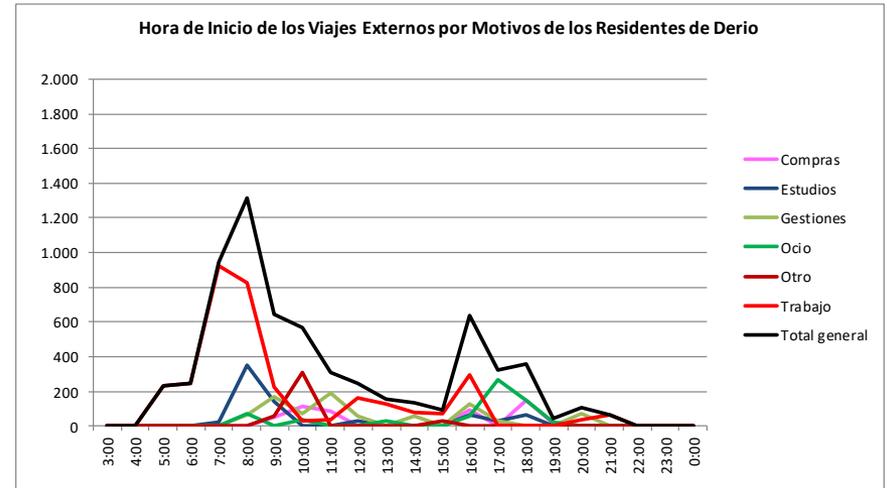
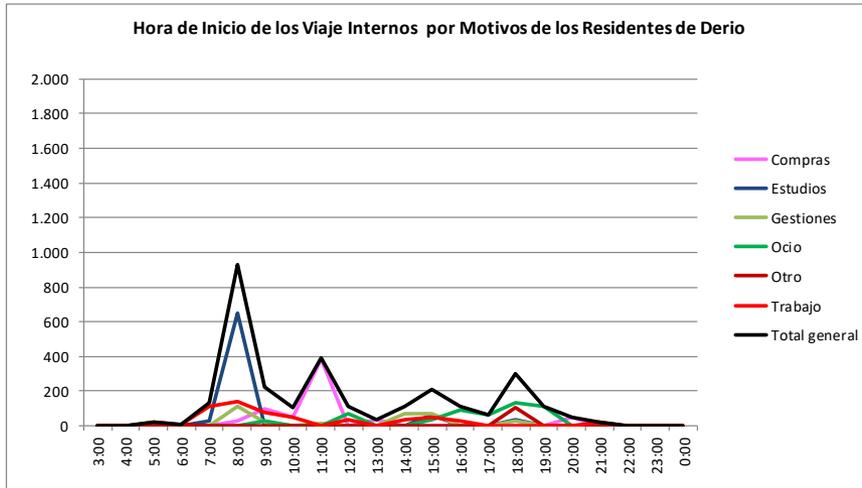
- La Zona 2 y Zona 3 pese a tener motivos de desplazamiento similares a la Zona 1, tienen un dependencia mayor del coche.



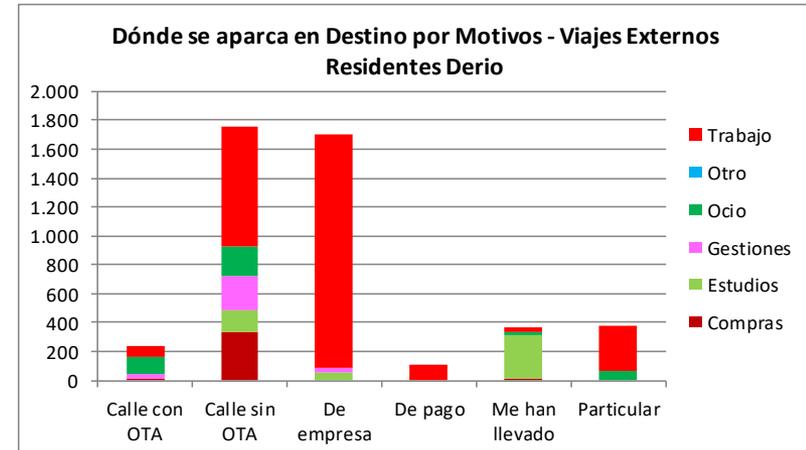
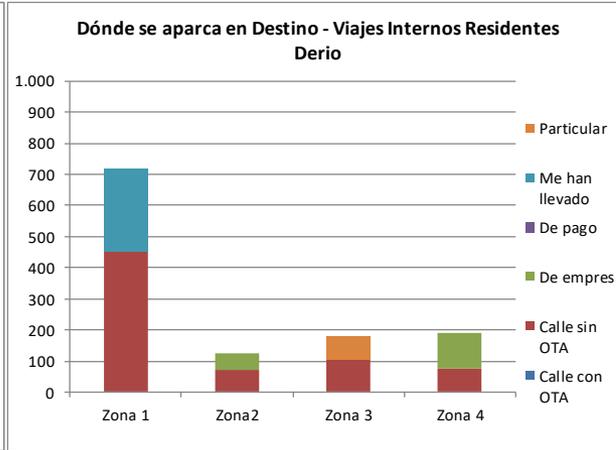
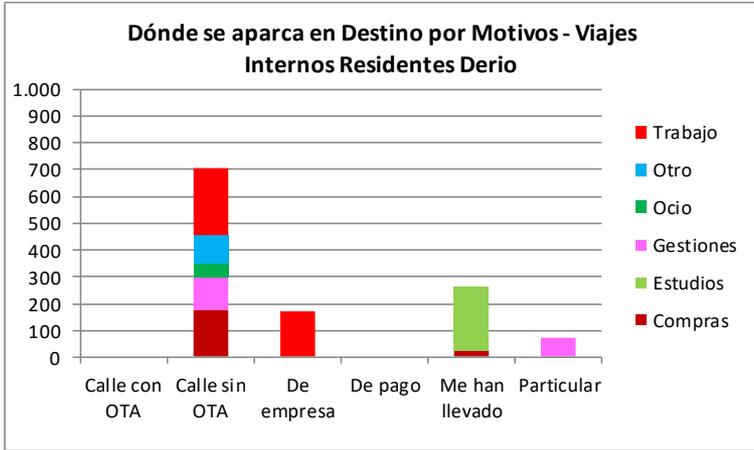
- A continuación pasamos a analizar las horas en las que se inician los viajes internos y externos por modos de viaje.
- Del mismo modo, analizamos la duración de los mismos.



- A continuación pasamos a analizar las horas en las que se inician los viajes internos y externos por modos de viaje.
- Del mismo modo, analizamos la duración de los mismos.



- En los gráficos se muestra como se aparca en destino para: los viajes internos de los residentes de Derio por motivos, según las zonas del municipio y como aparcan los residentes en otros municipios distintos de Derio por motivos.



TP	43
Más frecuencia de autobuses	3
Mayor frecuencia de transporte público con el Hospital de Cruces	2
Más líneas al Hospital de Urduliz, es difícil llegar en transporte público	2
Líneas de transporte público entre los hospitales de Plentzia y Urduliz con los hospitales de Galdakao y Santa Marina, teniendo unos minutos de parada en Derio junto a la Estación de Esukotren. Se tendría que hacer una marquesina amplia y facilitar la convergencia de líneas (capacidad para 3 o 4 autobuses)	1
Mejorar el transporte con Getxo sobre todo en verano y fines de semana	1
Mejorar la conectividad de la zona de Lainomendi con Bilbao, más líneas de Bizkaibus	1
Autobuses directos a Bilbao desde Aldekone	1
Bizkaibus (línea Mungia): Que no coincidan el bus de Mungia y el del Parque Tecnológico (pasan los dos a y 15 por Derio), recorridos más cortos, más frecuencia los fines de semana, refuerzos en eventos	1
El bus del Parque Tecnológico tarda en llegar a Derio 40 minutos o más, ya que pasa por Deusto, Santutxu,...Igual se pueden planificar recorridos más cortos	1
Mejorar la frecuencia de los autobuses a Las Arenas, Barakaldo y Bilbao	1
Más conexión del transporte público con otros pueblos	1
Más autobuses que circulen por la calle Lainomendi 35	1
Más frecuencia de autobuses a Margen Izquierda	2
Mejorar la frecuencia de autobuses Derio-Getxo, sólo hay un autobús cada hora	2
Más frecuencia de transporte público los fines de semana	2
Parada en Aldekone Barria	1
Los Bizkaibus que pasan por Derio pasan muy solapados con solo 5 minutos de diferencia	1
Mayor frecuencia de Euskotren	1
Euskotren: 1)Trenes hasta más tarde los viernes 2)Trenes cada hora los sábados noche 3)Trenes especiales desde Lezama y hasta Lezama cuando haya eventos especiales (partidos, carnavales, Aste Nagusia, manifestaciones)	3
Más frecuencia de tren durante las noches los sábados	1
Soterrar el tren, se ha arreglado la estación y ahora hay que dar más vuelta	2
Billete de tren con descuento si se combina con otros modos de transporte	1
Transporte público de Derio al aeropuerto	6
Pasarela de comunicación del metro con el aeropuerto.	2
Línea de metro para que los residentes de Derio tengan comunicación con Bilbao y Margen Izquierda y Derecha que sea regular, rápida y ecológica, sin dependencia diaria del vehículo privado	2
Último autobús/tren más tarde	1

Peatonal	3
Mejorar los trayectos peatonales, darles prioridad frente al coche	1
Mejorar las aceras de los extrarradios, paseoy enlace a caminos rurales y senderos peatonales de paseo	1
Arreglar las calles y aceras que están hechas una porqueria	1

Accesibilidad	1
Cinta mecánica subida Cementerio Bilbao a Aldekone	1

Bicicleta	7
Aparcabicis en los sitios más representativos	1
Bidegorri al Aeropuerto	1
Promover el uso de la bicicleta	1
Un lugar para andar en bicicleta los niños, cubierto si fuera posible	1
Bidegorris de calidad	1
Crear un sistema de bicis de alquiler (como el de otros municipios) para que las personas dejen su coche en la zona cercana a ala estación de Euskotren. También para que las puedan usar los residentes.	1
Crear un bidegorri que una el Txorierrri o completar el que ya existe en pueblos como Larrabetzu, Zamudio, etc.	1

Aparcamiento	6
Más aparcamiento en la zona baja de Derio	1
Más plazas de garaje en los edificios de nueva construcción	1
Buscar solución a los que vienen de fuera de Derio y aparcan en la zona del tren, ocupando aparcamiento todo el día	1
Edificar o acondicionar una parte de la zona comercial (la más cercana al Ayuntamiento) como parking rotatorio para facilitar el aparcamiento a los que se desplazan desde la zona de arriba. Parking gratuito las dos primeras horas para rotación de gestiones menores.	1
Ampliar el parking de la escuela (muy necesario)	1
Regulación del aparcamiento de coches de alquiler, que invaden la vía pública y no dejan espacio a los trabajadores/clientes de otras empresas. Se debería acotar el aparcamiento de cada empresa	1
Tráfico	5
Rebajar los pasos elevados para los coches	1
Demasiada velocidad de los coches en la BI-3715, y no ha solucionado nada las medidas que se han realizado. Deberían poner alguna medida para reducir la velocidad.	1
La altura de algunos pasos de cebra es exagerada	1
Más semáforos en el centro del pueblo	1
Rotonda entre Txorierrri Etorbidea y Mungialde Etorbidea (en proceso)	1
Seguridad	4
Controlar velocidad de motos de monte que circulan por Derio	1
Vigilar aparcamiento trasero del Bar Udondo por hurtos y gente mal aparcada	1
Vigilancia de los municipales los fines de semana	1
Presencia policial los fines de semana	1

Economía	1
Moderar los salarios y destinar ese dinero a fines sociales	1
Limpieza	2
Tener más cuidado en la limpieza de las calles y la recogida de basura	1
Controlar más la limpieza de las calles y los parques, así como poner un espacio cerrado para que los perros hagan sus necesidades	1
Ruido	1
Más control sobre la contaminación acústica, respecto a los ladridos vespertinos, se puede poner horarios para tener a los perros dentro del domicilio y no en las terrazas ni en los bajos de las chalets, sobre todos los fines de semana	1
Servicios	2
Más servicios para Derio: escuela más grande, centro de salud más grande, abrir el polideportivo más pronto, piscinas para los niños.	1
Comercios más cercanos a la zona de Ganbe	1



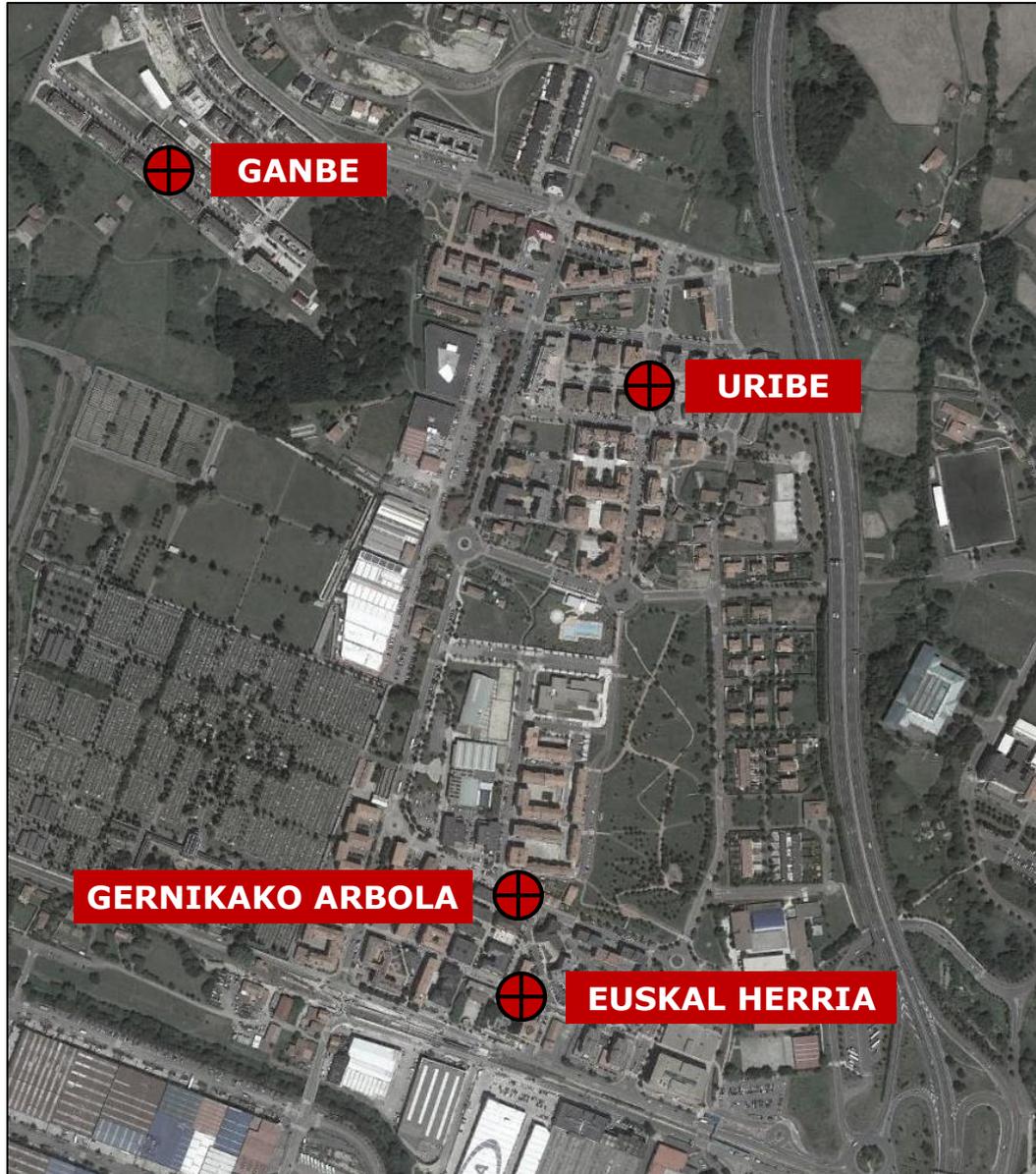


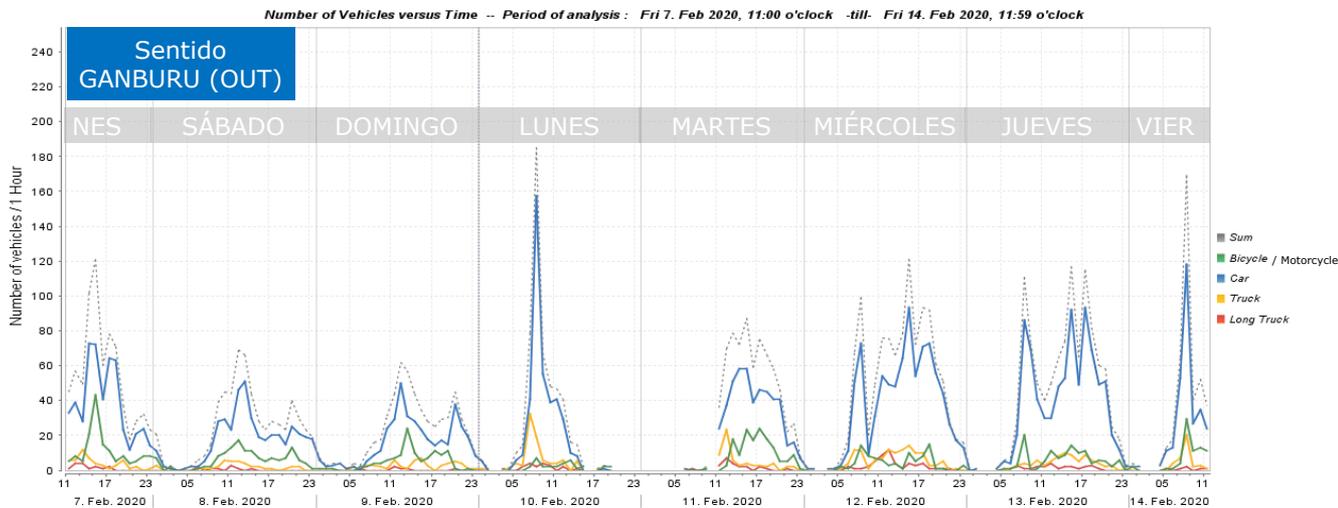
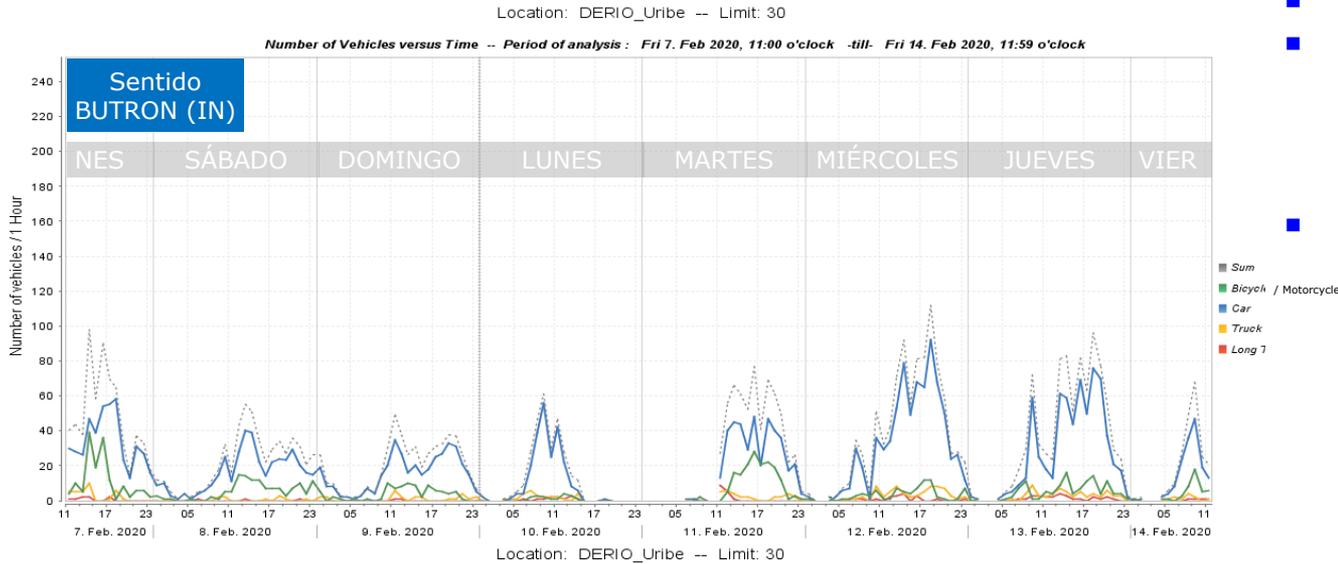
AFOROS



- La medición mediante radar nos permitirá caracterizar la situación del viario del municipio en cuanto al tráfico.
- Gracias a los radares dispondremos de datos fiables tanto de intensidad, velocidad y tipo de vehículo.
- Estas mediciones las hemos realizado durante el transcurso de varios días, en distintos puntos del viario del municipio, consensuados con el equipo técnico del Ayuntamiento. Se trata en concreto de los siguientes puntos:
 - **Uribe Kalea**, realizado del 7 al 14 de febrero de 2020.
 - **Gernikako Arbola Kalea**, realizado del 7 al 14 de febrero de 2020.
 - **Euskal Herria Kalea**, realizado del 17 al 24 de febrero de 2020.
 - **Ganbe Kalea**, realizado del 25 de febrero al 3 de marzo de 2020.

- En los siguientes gráficos mostramos la ubicación de los puntos aforados.





	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	VØ in	VØ out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1364	15.2	644	16.3	720	14.4	41	39	22	20	31	29	61	62	370	317
Car	6681	74.2	2994	75.5	3687	73.1	42	41	23	22	32	31	77	68	1627	1880
Truck	732	8.2	243	6.1	489	9.7	40	42	18	18	29	30	72	62	112	254
Long Truck	223	2.5	82	2.1	141	2.8	34	37	18	15	26	26	57	49	22	56
Total	8980	100.0	3963	100.0	5017	100.0	42	41	22	21	32	30	77	68	2331	2507

ADT: 1123

- **URIBE KALEA**
- Los gráficos reflejan la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por tipo de vehículo.
- La tabla inferior aporta la siguiente información relativa a los vehículos registrados por el radar:
 - Number: Número de vehículos.
 - V85: Es el percentil 85. Velocidades no superadas por el 85% de los vehículos.
 - V15: Percentil 15. Velocidades no superadas por el 15% de los vehículos.
 - Vav: Velocidad media.
 - Vmax: Máxima velocidad registrada.
 - Limit: Vehículos que superan el límite de velocidad de la vía.
 - **LIMIT:** Límite de 30 km/h

Descartamos los datos registrados durante la jornada del lunes y el martes debido a un error en el sistema de aforo.

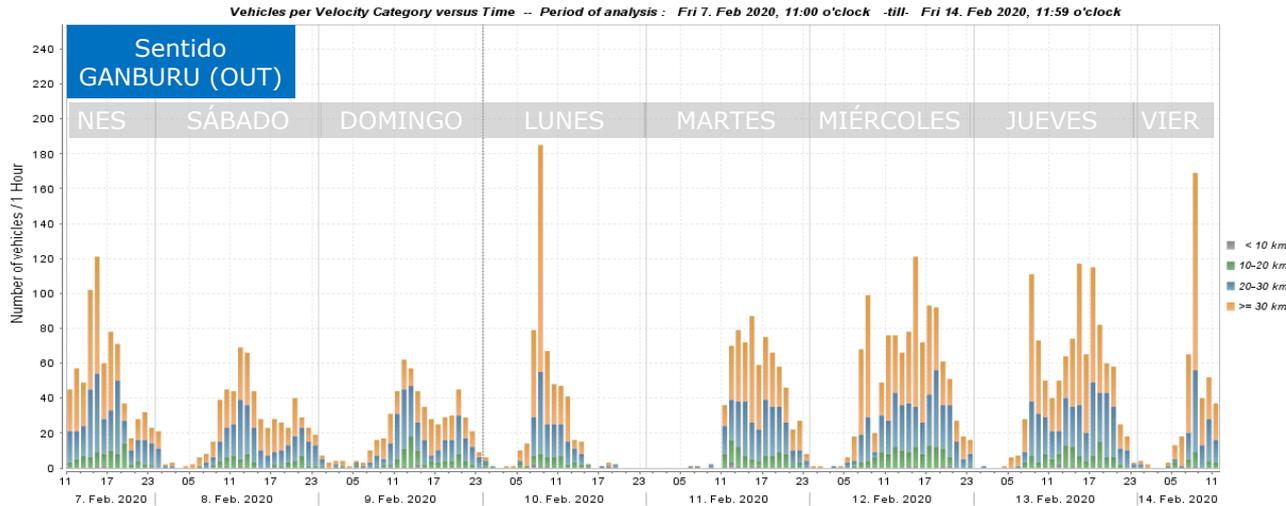
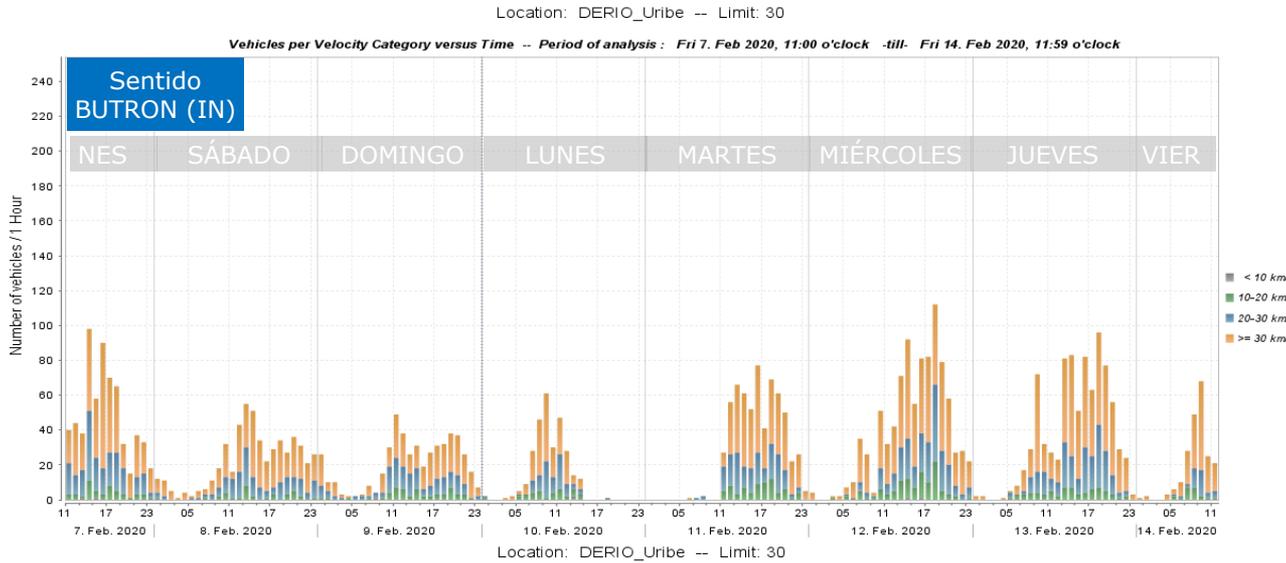
URIBE KALEA

En este caso mostramos la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por rangos de velocidades.

El V85, percentil 85, del cuadro rojo nos indica cual es la velocidad mayoritaria a la que circula el 85% de los vehículos aforados, ligeramente por encima del límite.

En general los vehículos en sentido Butron superan en mayor medida el límite de 30 km/h que los que van sentido Ganburu.

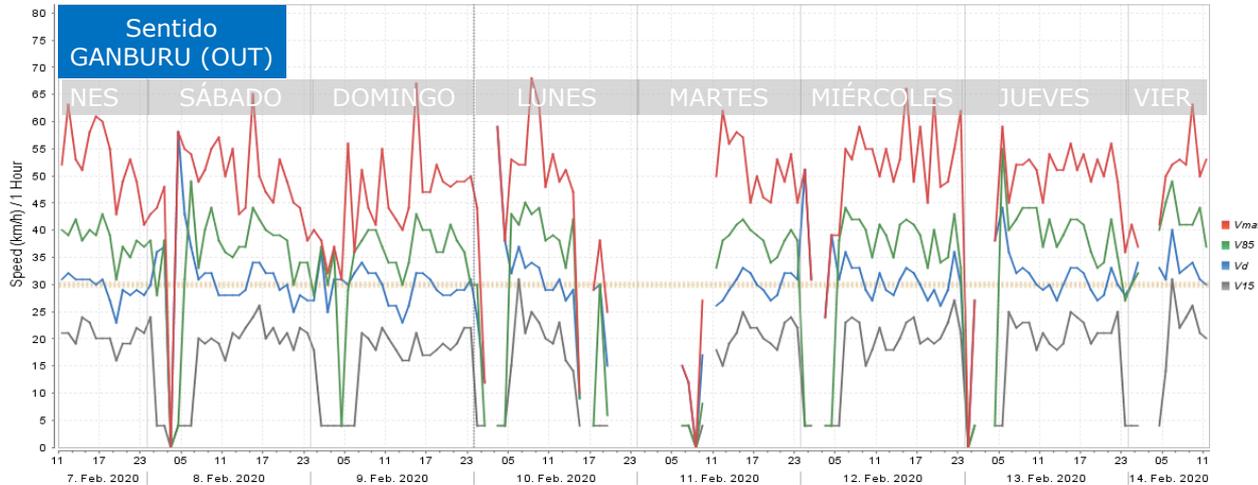
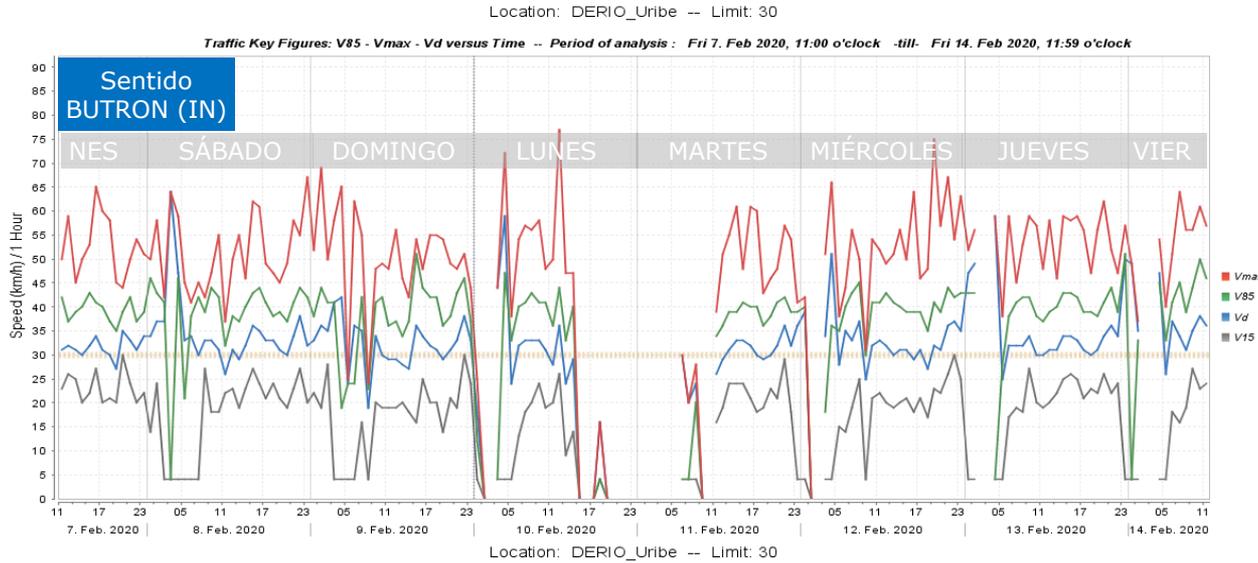
Descartamos los datos registrados durante la jornada del lunes y el martes debido a un error en el sistema de aforo.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in V85 out	V15 in V15 out	VQ in VQ out	Vmax in Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1364	15.2	644	16.3	720	14.4	41	39	22	20	31	29
Car	6661	74.2	2994	75.5	3667	73.1	42	41	23	22	32	31
Truck	732	8.2	243	6.1	489	9.7	40	42	18	18	29	30
Long Truck	223	2.5	82	2.1	141	2.8	34	37	18	15	26	26
Total	8980	100.0	3963	100.0	5017	100.0	42	41	22	21	32	30
											61	62
											77	68
											112	254
											22	56
											2331	2507
												ADT
												1123

URIBE KALEA

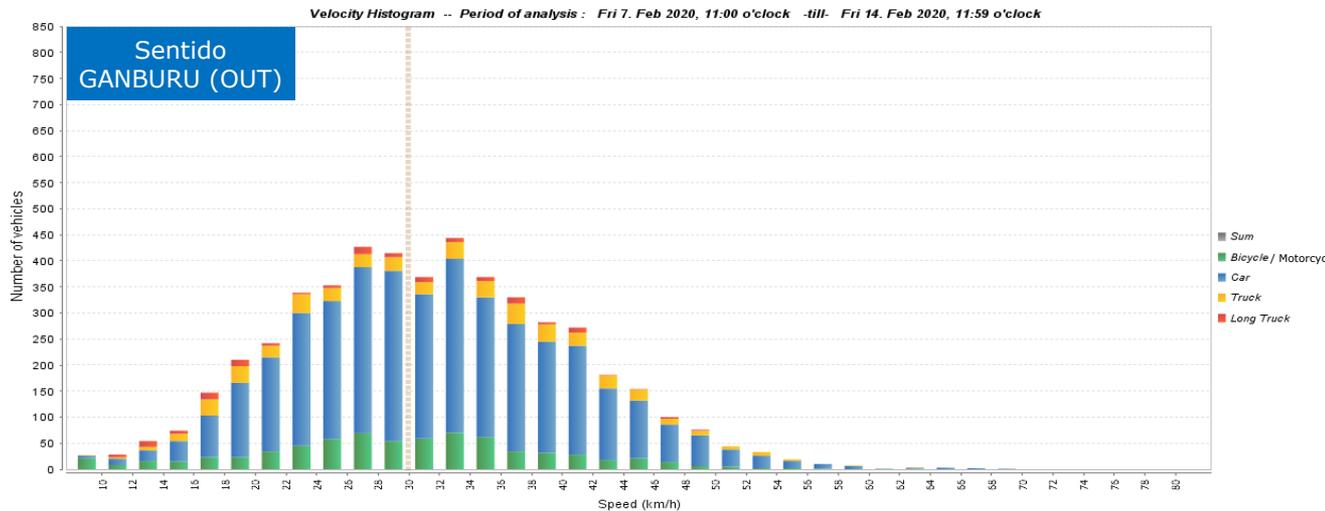
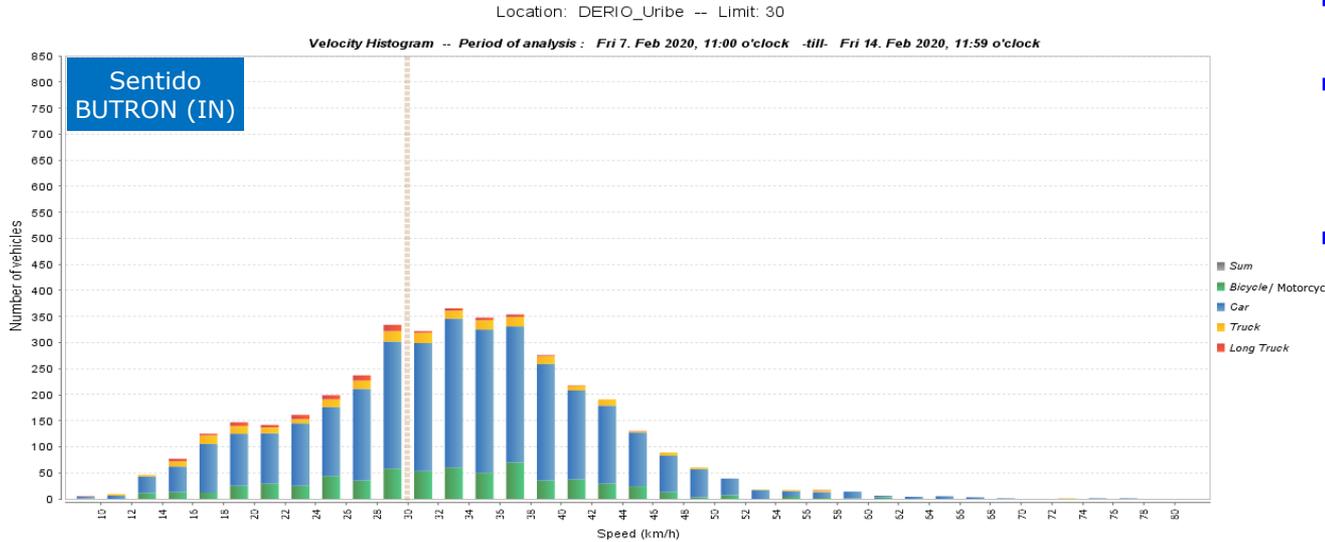
- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- La velocidad media se sitúa alrededor del límite a lo largo de toda la semana.
- Las velocidades máximas se sitúan entre 60 y 70 km/h, aunque su ocurrencia es moderada.



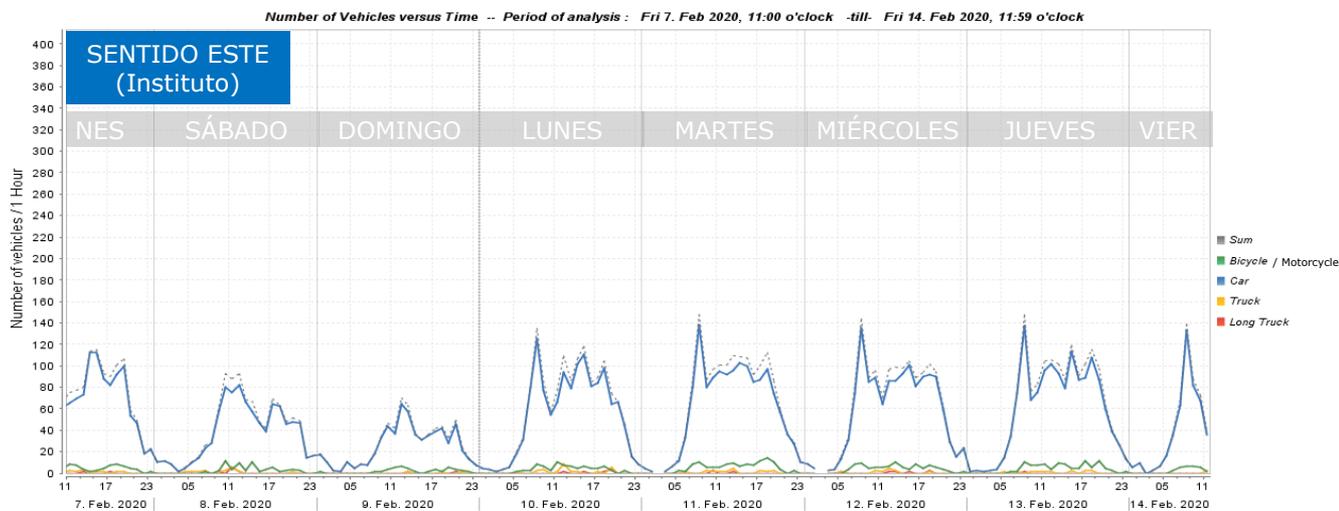
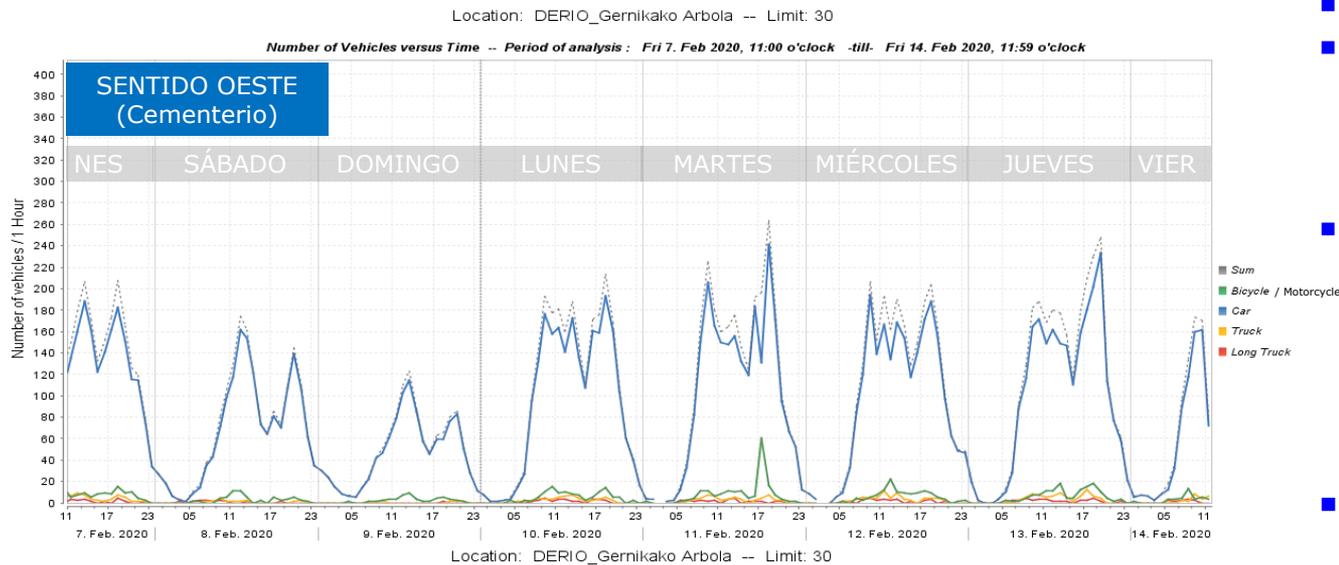
	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	Vd in	Vd out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1364	15.2	644	16.3	720	14.4	41	39	22	20	31	29	61	62	370	317
Car	6661	74.2	2994	75.5	3667	73.1	42	41	23	22	32	31	77	68	1827	1880
Truck	732	8.2	243	6.1	489	9.7	40	42	18	18	29	30	72	62	112	254
Long Truck	223	2.5	82	2.1	141	2.8	34	37	18	15	26	26	57	49	22	56
Total	8980	100.0	3963	100.0	5017	100.0	42	41	22	21	32	30	77	68	2331	2507
																ADT 1123

URIBE KALEA

- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- Alrededor del 55% de los vehículos superan el límite de velocidad de 30 km/h.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	V0 in	V0 out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1364	15.2	644	16.3	720	14.4	41	39	22	20	31	29	61	62	370	317
Car	6661	74.2	2994	75.5	3667	73.1	42	41	23	22	32	31	77	68	1627	1880
Truck	732	8.2	243	6.1	489	9.7	40	42	18	18	29	30	72	62	112	254
Long Truck	223	2.5	82	2.1	141	2.8	34	37	18	15	26	26	57	49	22	56
Total	8980	100.0	3963	100.0	5017	100.0	42	41	22	21	32	30	77	68	2331	2507



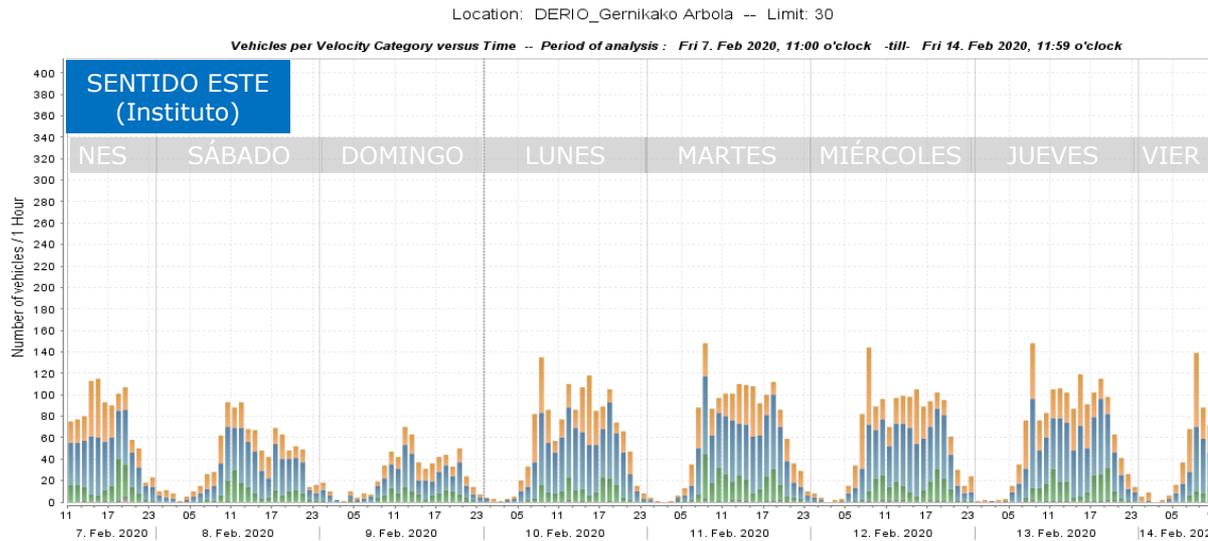
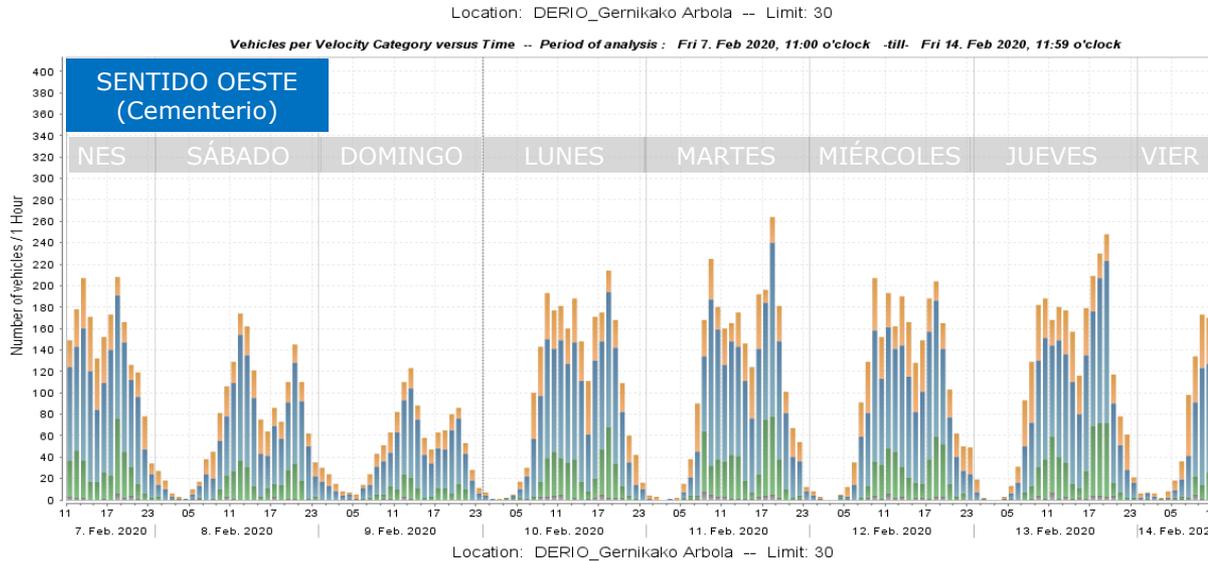
	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in V85 out	V15 in V15 out	V0 in V0 out	Vmax in Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1179	5.4	684	5.0	495	6.1	27	29	10	14	18	21
Car	20209	92.2	12701	92.0	7508	92.6	32	34	19	20	25	26
Truck	368	1.7	285	2.1	83	1.0	28	29	15	16	21	22
Long Truck	153	0.7	128	0.9	25	0.3	30	25	17	13	23	21
Total	21909	100.0	13798	100.0	8111	100.0	32	33	19	19	25	26
											46	66
											2572	2120
											21	9
											20	2
											2659	2197
											ADT	2739

- **GERNIKAKO ARBOLA**
- Los gráficos reflejan la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por tipo de vehículo.
- En este caso los parámetros utilizados son:
 - **IN:** Sentido OESTE
 - **OUT:** Sentido ESTE
 - **LIMIT:** Límite de 30 km/h
- Observamos una clara disimetría en los aforos registrados según sentido de circulación, esto es debido a que el tráfico que se dirige hacia el este cuenta también con la alternativa de Euskal Herria Kalea.

GERNIKAKO ARBOLA

- En este caso mostramos la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por rangos de velocidades.

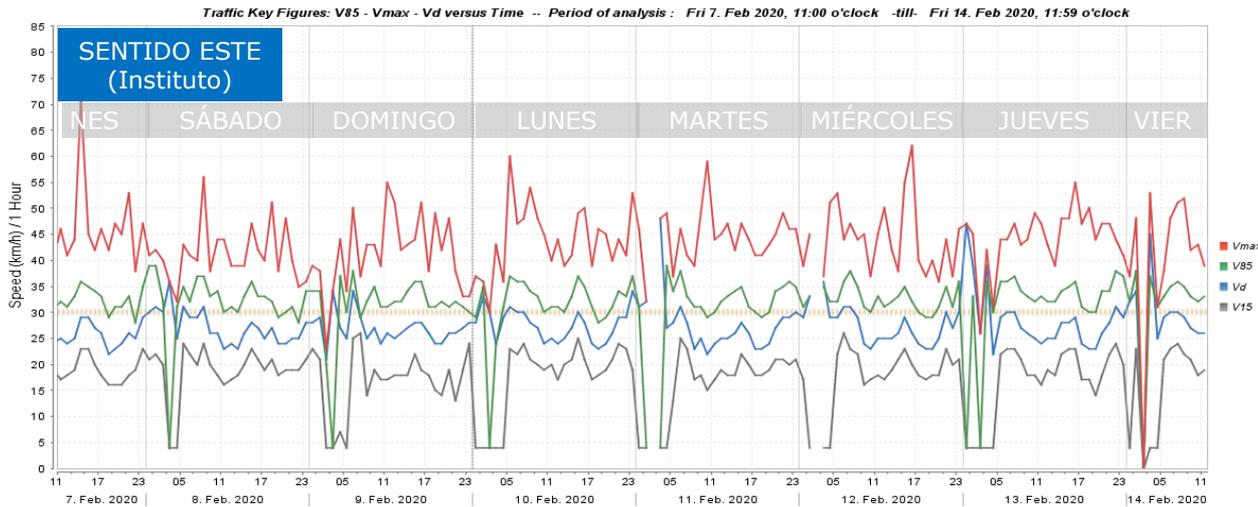
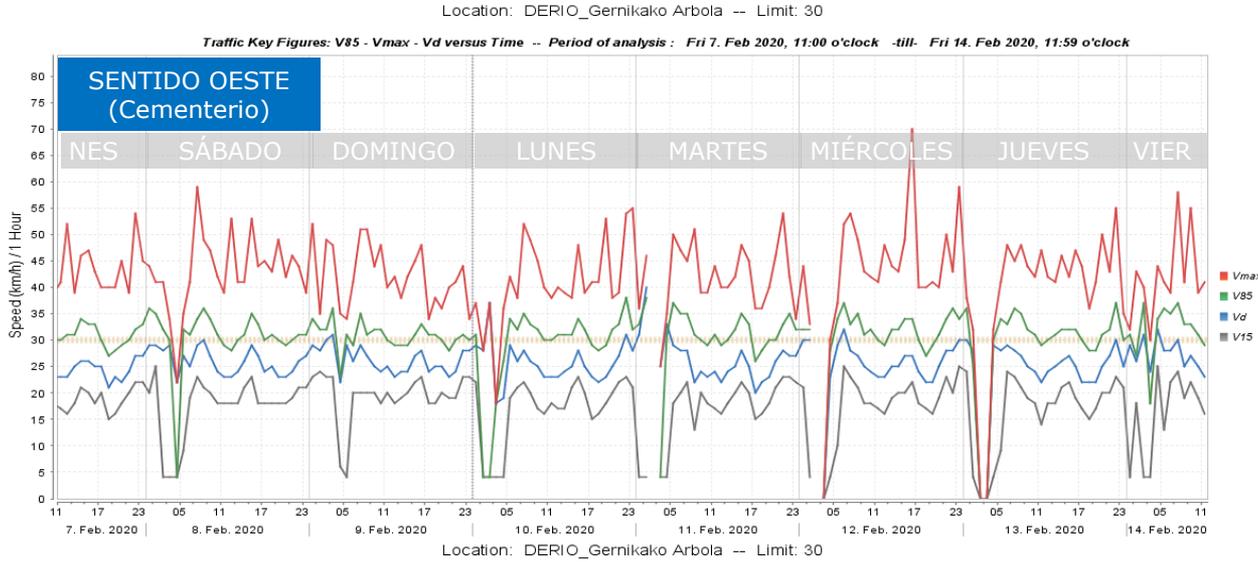
- La mayoría de los vehículos circulan en el rango de entre 10 – 30 km/h de velocidad.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in V85 out	V15 in V15 out	V0 in V0 out	Vmax in Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1179	5.4	684	5.0	495	6.1	27	29	10	14	18	21
Car	20209	92.2	12701	92.0	7508	92.6	32	34	19	20	25	26
Truck	368	1.7	285	2.1	83	1.0	28	29	15	16	21	22
Long Truck	153	0.7	128	0.9	25	0.3	30	25	17	13	23	21
Total	21909	100.0	13798	100.0	8111	100.0	32	33	19	19	25	26
												ADT
												2739

GERNIKAKO ARBOLA

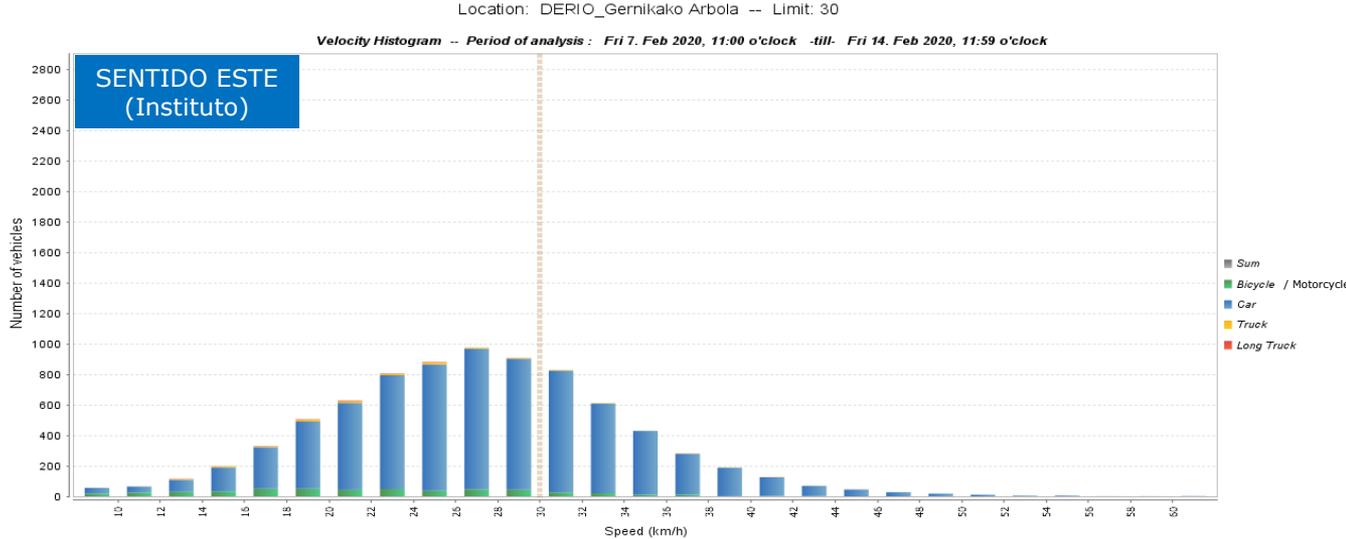
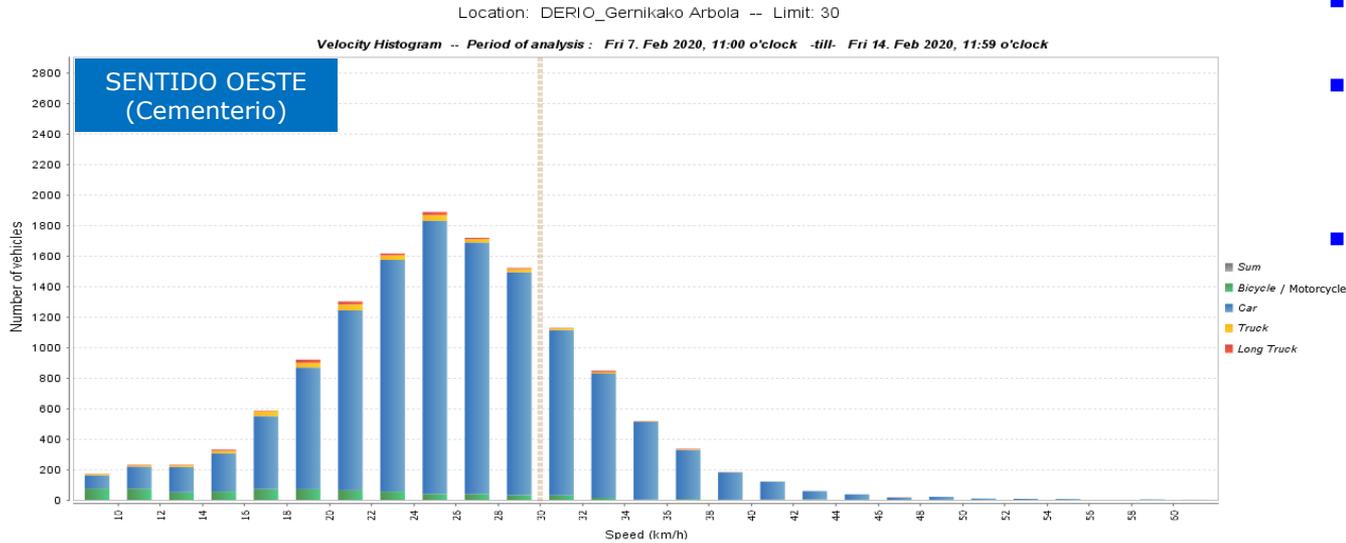
- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- La velocidad media se sitúa en torno al límite de 30 km/h establecido en esta vía a lo largo de todo el registro semanal.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V_{85} in	V_{85} out	V_{15} in	V_{15} out	V_d in	V_d out	V_{max} in	V_{max} out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1179	5.4	684	5.0	495	6.1	27	29	10	14	18	21	70	52	46	66
Car	20209	92.2	12701	92.0	7508	92.6	32	34	19	20	25	26	59	62	2572	2120
Truck	368	1.7	285	2.1	83	1.0	28	29	15	16	21	22	41	41	21	9
Long Truck	153	0.7	128	0.9	25	0.3	30	25	17	13	23	21	46	44	20	2
Total	21909	100.0	13798	100.0	8111	100.0	32	33	19	19	25	26	70	62	2659	2197

GERNIKAKO ARBOLA

- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- Un 22% de los vehículos circulan por encima del límite de 30 km/h.



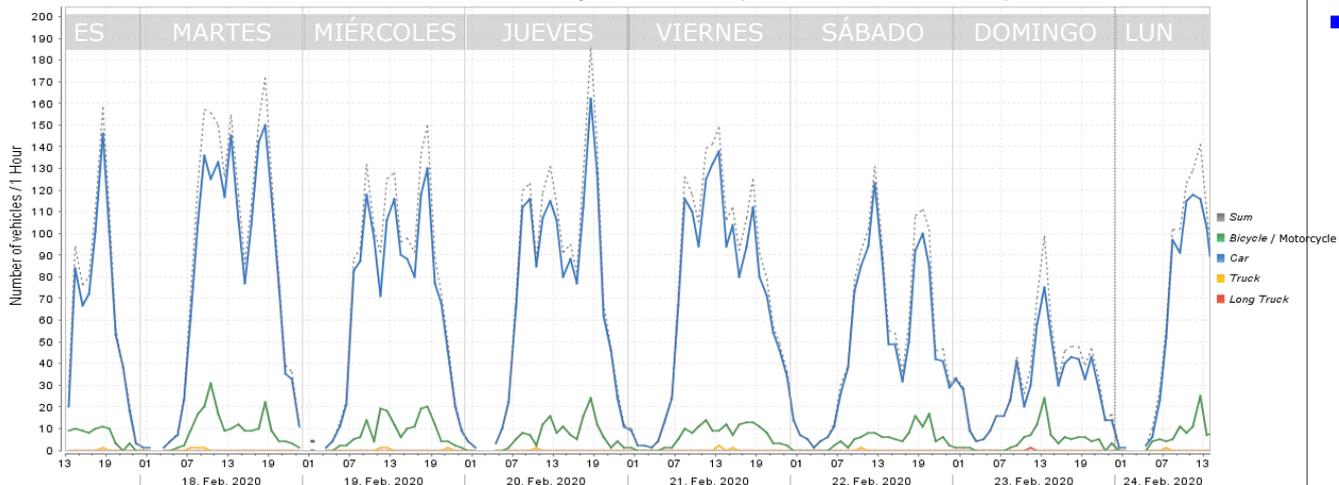
	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	VØ in	VØ out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1179	5.4	684	5.0	495	6.1	27	29	10	14	18	21	70	52	46	66
Car	20209	92.2	12701	92.0	7508	92.6	32	34	19	20	25	26	59	62	2572	2120
Truck	368	1.7	285	2.1	83	1.0	28	29	15	16	21	22	41	41	21	9
Long Truck	153	0.7	128	0.9	25	0.3	30	25	17	13	23	21	46	44	20	2
Total	21909	100.0	13798	100.0	8111	100.0	32	33	19	19	25	26	70	62	2659	2197

ADT
2739

- **EUSKAL HERRIA**
- Los gráficos reflejan la intensidad horaria aforada para el sentido único de circulación distinguiendo por tipo de vehículo.
- En este caso los parámetros utilizados son:
 - **IN:** Sentido Único
 - **LIMIT:** Límite de 30 km/h

Location: DERIO_Euskalherria -- Limit: 30

Number of Vehicles versus Time -- Period of analysis : Mon 17. Feb 2020, 13:00 o'clock -till- Mon 24. Feb 2020, 13:59 o'clock



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in V85 out	V15 in V15 out	VØ in VØ out	Vmax in Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1050	9.9	1050	9.9	-	-	26	13	19	54	40	0
Car	9531	90.0	9531	90.0	-	-	25	16	20	48	237	0
Truck	12	0.1	12	0.1	-	-	17	8	15	19	0	0
Long Truck	1	0.0	1	0.0	-	-	4	4	18	18	0	0
Total	10594	100.0	10594	100.0	-	-	25	16	20	54	277	0

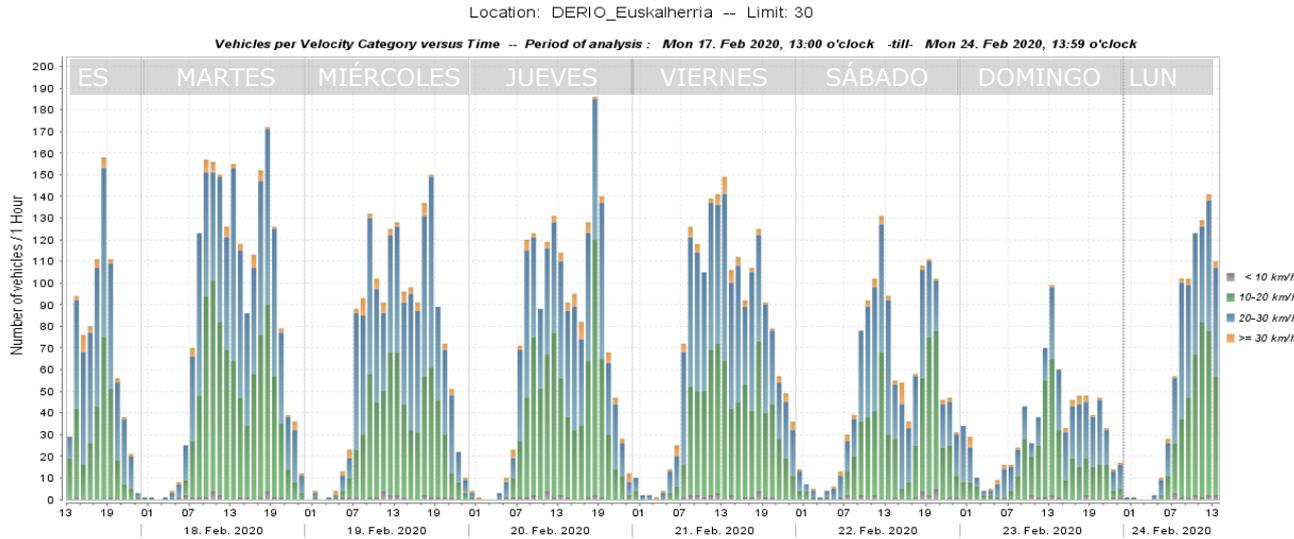


ADT
1324

■ **EUSKAL HERRIA**

■ En este caso mostramos la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por rangos de velocidades.

■ La mayoría de los vehículos circulan en el rango de entre 10 – 30 km/h de velocidad.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in V85 out	V15 in V15 out	VØ in VØ out	Vmax in Vmax out	> Limit in	> Limit out		
Bicycle	1050	9.9	1050	9.9	-	-	26	-	13	-	19	-	40	0
Car	9531	90.0	9531	90.0	-	-	25	-	16	-	20	-	237	0
Truck	12	0.1	12	0.1	-	-	17	-	8	-	15	-	0	0
Long Truck	1	0.0	1	0.0	-	-	4	-	4	-	18	-	0	0
Total	10594	100.0	10594	100.0	-	-	25	-	16	-	20	-	277	0



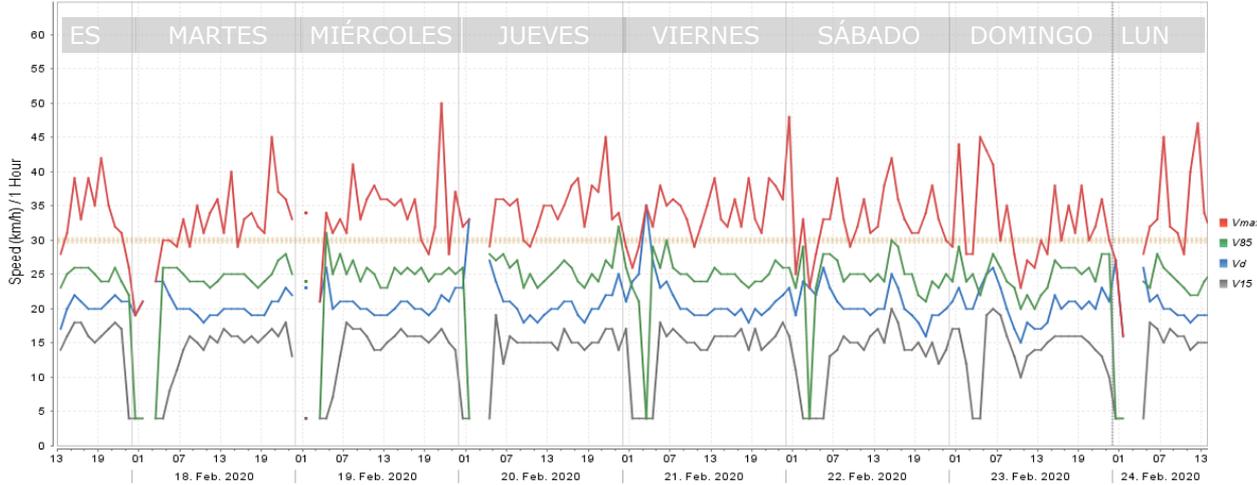
ADT
1324

EUSKAL HERRIA

- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- La velocidad media es inferior al límite de 30 km/h establecido en esta vía.

Location: DERIO_Euskalherria -- Limit: 30

Traffic Key Figures: V85 - Vmax - Vd versus Time -- Period of analysis : Mon 17. Feb 2020, 13:00 o'clock -till- Mon 24. Feb 2020, 13:59 o'clock



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	Vd in	Vd out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1050	9.9	1050	9.9	-	-	26	-	13	-	19	-	54	-	40	0
Car	9531	90.0	9531	90.0	-	-	25	-	16	-	20	-	48	-	237	0
Truck	12	0.1	12	0.1	-	-	17	-	8	-	15	-	19	-	0	0
Long Truck	1	0.0	1	0.0	-	-	4	-	4	-	18	-	18	-	0	0
Total	10594	100.0	10594	100.0	-	-	25	-	16	-	20	-	54	-	277	0

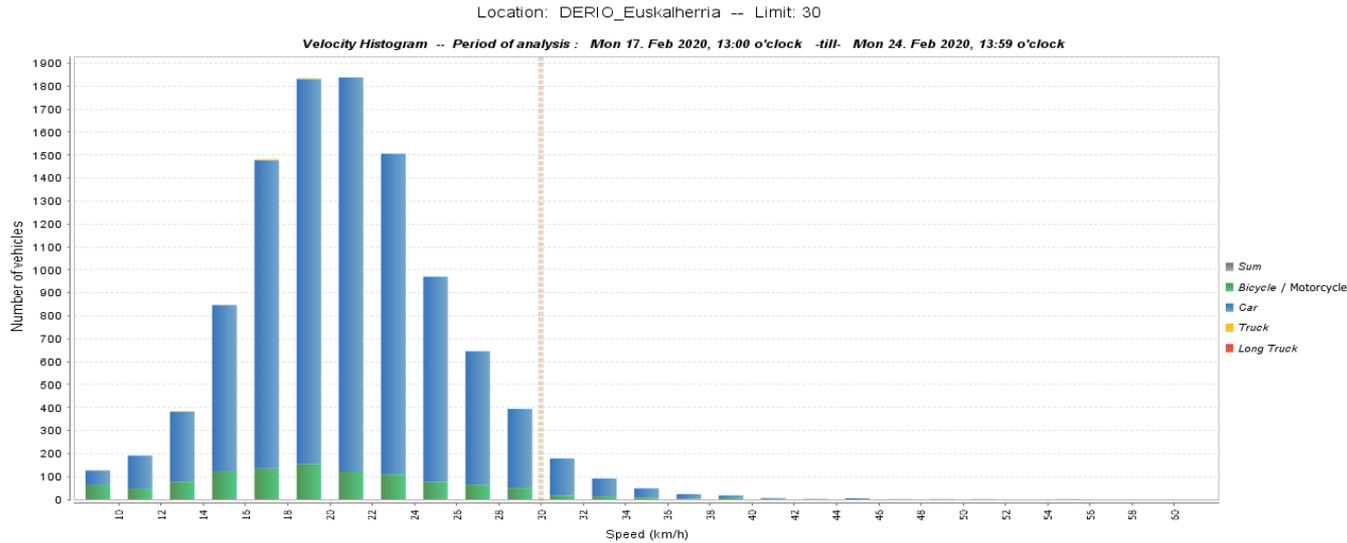
RADARLUX

ADT
1324

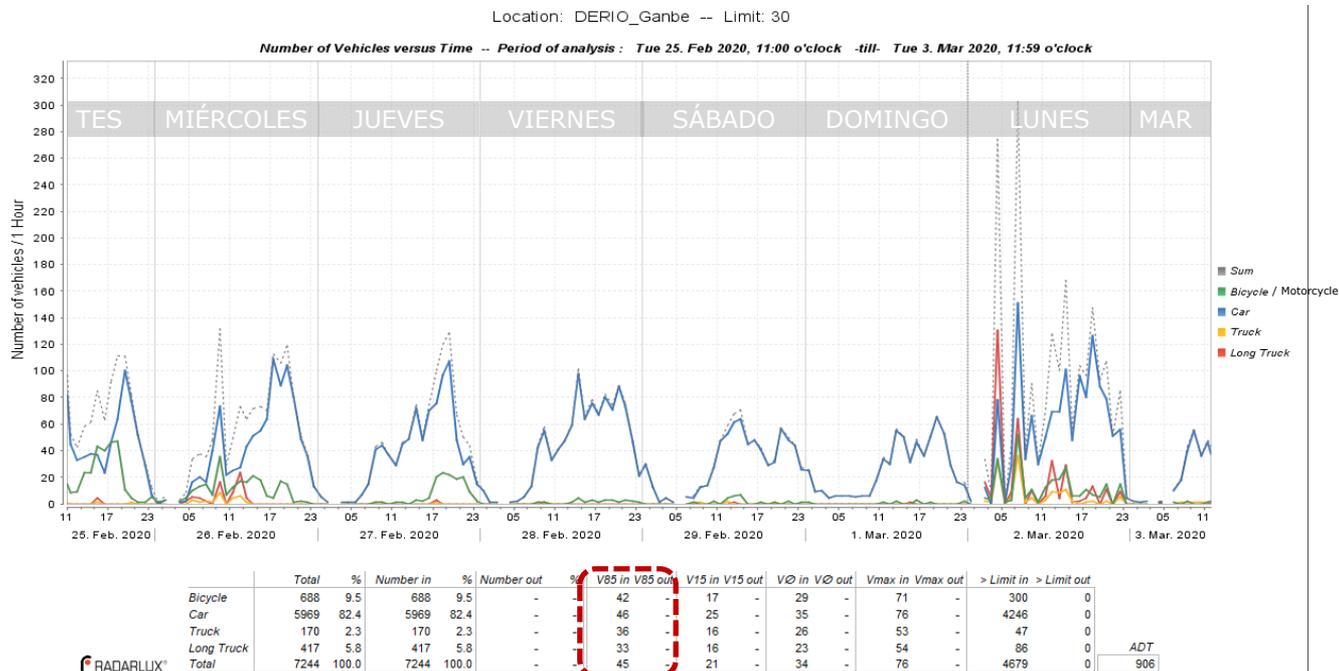
■ **EUSKAL HERRIA**

■ La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.

■ Tan solo el 3% de los vehículos circulantes por este vial supera el límite de velocidad establecido.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	VØ in	VØ out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	1050	9.9	1050	9.9	-	-	26	-	13	-	19	-	54	-	40	0
Car	9531	90.0	9531	90.0	-	-	25	-	16	-	20	-	48	-	237	0
Truck	12	0.1	12	0.1	-	-	17	-	8	-	15	-	19	-	0	0
Long Truck	1	0.0	1	0.0	-	-	4	-	4	-	18	-	18	-	0	0
Total	10594	100.0	10594	100.0	-	-	25	-	16	-	20	-	54	-	277	0

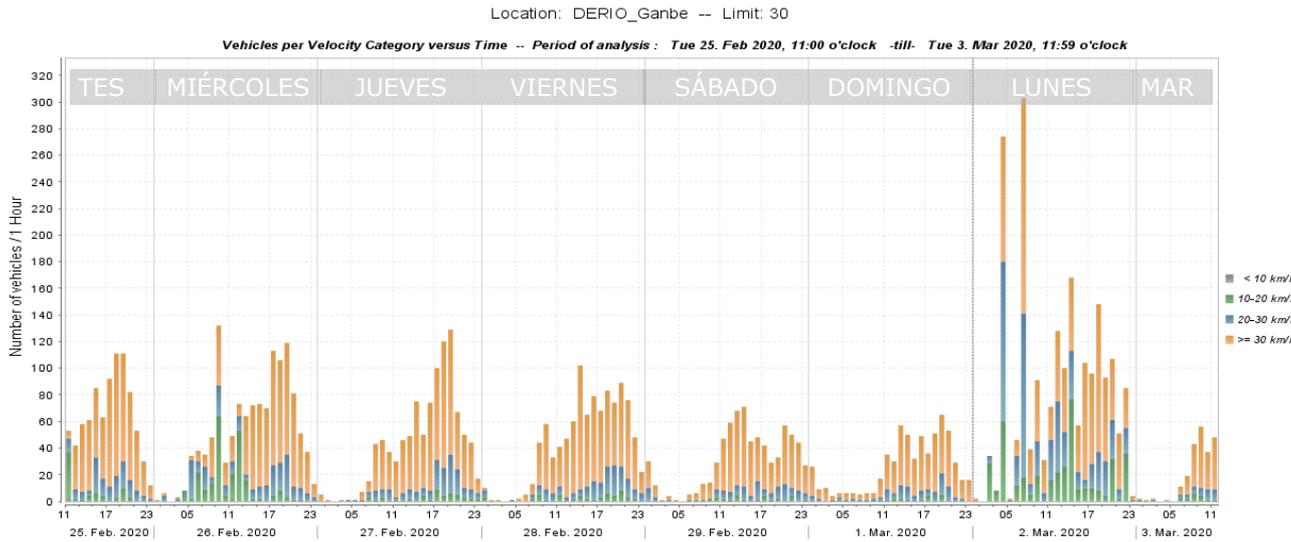


- **GANBE KALEA**
- Los gráficos reflejan la intensidad horaria aforada para cada sentido de circulación distinguiendo por tipo de vehículo.
- En este caso los parámetros utilizados son:
 - **IN:** Sentido Único
 - **LIMIT:** Límite de 30 km/h
- No se deberán tener en cuenta los datos relativos al lunes, que debido a las elevadas rachas de viento registradas, distorsionan las mediciones del radar.

■ **GANBE KALEA**

■ En este caso mostramos la intensidad horaria aforada para el sentido único de circulación distinguiendo por rangos de velocidades.

■ La mayoría de los vehículos circulan por encima de los 30 km/h.

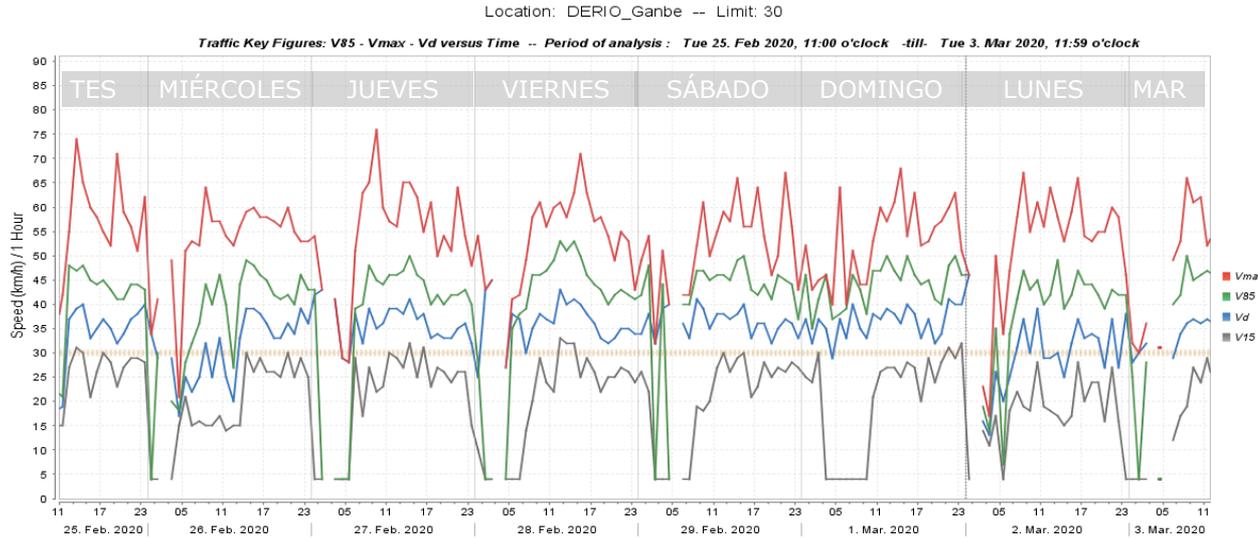


	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	VØ in	VØ out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	688	9.5	688	9.5	-	-	42	-	17	-	29	-	71	-	300	0
Car	5969	82.4	5969	82.4	-	-	46	-	25	-	35	-	76	-	4246	0
Truck	170	2.3	170	2.3	-	-	36	-	16	-	26	-	53	-	47	0
Long Truck	417	5.8	417	5.8	-	-	33	-	16	-	23	-	54	-	86	0
Total	7244	100.0	7244	100.0	-	-	45	-	21	-	34	-	76	-	4679	0
																ADT
																906



GANBE KALEA

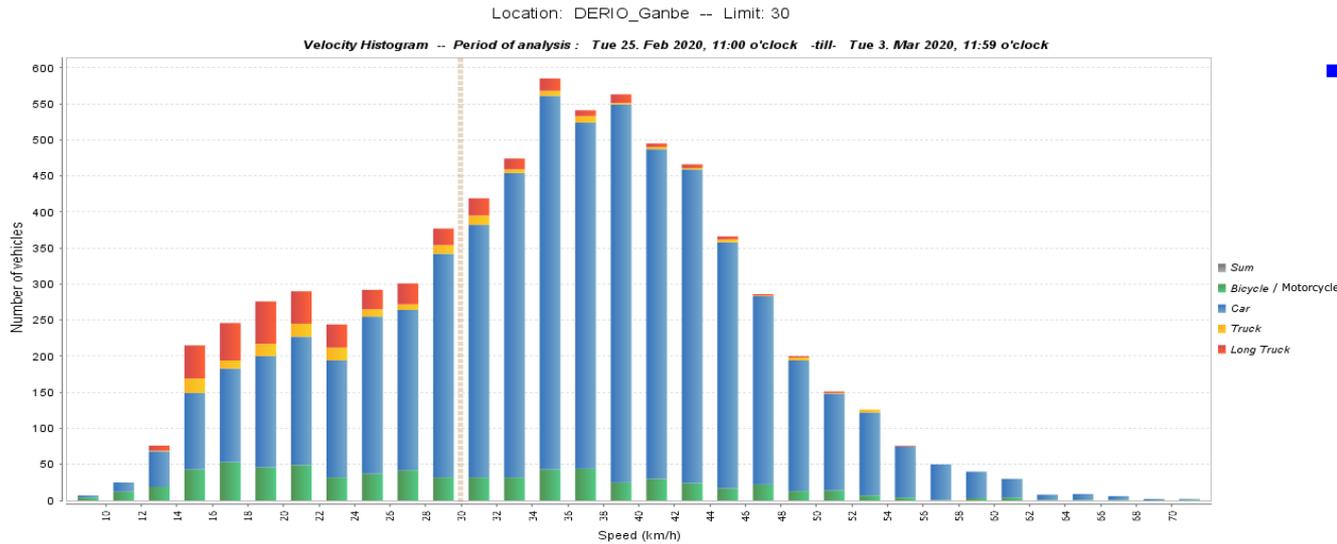
- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- La velocidad media supera el límite de los 30 km/h durante toda la semana. La velocidad máxima se sitúa en torno a los 60 km/h.



	Total	%	Number in	%	Number out	%	V_{85} in	V_{85} out	V_{15} in	V_{15} out	V_D in	V_D out	V_{max} in	V_{max} out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	688	9.5	688	9.5	-	-	42	-	17	-	29	-	71	-	300	0
Car	5969	82.4	5969	82.4	-	-	46	-	25	-	35	-	76	-	4246	0
Truck	170	2.3	170	2.3	-	-	36	-	16	-	26	-	53	-	47	0
Long Truck	417	5.8	417	5.8	-	-	33	-	16	-	23	-	54	-	86	0
Total	7244	100.0	7244	100.0	-	-	45	-	21	-	34	-	76	-	4679	0

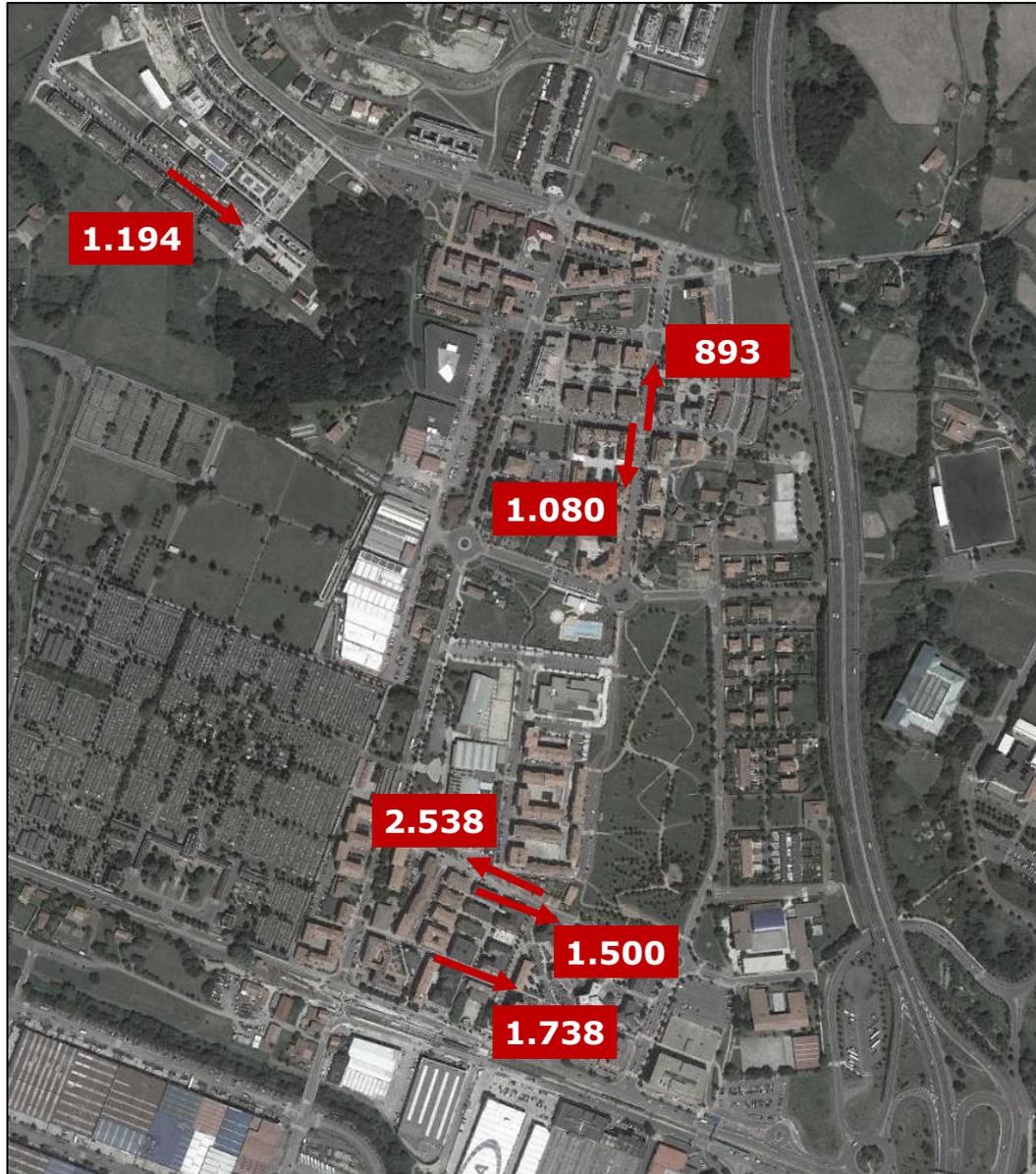
ADT
906

- **GANBE**
- La línea a trazos marca el límite de velocidad establecido en la vía.
- La mayoría de los vehículos circulan por encima del límite de 30 km/h, concretamente un 65%.

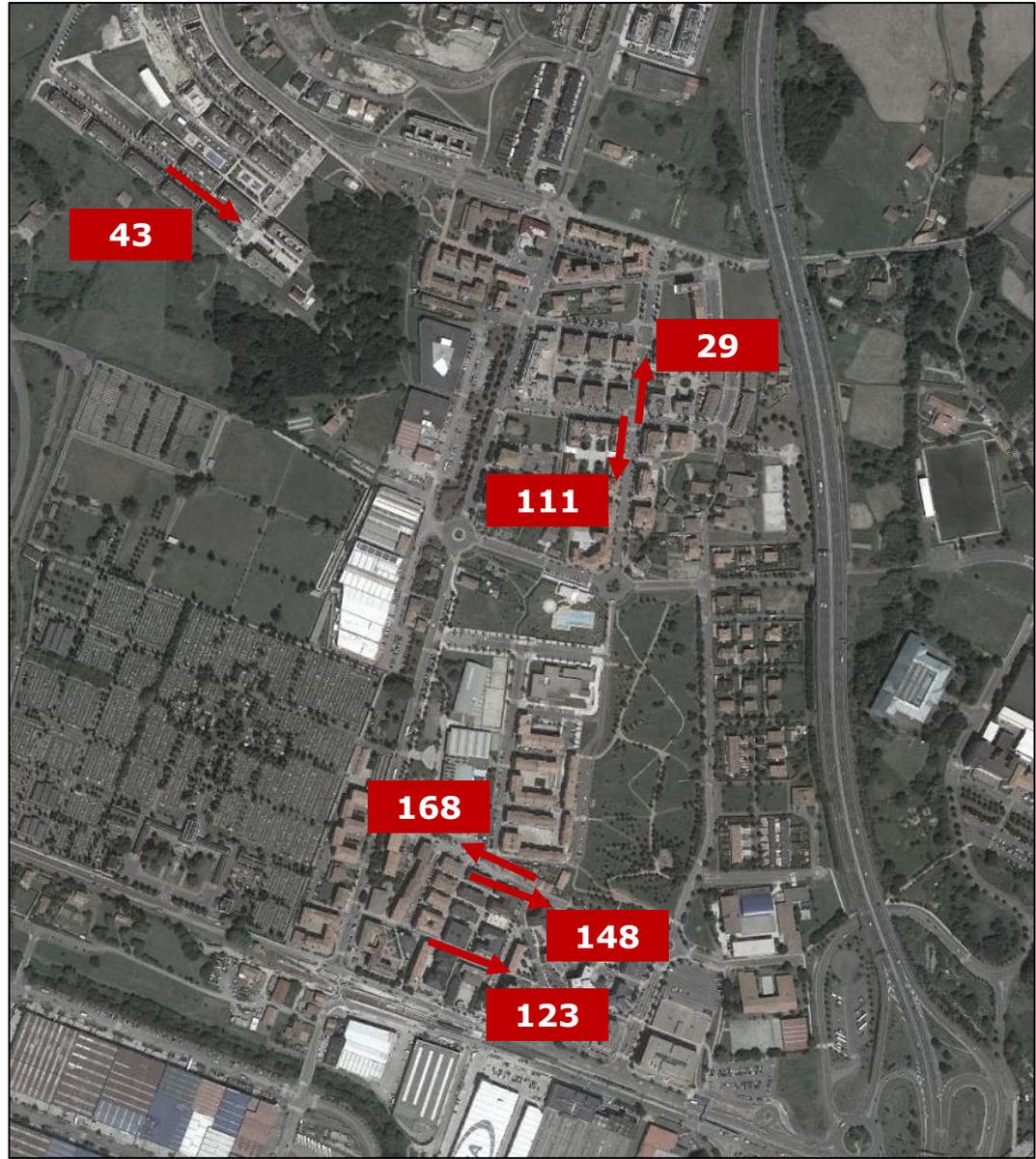


	Total	%	Number in	%	Number out	%	V85 in	V85 out	V15 in	V15 out	V0 in	V0 out	Vmax in	Vmax out	> Limit in	> Limit out
Bicycle	688	9.5	688	9.5	-	-	42	-	17	-	29	-	71	-	300	0
Car	5969	82.4	5969	82.4	-	-	46	-	25	-	35	-	76	-	4246	0
Truck	170	2.3	170	2.3	-	-	36	-	16	-	26	-	53	-	47	0
Long Truck	417	5.8	417	5.8	-	-	33	-	16	-	23	-	54	-	86	0
Total	7244	100.0	7244	100.0	-	-	45	-	21	-	34	-	76	-	4679	0
																ADT
																906

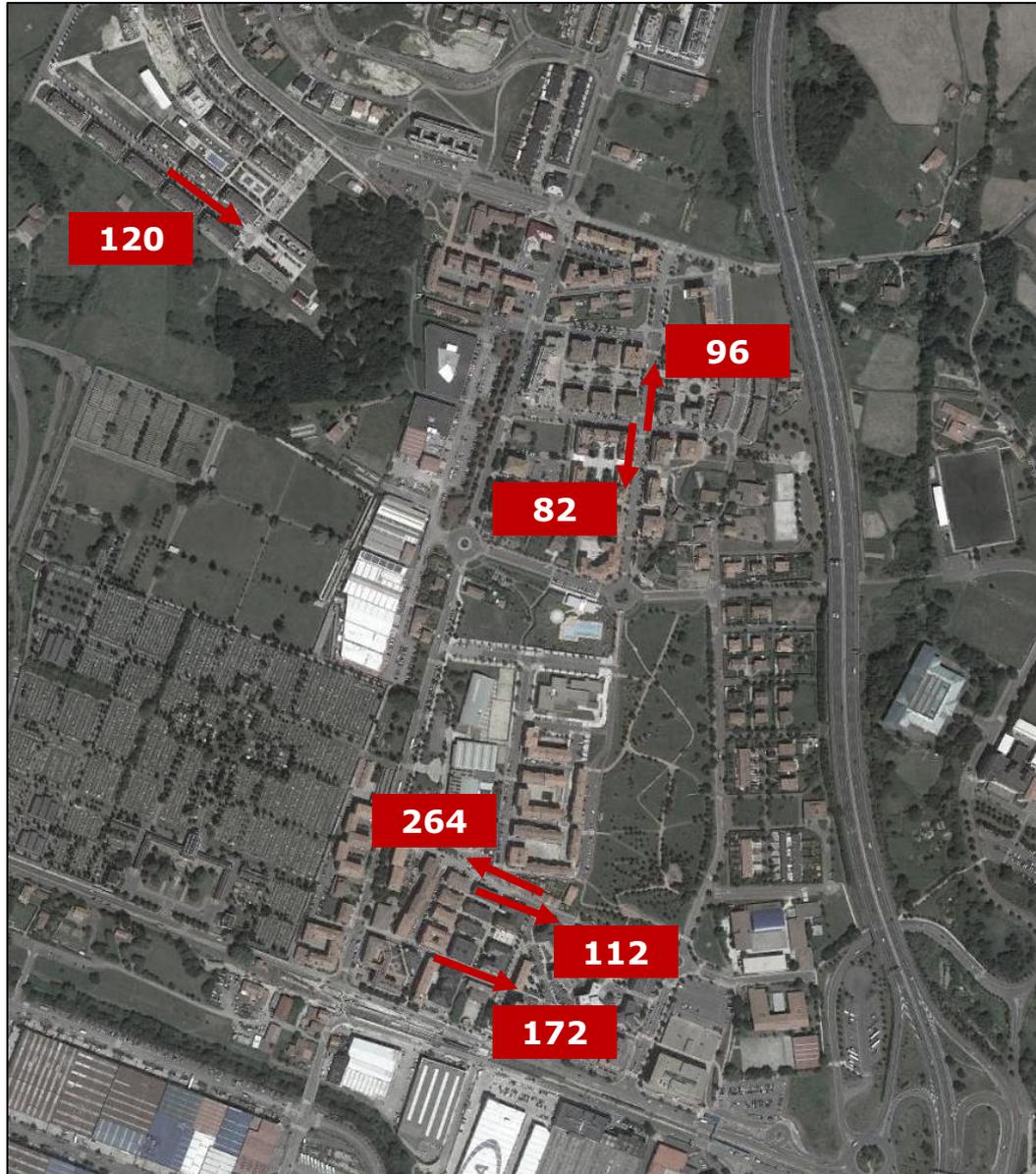
- En los siguientes gráficos mostramos la IMD (Intensidad Media Diaria) de las calles de Derio por sentidos.



- En los siguientes gráficos mostramos la Intensidad en la punta matutina de 8:00 a 9:00.



- En los siguientes gráficos mostramos la Intensidad en la punta vespertina de 18:00 a 19:00.



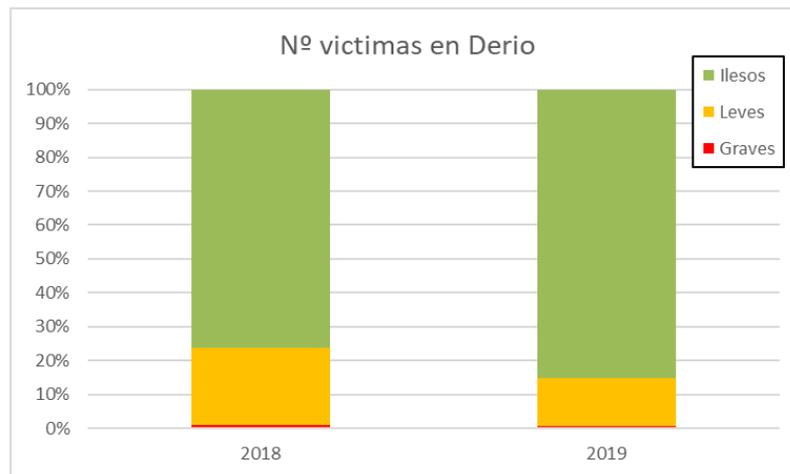
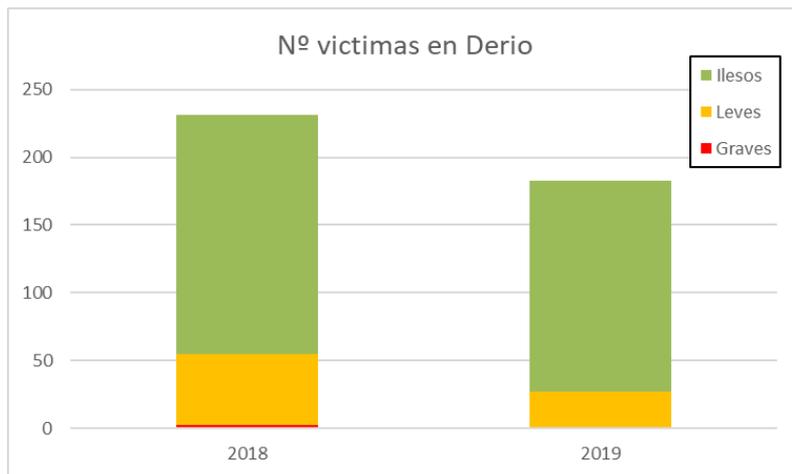


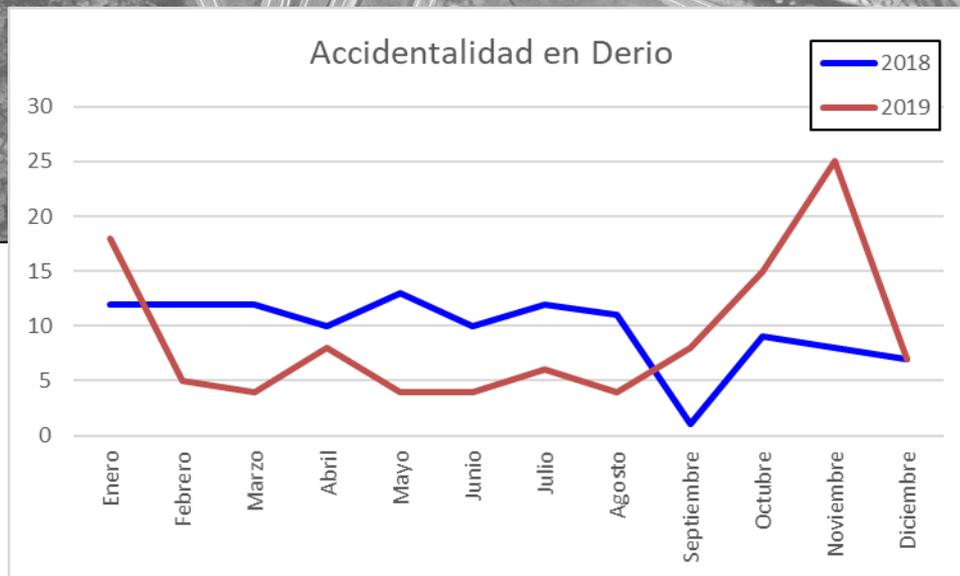
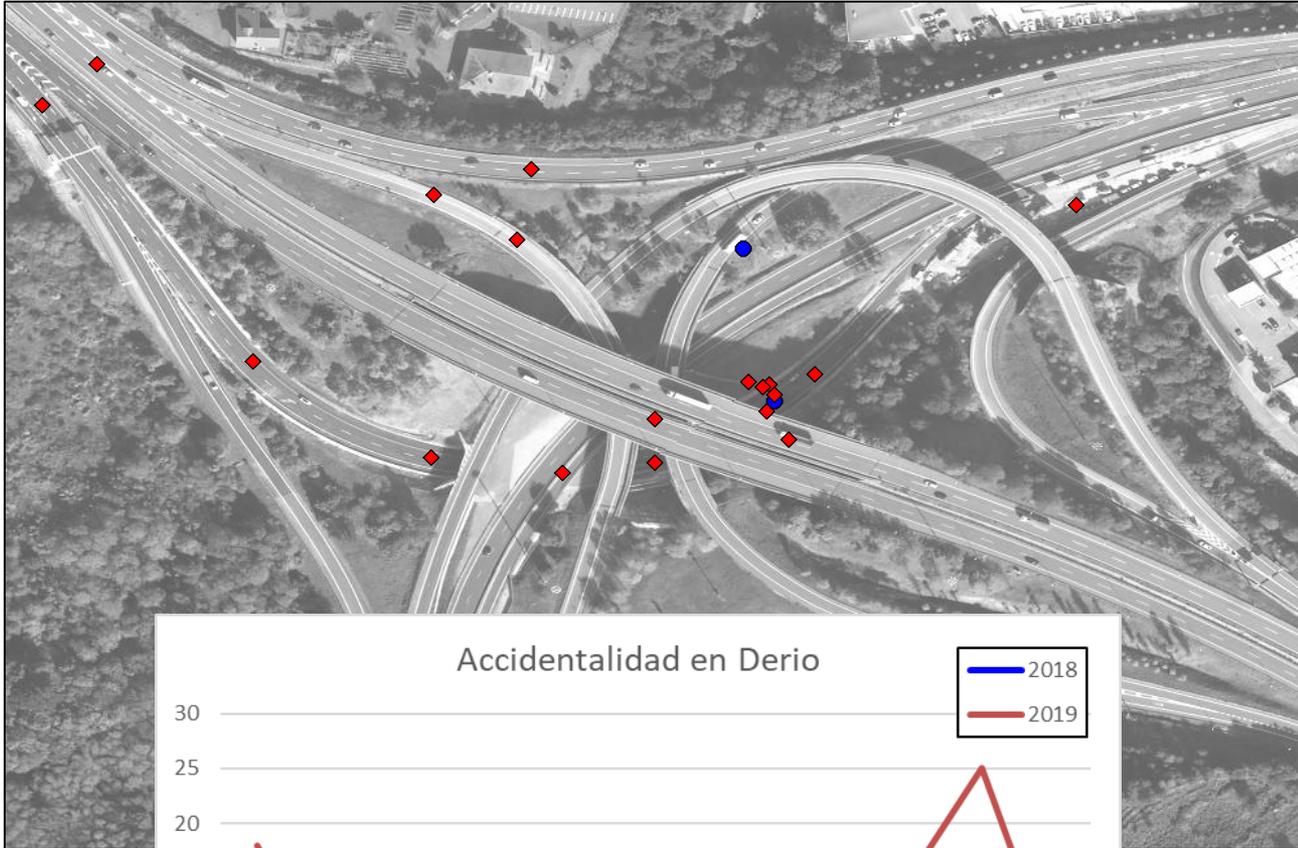


SINIESTRALIDAD

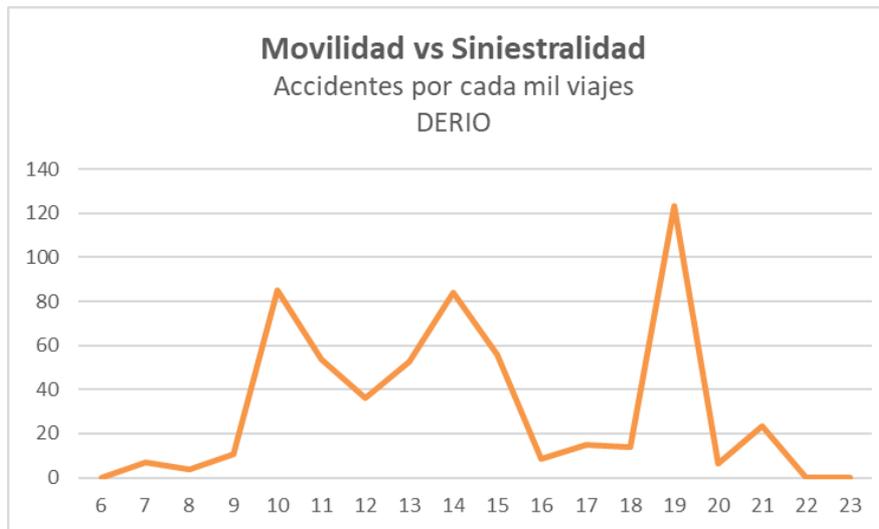
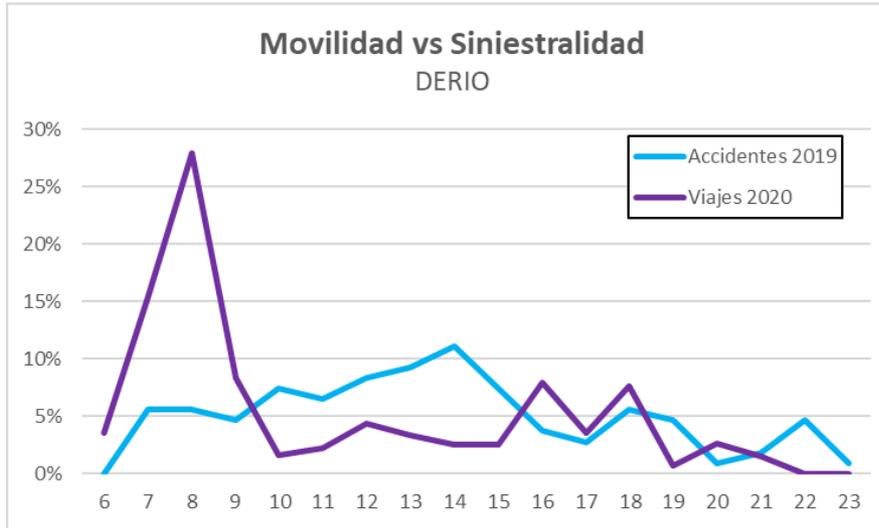
- A continuación analizaremos la accidentalidad registrada en el municipio de Derio durante el año 2019 y su evolución con respecto al año anterior. Para ello disponemos de una base de datos proporcionada por la Ertzaintza, en la cual se registran los accidentes ocurridos por ubicación, hora y fecha, tipo de accidente, causa, y tipologías varias.
- Durante el año 2019 se contabilizan un total de 108 accidentes en el municipio de Derio, con un total de 231 víctimas. Este dato supone un descenso del 8% respecto al año anterior (117) en el número total de accidentes registrados en el municipio.

AÑO	Accidentes	Graves	Leves	Ilesos	Total víctimas
2018	117	2	53	176	231
2019	108	1	26	156	183

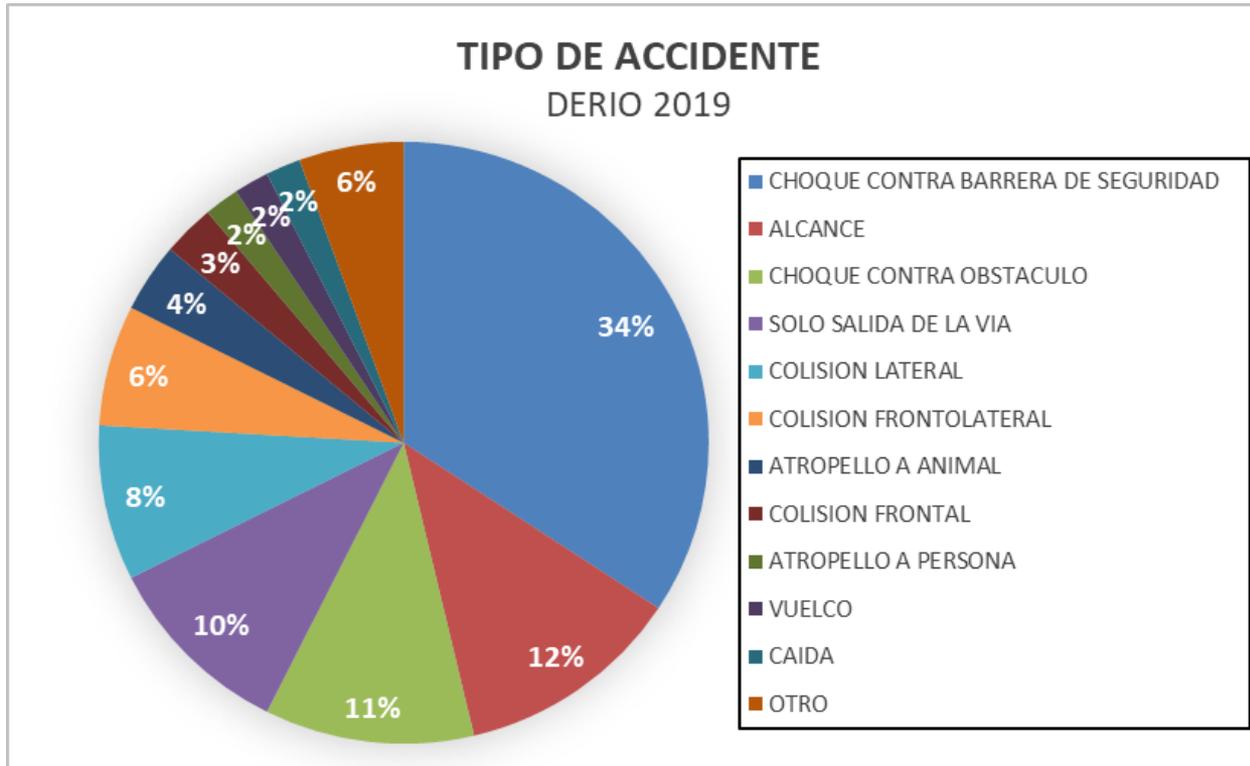




- Descenso generalizado de los accidentes durante el año 2019 en el municipio de Derio como muestra la grafica por meses municipal.
- Sin embargo, mostramos el detalle de la conexión entre la BI-30 (Corredor del Txorierri) y la BI-631 (Corredor Mungia) debido al brusco incremento registrado en los meses de Octubre y Noviembre del año 2019 (puntos rojos) frente al año 2018 (puntos azules) que se produjo principalmente en este punto de Derio.
- Este fenómeno lo achacamos a las obras que se estaban llevando a cabo en dicho entorno.

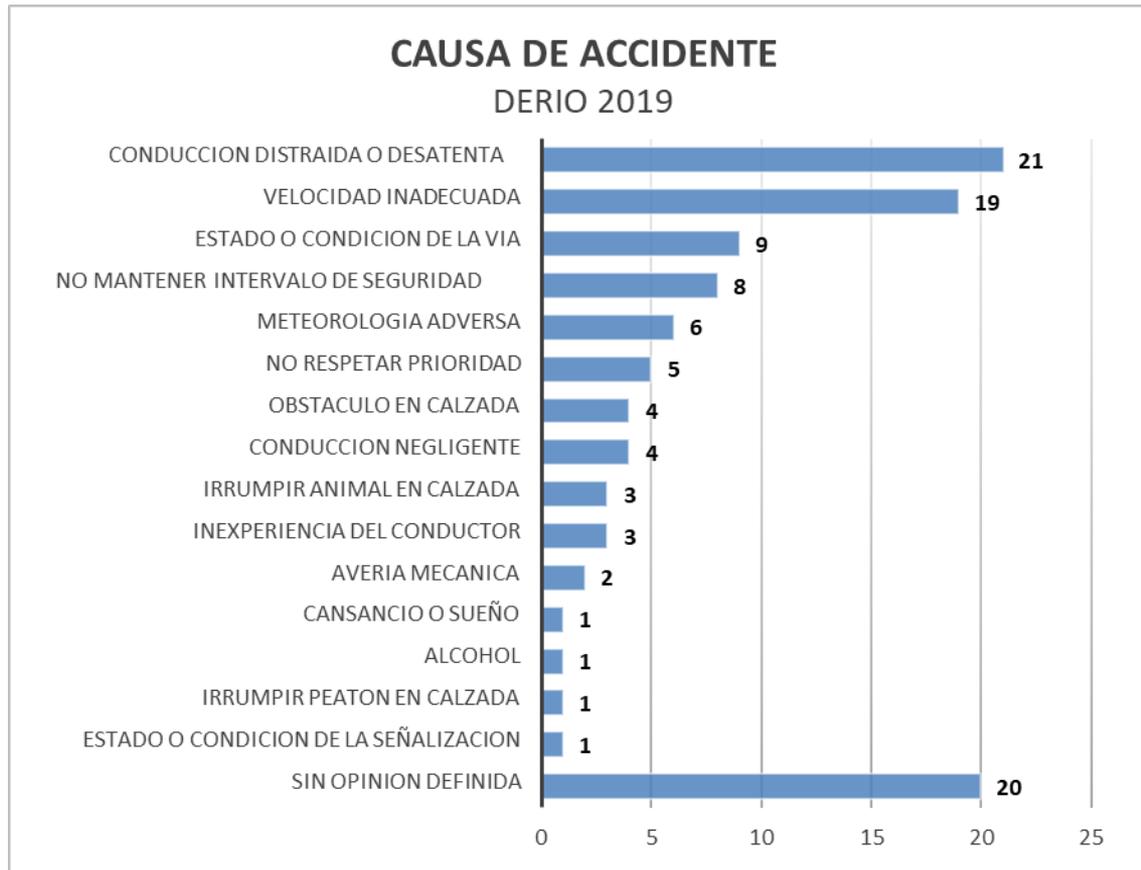


- Con el fin de analizar la influencia del tráfico en la hora en la que se producen los accidentes, mostramos a qué hora se realizan los viajes en coche en Derio y la ratio accidentes por mil viajes, de modo que se observa que los accidentes se producen en los tramos horarios de menor tráfico.
- Esto nos hace pensar que el factor principal de la seguridad vial en el municipio de Derio es la velocidad. Cuanto menos tráfico hay, más se corre y hay mayor posibilidad de que se produzcan siniestros.
- Los tramos horarios en los que más accidentes se producen en comparación con el volumen de tráfico son de 10:00 a 14:00 de la mañana, así como a las 19:00 de la tarde.

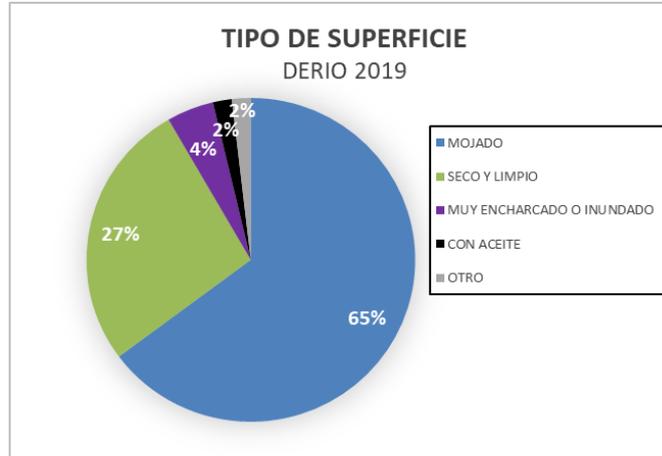
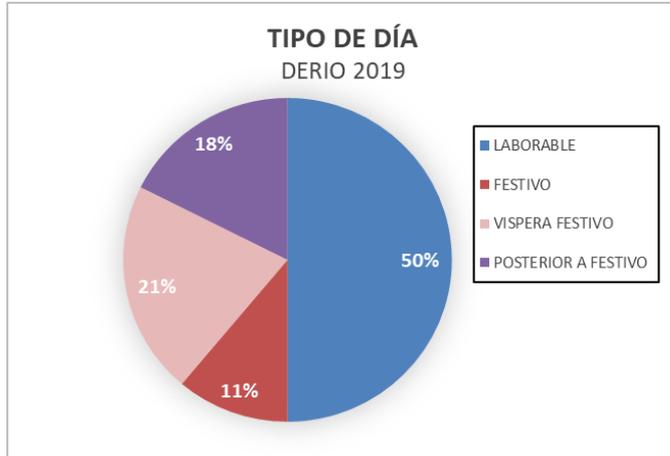


- La tipología de los accidentes de Derio, muestra la incidencia de los golpes contra barreras de seguridad como principal tipo de accidente, probablemente por la incidencia de este tipo de golpes el entorno antes citado de conexión entre el Corredor del Txorierrri y el Corredor de Mungia.
- El atropello a personas únicamente representa un 2% del total.

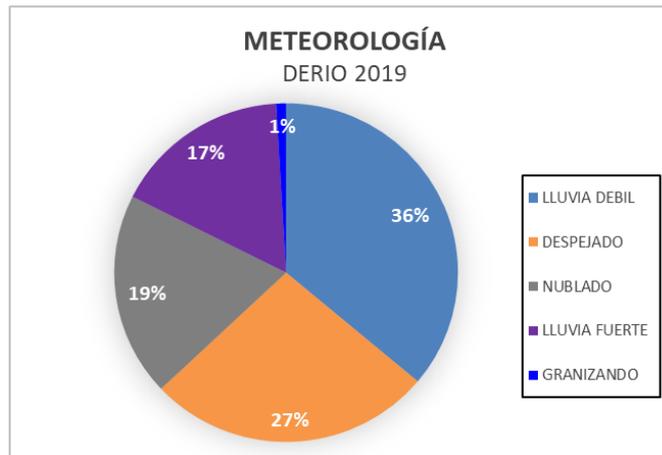
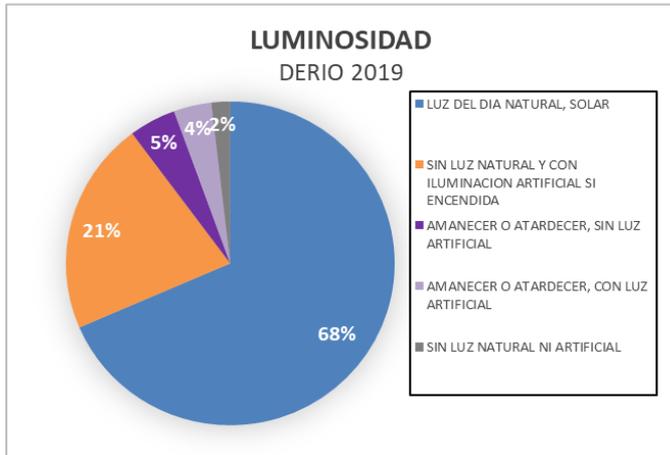
- Las causas predominantes son distracción del conductor y velocidad inadecuada.

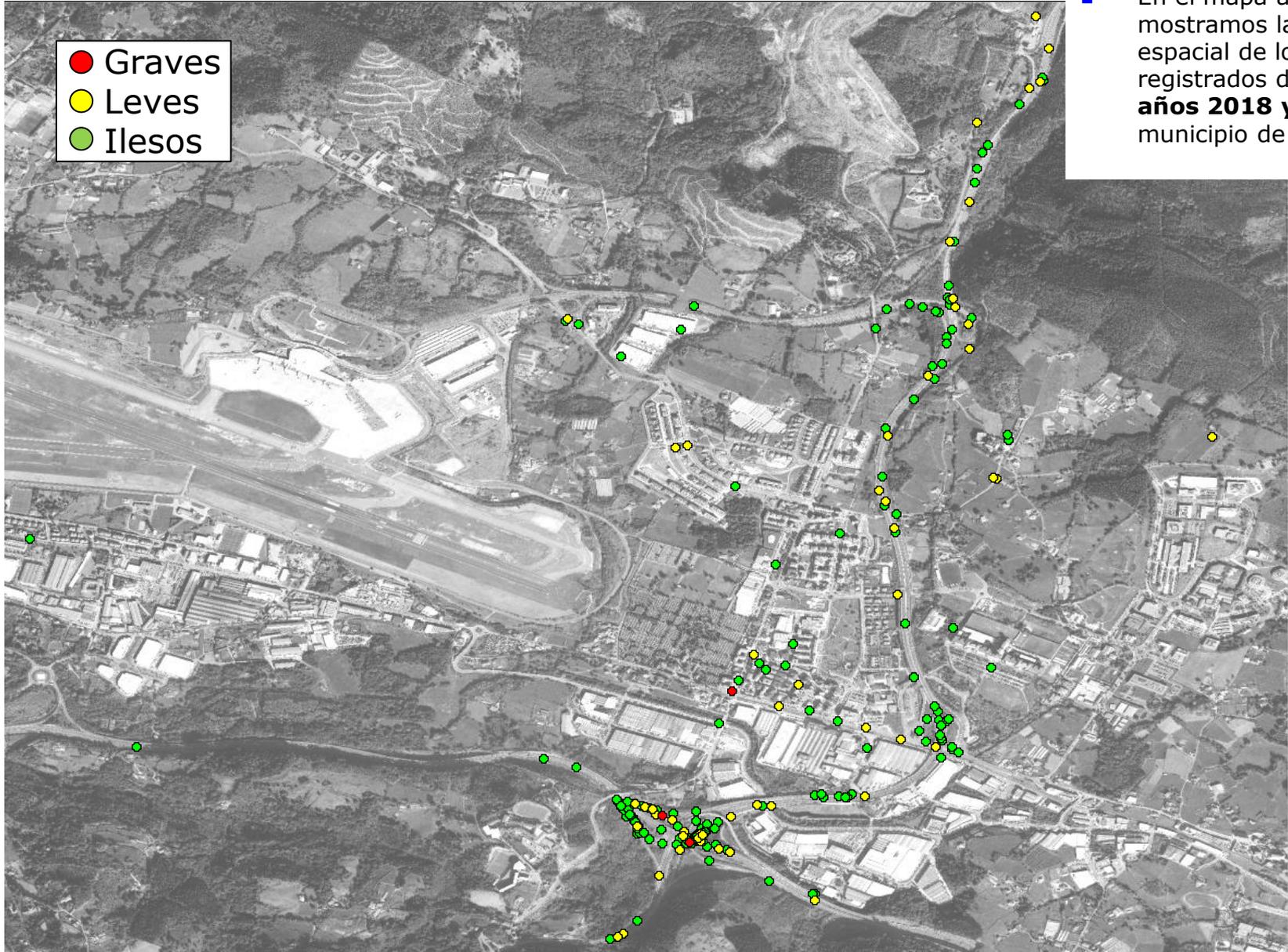


- A continuación, mostramos una serie de factores que tienen una relación directa con las causas que producen los accidentes.



- Como podemos observar los accidentes se producen principalmente durante el día, en días laborables y con suelo mojado.





■ En el mapa adjunto mostramos la distribución espacial de los accidentes registrados durante los **años 2018 y 2019** en el municipio de Derio.

- Detalle de los accidentes registrados durante los años **2018 y 2019** en el núcleo urbano de Derio.





- En el mapa adjunto mostramos la distribución espacial de los accidentes registrados durante el **año 2018** en el municipio de Derio.

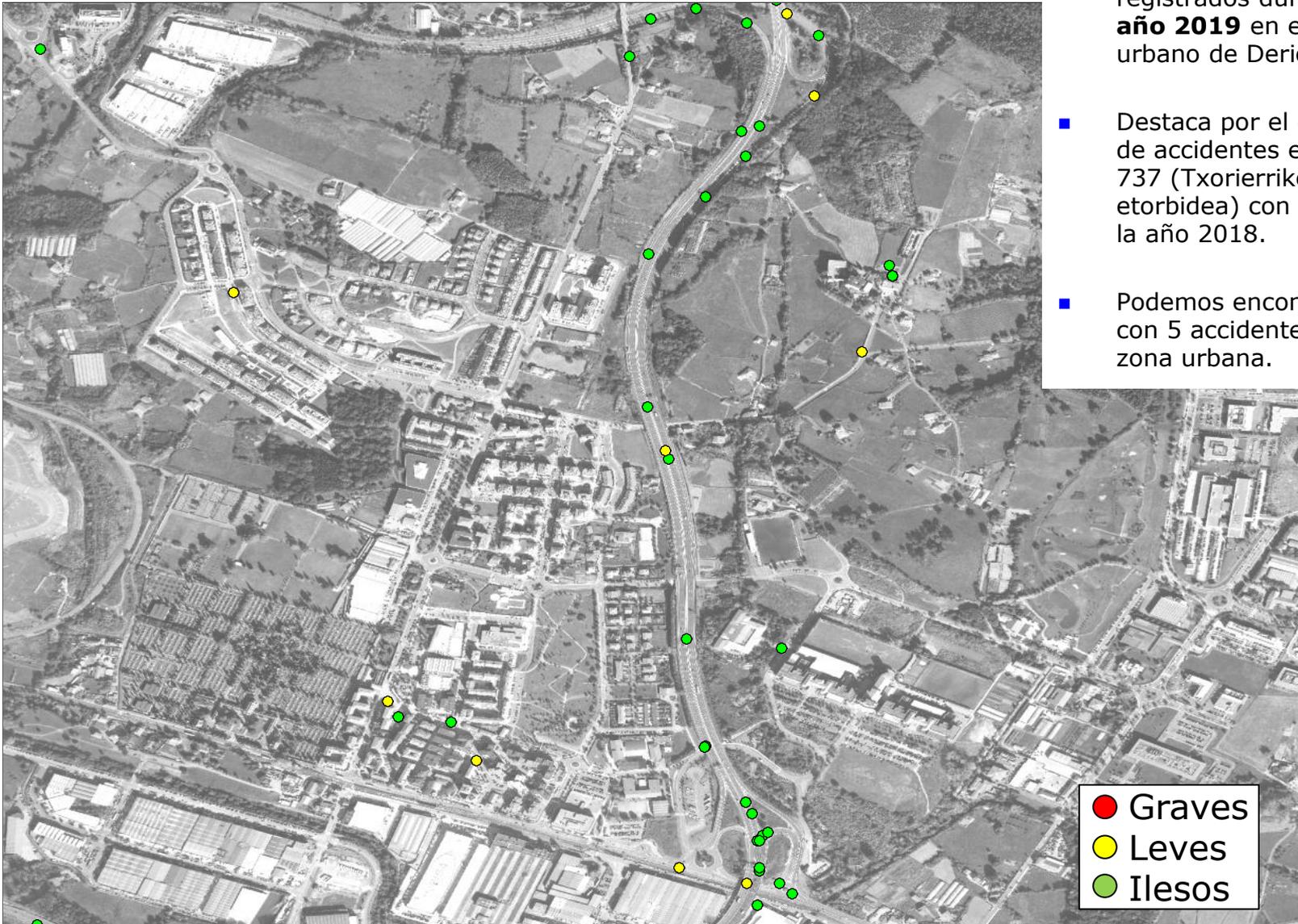


- Detalle de los accidentes registrados durante el **año 2018** en el núcleo urbano de Derio.
- Podemos encontrarnos con 12 accidentes en la zona urbana con un accidente grave en la intersección de las avenidas Mungialde y Txorierri.

- En el mapa adjunto mostramos la distribución espacial de los accidentes registrados durante el **año 2019** en el municipio de Derio.



- Detalle de los accidentes registrados durante el **año 2019** en el núcleo urbano de Derio.
- Destaca por el descenso de accidentes en la BI-737 (Txorierriko etorbidea) con respecto la año 2018.
- Podemos encontrarnos con 5 accidentes en la zona urbana.





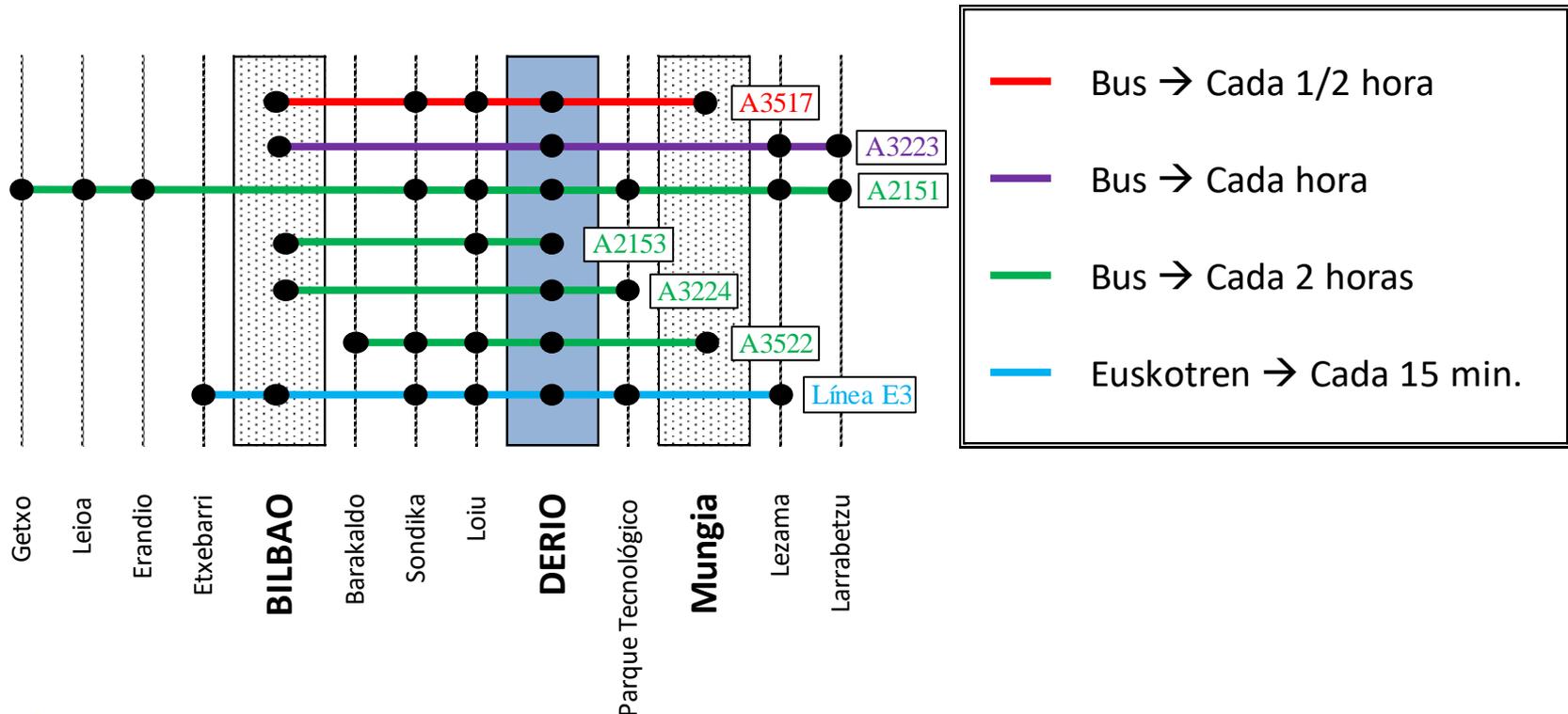


ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Es este apartado analizamos el servicio de transporte público que tiene el municipio de Derio.
- Primeramente analizamos la oferta y demanda del servicio de Bizkaibus, teniendo en cuenta solo aquellos servicios que disponen de una parada en el centro urbano del municipio, no aquellos que circulan únicamente por zonas exteriores como el Seminario y el Parque Tecnológico o aquellas líneas con poca frecuencia.
- Para finalizar mostramos la demanda del servicio de Euskotren.

- **A3250**→Bilbao-Teknologia Parkea/Parque Tecnológico (Artxandako Tunelak/Tuneles Artxanda)
- **A2151**→Areta/Las Arenas-Teknologia Parkea/Parque Tecnológico-Larrabetzu
- **A2153**→Bilbao-Loiu-Lauroeta-Derio
- **A3223**→Bilbao-Derio-Larrabetzu-Goikolexea (Artxandako Tunelak/Tuneles de Artxanda)
- **A3224**→Bilbao-Derio-Teknologia Parkea/Parque Tecnológico
- **A3517**→Bilbao-Derio-Mungia (Laukariz)
- **A3522**→Mungia-Derio-Gurutzeta/Cruces
- **A3528**→Bermeo-Mungia-Derio-UPV/EHU (*Poca frecuencia*)

- Oferta de servicio y su relación con los municipios más relevantes en las relaciones.
- En el esquema no incluimos la línea A3250 porque no pasa por el centro urbano del municipio; así como la línea A3258 por su poca frecuencia.





Transporte Público: Oferta Vs Movilidad Laboral

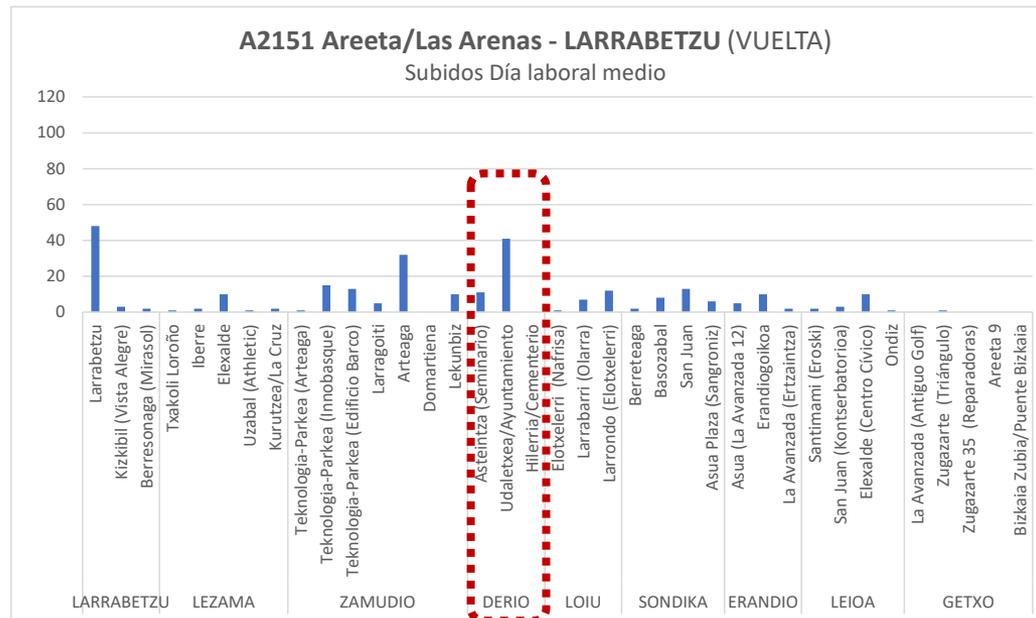
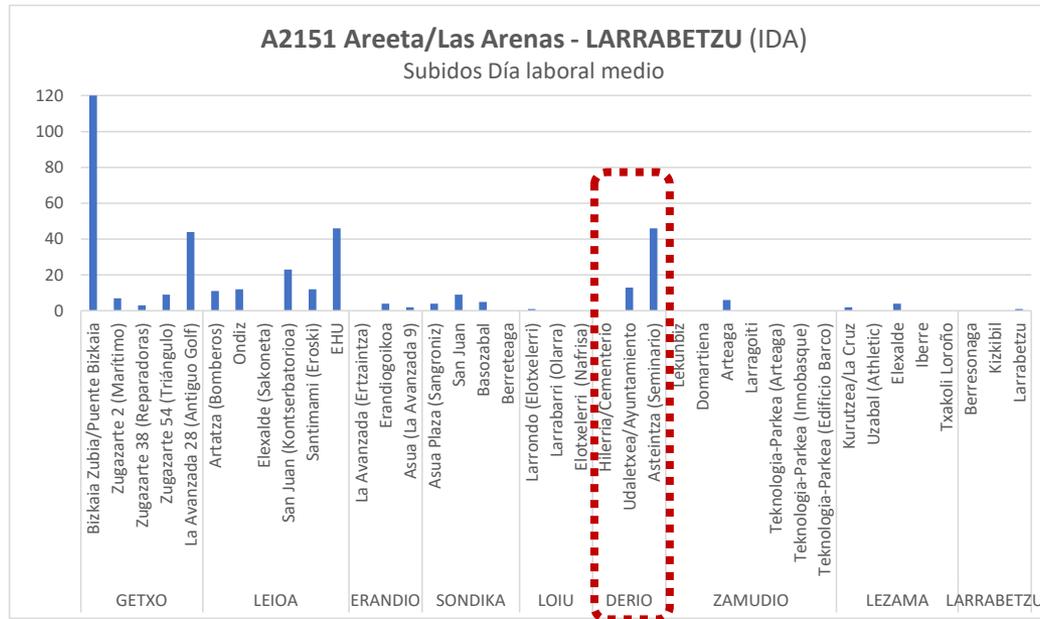
Lugar donde trabajan los residentes de Derio		Oferta Transporte Público
Derio	50%	-
Bilbao	13%	A3517 (2bus/hora) A2153 (bus/hora) A3224 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Zamudio	13%	A2151 (bus/hora) A3224 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Mungia	4%	A3517 (2bus/hora) A3522 (bus/hora)
Loiu	3%	A3517 (2bus/hora) A2151 (bus/hora) A2153 (bus/hora) A3522 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Sondika	2%	A3517 (2bus/hora) A2151 (bus/hora) A3522 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Erandio	2%	A2151 (bus/hora)
Lezama	1%	A2151 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Leioa	1%	A2151 (bus/hora)
Getxo	1%	A2151 (bus/hora)
Total	90%	

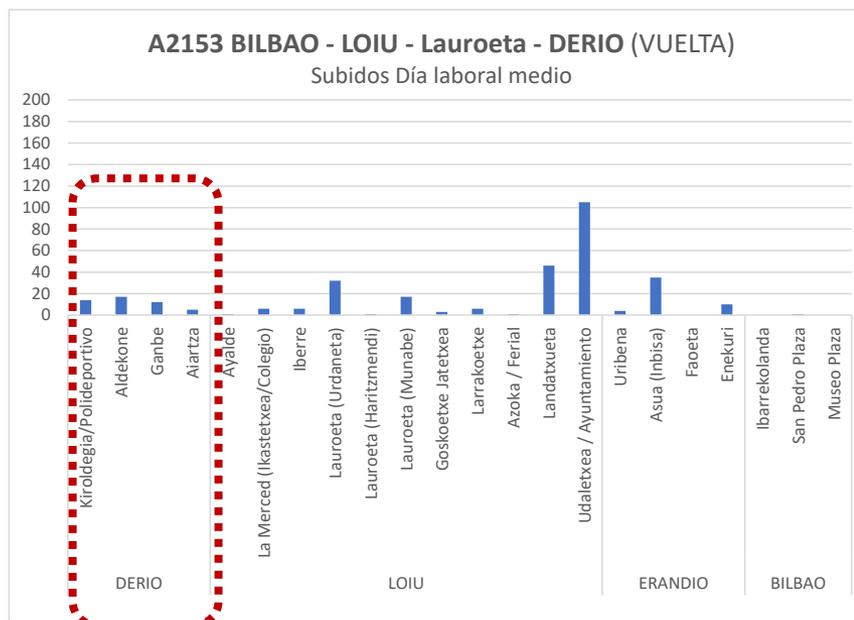
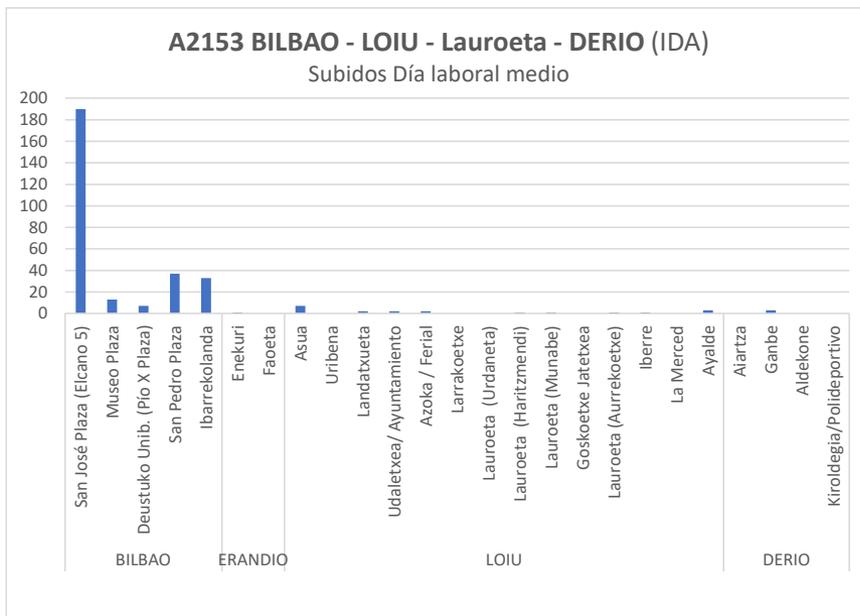
Lugar Residencia de los que trabajan en Derio		Oferta Transporte Público
Bilbao	30%	A3517 (2bus/hora) A2153 (bus/hora) A3224 (bus/hora) EUSKOTREN (4tren/hora)
Derio	18%	-
Getxo	9%	A2151 (bus/hora)
Barakaldo	9%	A3522 (bus/hora)
Mungia	6%	A3517 (2bus/hora) A3522 (bus/hora)
Portugalete	5%	No hay directo
Leioa	5%	A2151 (bus/hora)
Santurtzi	4%	No hay directo
Basauri	4%	No hay directo
Erandio	4%	A2151 (bus/hora)
Total	94%	

- Oferta de servicio y su relación con los municipios más relevantes en las relaciones por motivo laboral.

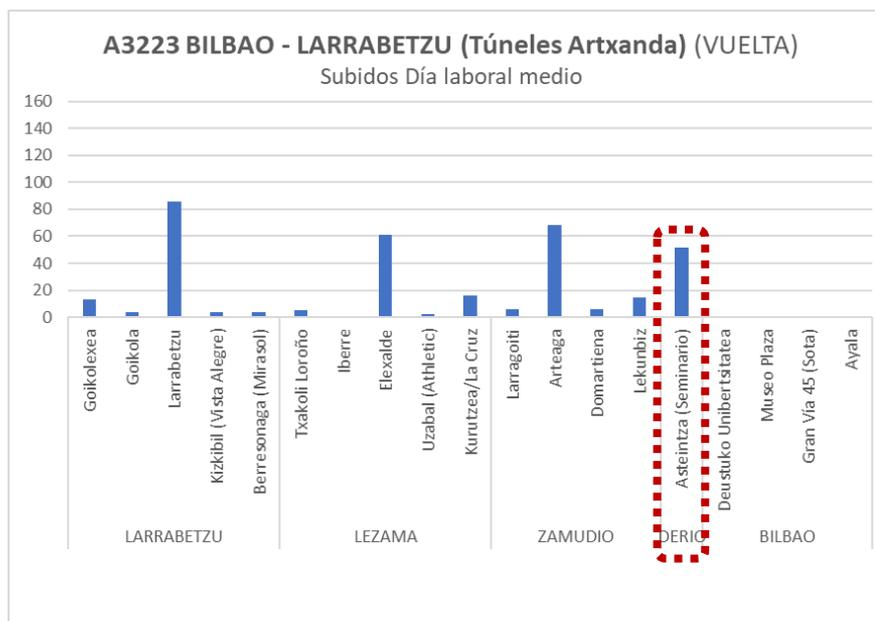
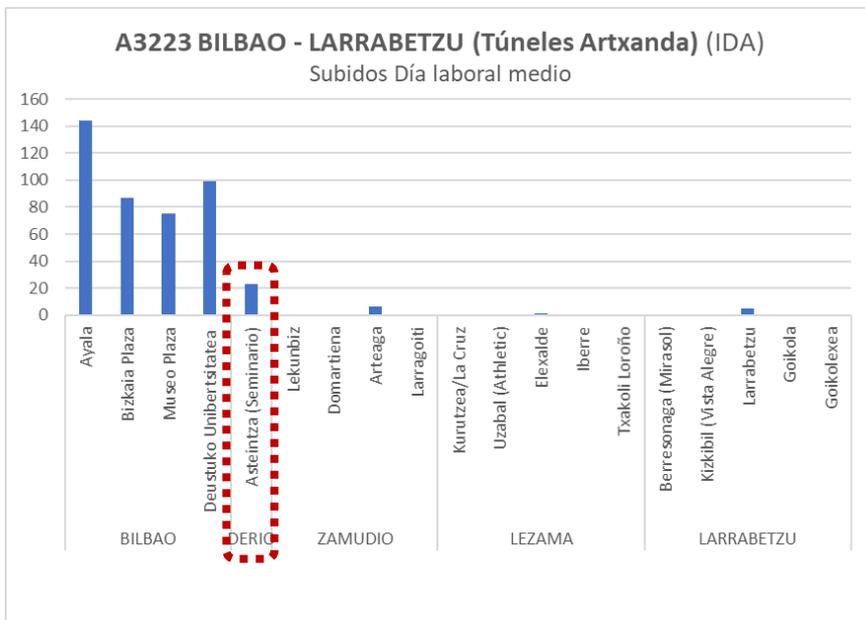
- Existe una adecuada oferta de servicio siempre que exista decalaje entre las distintas líneas, es decir, que las líneas con trayectos comunes no pasen por Derio a la misma hora.

- A2151** → Areta/Las Arenas-Teknologia Parkea/Parque Tecnológico-Larrabetzu

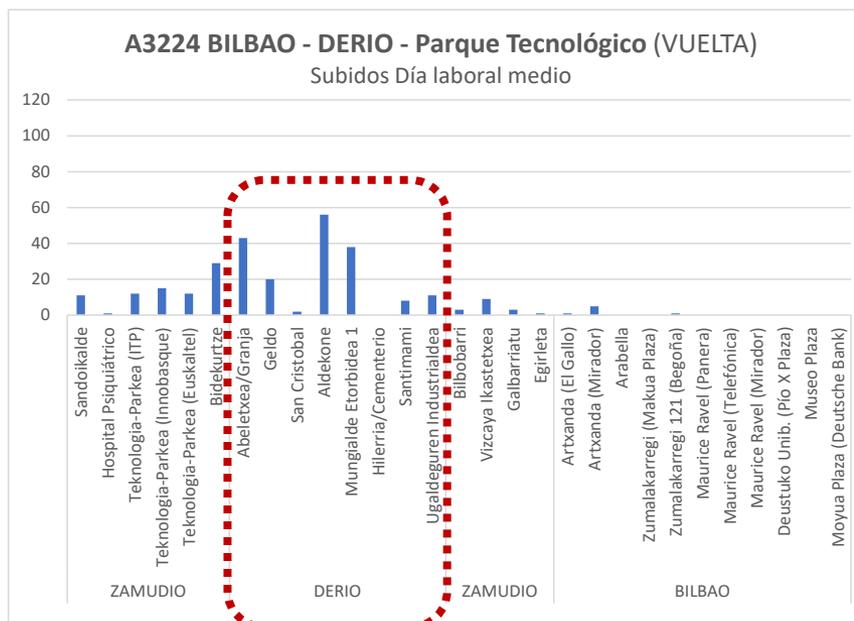
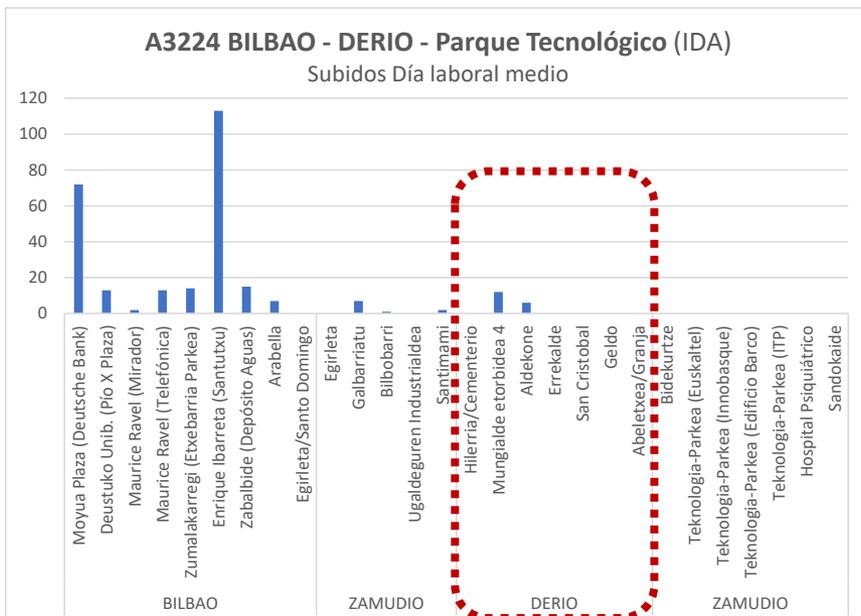




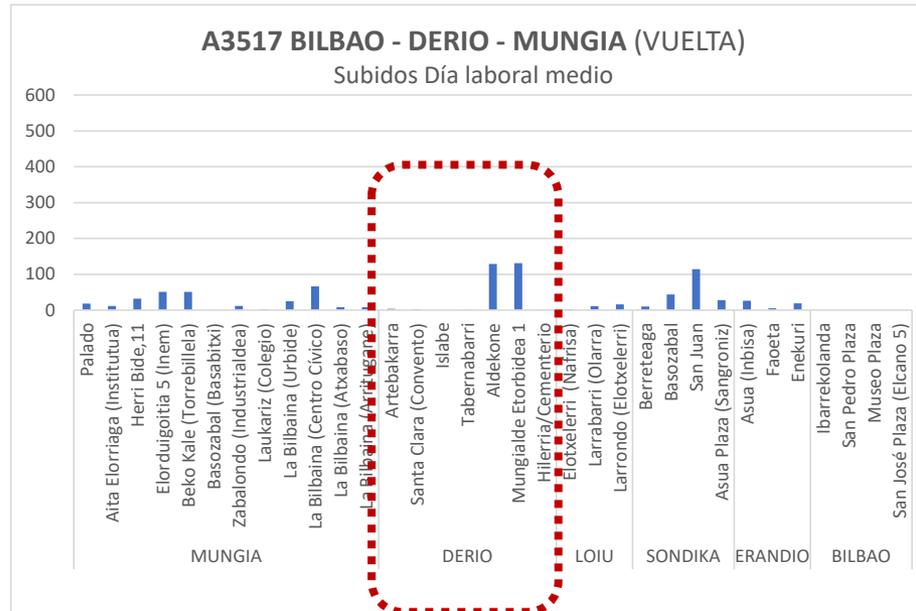
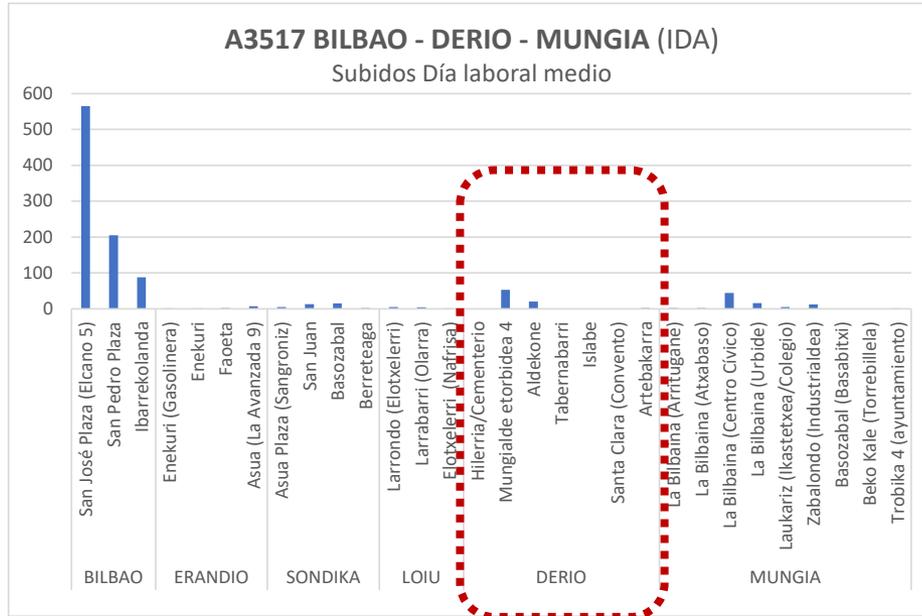
- **A3223**→Bilbao-Larrabetzu (Túneles Artxanda)

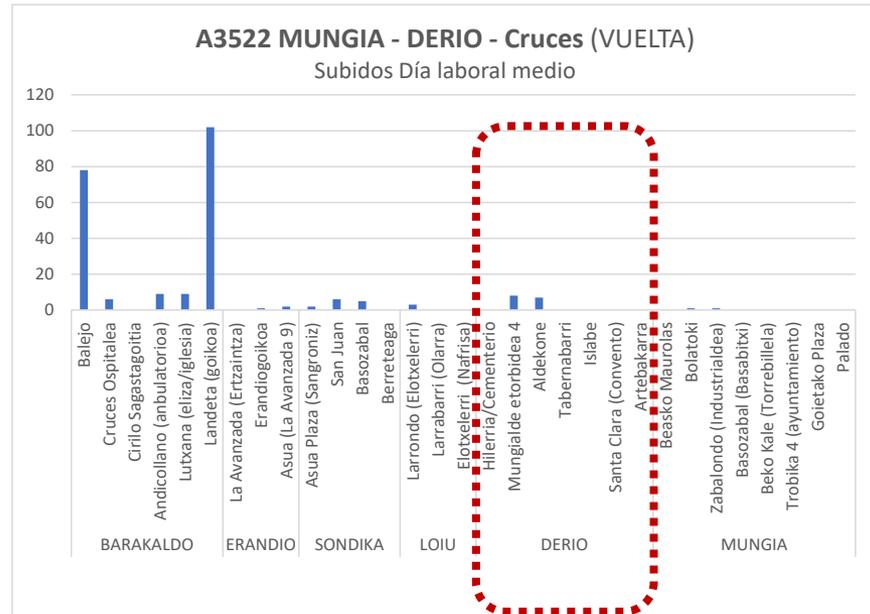
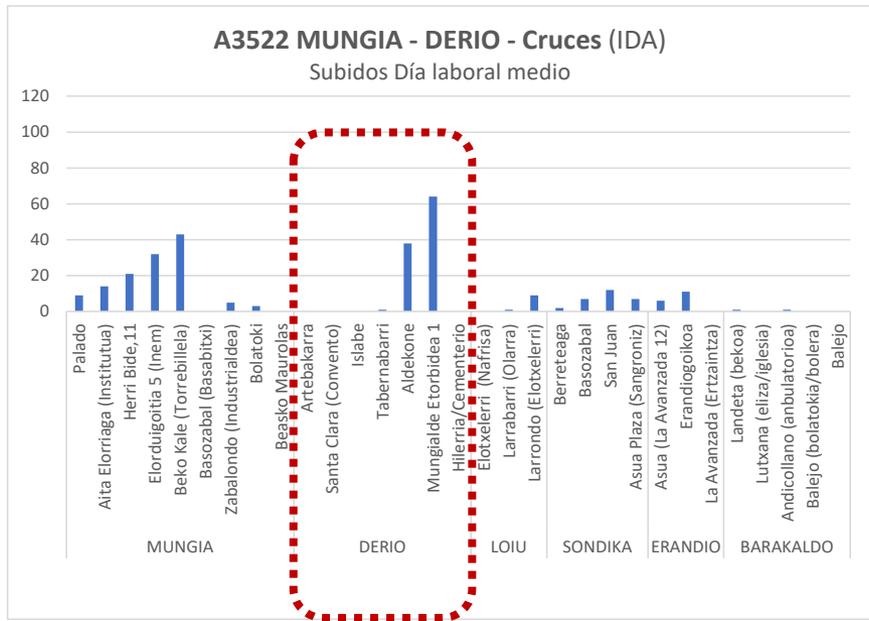


- A3224** → Bilbao-Derio-Teknologia Parkea/Parque Tecnológico

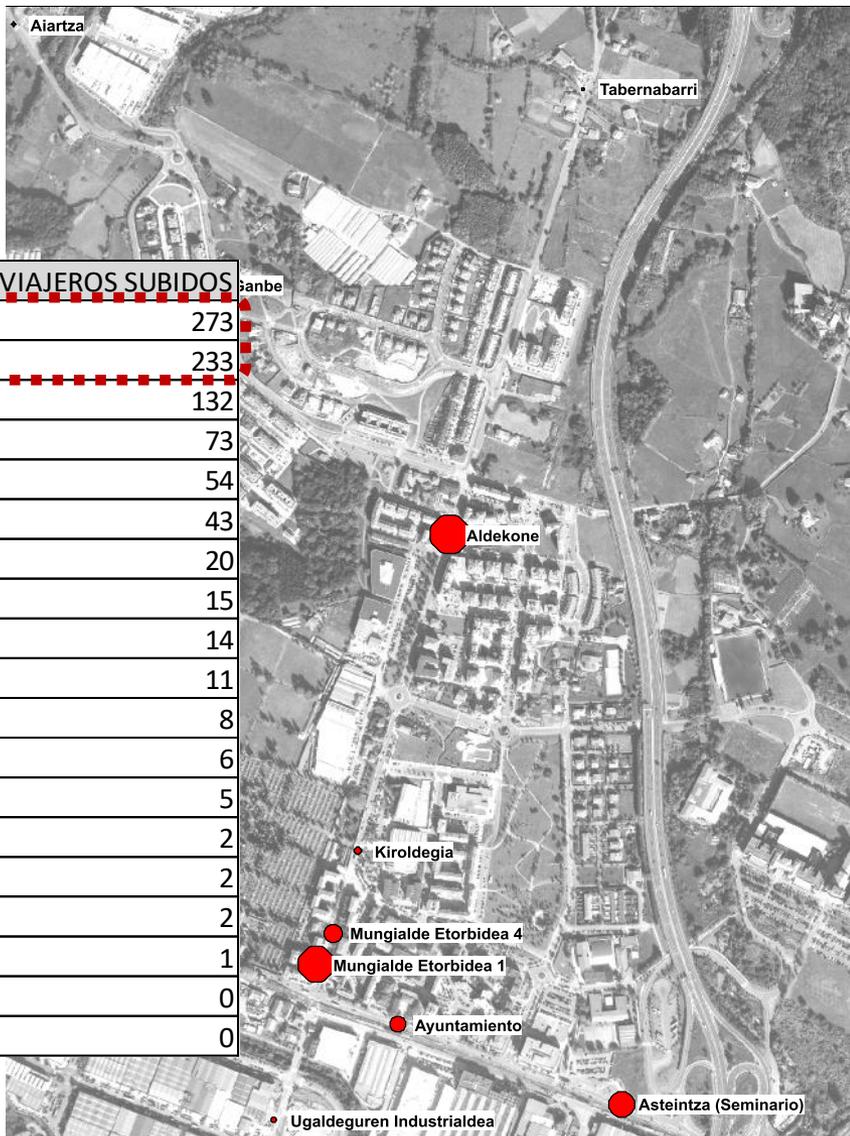


- **A3517** → Bilbao-Derío-Mungia (Laukariz).
- Es la línea que más viajeros de Derío mueve.

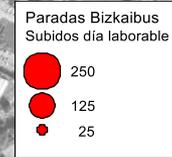




- El número de viajeros diarios que suben en las distintas paradas de Derio nos indican la importancia de las paradas ubicadas en el eje de Mungialde Etorbidea, en la zona norte (Aldekone) y en la sur (Mungialde Etorbidea 1).
- En total, en un día tipo, suben 894 viajeros en Bizkaibus.



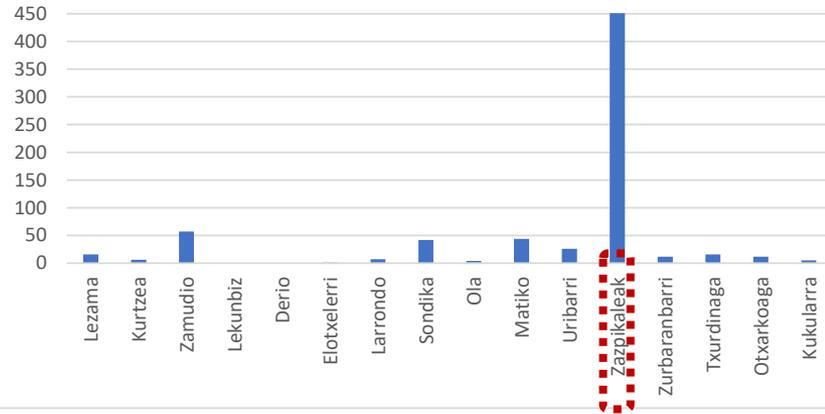
PARADAS	VIAJEROS SUBIDOS
Aldekone	273
Mungialde Etorbidea 1	233
Asteintza (Seminario)	132
Mungialde etorbidea 4	73
Udaletxea/Ayuntamiento	54
Abeletxea/Granja	43
Geldo	20
Ganbe	15
Kiroldegia/Polideportivo	14
Ugaldeguren Industrialdea	11
Santimami	8
Artebakarra	6
Aiartza	5
Tabernabarri	2
Santa Clara (Convento)	2
San Cristobal	2
Hilerria/Cementerio	1
Errekalde	0
Islabe	0





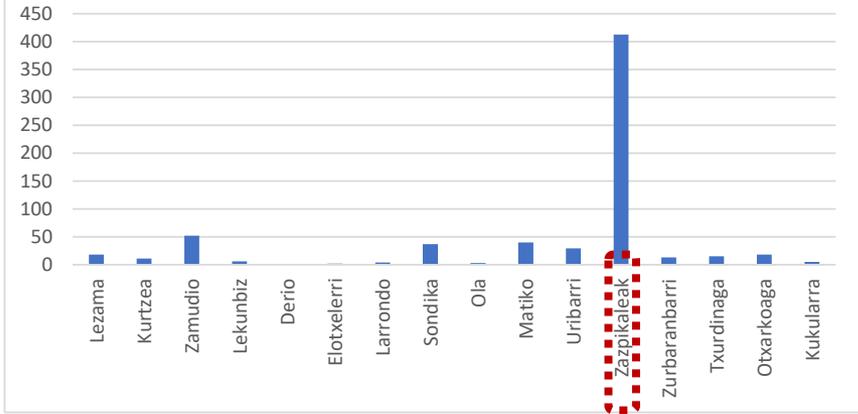
L3 Euskotren

Viajes con origen DERIO - Día tipo laboral 2019



L3 Euskotren

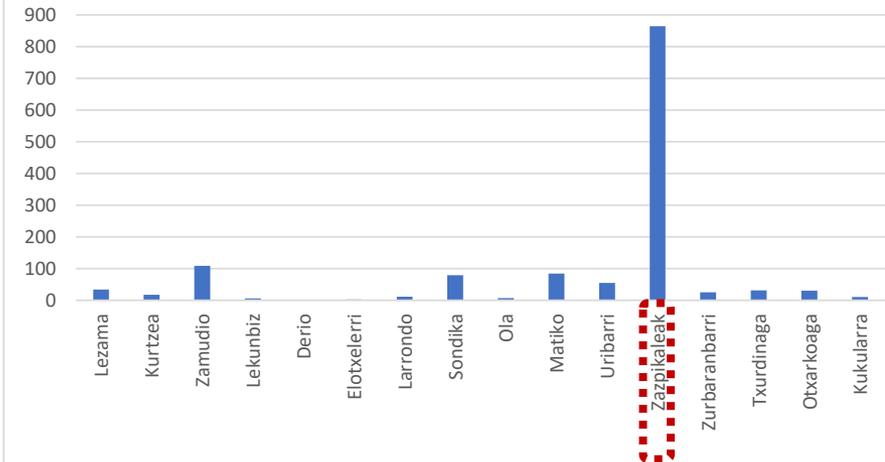
Viajes con destino DERIO - Día tipo laboral 2019





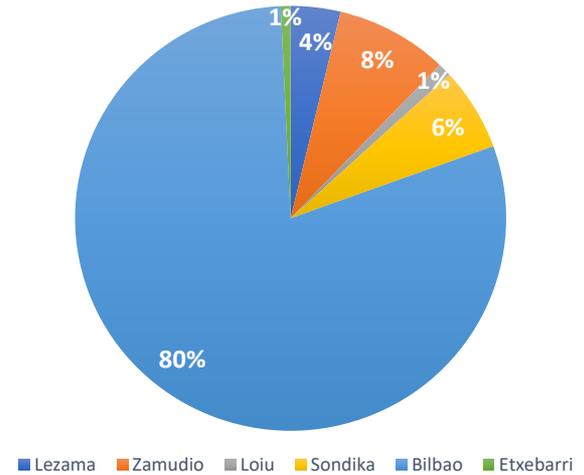
L3 Euskotren

Viajes con origen y destino DERIO - Día tipo laboral 2019



L3 Euskotren

Viajes con origen y destino DERIO - Día tipo laboral 2019







ANÁLISIS ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL

Análisis energético y ambiental

- Con los datos obtenidos de la encuesta de movilidad a la ciudadanía de Derio, hemos obtenido los resultados de consumo de energía y huella de carbono de su movilidad.
- Dado que disponemos de esta información desagregada por género, los cálculos también se han obtenido con esa desagregación.
- Para obtener el consumo energético derivado del uso del automóvil, hemos utilizado la herramienta COPERT en su versión 5.3, la cual nos permite incorporar información del tipo de vehículo según tipo de combustible y categoría EURO de emisiones (asociada a la antigüedad del vehículo).
- La información del parque móvil de turismos de Derio la hemos obtenido del portal estadístico de la Dirección General de Tráfico (DGT). De aquí conocemos la distribución de los vehículos del municipio según el combustible utilizado.
- La antigüedad del parque la hemos obtenido por analogía con el del conjunto de Bizkaia, ya que esta es la desagregación ofrecida por la DGT en su portal.
- Las distancias recorridas por los distintos modos las obtenemos de las relaciones origen-destino expresadas en la encuesta de movilidad.
- Hemos de recalcar que la encuesta de movilidad se refiere a un día laborable tipo. Para elevar estos resultados a anuales utilizamos como referencia 300 días equivalentes. Este proceder tiene en cuenta la diferente movilidad de fines de semana y estacional.
- El consumo de energía se expresa en julios y unidades superiores y en toneladas equivalentes de petróleo (TEP), más habitual en este ámbito de trabajo.
- La huella de carbono se expresa en kg de dióxido de carbono y unidades superiores.
- Como caso especial, para los viajes por ferrocarril se han tenido en cuenta las fuentes de generación de energía eléctrica del conjunto de España del año 2018.

Análisis energético y ambiental

- Los datos de distancia recorrida por cada modo son los siguientes:

Longitud (km/día) por modo	Coche	Autobús	Tren
Hombres	67.411	4.021	4.619
Mujeres	54.586	11.535	3.774

- Por su parte, el parque de vehículos de turismo de Derio (a febrero de 2020) está compuesto de la siguiente forma:

Parque por categoría de vehículos	Gasolina	Gasóleo
Sin EURO	224	23
EURO I	47	20
EURO II	89	111
EURO III	227	430
EURO IV	199	549
EURO V	153	487
EURO VI	132	288
EURO VI 17-19	245	193
EURO VI 20+	12	7

- Conjugando la información de distancia recorrida en coche por género y composición del parque de turismos de Derio obtenemos la siguiente tabla:

km/día recorridos	Hombres		Mujeres	
	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo
Sin EURO	4.395	451	3.559	365
EURO I	922	392	747	318
EURO II	1.746	2.178	1.414	1.763
EURO III	4.453	8.436	3.606	6.831
EURO IV	3.904	10.771	3.161	8.722
EURO V	3.002	9.554	2.431	7.737
EURO VI	2.590	5.650	2.097	4.575
EURO VI 17-19	4.807	3.786	3.892	3.066
EURO VI 20+	235	137	191	111

- Esta información es la que hemos introducido en la herramienta COPERT para obtener el consumo diario de energía por el uso del automóvil y su huella de carbono.

Análisis energético y ambiental

- Los resultados detallados obtenidos con esta herramienta son los siguientes:

	Resultados diarios	Consumo energético (MJ)			Emisión de CO ₂ (kg)		
		Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Gasolina	Sin categoría	12.400	10.044	22.443	894	724	1.617
	Euro I	2.554	2.072	4.626	183	149	332
	Euro II	4.721	3.826	8.546	340	275	615
	Euro III	12.541	10.158	22.699	904	732	1.637
	Euro IV	11.423	9.251	20.674	824	667	1.491
	Euro V	11.417	7.117	18.534	823	513	1.336
	Euro VI	22.342	18.098	40.441	1.610	1.304	2.914
Gasóleo	Sin categoría	1.086	879	1.965	81	65	146
	Euro I	879	713	1.593	65	53	119
	Euro II	5.063	4.098	9.161	377	305	682
	Euro III	18.769	15.198	33.967	1.397	1.131	2.529
	Euro IV	23.964	19.405	43.369	1.784	1.445	3.228
	Euro V	21.256	17.214	38.470	1.582	1.281	2.864
	Euro VI	21.298	17.247	38.545	1.585	1.284	2.869
TOTAL	169.711	135.320	305.031	12.450	9.928	22.379	

- Los resultados anuales por el uso del automóvil quedan de la siguiente forma:

Resultados anuales	Hombres	Mujeres	Total
Consumo energético (TJ)	50,91	40,60	91,51
(tep)	1.216	970	246
Emisión de CO ₂ (t)	3.735	2.978	6.714

Análisis energético y ambiental

- En lo referido al uso del transporte público, los resultados diarios de consumo de energía y huella de carbono son los siguientes:

Resultados diarios	Autobús interurbano		Ferrocarril		Total transporte público		
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Total
Personas-km	4.021	11.535	4.619	3.774	8.640	15.309	23.948
Consumo de energía Mj	2.724	7.818	2.249	1.843	4.973	9.661	14.634
Emisiones de CO ₂ en kg	201	577	166	136	367	713	1.080

- Los resultados anuales por el uso del transporte público quedan de la siguiente forma:

Resultados anuales	Hombres	Mujeres	Total
Consumo energético (TJ)	1,49	2,90	4,39
(tep)	36	69	105
Emisión de CO ₂ (t)	110	214	324

Análisis energético y ambiental

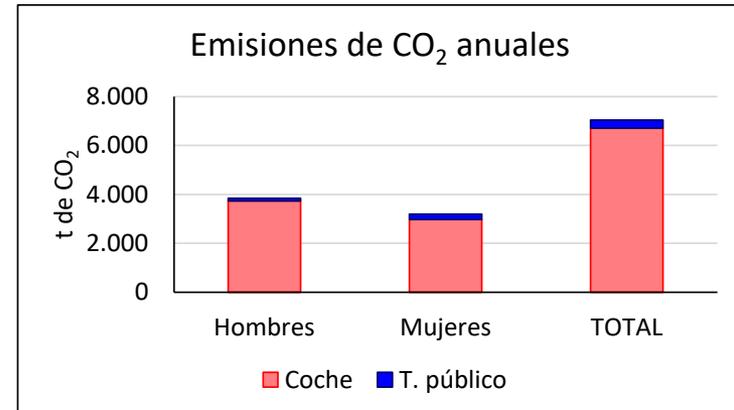
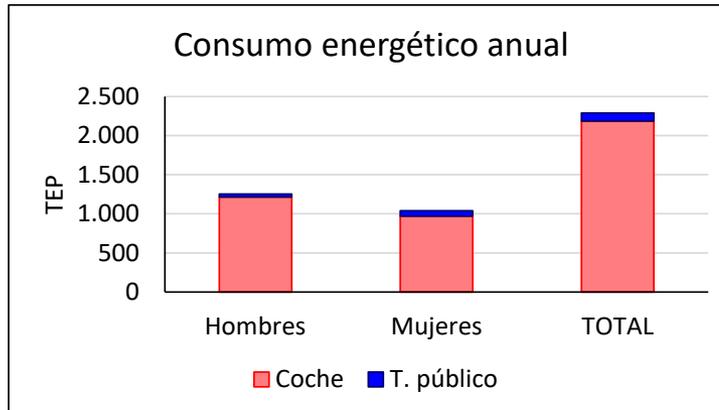
- Los resultados totales anuales de consumo de energía y huella de carbono desagregados por género y modo de transporte son los siguientes:

Resultados anuales	Hombres			Mujeres			TOTAL		
	Coche	T. público	Total	Coche	T. público	Total	Coche	T. público	Total
Consumo energético (TJ)	50,91	1,49	52,41	40,60	2,90	43,49	91,51	4,39	95,90
(tep)	1.216	36	1.252	970	69	1.039	2.186	105	2.290
Emisión de CO₂ (t)	3.735	110	3.845	2.978	214	3.192	6.714	324	7.038

- Con una población en el municipio de 6.631 personas (2019) las ratios de consumo de energía y huella de carbono asociadas a la movilidad de los residentes queda como sigue:

Ratios por habitante	
Consumo energético anual (tep)	0,35
Emisiones de CO ₂ anuales (t)	1,06

- De forma gráfica, los resultados totales son estos:



RESUMEN Y CONCLUSIONES

RESUMEN Y CONCLUSIONES



- La población aumenta en 1.557 (30%) personas desde 2005 mientras que las familias aumentan en 876 (48%), debido a la disminución del tamaño familiar que pasa de 2,9 a 2,5.
- Los vehículos aumentan un 53% desde 2005 mientras que los turismos un 34%.
- El empleo muestra las consecuencias de la crisis de 2008-2009, con un desplome del empleo en líneas generales, que en los últimos datos publicados por Eustat muestran una recuperación más fuerte en el sector Servicios y más débil en Industria y caídas en el sector Comercial.
- Las distintas encuestas que hemos analizado en Derio nos indican la importancia del urbanismo en la movilidad de nuestros residentes.
- Las encuestas oficiales de los años 2002 y 2008, obtuvieron sus datos de unas 25 familias de Derio, y nos indican **viajes internos peatonales cercanos al 90%**. En los citados años el desarrollo urbano de Derio se enmarcaba principalmente entre la zona de Txorierri etorbidea (BI-737) y Gernikako Arbola, de ahí los resultados obtenidos.
- Sin embargo, en la reciente encuesta elaborada por nosotros, obtuvimos datos de 67 familias repartidas por todo el municipio de Derio, **con un 60% de viajes internos peatonales**. Este descenso se puede deber a que en la nueva estructura urbana de Derio, hay un incremento de personas (30%) y familias (48%) desde el año 2005, debido a los desarrollos residenciales más allá del barrio de Aldekone, que no guardan un esquema similar a los de la zona urbana más próxima al tren con más comercio y servicios.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

- Un elemento positivo detectado en la nueva encuesta de movilidad realizada a los vecinos de Derio, es que los viajes externos en coche han descendido desde el 84% al 71% debido al incremento de uso del transporte público. Con Bizkaibus con un 16% frente al 10% de Euskotren.
- Bilbao sigue siendo el destino principal de los viajes externos de los vecinos de Derio.
- El análisis por género también repite resultados de otras encuestas, en las que los hombres utilizan más el vehículo (77%) que las mujeres (64%) para sus desplazamientos.
- En Derio nos encontramos con que el 34% de las mujeres que utilizan el transporte público para viajes externos prefieren utilizar Bizkaibus (25%) en mayor medida que los hombres (8%). Mientras que Euskotren se queda con un 11% de uso por parte de los hombres y un 9% de las mujeres.
- La Zona 1 es la trectora del municipio, acapara el 62% de los viajes internos de Derio, donde un 57% de los viajes con destino Zona 1 son peatonales.
- Las zonas alejadas de las paradas de transporte público son dominadas por el coche para realizar sus desplazamientos, así vemos como teniendo un motivo de viaje similar entre las Zonas 1, 2 y 3, las dos últimas utilizan más el vehículo.

- Los aforos realizados en distintos puntos de Derio, muestran intensidades acordes con un municipio del tamaño de Derio. Las velocidades tampoco muestran que se corra en exceso, si bien la zona de Gambe es en la que se detecta un mayor incumplimiento de los límites establecidos en el vial.
- La siniestralidad nos indica un descenso en 2019 con respecto al año 2018, que muestra que los accidentes se producen principalmente durante el día, en días laborables y con suelo mojado.
- La mayoría de los accidentes registrados se producen en las vías forales que rodean el municipio, con un 2% de los accidentes por atropello a personas.
- Los números del transporte público indican un mayor uso de las líneas de Bizkaibus con 820 usuarios frente a los 450 de Euskotren.
- Las paradas de Mungialde etorbidea de Bizkaibus mueven tantos usuarios como la estación de Euskotren.
- En Derio el consumo de energía por habitante nos muestra un 0,35 (TEP; (toneladas equivalentes de petróleo) y unas emisiones por habitante de 1,06 toneladas de CO₂ anuales.



ANEJO 1: DIAGNÓSTICO DE APARCAMIENTO



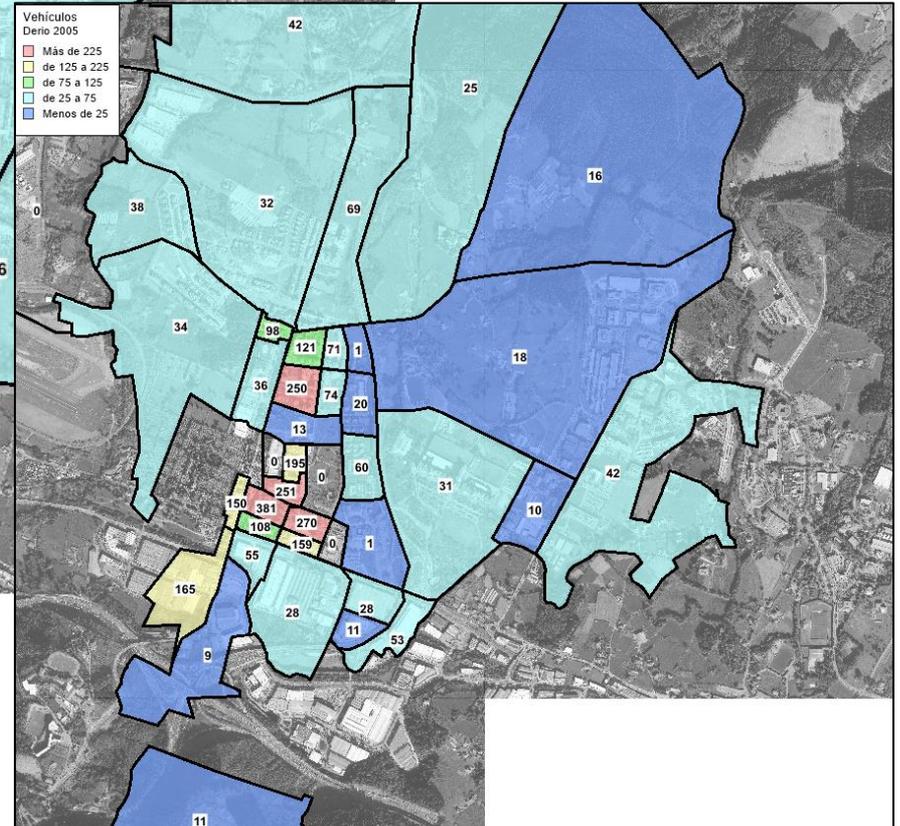
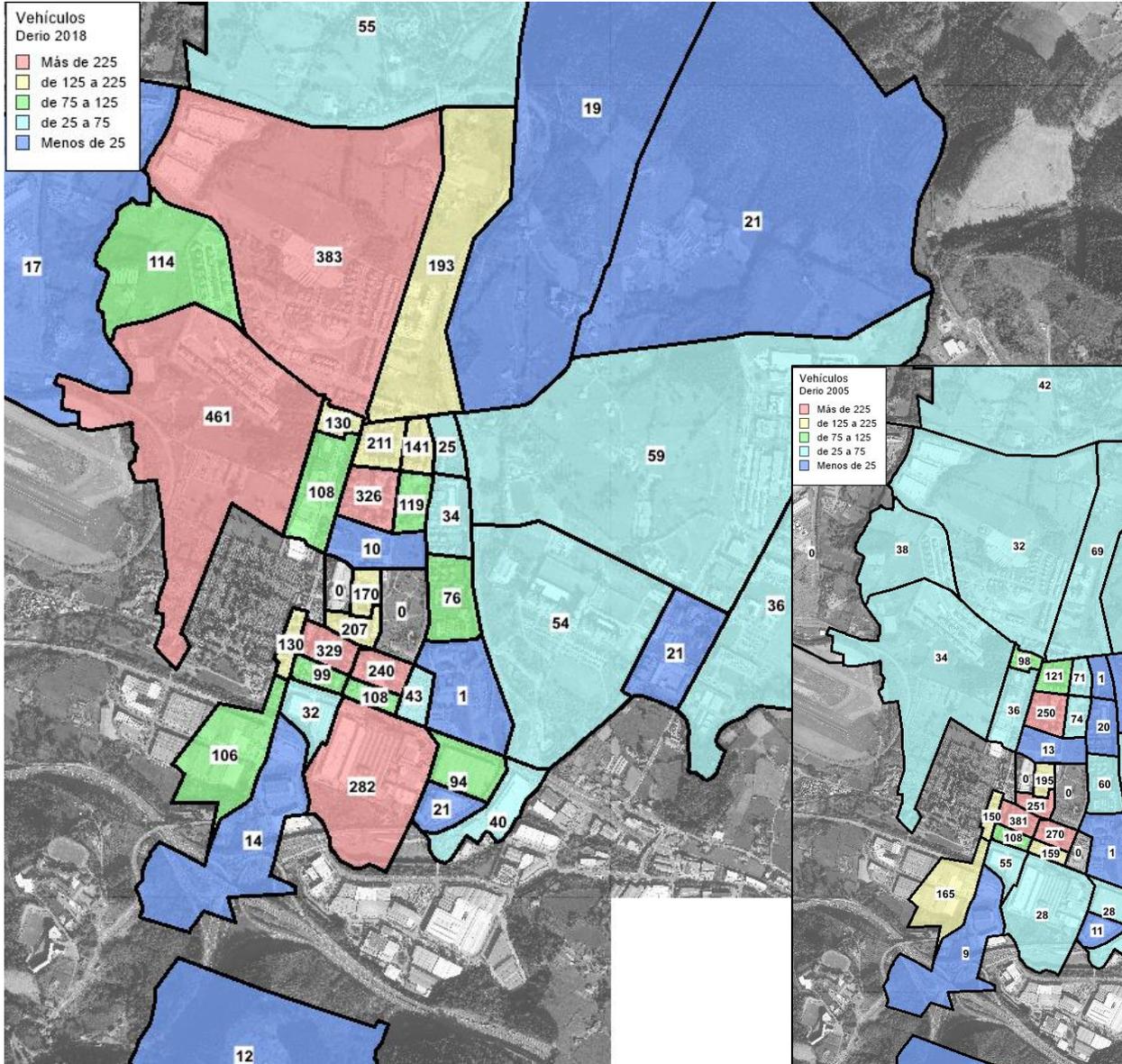
- Con el fin de conocer el estado actual del aparcamiento en el municipio de Derio, tanto para los residentes (Nocturno), como para todos los usuarios que aparcen en el día a día (Diurno), hemos realizado un análisis del mismo, de manera que podamos cuantificar la situación real del aparcamiento en las calles de Derio.
- Tras este análisis, podremos cuantificar con datos precisos la necesidad de plazas de aparcamiento para residentes, así como conocer las distintas pautas de aparcamiento que se dan en Derio basadas en su localización y carácter.
- Para finalizar hemos incluido una serie de propuestas encaminadas a tranquilizar la velocidad y mejorar la seguridad vial de los peatones en Derio.

- Hemos realizado conteos nocturnos por todas las zonas urbanas de Derio, a fin de obtener la situación real en la calle para el aparcamiento de los residentes. Se realizó el 13 de Noviembre de 2018.
- En este trabajo de campo contamos el total de vehículos en la calle, distinguiendo entre los que ocupan plazas legales e ilegales, así como el número de plazas vacías, si las hubiera.
- Esto nos permite realizar un análisis global para el total de la superficie analizada y también un análisis detallado para cada área desagregada de la zonificación realizada en los siguientes conceptos:
 - Oferta Total en la Calle: plazas legales ocupadas + plazas vacías
 - Total de demanda de aparcamiento en la calle: plazas legales ocupadas + plazas ilegales
- Asimismo nos permite la confección de diversos indicadores relativos entre oferta y demanda:
 - Balance Nocturno: Plazas ilegales – Plazas vacías
 - Balance Teórico: Turismos censados – Plazas de aparcamiento

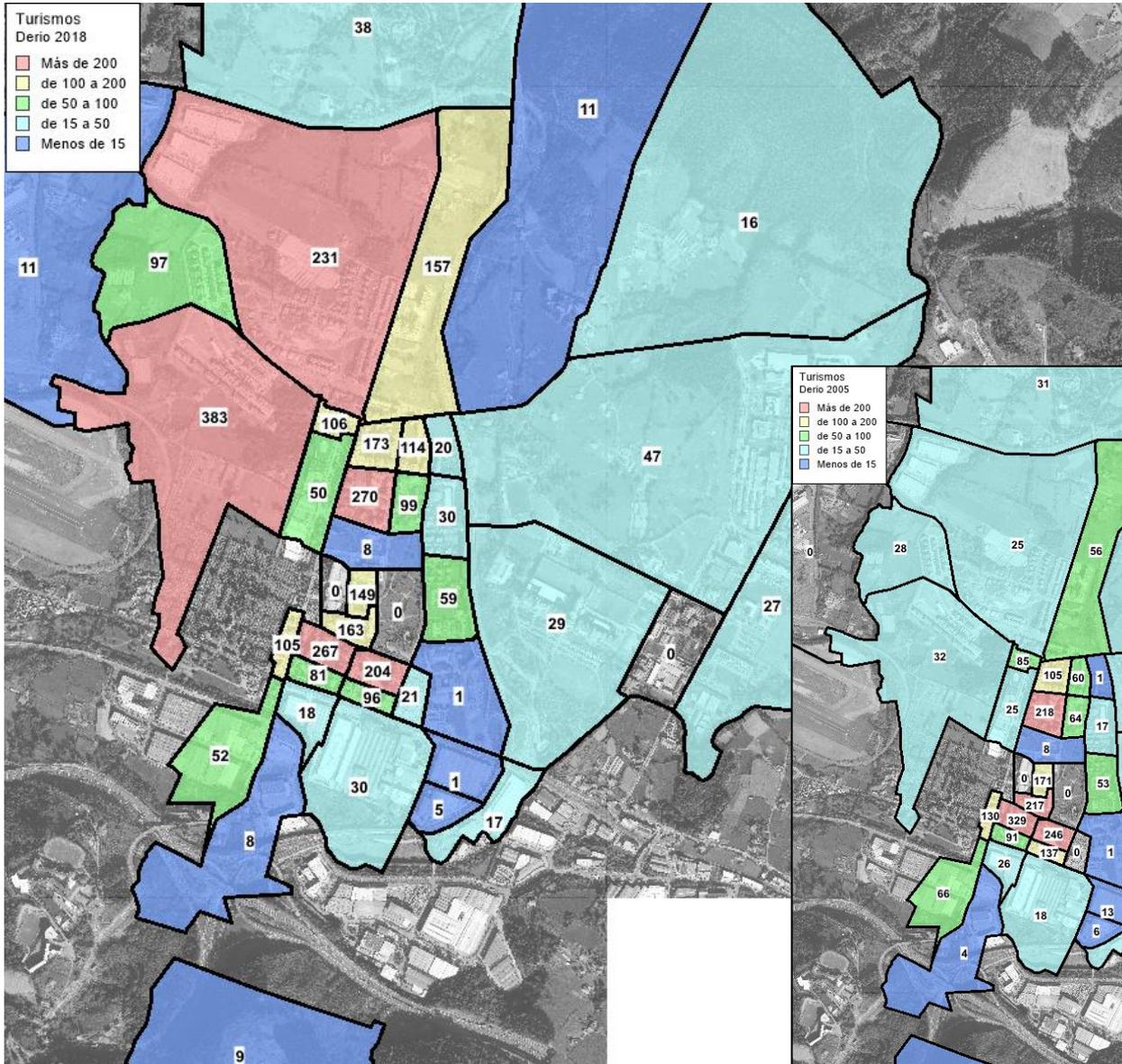
- Respecto a la dotación para residentes es importante observar los datos globales:
 - Turismos: **3.203** frente a los 2.390 del año 2005.
 - Total plazas: **5.548** frente a las 3.118 del año 2005.
 - Plazas en viario: **2.771** frente a las 1.677 del año 2005.
 - Plazas de garaje: **2.777** frente a las 1.441 del año 2005.
 - Turismos en la calle por la noche: **1.374** frente a las 968 del año 2005.
 - Resto de turismos (pretendidamente en garajes): **1.829** (57%).

- El balance muestra una sobreoferta de plazas en el Balance Nocturno, incluso en el análisis por zonas, mientras que el Balance Teórico muestra ciertas zonas con algún déficit que se palia con la amplia dotación de plazas libres en zonas contiguas.

- El Ayuntamiento nos ha suministrado la información relativa a los vehículos empadronados en el municipio, registrándose un total de **4.541 vehículos**, frente a los 2.976 del 2005.

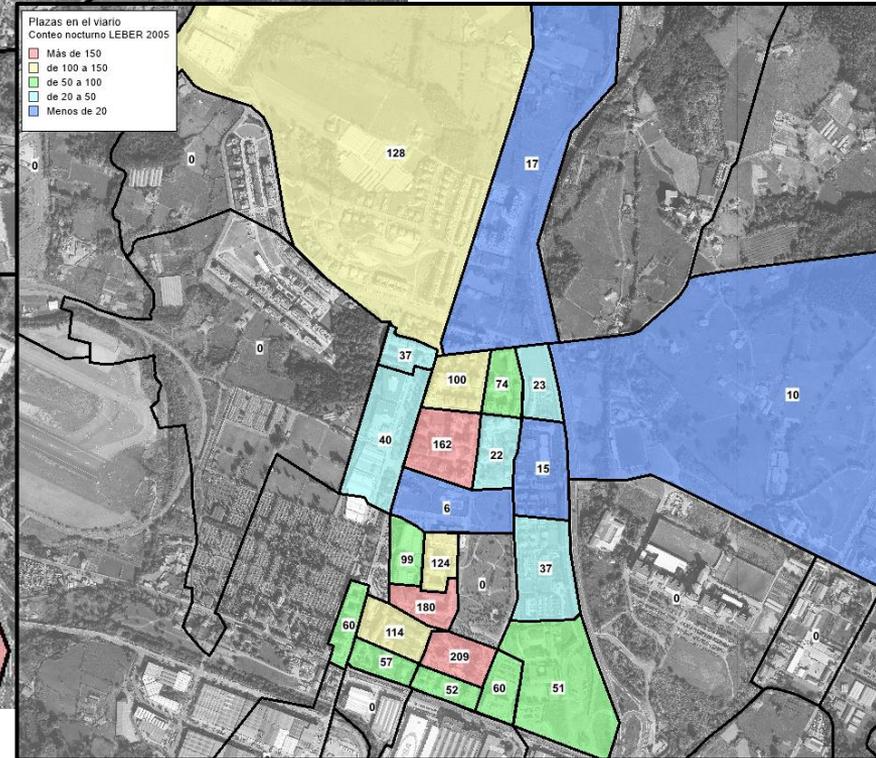
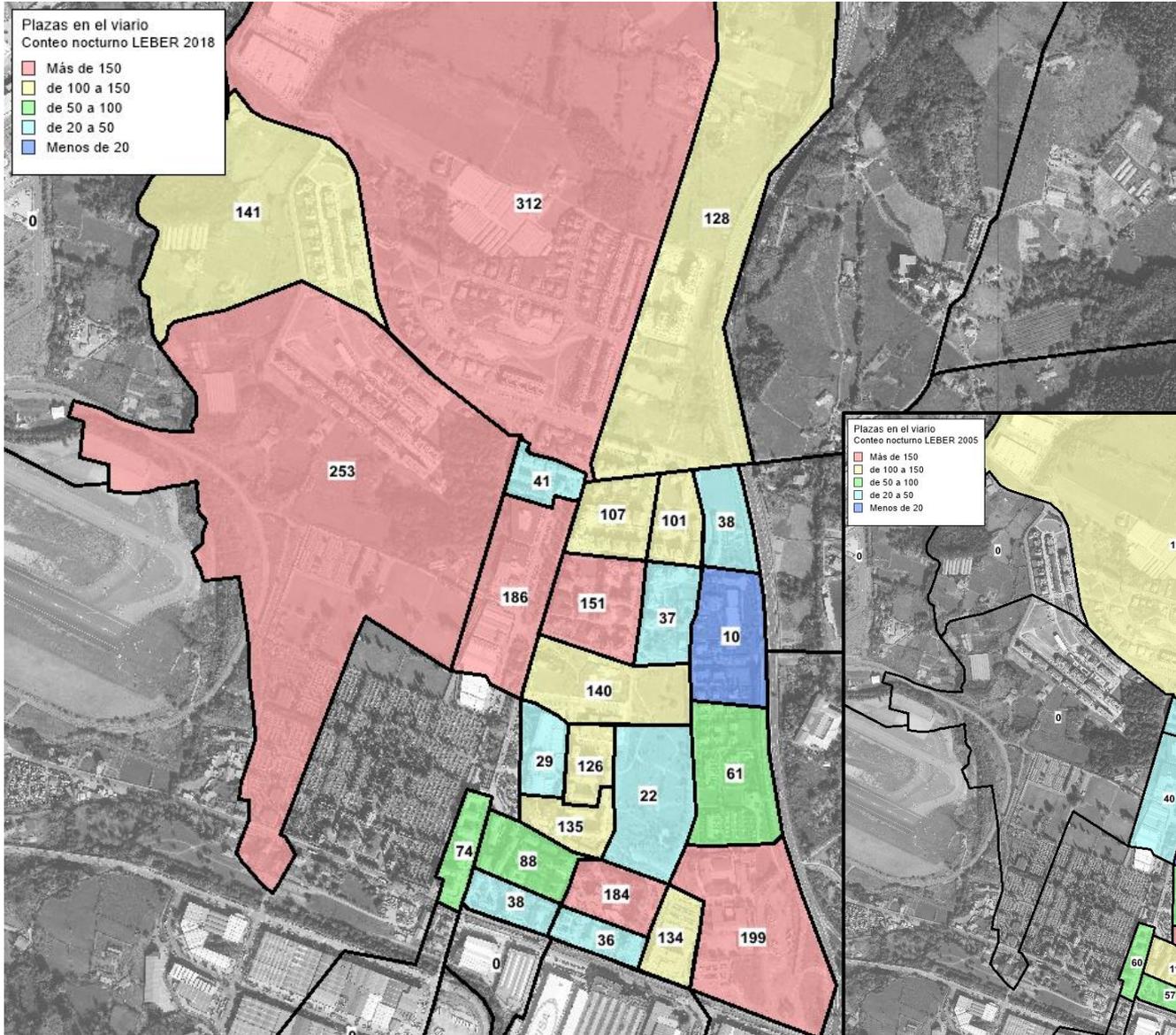


Turismos en el municipio

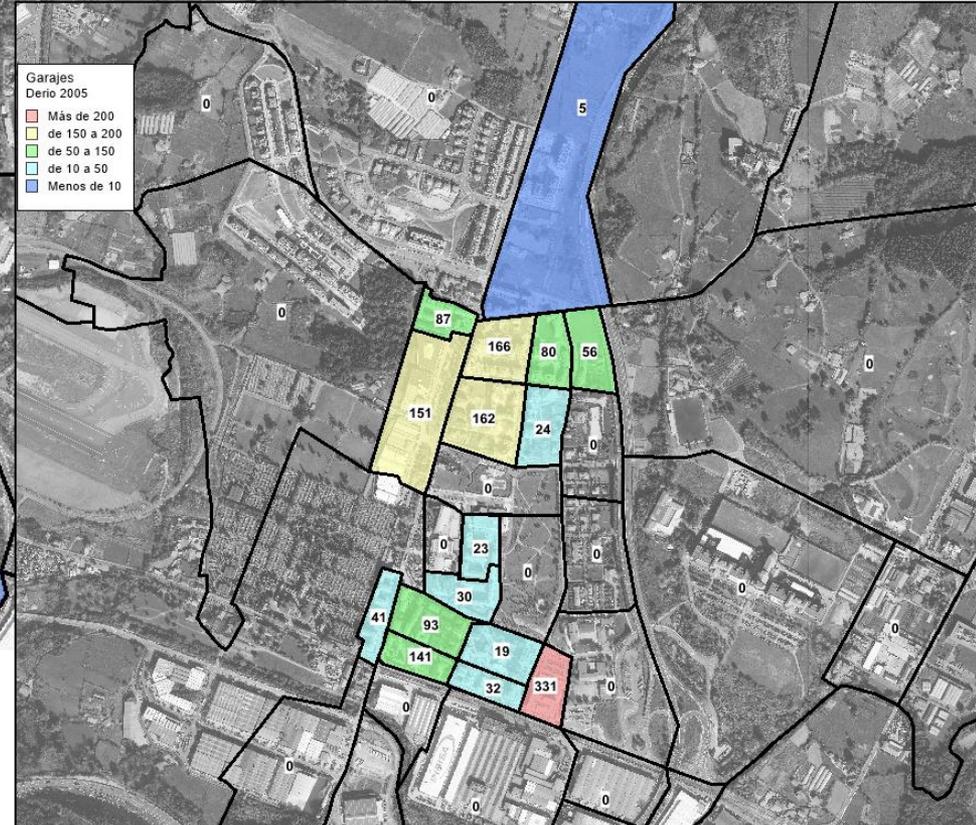
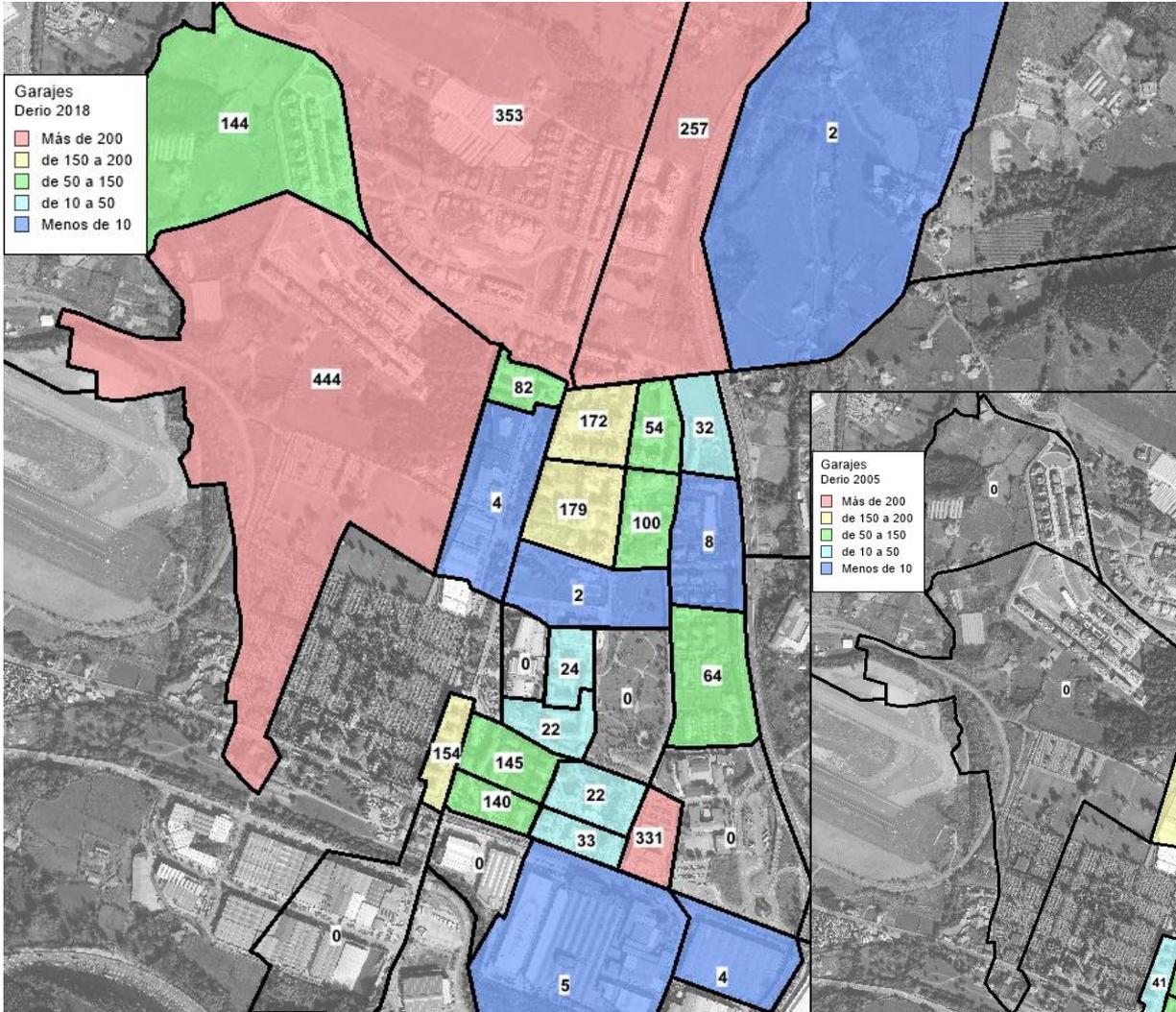


- Del padrón de vehículos que nos ha entregado el Ayuntamiento, **3.203** son turismos, en el 2005 esta cifra era de 2.390.

Oferta en el viario (conteo nocturno)

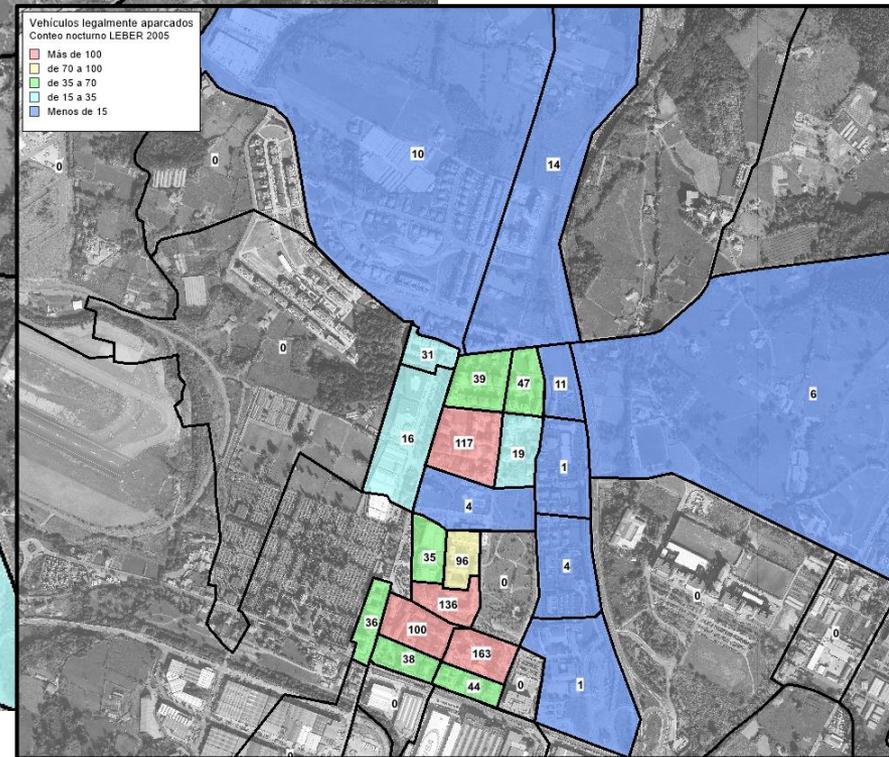
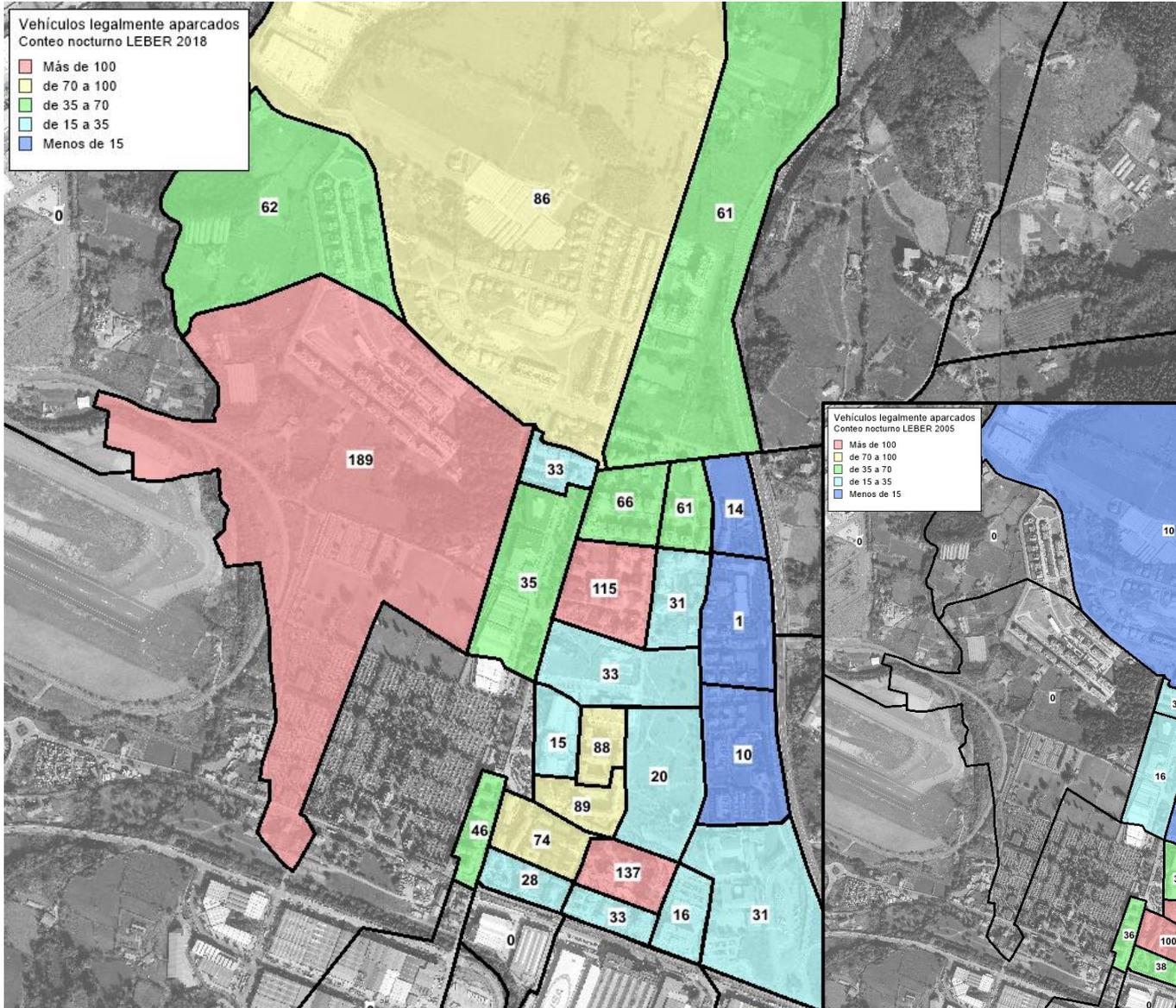


- Distribución espacial de las **2.771** plazas legales (ocupadas más vacías) existentes en el viario.
- La diferencia con el año 2005 (1.677) radica en las nuevas construcciones y su urbanización.

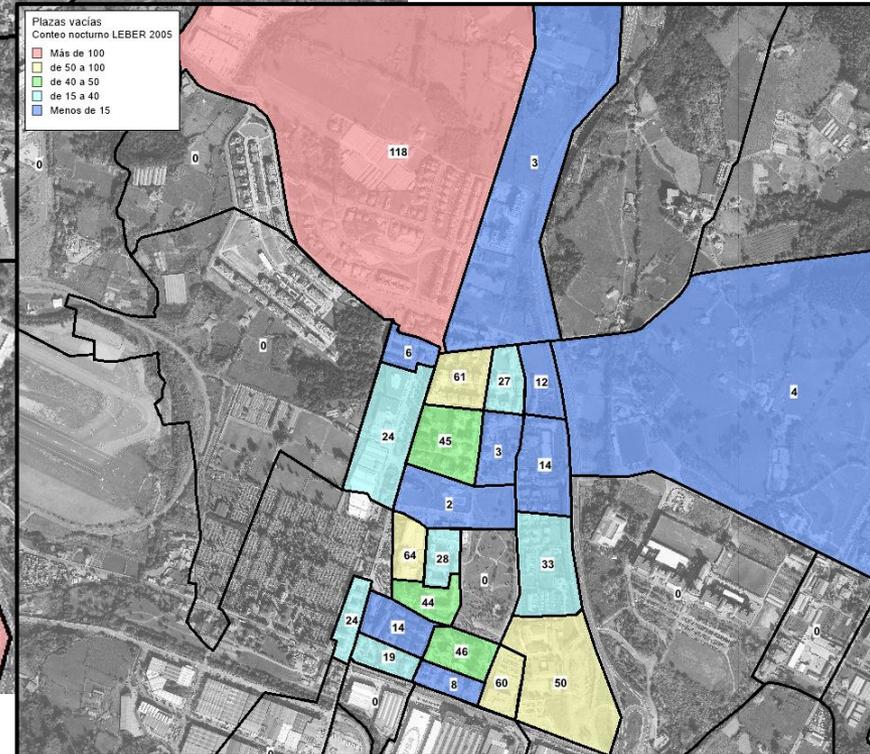
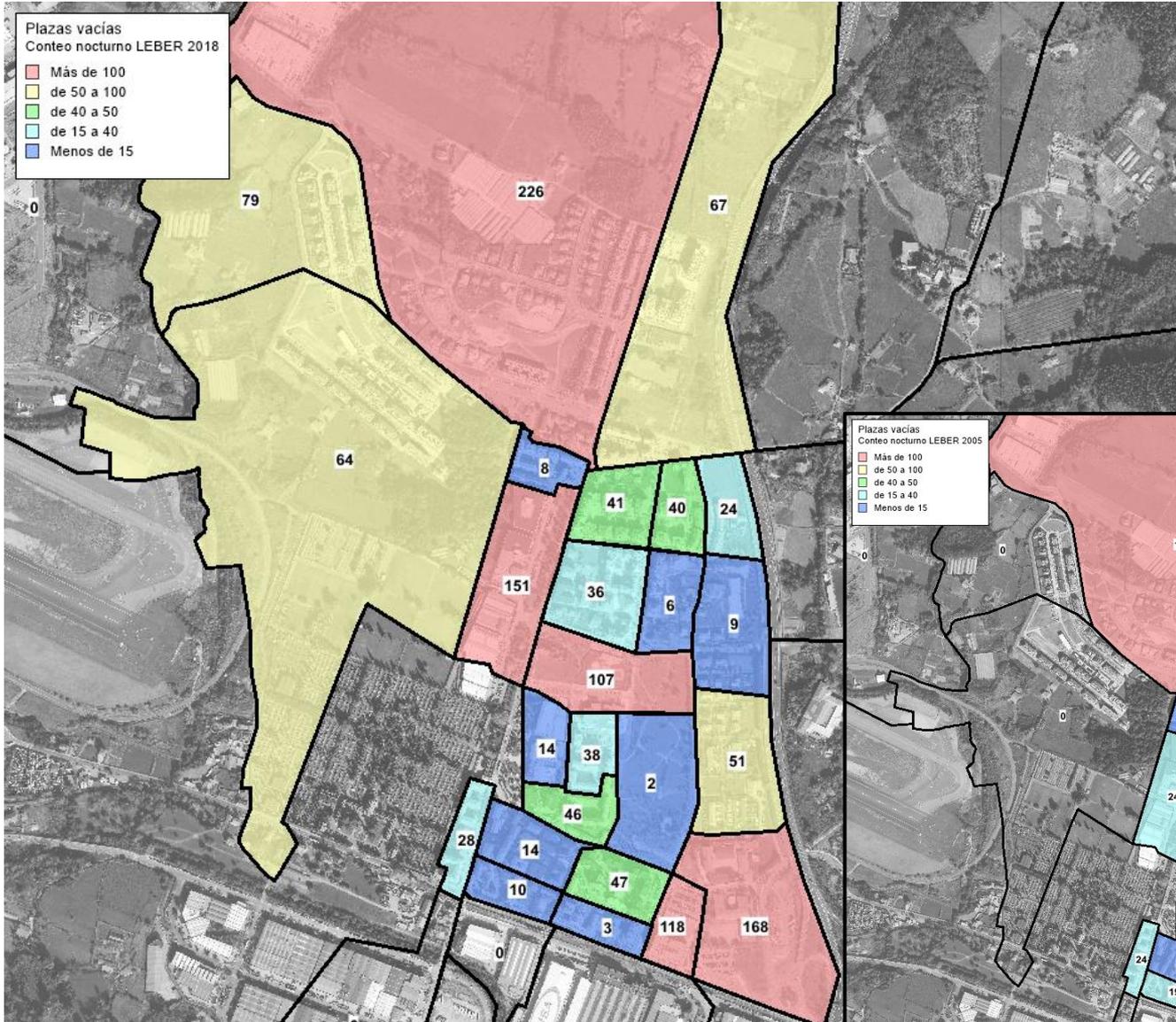


- El Ayuntamiento nos ha suministrado la información relativa a los vados existentes en el municipio, registrándose un total de **2.777 plazas de garaje** casi el doble que en 2005 que eran 1.441.

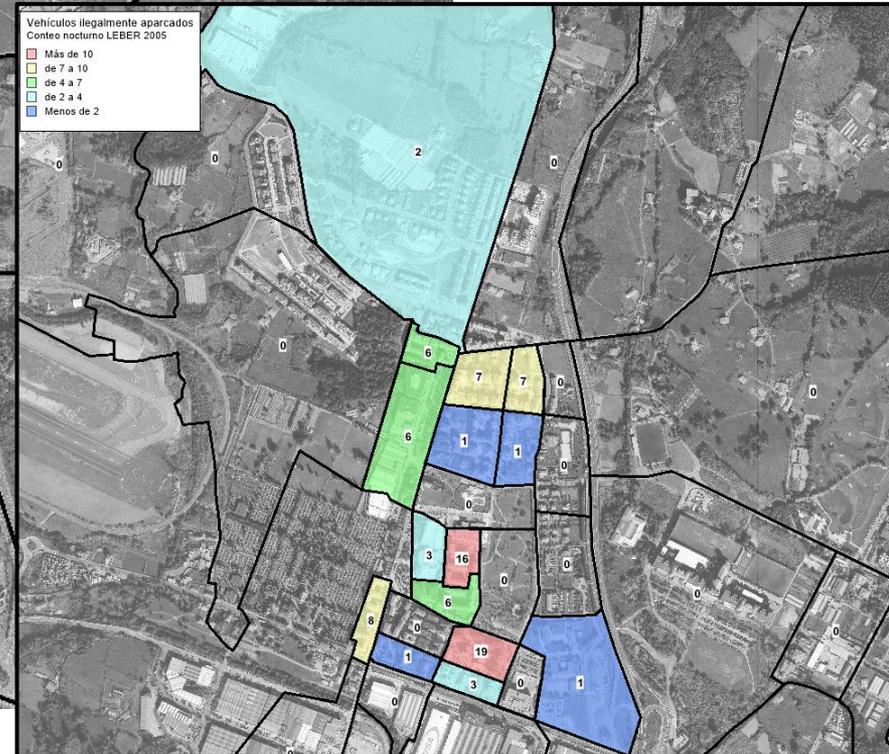
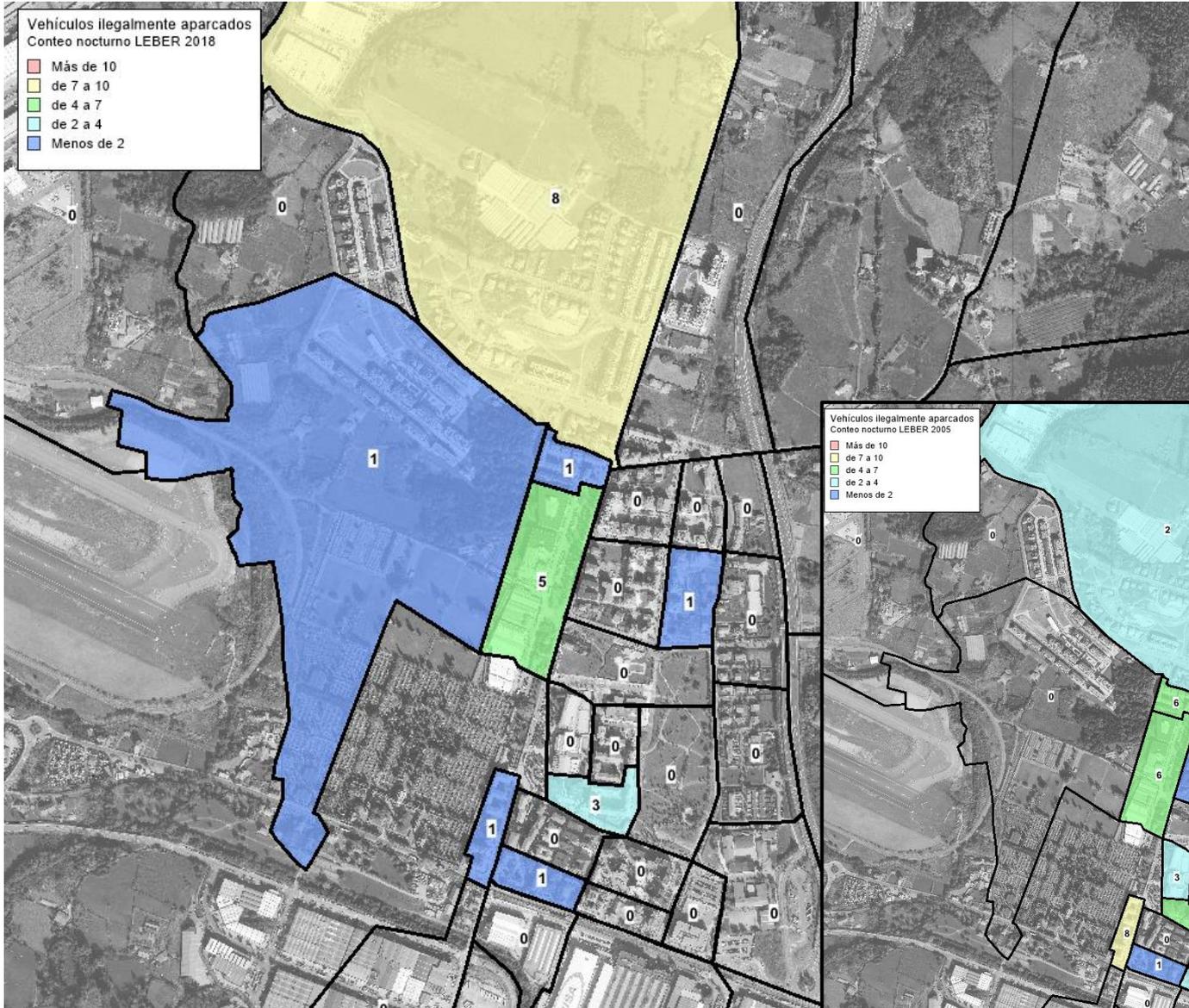
- Se han contabilizado un total de **1.374** vehículos aparcados legalmente durante la noche, en el año 2005 se contabilizaron 968 plazas.

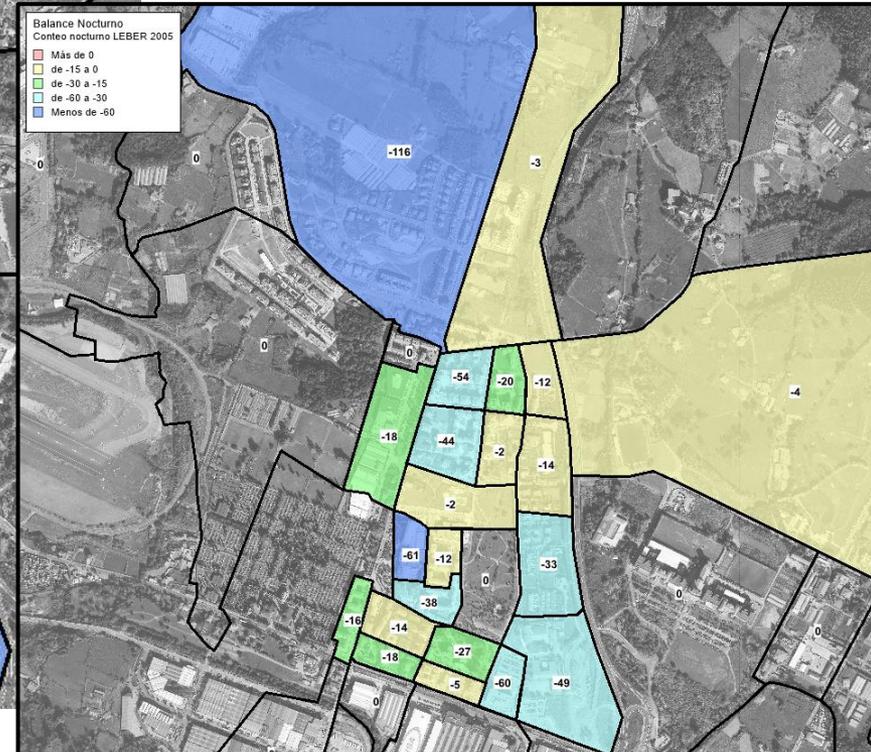
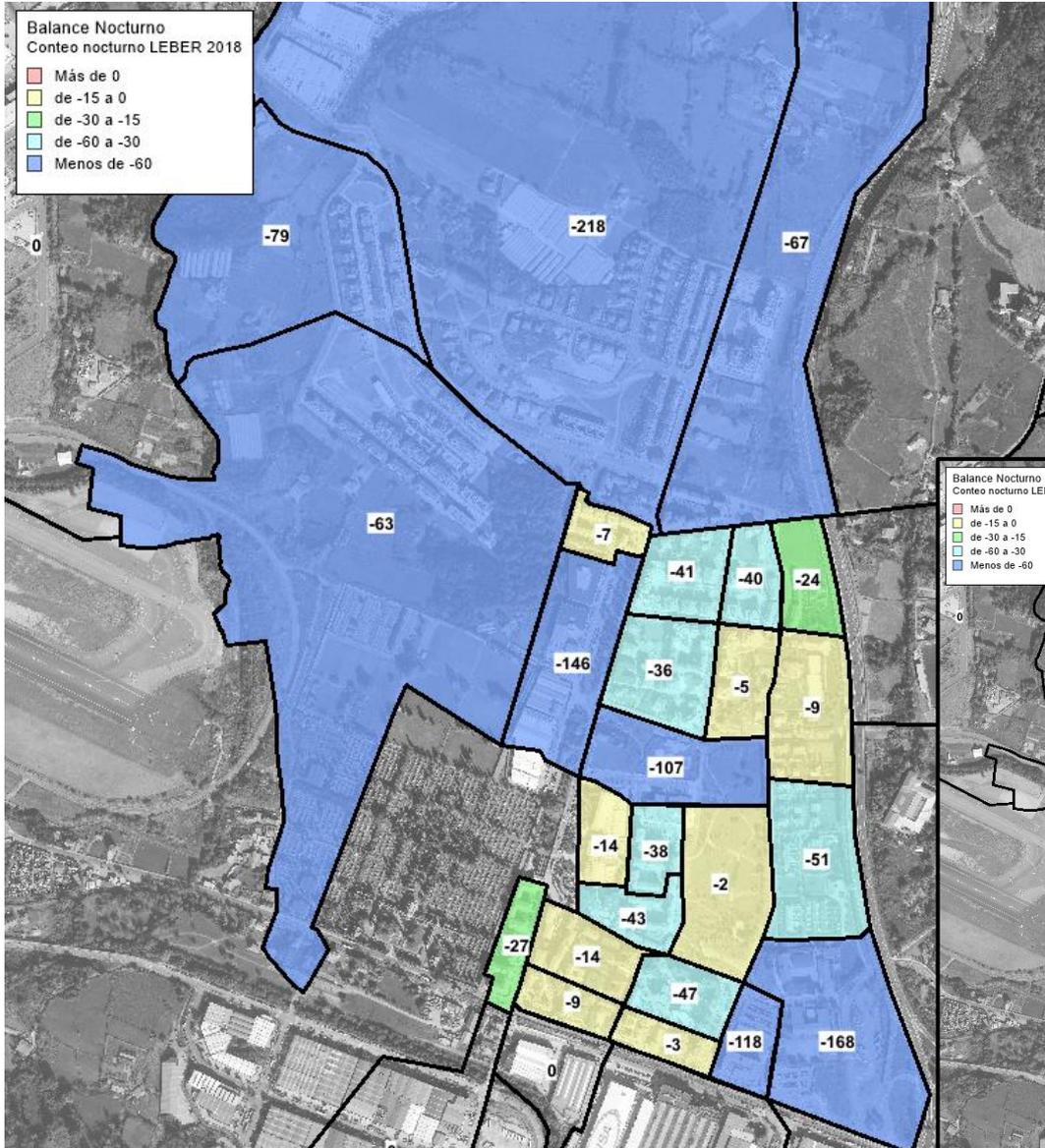


- Ubicación de las **1.397** plazas vacías registradas durante el conteo nocturno, en el año 2005 se contabilizaron 709.

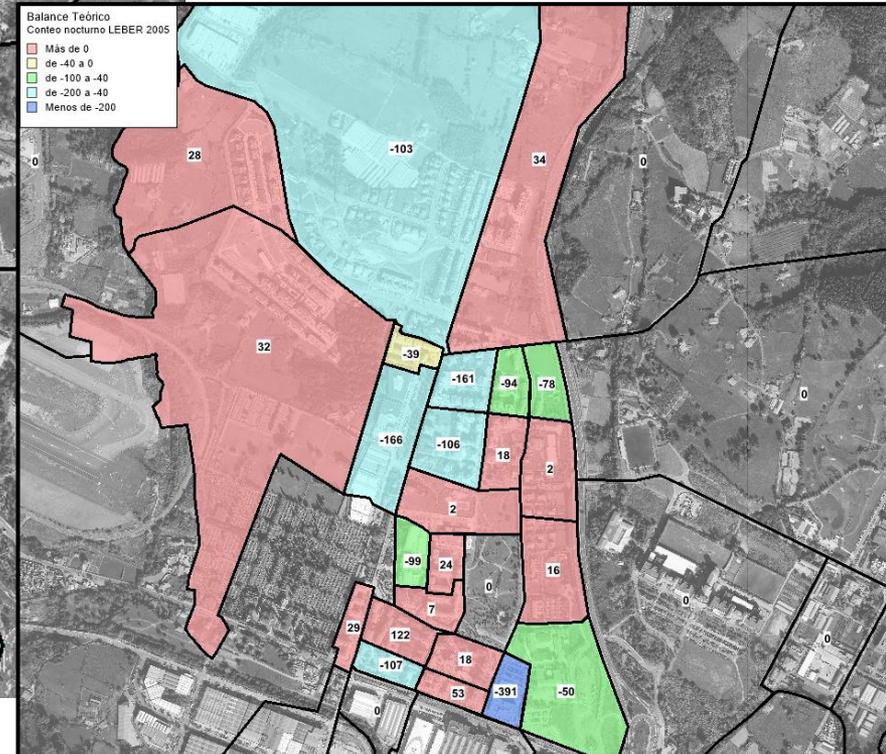
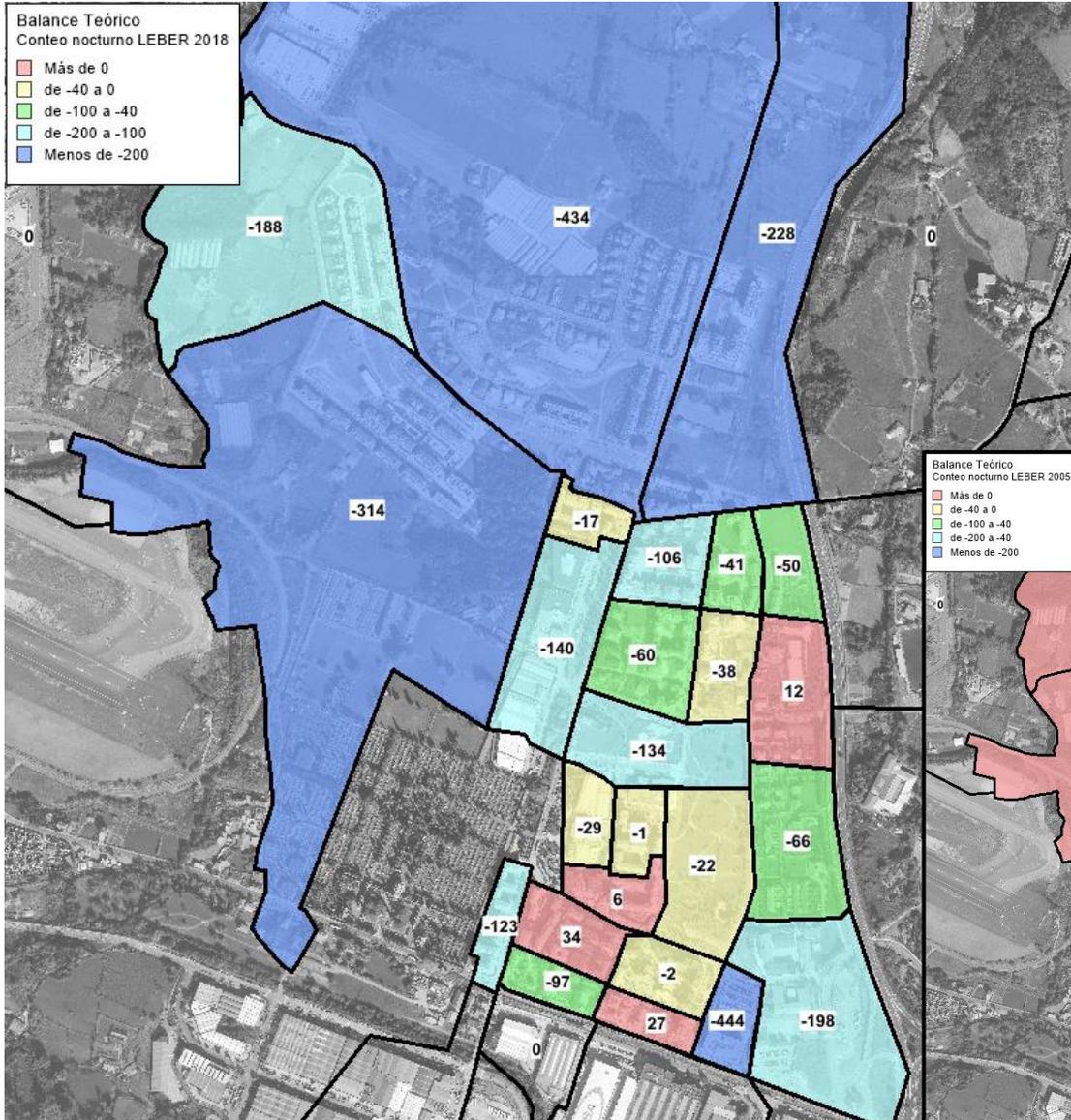


- La ubicación de los **21** vehículos estacionados ilegalmente en el viario, elemento que ha mejorado con respecto al año 2005, en las que se encontraron 87 vehículos mal estacionados.



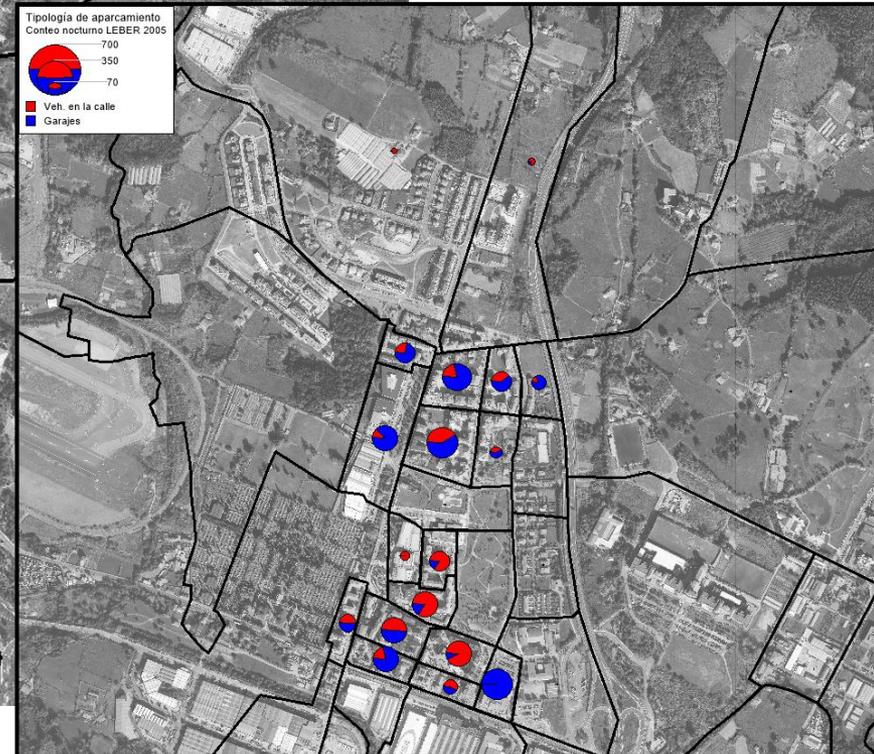
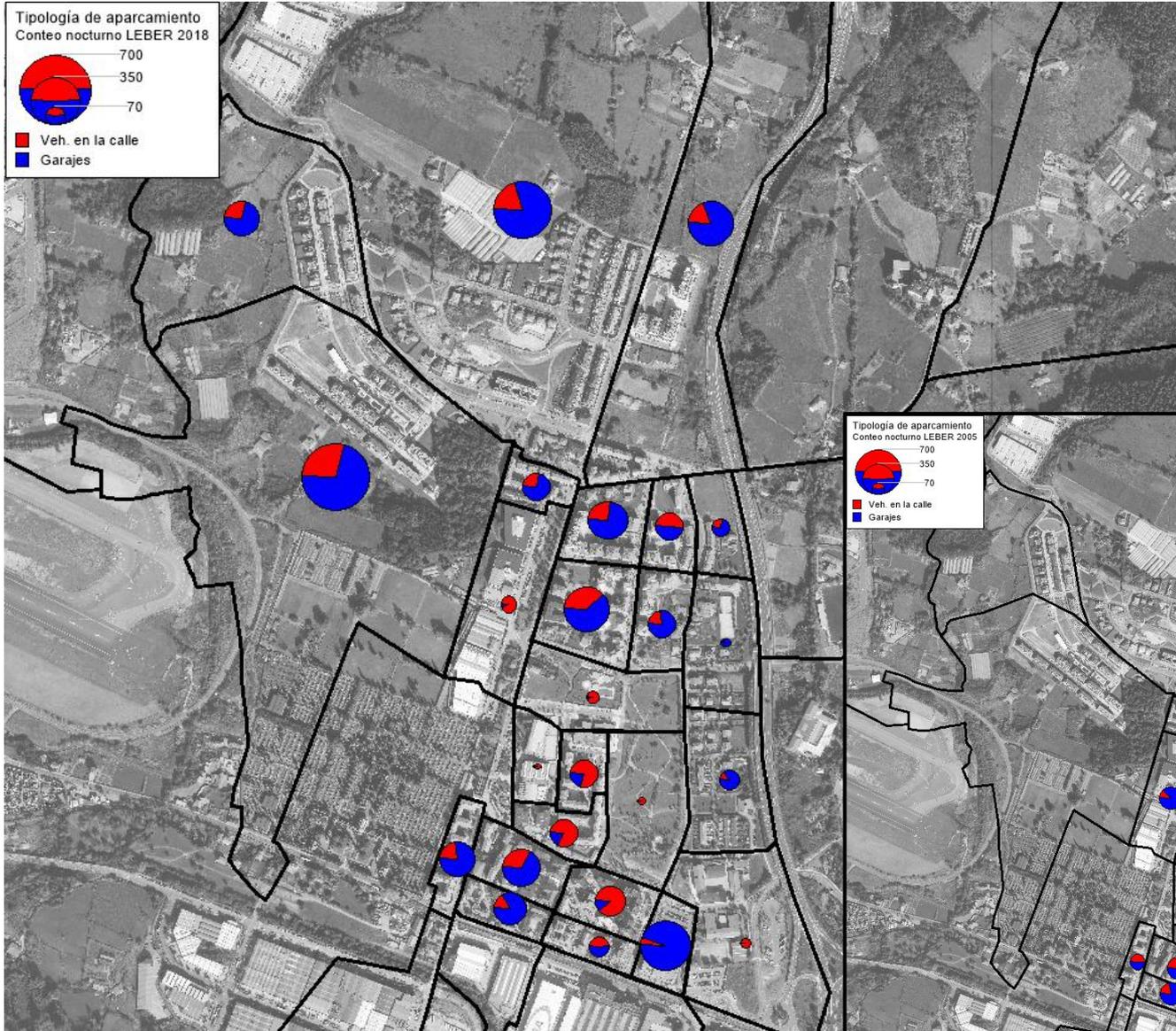


- **Balance Nocturno** (Plazas ilegales - Plazas vacías) → **-1.376**
- Para calcular la necesidad de aparcamiento de una zona, restamos al número de vehículos ilegalmente aparcados, el número de plazas vacías. Este dato muestra la presión de aparcamiento para cada zona.
- El **déficit** se expresa en números positivos, mientras que la **sobreoferta** se indica con números negativos.
- En el año 2005 este balance era una sobreoferta de 622 plazas, con lo que ha mejorado en más del doble este balance.



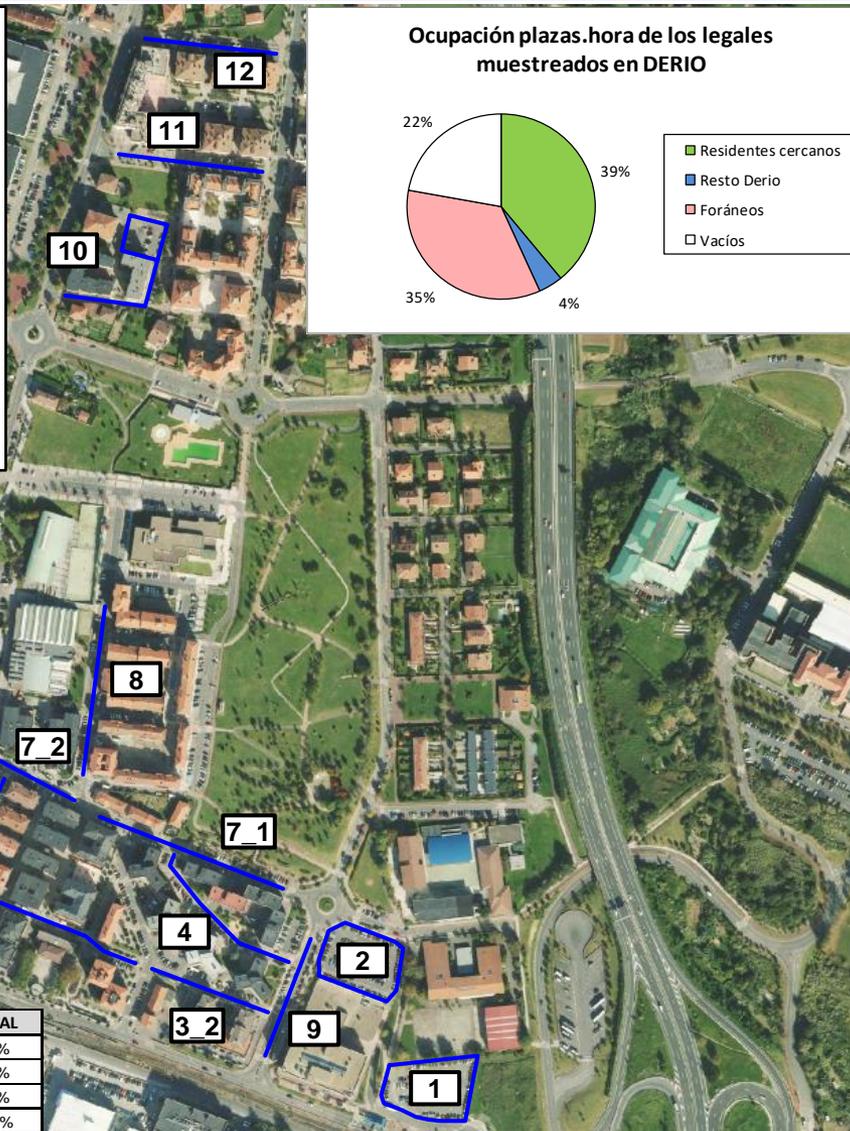
- **Balance Teórico** (Turismos censados – Plazas de aparcamiento) → **-2.653 (-1.009 en 2005)**
- El Balance Teórico se expresa como el número de turismos censados menos la oferta total de plazas de aparcamiento (Viarío + Garajes).
- El **déficit** se expresa en números positivos, mientras que la **sobreoferta** se indica con números negativos.

- Comparativa entre vehículos estacionados en el viario, tanto legales como ilegales, y plazas de garaje disponibles.



- El trabajo se ha realizado el día 10 de Octubre de 2018.
- Con el objetivo de conocer el comportamiento de los vehículos aparcados en la calle durante el día, realizamos un muestreo en distintos tramos del municipio de Derio.
- La información obtenida mediante el análisis hace referencia a las horas de estancia media y porcentaje de ocupación de plazas-hora de tres grupos: residentes a menos de 150 metros del tramo de estudio, resto de residentes de Derio y usuarios de fuera del municipio (foráneos).

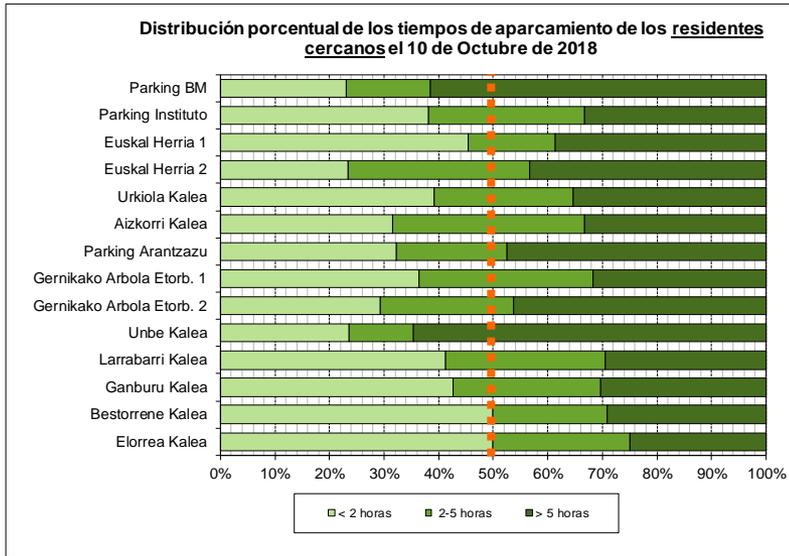
- 1.- Parking BM
- 2.- Parking Instituto
- 3_1.- Euskal Herria 1
- 3_2.- Euskal Herria 2
- 4.- Urkiola kalea
- 5.- Aizkorri kalea
- 6.- Parking Arantzazu
- 7_1.- Gernikako Arbola etorb. 1
- 7_2.- Gernikako Arbola etorb. 2
- 8.- Unbe kalea
- 9.- Larrabari kalea
- 10.- Ganburu kalea
- 11.- Bestorrene kalea
- 12.- Elorrea kalea



- Presentamos los tramos de muestreo para analizar las pautas de aparcamiento diurno en **Derio**.
- Muestreo realizado el **10/10/2018**.
- En el análisis distinguimos tres grupos:
 - Residentes en un radio de 150 metros del tramo analizado.
 - Resto de residentes de Derio.
 - Foráneos.
- En el resumen adjunto se observa que del número de coches muestreado, corresponde un 52% a vehículos foráneos (no censados en el Ayuntamiento).
- En el segundo gráfico de tarta, apreciamos que los foráneos ocupan el **35%** de las plazas-hora (considerando las plazas vacías), es decir, el total de plazas muestreadas multiplicadas por las 16 horas de muestreo.
- La diferencia radica en las distintas estancias medias de cada grupo de usuarios, correspondiendo estancias más cortas a los foráneos y más largas a los residentes.

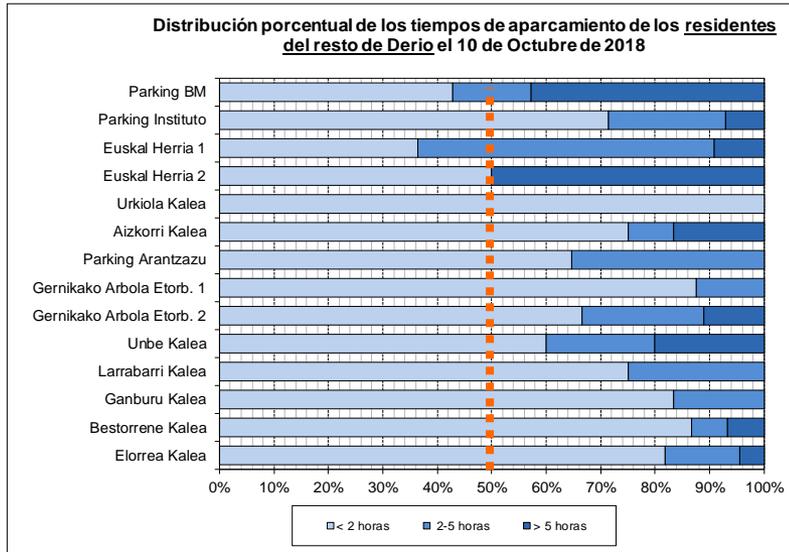
* Consideramos vehículos de residentes cercanos a aquellos que han aparcado a menos de 150 metros de su residencia así como cualquier vehículo presente a las 7:00 AM o que llegue a partir de las 22:00 PM.

RESIDENTES CERCANOS

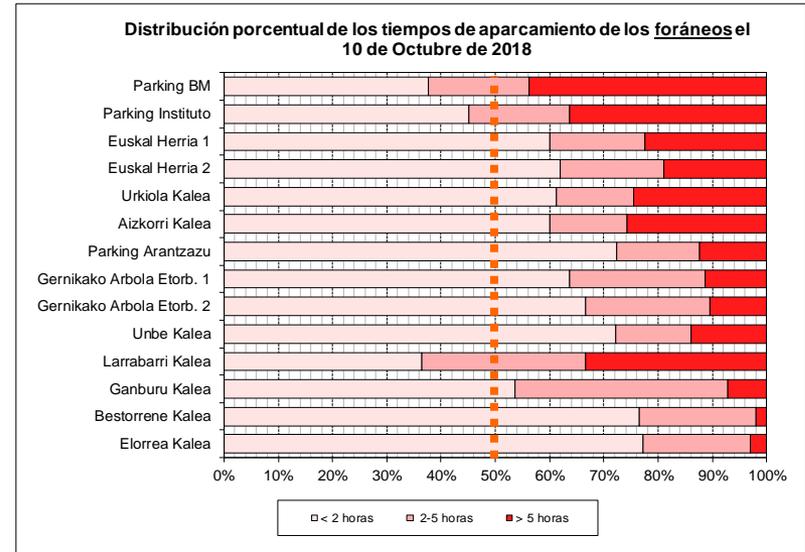


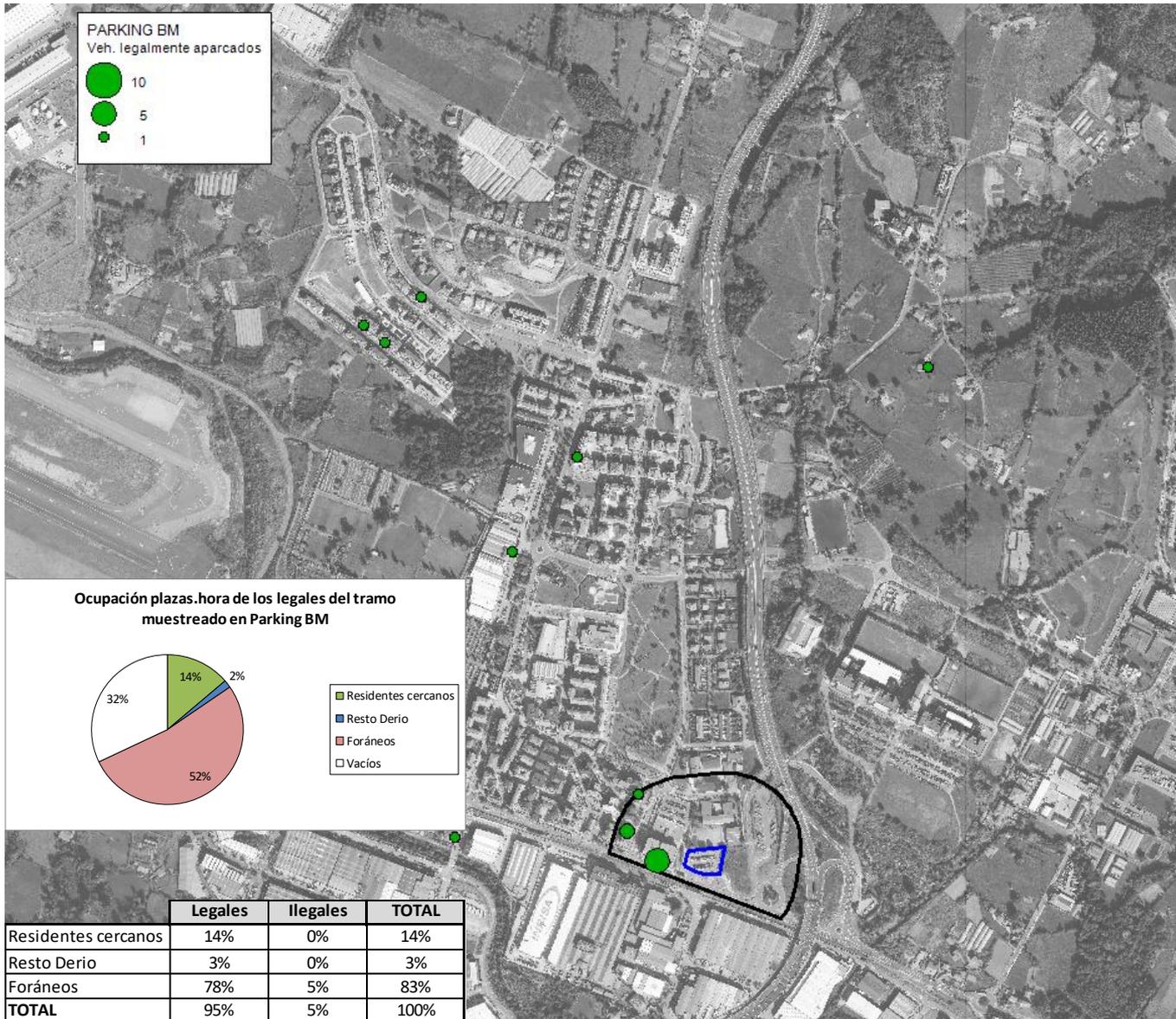
- Los gráficos muestran para cada grupo de usuarios los resultados del tiempo de estancia en las calles muestreadas.
 - Menos de 2 horas
 - Entre 2 y 5 horas
 - Más de 5 horas

RESTO Derio



FÓRANEOS





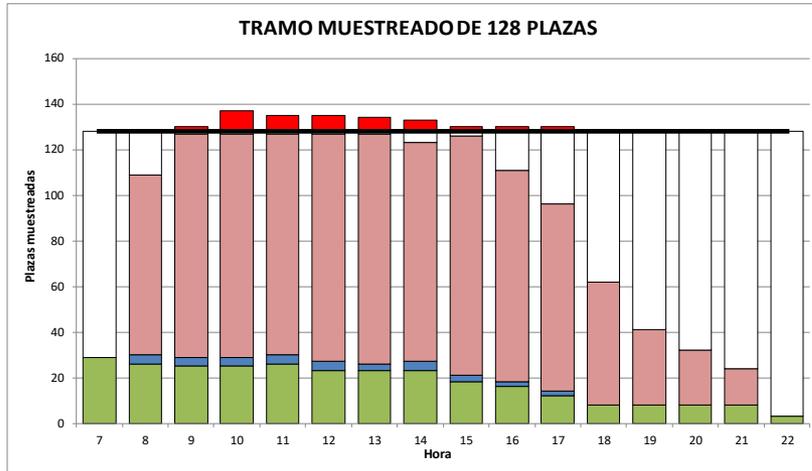
■ Parking BM

■ Los círculos verdes muestran el domicilio de residencia de los vehículos legalmente aparcados en el tramo de muestreo (en azul); mientras que los círculos rojos representan a los vehículos ilegalmente aparcados (en este caso no hay vecinos de Derio ilegalmente aparcados, pero sí foráneos que no se pueden mostrar porque se desconoce su domicilio).

■ El contorno en negro marca la zona que hemos considerado para seleccionar el grupo de residentes a menos de 150 metros.

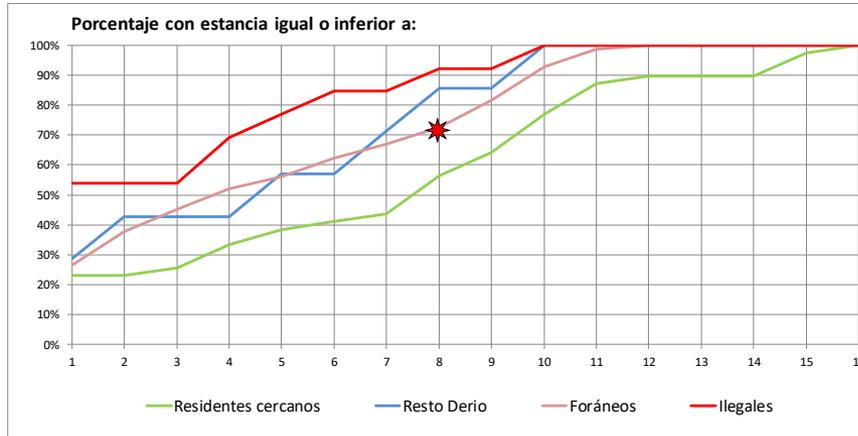
■ En este caso, observamos una ocupación del **52%** en plazas hora de los foráneos.

■ Pese a contar con plazas libres (32%), de 9:00 a 16:00 apenas hay huecos en la zona.



■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 ■ Vacíos
 ■ Ilegales

1



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	7,21	39	281	20,2%
Resto Derio	4,86	7	34	2,4%
Foráneos	5,08	212	1076	77,4%
Ilegales	3,38	13	44	-

2

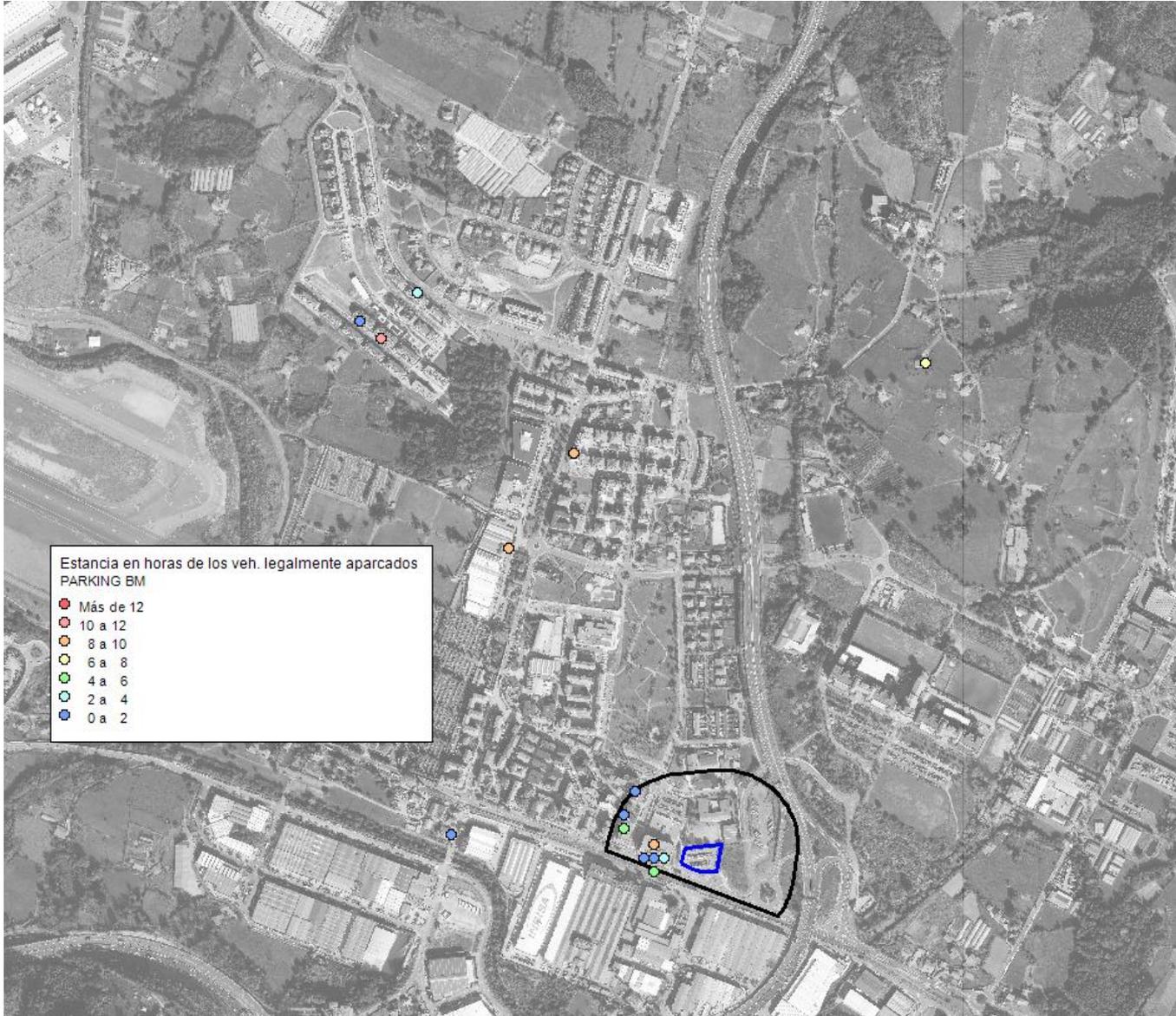
3

Parking BM

- En los gráficos de la parte izquierda se expresa:
 1. Ocupación del tramo a lo largo del día.
 2. Función de distribución de la estancia.
 3. Resumen en cifras de las pautas de comportamiento.

- ✳ La marca en rojo en el gráfico 2, indica que un **30% (70) de los foráneos estaciona durante 8 horas o más**. Lo cual denota que es un parking altamente demandado, bien por motivo laboral o bien para un uso de Park&Ride (aparcamiento disuasorio), debido a la presencia de la parada de Bizkaibus de las líneas A2151, hacia Las Arenas, y sobre todo la A3223 con destino Bilbao.

- Un 30% (56) de los vehículos foráneos estacionan 1 hora o menos, estancias asociadas a compras en el supermercado.



- **Parking BM.**
- En el siguiente mapa, mostramos la estancia de los vehículos aparcados en el tramo diferenciándolos por colores.
- Las estancias más cortas corresponden al color azul, mientras que las más extensas se representan mediante el color rojo.

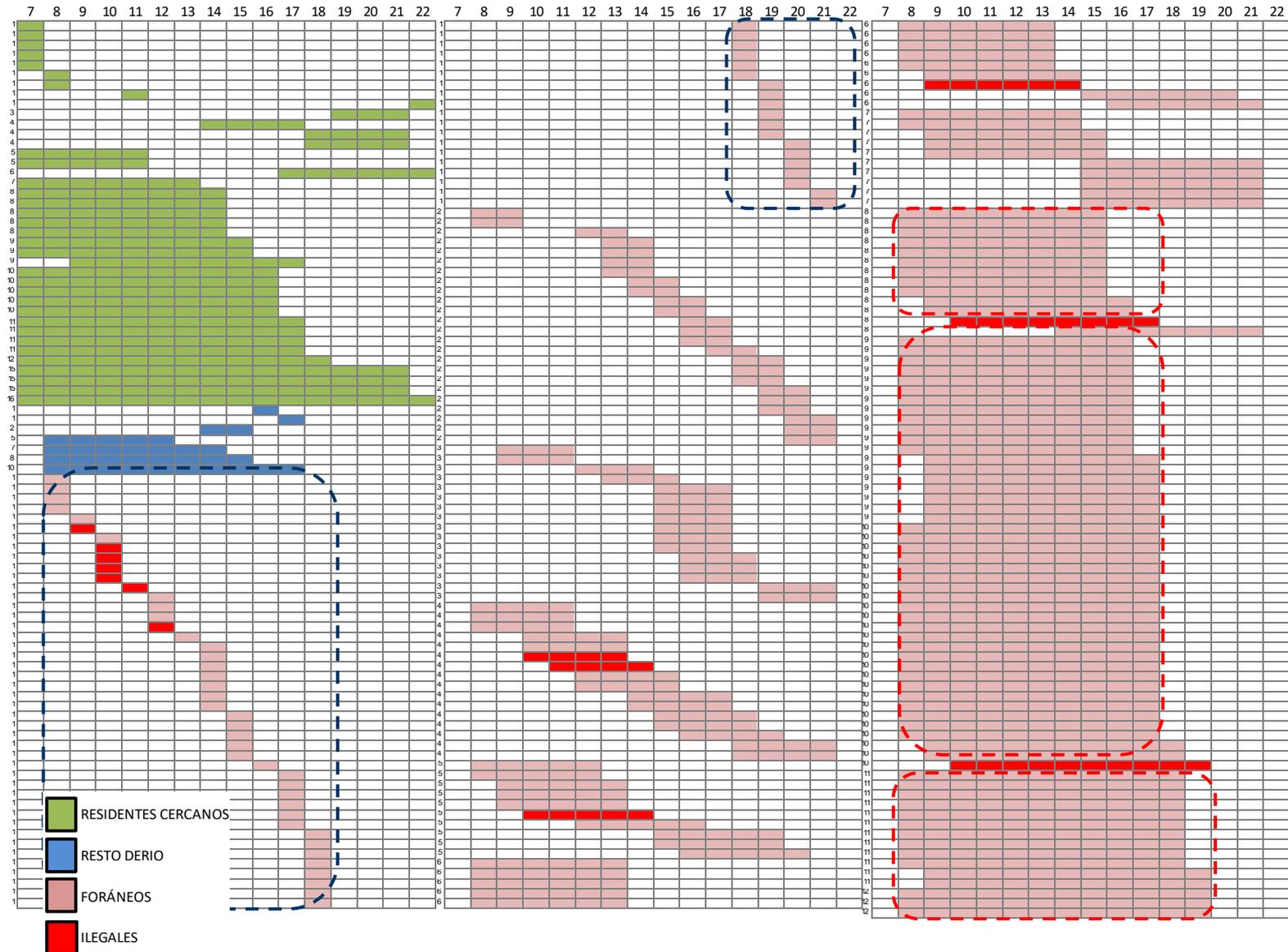
Parking BM

Los gráficos de la izquierda nos muestran la distribución horaria de las estancias diferenciada por residencia del vehículo.

Cada registro de fila corresponde a un vehículo muestreado, ordenados ascendentemente según la estancia.

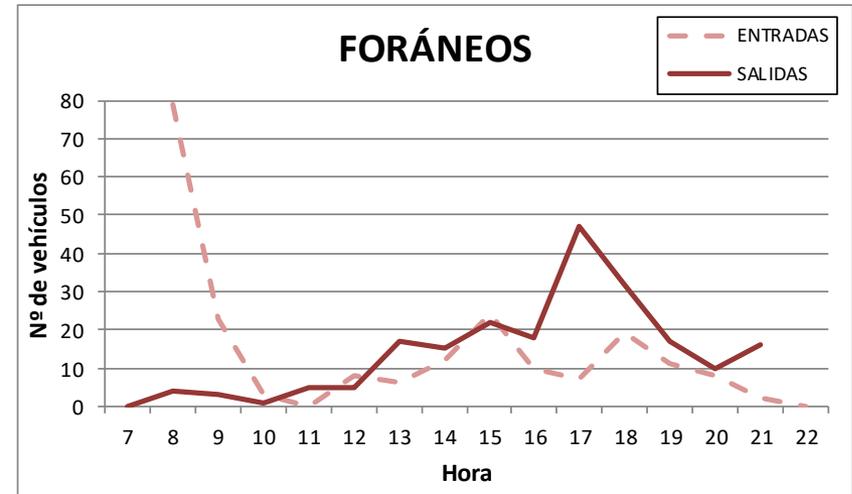
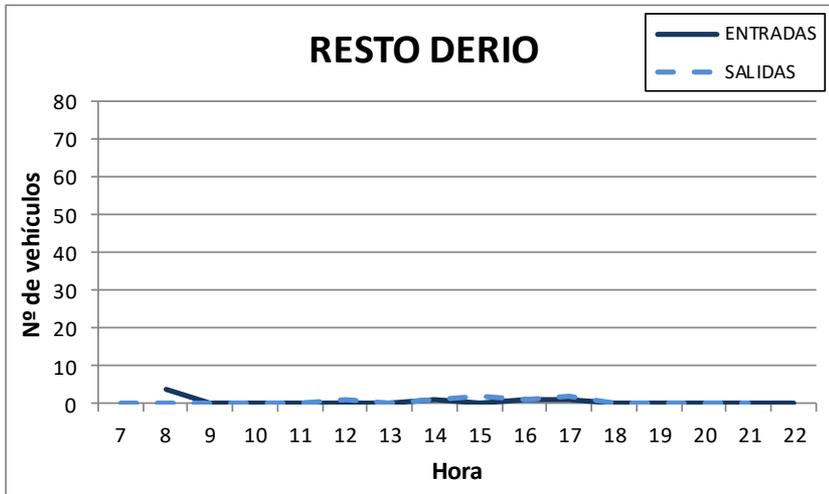
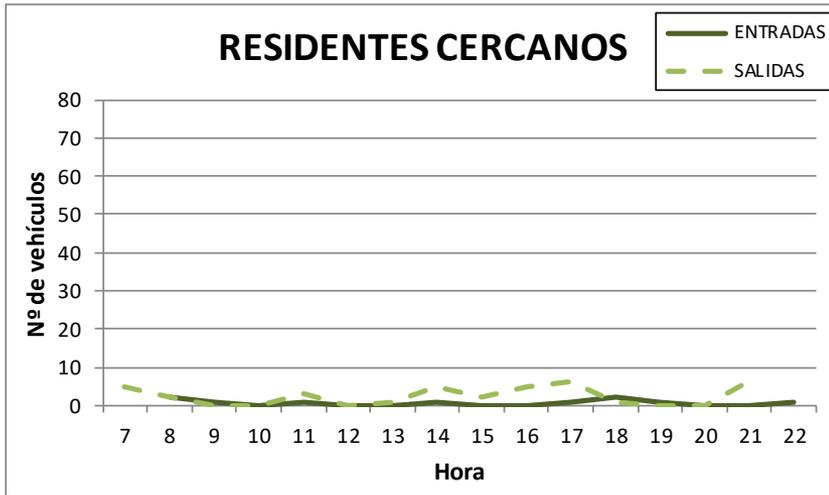
Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcen durante 8 horas o más, estas estancias las asociamos habitualmente a motivo laboral o Park&Ride.

Los rótulos en azul indican uso comercial.

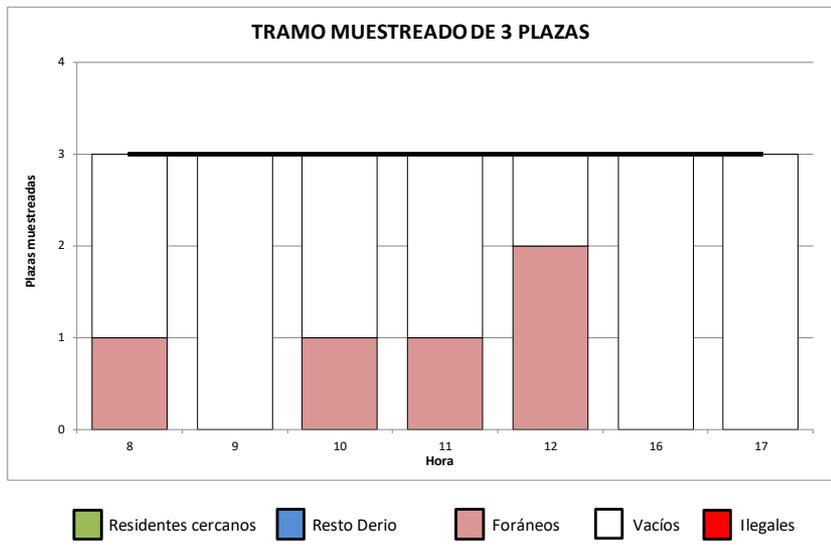


■ Parking BM

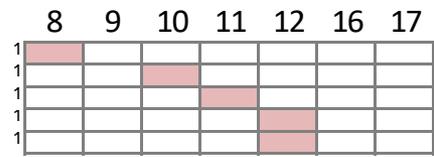
- Hemos representado gráficamente las horas a las que los vehículos legalmente aparcados acceden y se marchan de las plazas de viario muestreadas.
- Los foráneos entran en su mayoría a primera hora de la mañana.

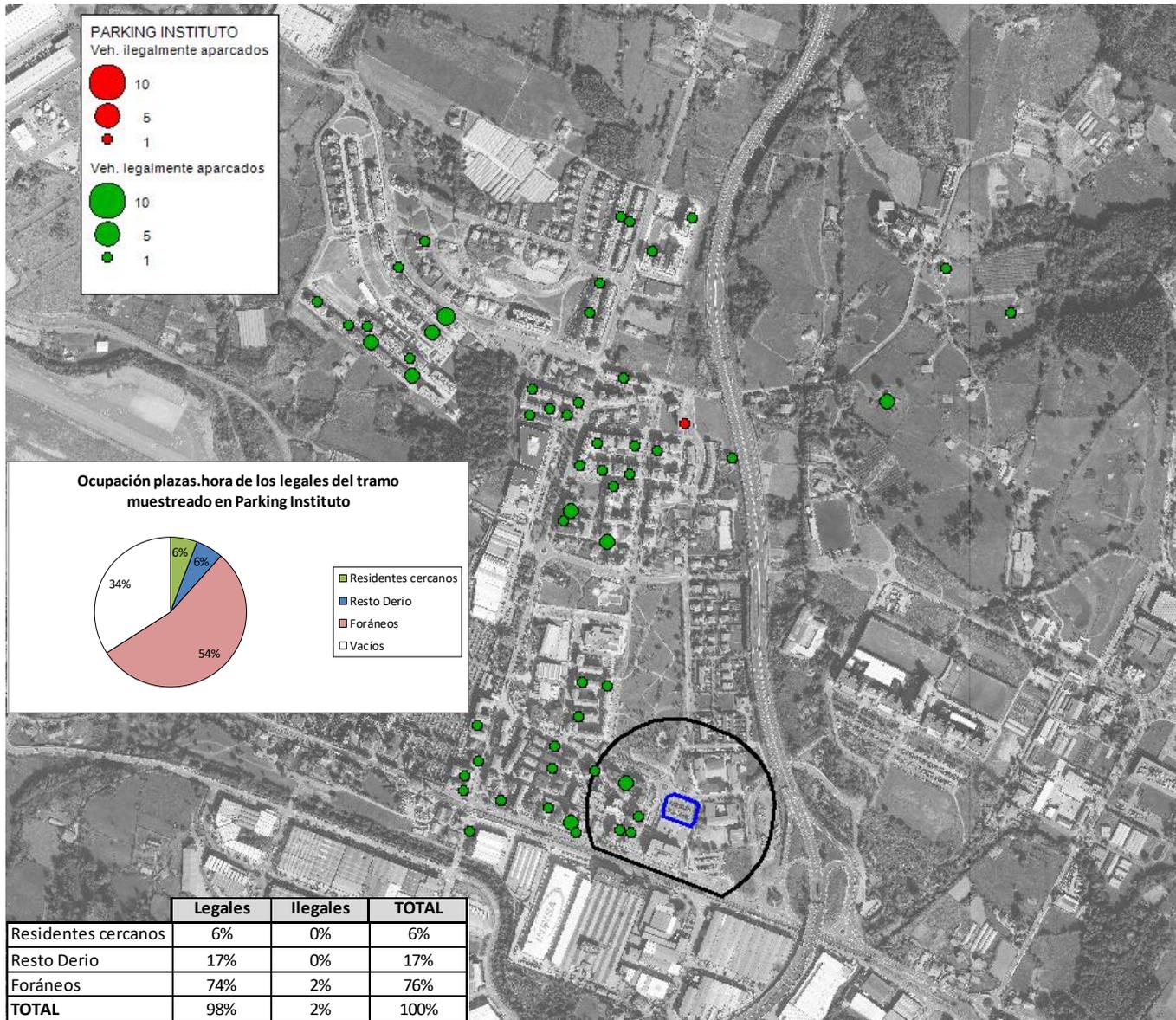


- **Parking BM**
- **Horario:**
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	0,00	0	0	0,0%
Resto Derio	0,00	0	0	0,0%
Foráneos	1,00	5	5	100,0%
Ilegales	0,00	0	0	-

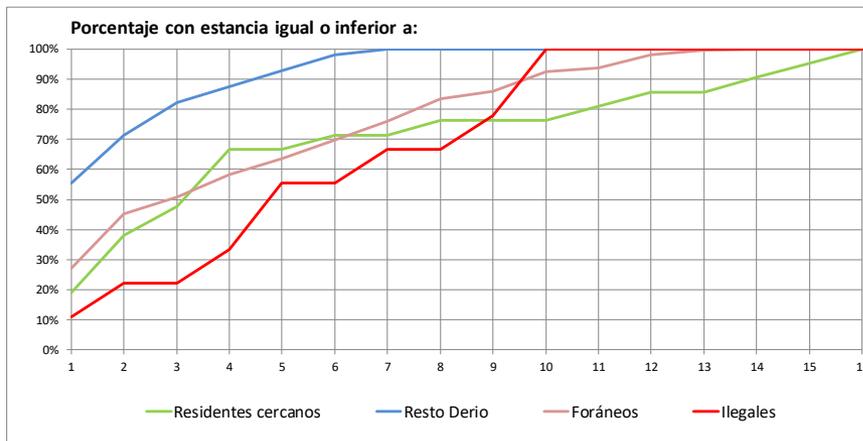
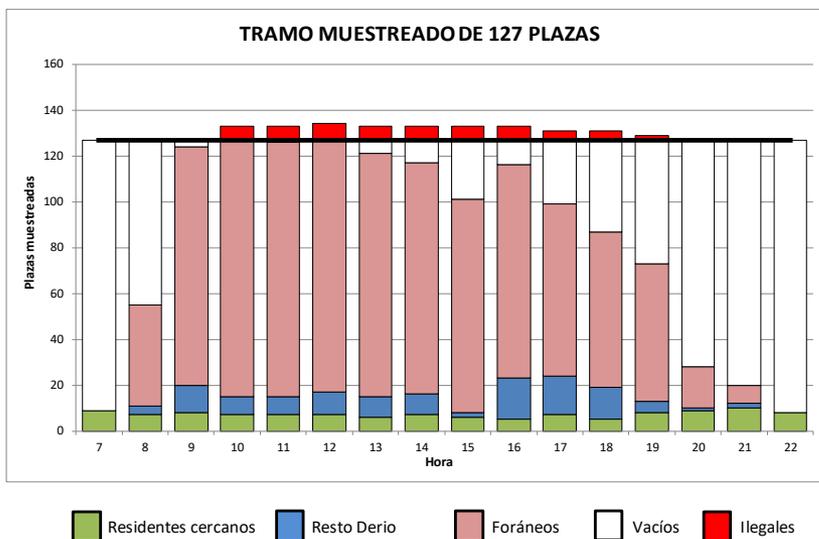




- **Parking Instituto**
- Los círculos verdes muestran el domicilio de residencia de los vehículos legalmente aparcados en el tramo de muestreo (en azul); mientras que los círculos rojos representan a los vehículos ilegalmente aparcados.
- El contorno en negro marca la zona que hemos considerado para seleccionar el grupo de residentes a menos de 150 metros.
- En este caso, observamos una ocupación (**54%**) en plazas hora de los foráneos.
- Pese a contar con plazas libres (34%), de 9:00 a 14:00 apenas hay huecos en la zona, se encuentra algo más libre que el parking del BM.

Parking Instituto

- Su ubicación junto al instituto, puede explicar que la presencia de vehículos de todo Derio sea la más notable de los tramos analizados.
- Un 70% de los vecinos de otros puntos de Derio aparcen durante 2 horas o menos.



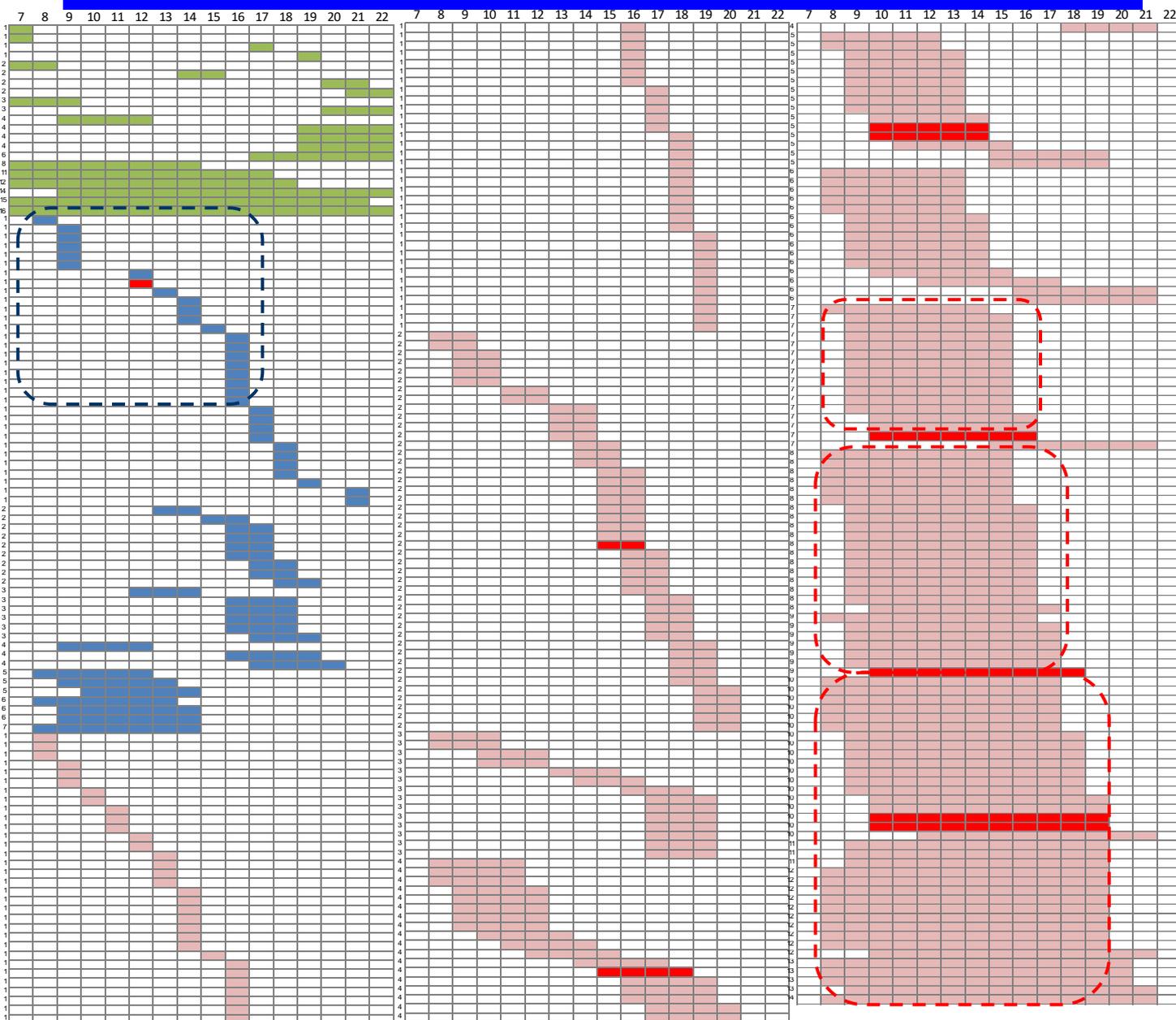
	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,52	21	116	8,7%
Resto Derio	2,13	56	119	8,9%
Foráneos	4,56	242	1103	82,4%
Ilegales	5,89	9	53	-



- **Parking Instituto**
- Como indicábamos, la presencia de vehículos de toda la geografía de Derio es notable, así como sus estancias cortas (azul), que se expresan en el dibujo adjunto.



Estancia de los vehículos muestreados

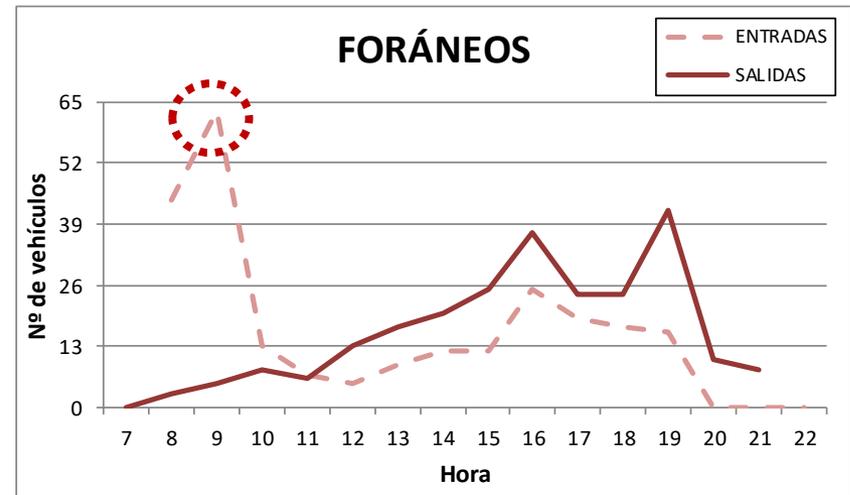
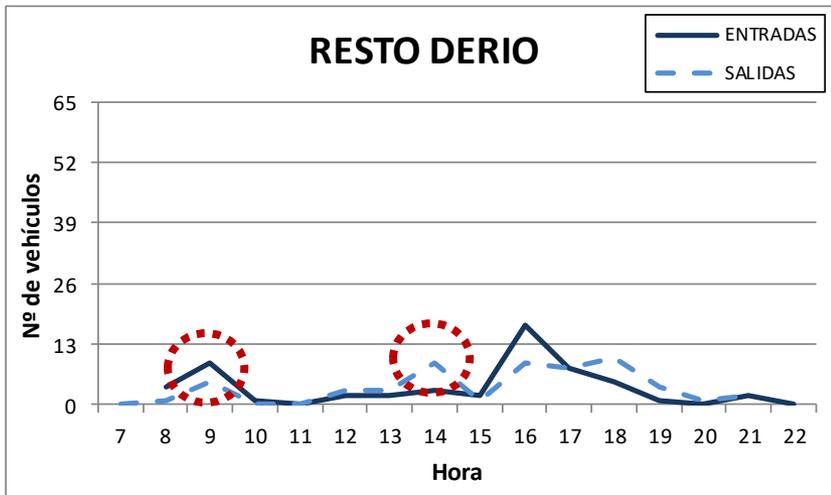
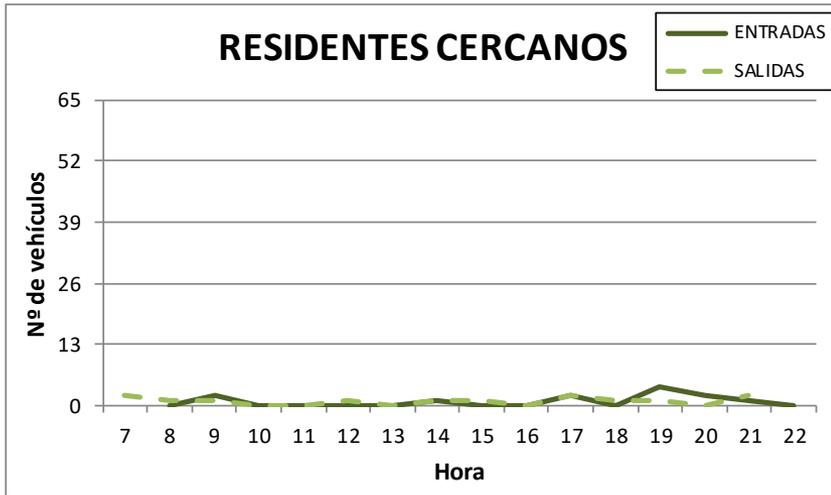


- Su comportamiento es muy similar al parking del BM con un 25% (60) de los foráneos que estacionan durante 8 horas o más, lo cual denota que es un parking altamente demandado bien por motivo laboral o bien para un uso de Park&Ride.

- Podríamos indicar que es la zona de aparcamiento complementaria a la del BM, en este parking se acumulan los trabajadores que empiezan su jornada laboral a partir de las 9:00.

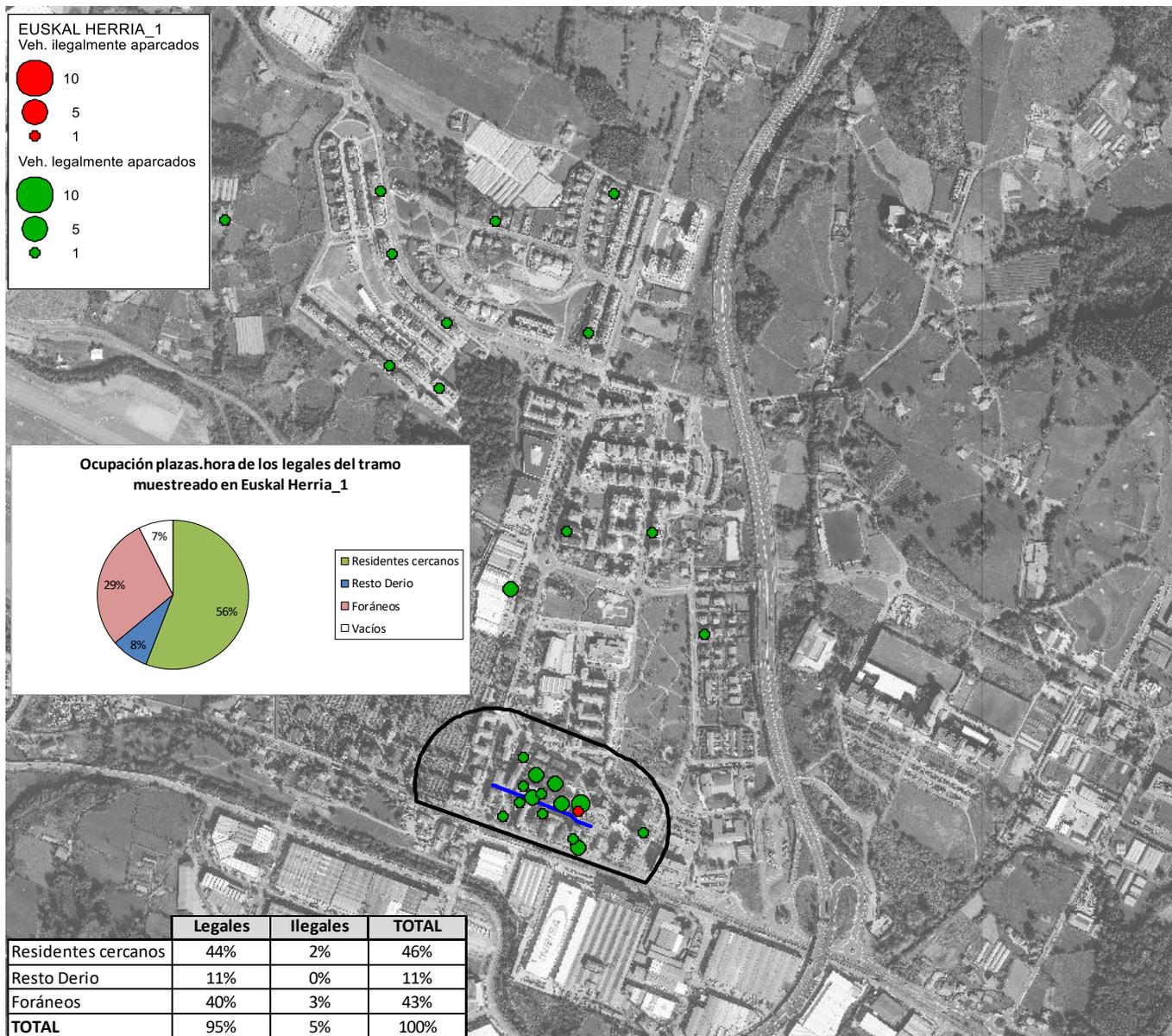
- Un 39% (21+1 ilegal) de los vehículos de otros puntos de Derio (Marco Azul) lo utilizan para acceso en horario escolar.

- RESIDENTES CERCANOS
- RESTO DERIO
- FORÁNEOS
- ILEGALES



- **Parking Instituto**

- Como indicábamos anteriormente, este parking se llena principalmente a partir de las 9:00 por parte de los foráneos, mientras que el parking del BM se llena hacia las 8:00 de la mañana.
- Las entradas y salidas de alumnos también se muestran en estos gráficos.

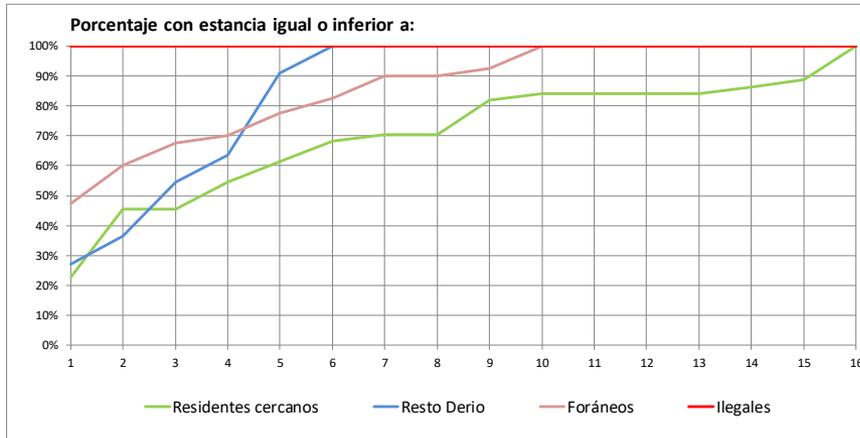
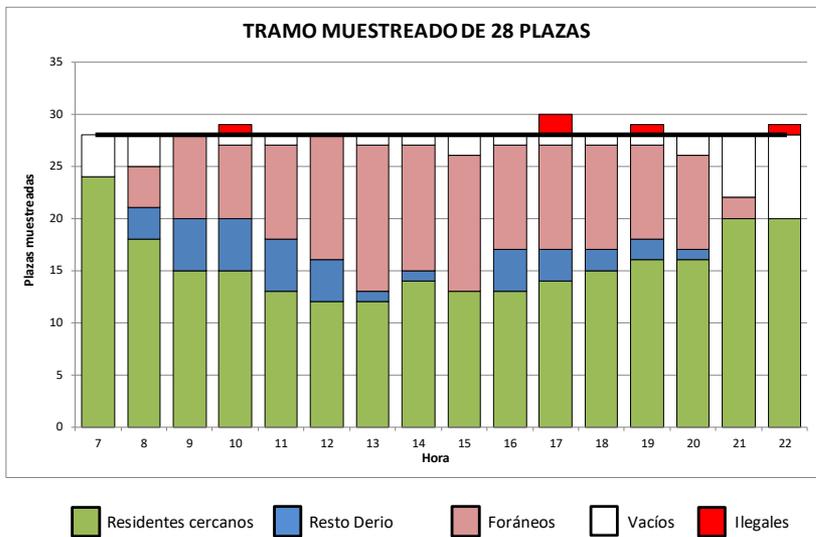


Euskal Herria 1

- Este tramo analizado tiene un carácter totalmente diferente a los dos tramos anteriores.
- Los residentes próximos, pese a ser similares en vehículos muestreados (44 Vs 40), son los principales usuarios del tramo con un 56% de las plazas /hora frente a un 29% de los foráneos.

Euskal Herria 1

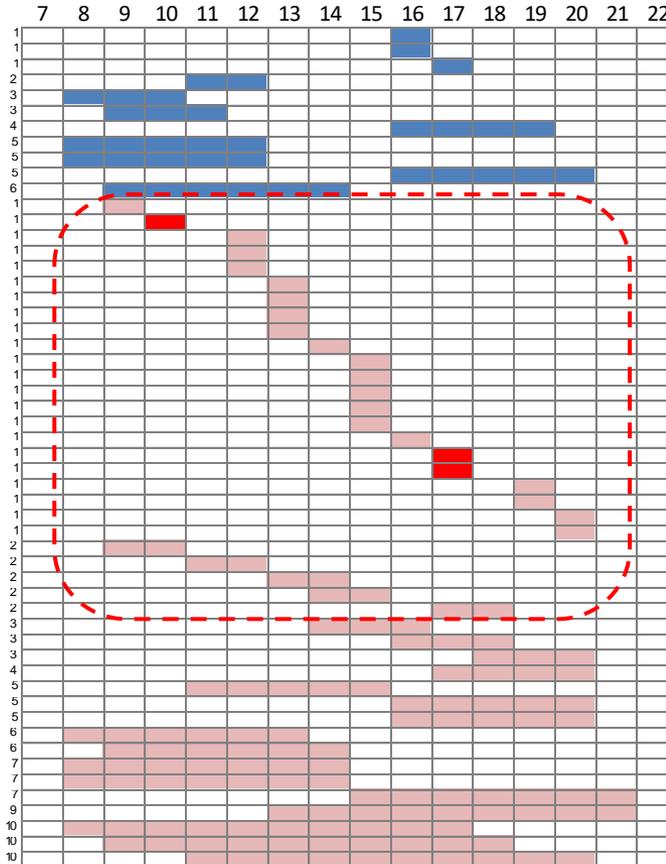
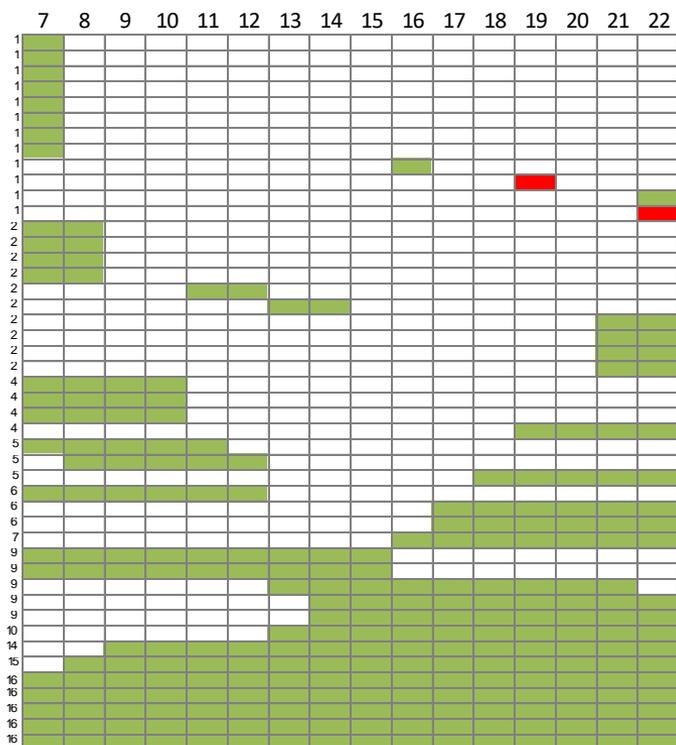
- La plazas libres son escasas durante las horas centrales del día, debido a la cercanía de las actividades económicas y comerciales del entorno.
- Un 60% de los foráneos aparcan 2 horas o menos en este tramo, otro elemento de rotación que indica que existe actividad en la zona.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,68	44	250	60,2%
Resto Derio	3,27	11	36	8,7%
Foráneos	3,23	40	129	31,1%
Ilegales	1,00	5	5	-



- **Euskal Herria 1**
- Observamos que hasta un 11% de los vehículos residentes próximos no mueven su vehículo durante todo el día.



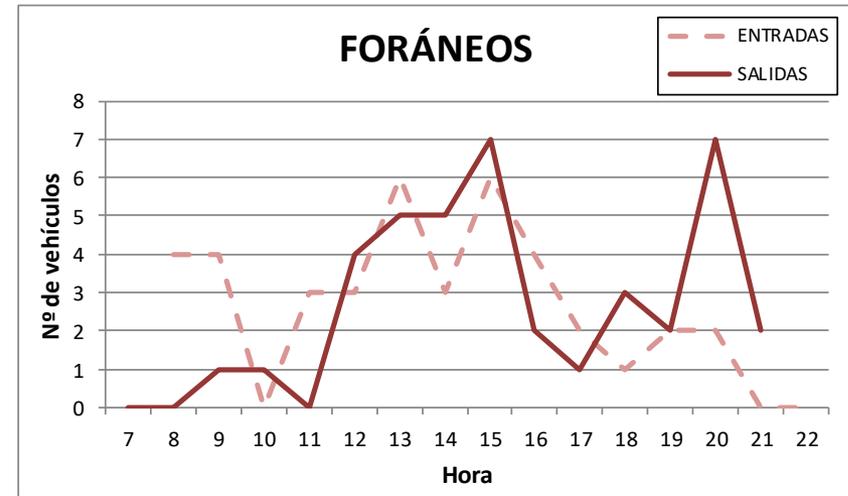
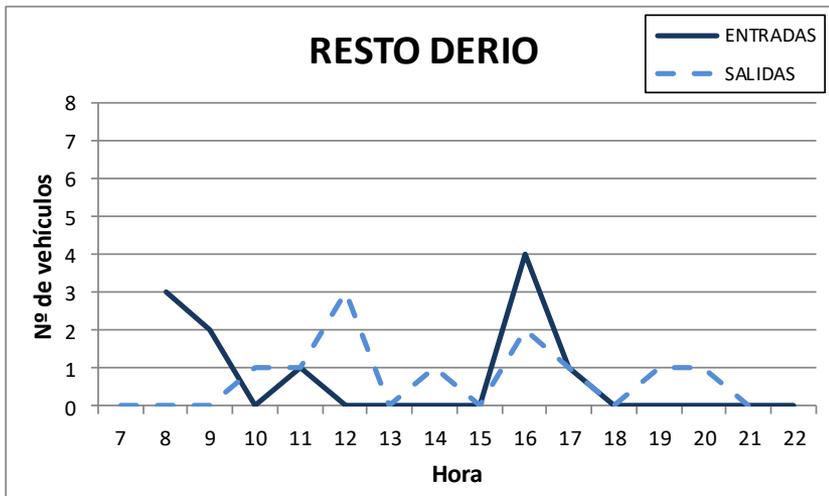
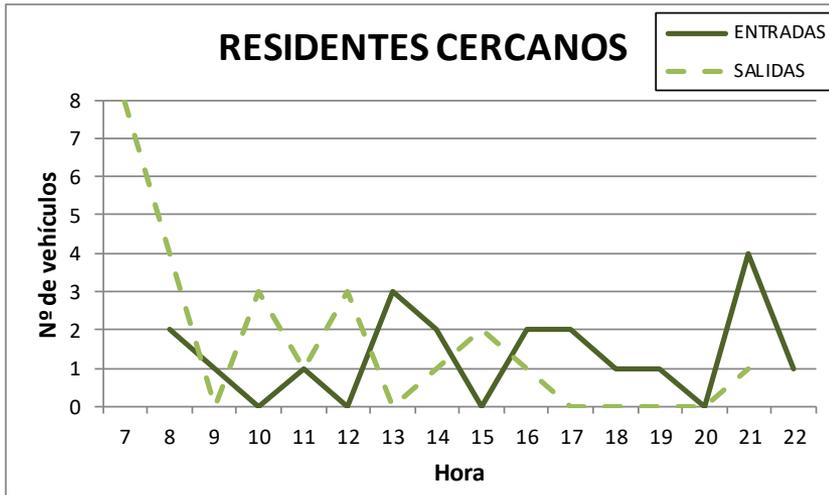
Euskal Herria 1

- Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcan 2 horas o menos (un 60%), elemento que denota rotación.

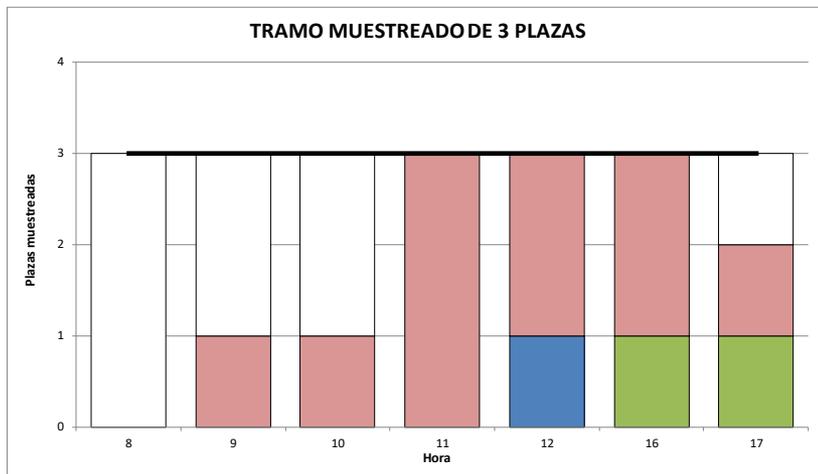


■ Euskal Herria 1

- Los residentes cercanos salen a 1^o hora de la mañana, mientras que los foráneos entran y salen durante las horas centrales del día. A las 20:00 salen hasta 7 coches foráneos.



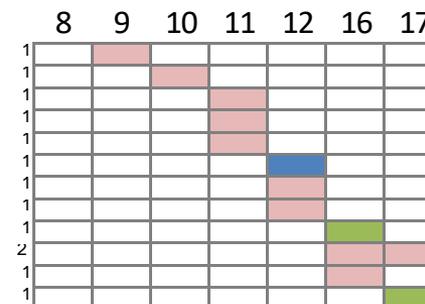
- **Euskal Herria 1**
- **Horario:**
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00

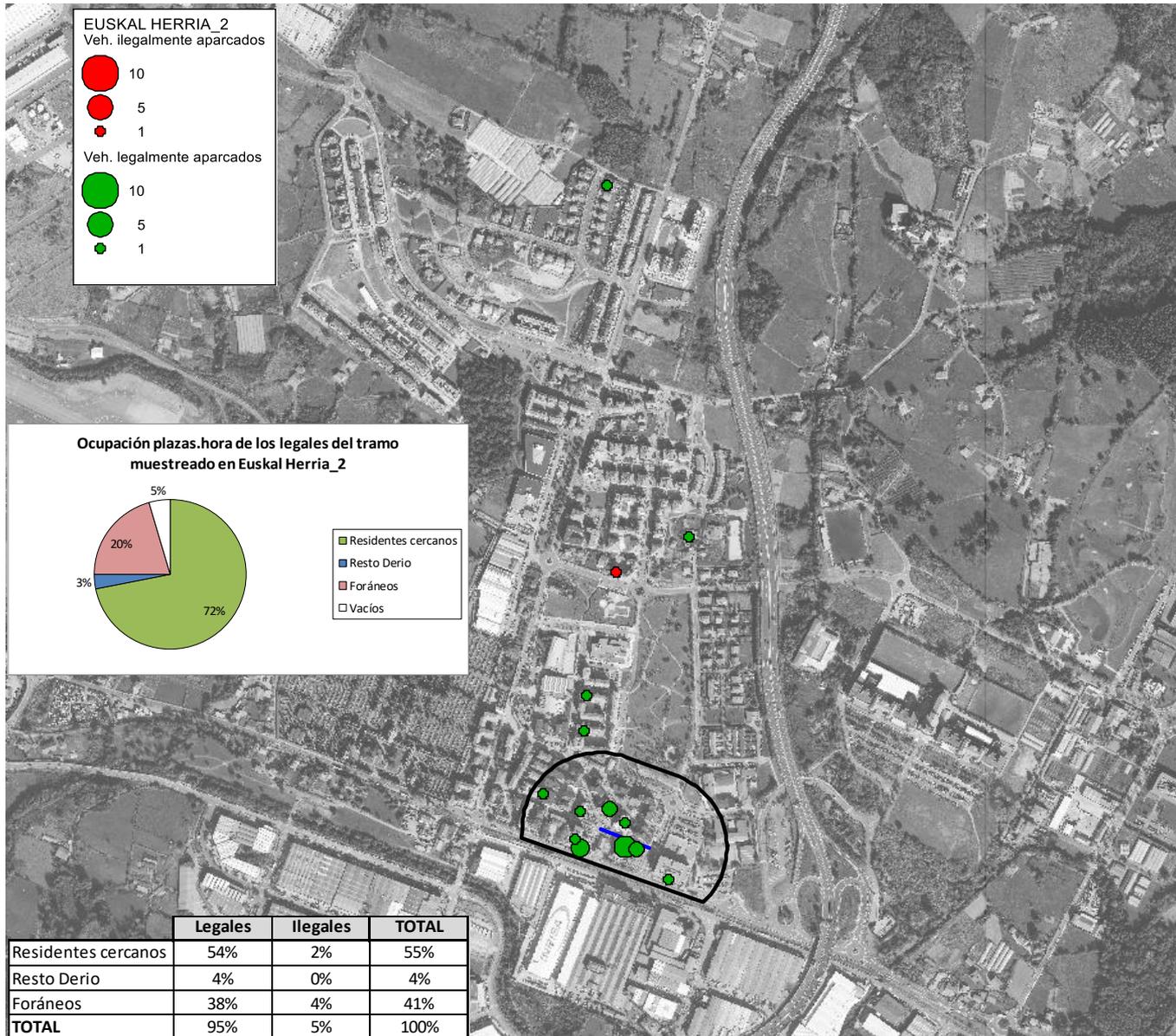


■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 Vacíos
 ■ Ilegales



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	1,00	2	2	15,4%
Resto Derio	1,00	1	1	7,7%
Foráneos	1,11	9	10	76,9%
Ilegales	0,00	0	0	-

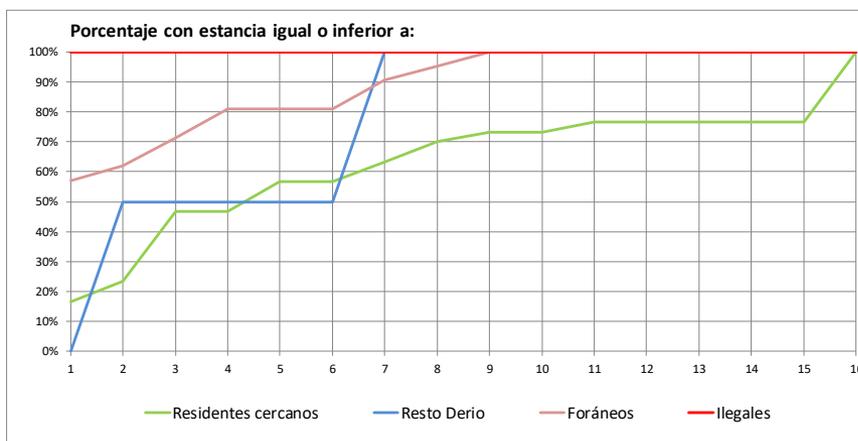
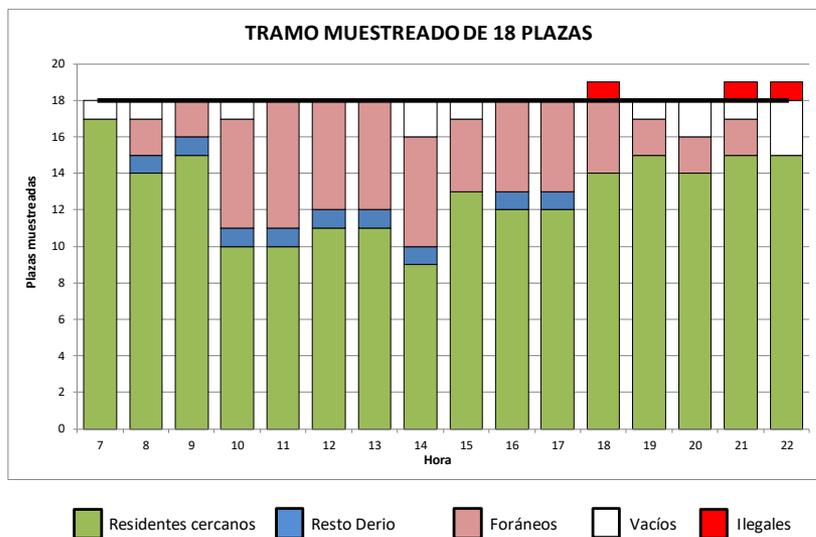




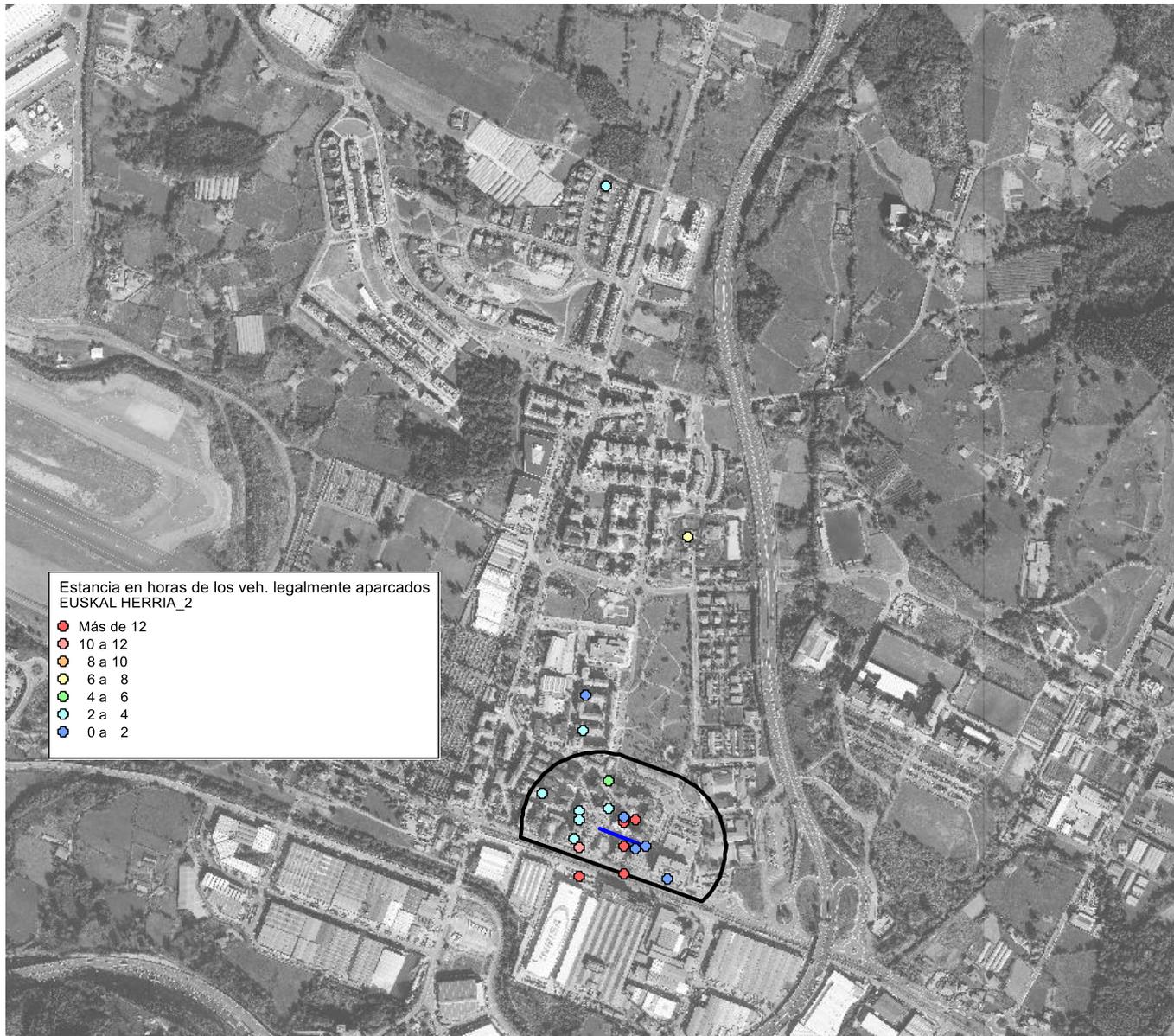
- **Euskal Herria 2**
- Comportamiento muy diferente en la misma calle Euskal Herria. En este tramo analizado, los residentes ocupan un 72% de las plazas/hora de la calle frente al 56% del primer tramo de la misma calle.

Euskal Herria 2

- La plazas libres son escasas durante todo el día, es una zona con carácter residencial.
- Muy poca presencia (2 vehículos) de vehículos de otras zonas de Derio.
- Estancias breves de los foráneos (un 60% aparca 2 horas o menos).



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	6,90	30	207	75,3%
Resto Derio	4,50	2	9	3,3%
Foráneos	2,81	21	59	21,5%
Ilegales	1,00	3	3	-



- **Euskal Herria 2**
- Observamos que hasta un 23% de los vehículos residentes próximos no mueven su vehículo durante todo el día, frente al 11% del tramo anterior.

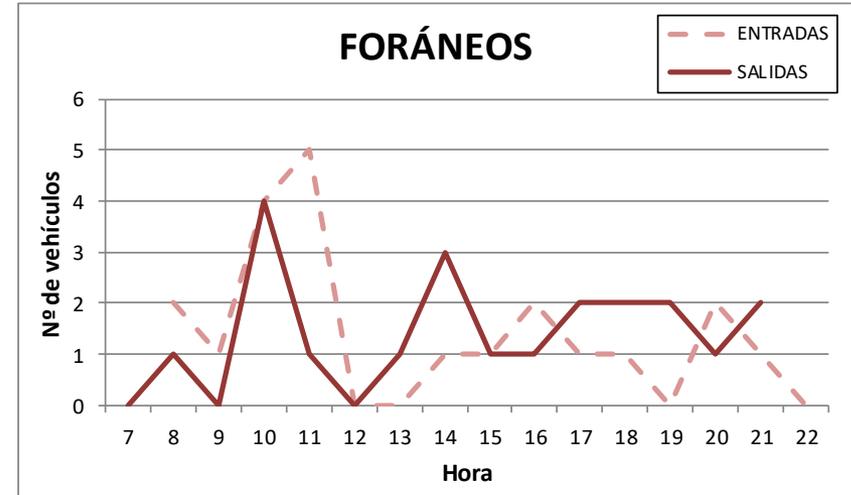
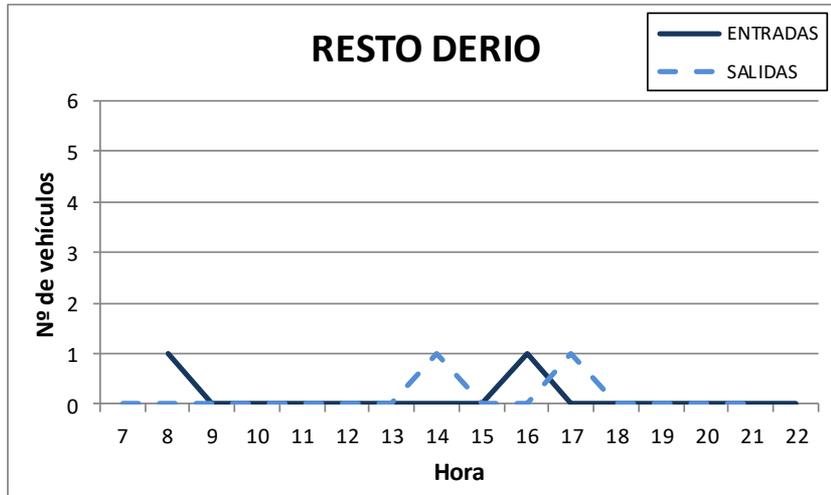
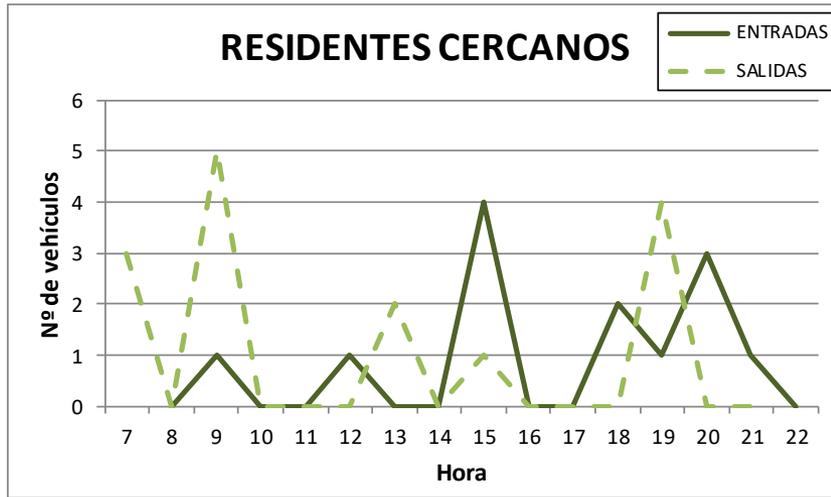


- **Euskal Herria 2**
- El gráfico adjunto reúne todas las ideas que hemos expuesto de este tramo hasta ahora:
 - Poca presencia de otros vecinos de Derio.
 - Estancias breves de foráneos.
 - Menor movilidad de los residentes con respecto al otro tramo de la misma calle.



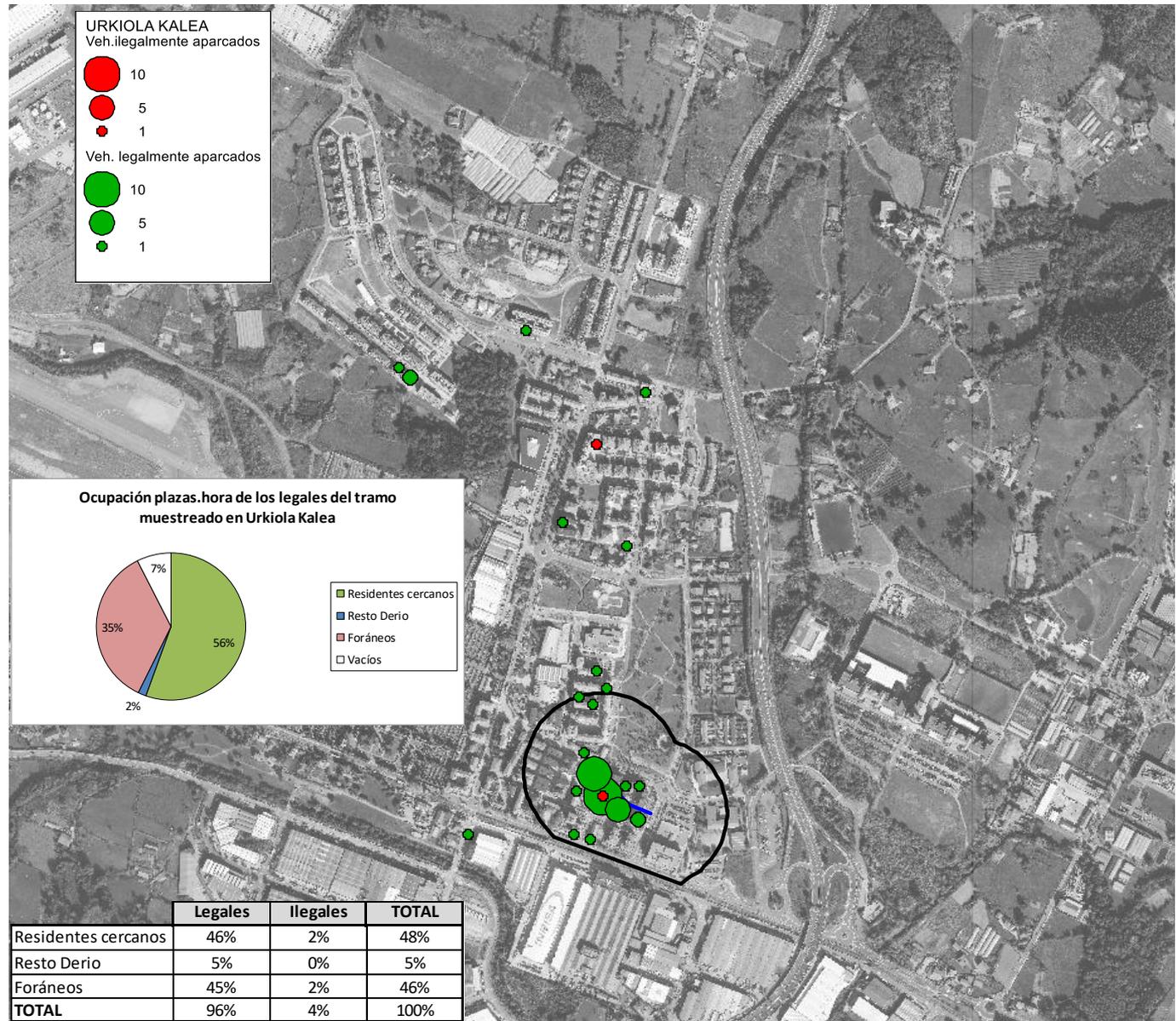
- **Euskal Herria 2**

- Hemos representado gráficamente las horas a las que los vehículos legalmente aparcados acceden y se marchan de las plazas del viario muestreadas.



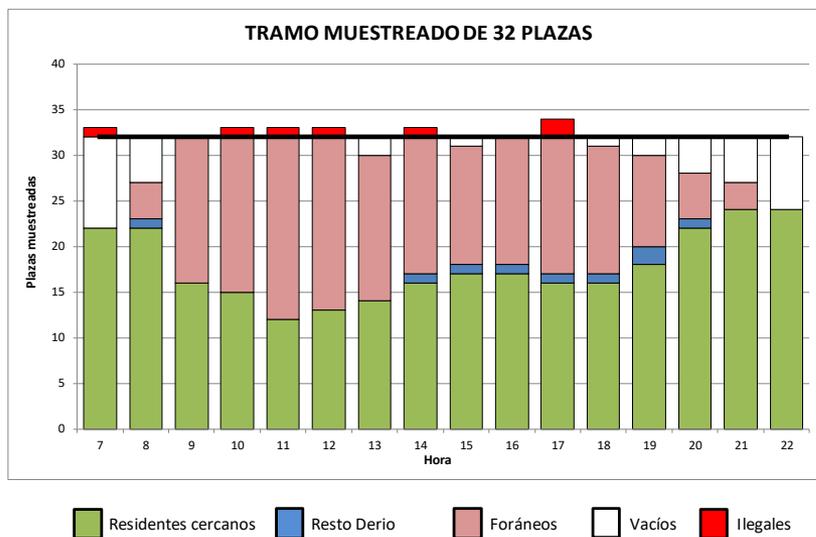
Urkiola Kalea

- Este tramo de calle analizado es similar en comportamiento al Tramo 1 de Euskal Herria, exceptuando las estancias medias de vecinos de otros puntos de Derio.

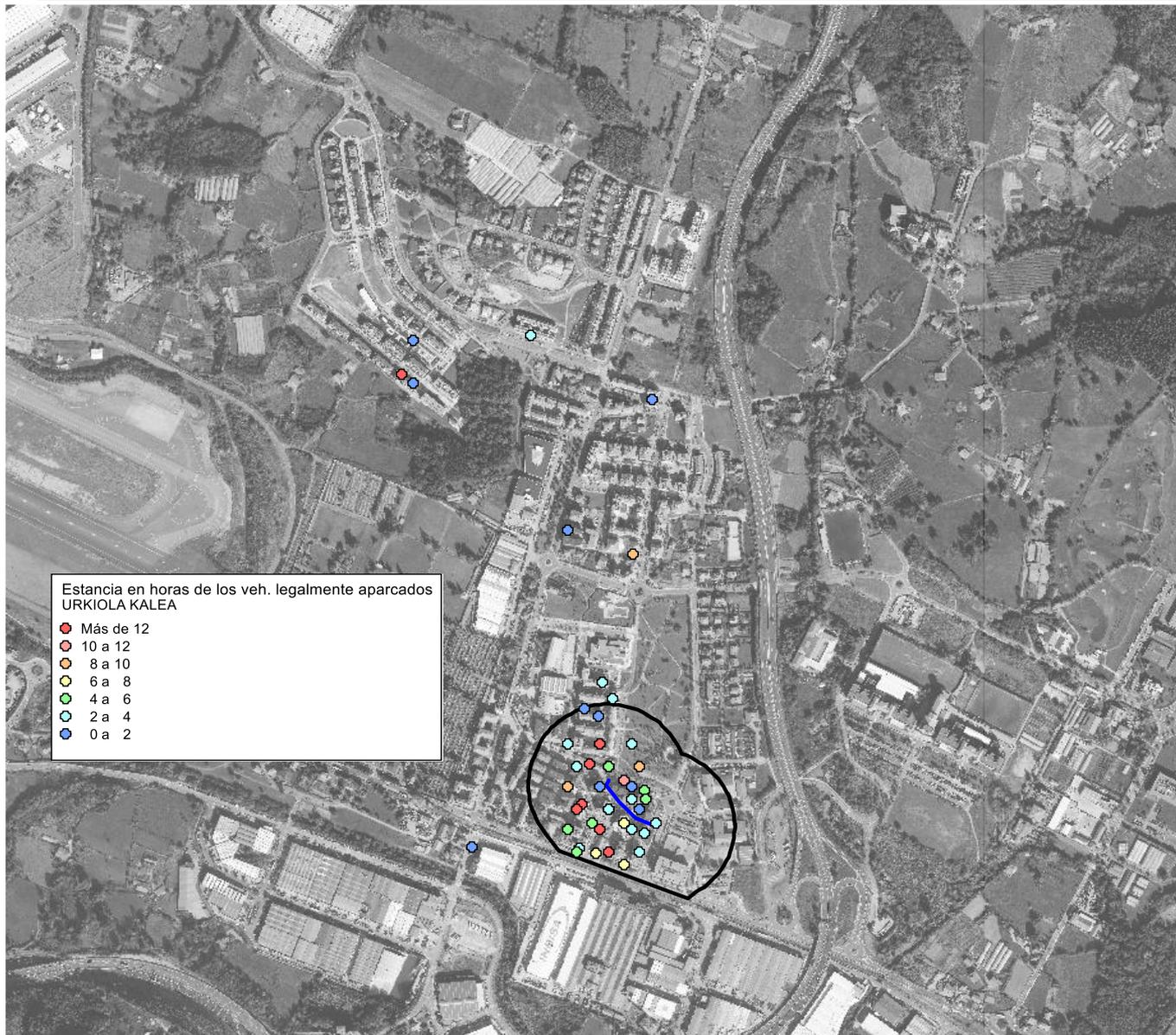


Urkiola Kalea

- La situación es calcada al Tramo 1 de Euskal Herria, excepto el comportamiento de los vecinos de otros puntos de Derio.
- La estancia media de los vecinos de otros puntos de Derio es de 1,5 horas frente a las 3,27 del Tramo 1 de Euskal Herria.
- El 100% de ellos permanece 2 horas o menos aparcados en el tramo.



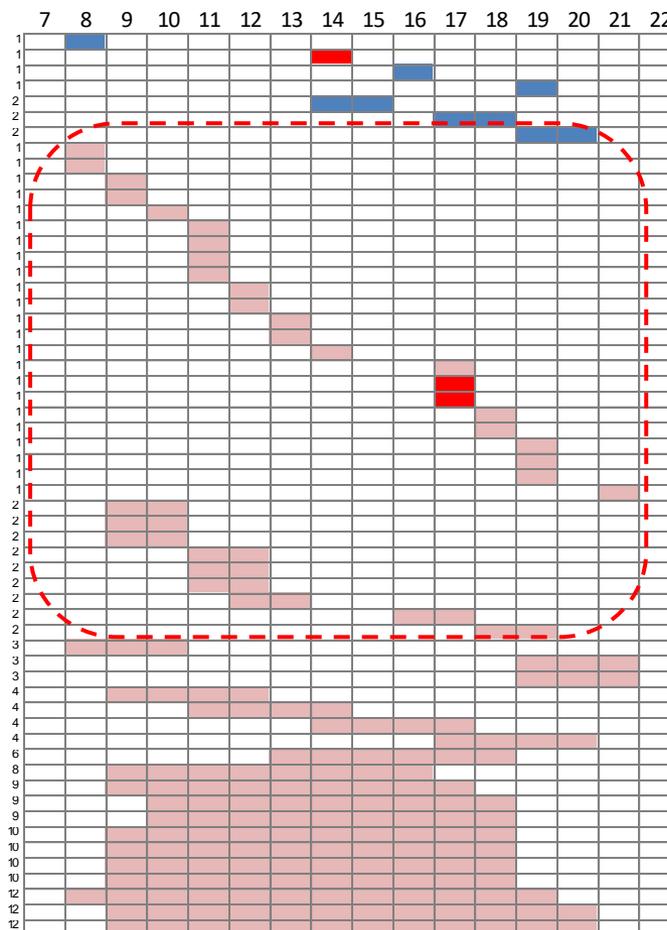
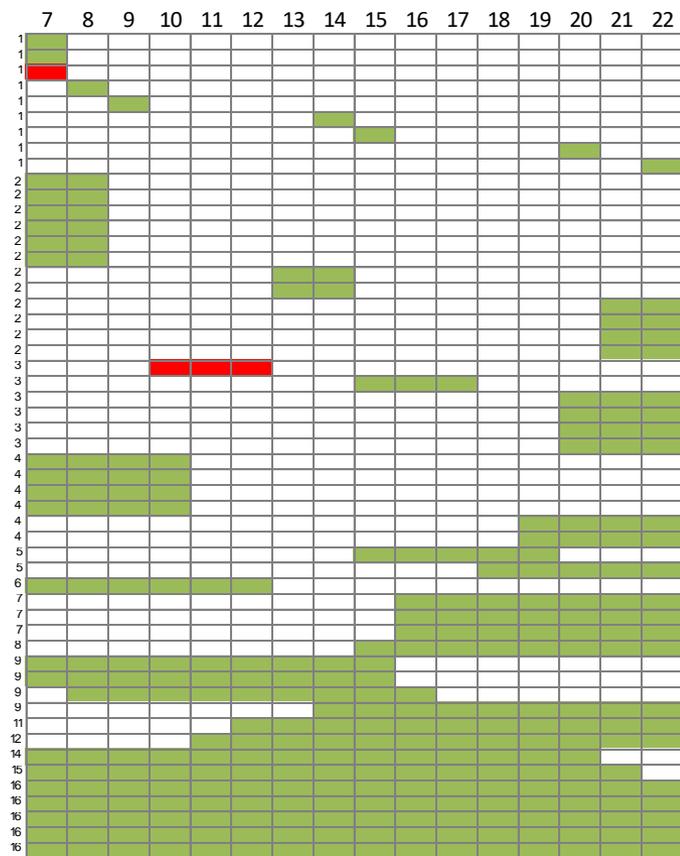
	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,57	51	284	59,9%
Resto Derio	1,50	6	9	1,9%
Foráneos	3,69	49	181	38,2%
Ilegales	1,40	5	7	-



- **Urkiola Kalea**
- Observamos que hasta un 10% de los vehículos residentes próximos no mueven su vehículo durante todo el día.

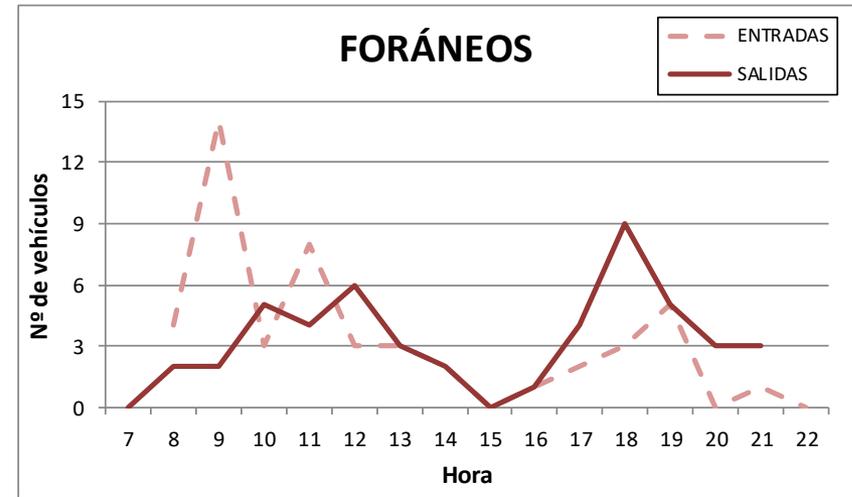
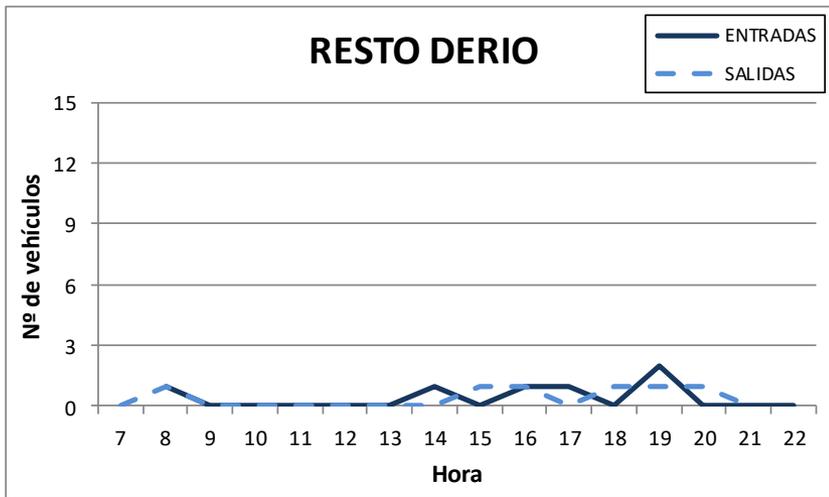
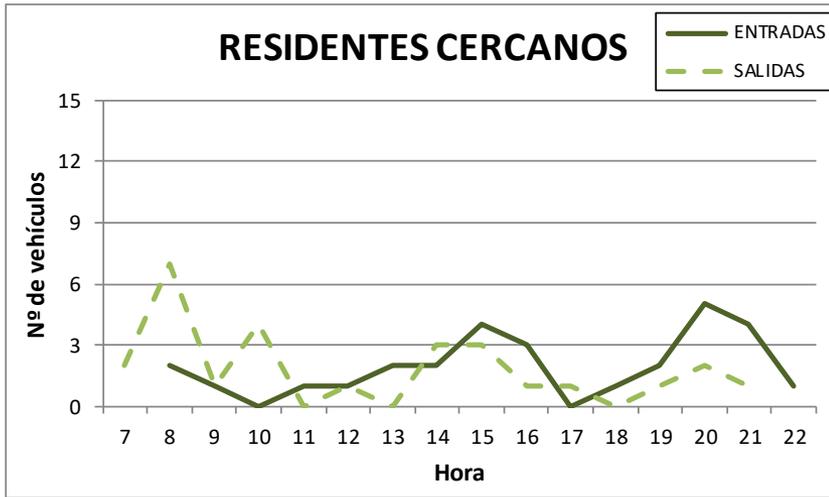
Urkiola Kalea

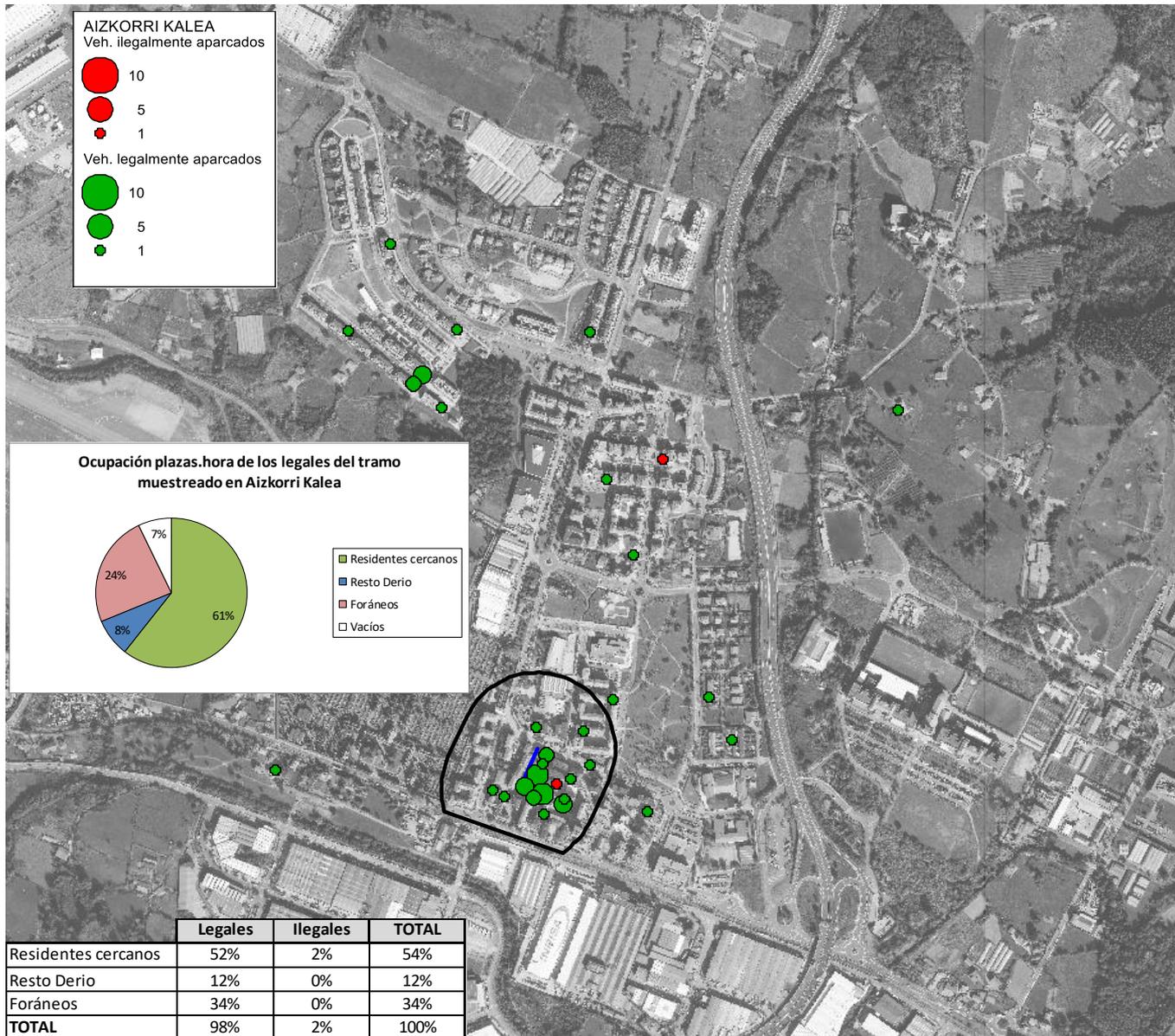
Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcan 2 horas o menos (un 61%), elemento que denota rotación al igual que en el Tramo 1 de Euskal Herria.



■ Urkiola Kalea

- Los residentes cercanos salen a lo largo de la mañana, mientras que los foráneos entran a las 9:00 principalmente.
- A las 18:00 salen hasta 9 coches foráneos.

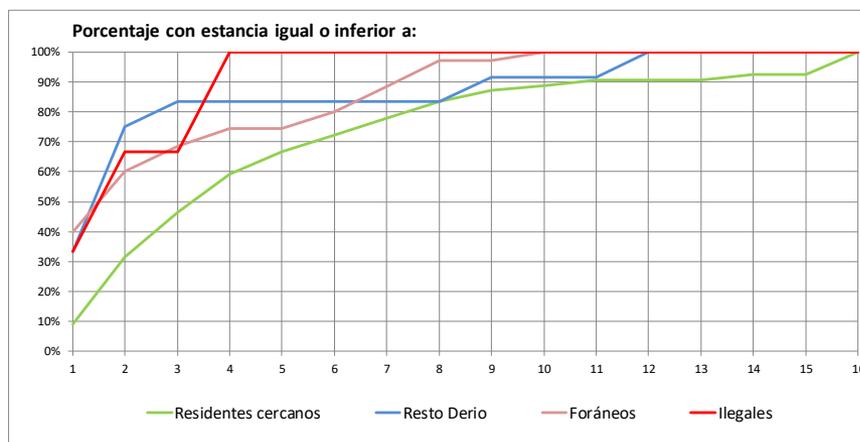
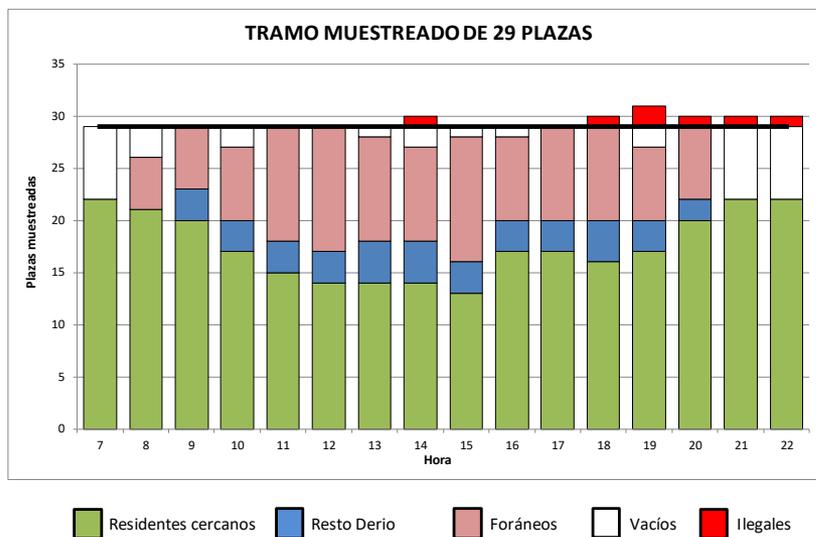




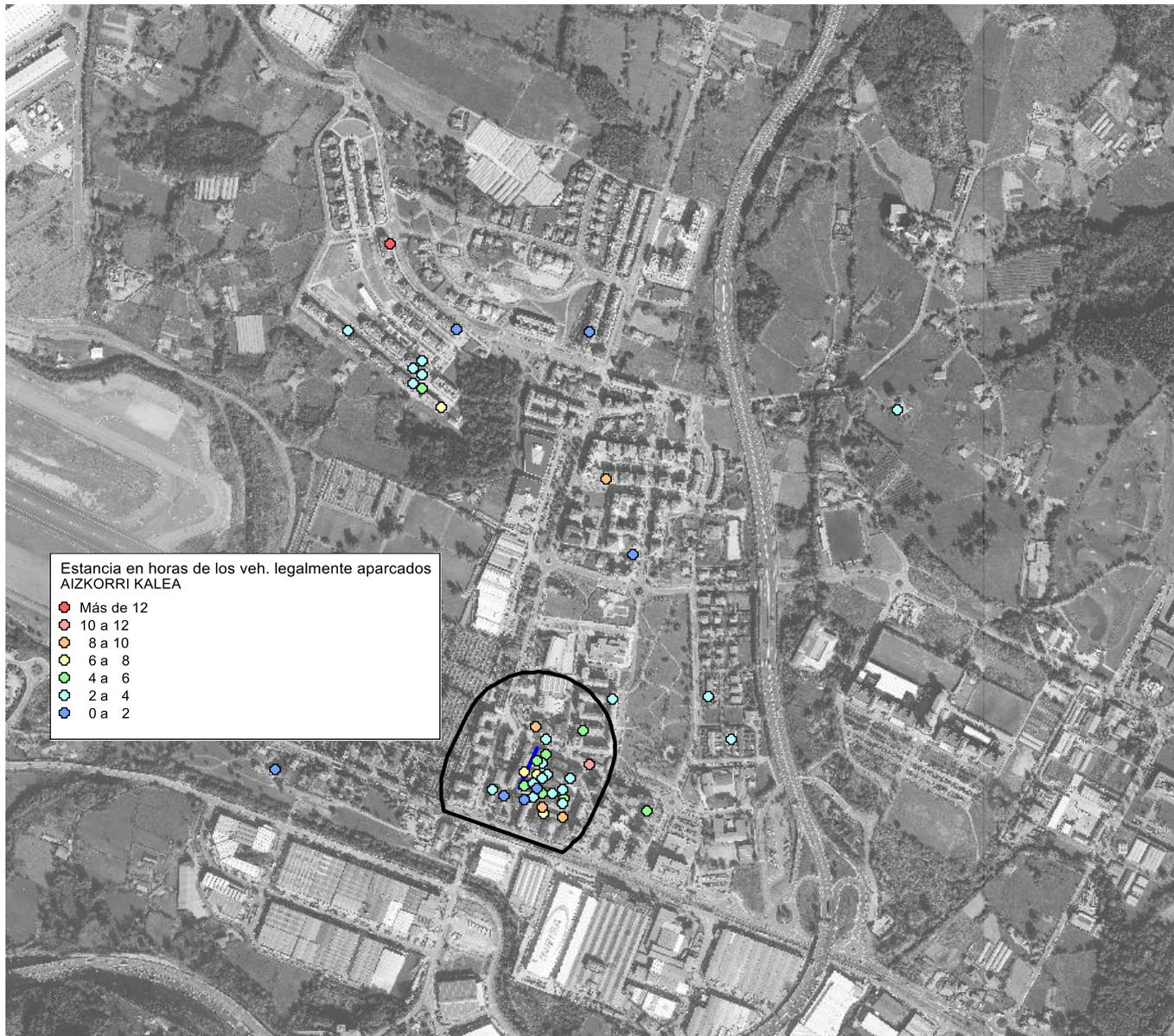
- **Aizkorri Kalea**
- Un nuevo tramo junto a la zona de actividad con un comportamiento similar al Tramo 1 de Euskal Herria y a la calle Urkiola.

Aizkorri Kalea

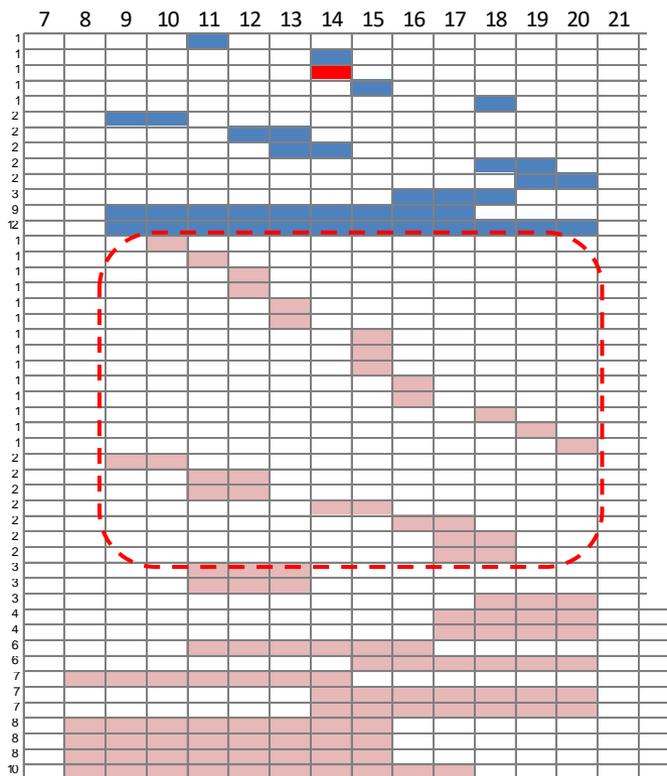
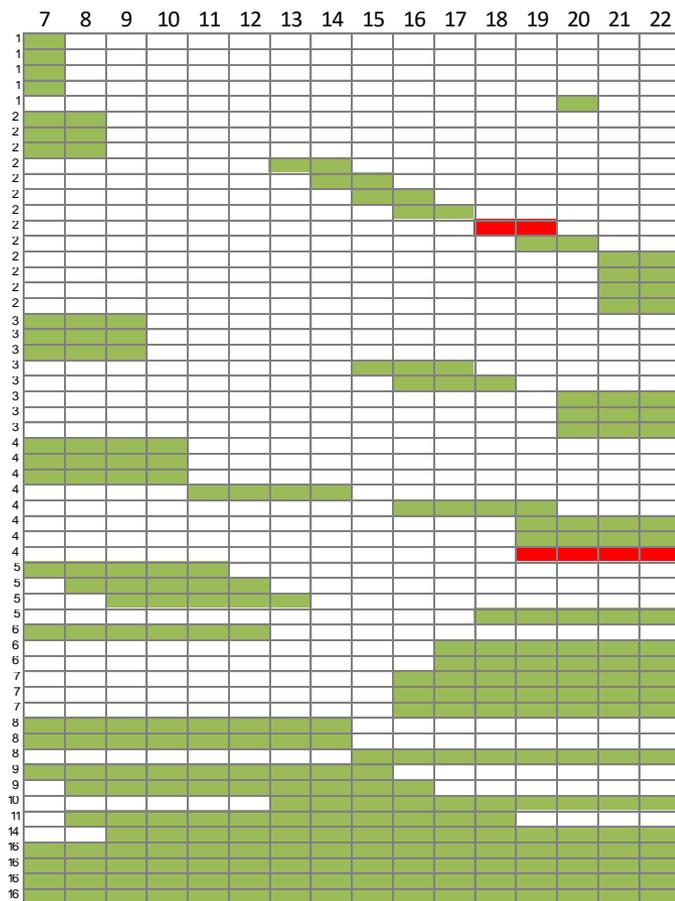
- La plazas libres son escasas durante las horas centrales del día, debido a la cercanía con las actividades económicas y comerciales.
- Un 60% de los foráneos aparcan 2 horas o menos en este tramo, otro elemento de rotación que indica que existe actividad en la zona.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,20	54	281	65,2%
Resto Derio	3,17	12	38	8,8%
Foráneos	3,20	35	112	26,0%
Ilegales	2,33	3	7	-



- **Aizkorri Kalea**
- Principalmente usuarios de la zona peatonal de Derio.



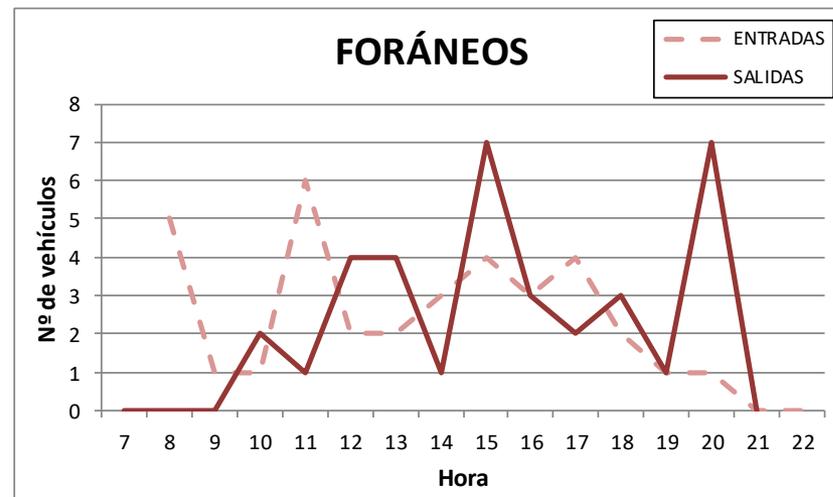
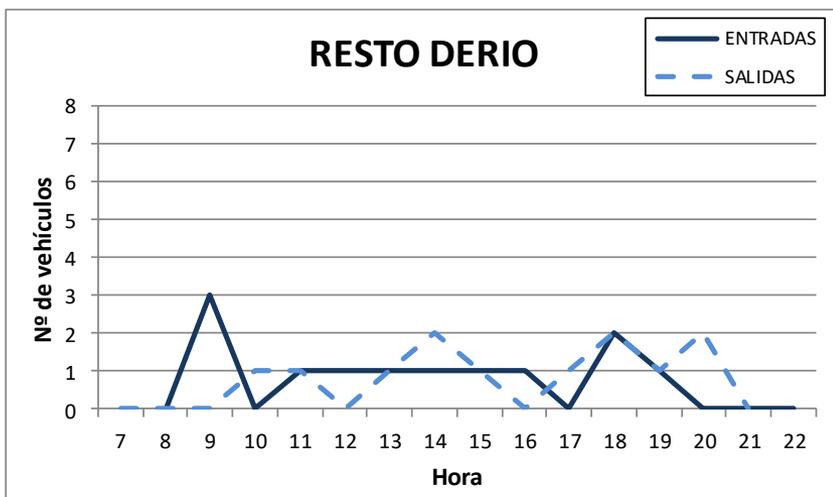
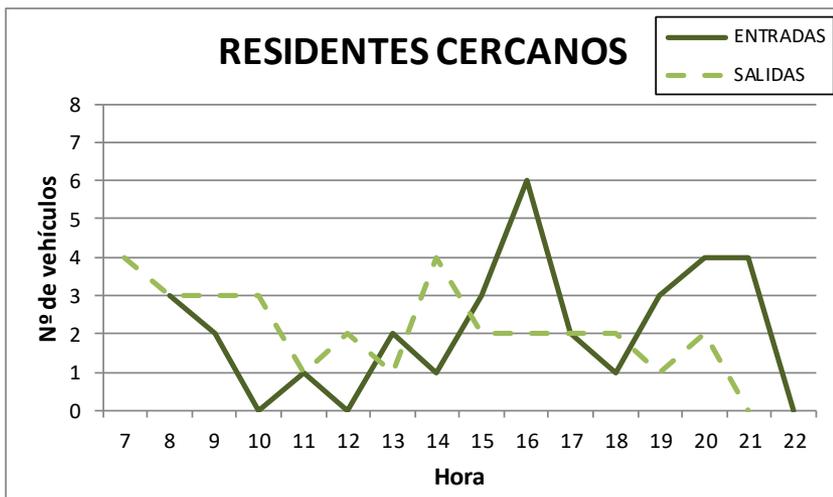
■ Aizkorri Kalea

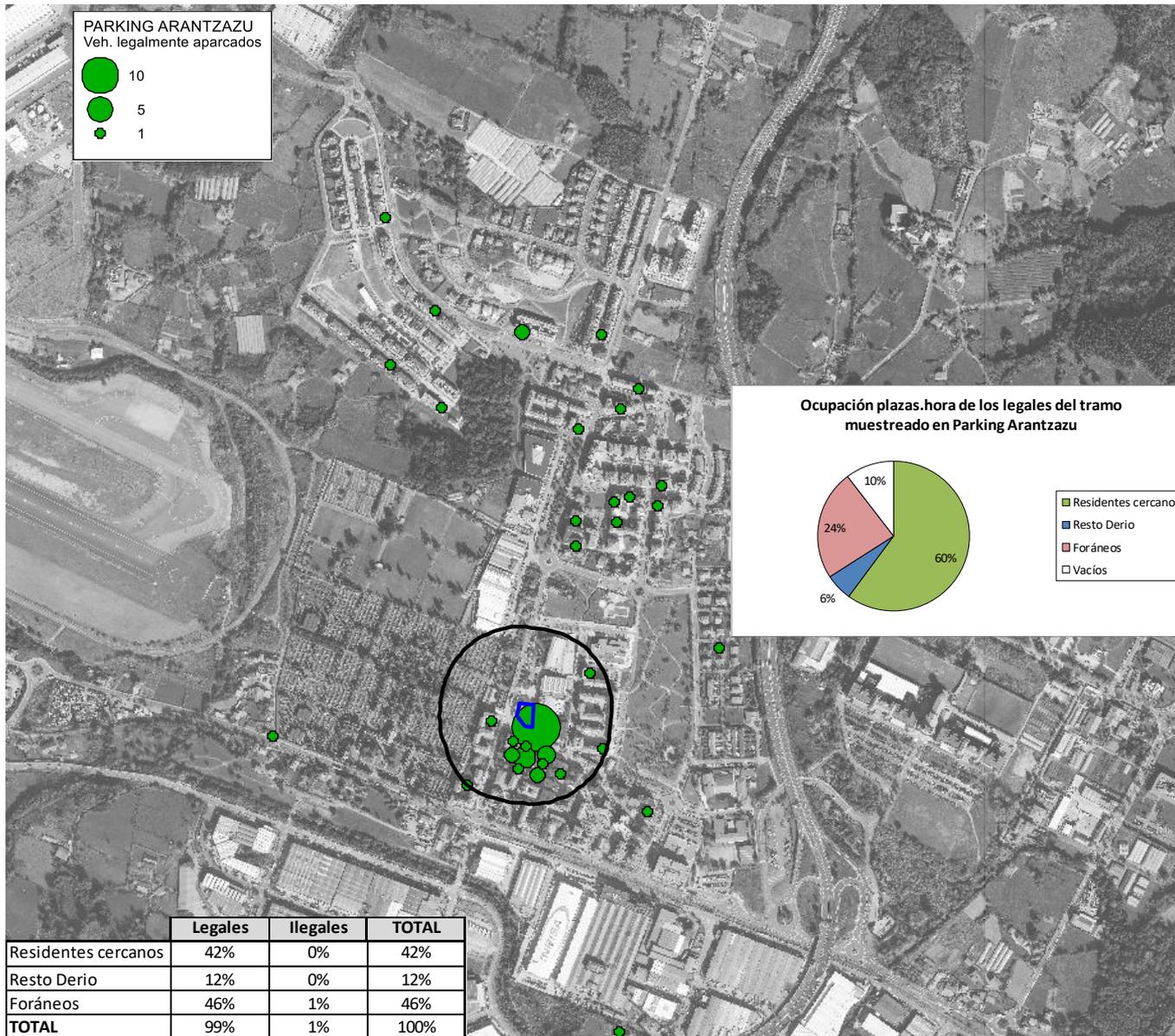
- Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcan 2 horas o menos (un 60%), elemento que denota rotación, como en sus calles "gemelas".



■ Aizkorri Kalea

- Hemos representado gráficamente las horas a las que los vehículos legalmente aparcados acceden y se marchan de las plazas del viario muestreadas.
- Los vehículos foráneos tienen dos picos de entrada (8:00 y 11:00) por la mañana y dos de salida (15:00 y 20:00) por la tarde.

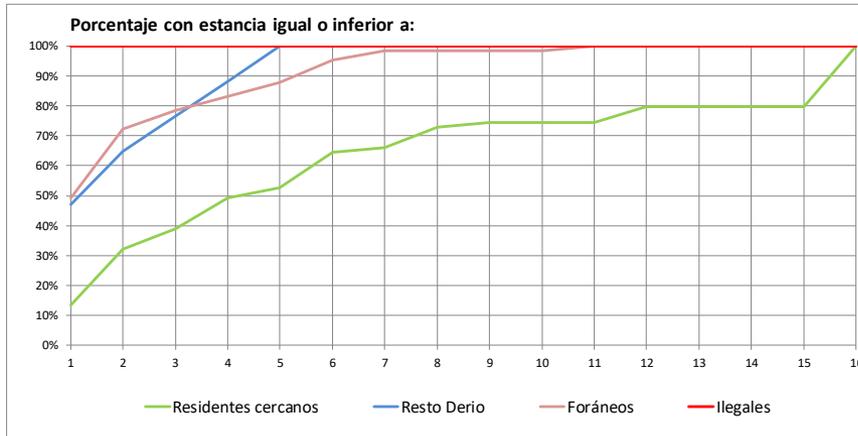
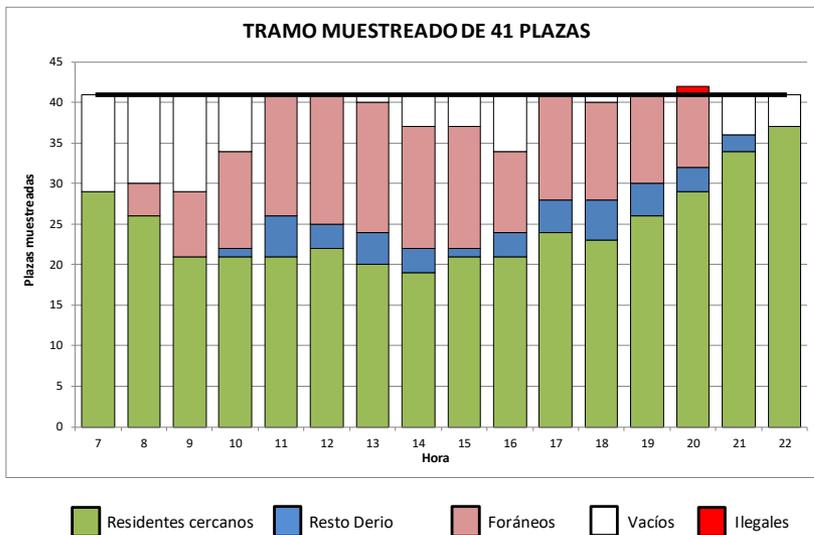




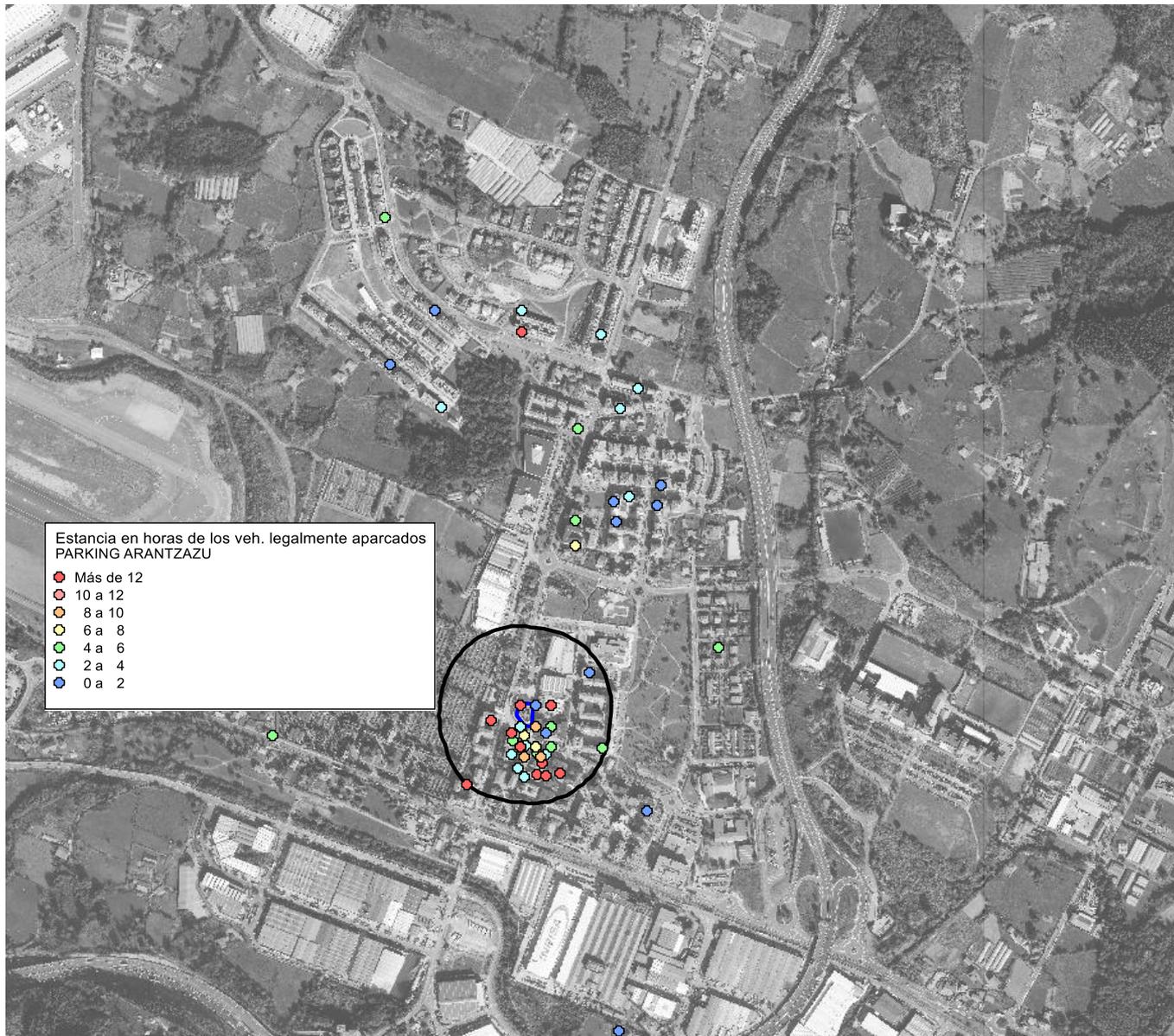
- **Parkin Arantzazu**
- Al alejarnos de la zona de actividad, el comportamiento de los residentes cambia. Teniendo estancias más largas.
- Sin embargo, la rotación por parte de los foráneos es también muy destacable, así como su número de vehículos muestreados, superior al de los residentes de la zona.

Parking Arantzazu

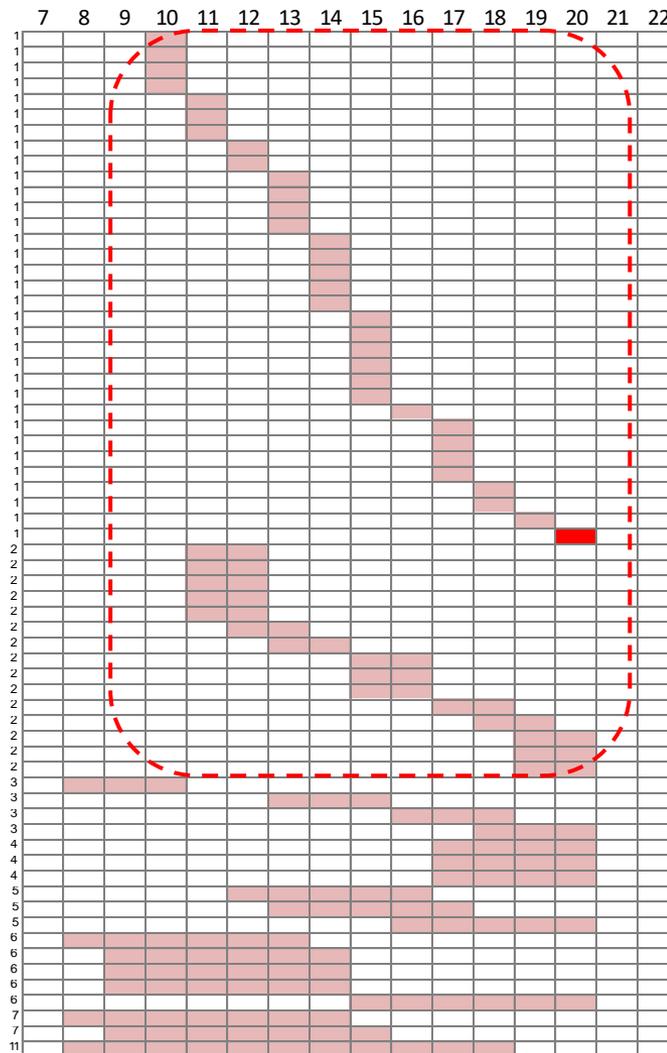
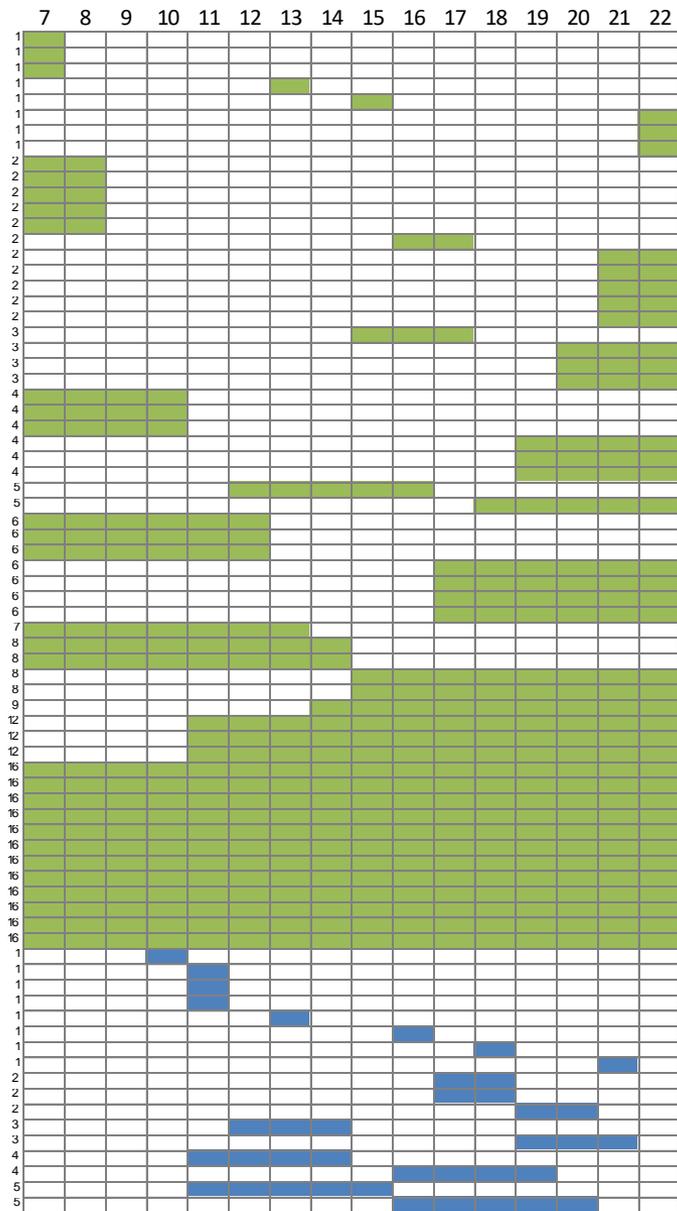
- Más plazas libres durante el día que en los tramos anteriores, aunque no durante todo el día.
- Las rotaciones de los foráneos son muy destacadas con un 75% de vehículos aparcados durante 2 horas o menos.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	6,68	59	394	67,0%
Resto Derio	2,24	17	38	6,5%
Foráneos	2,40	65	156	26,5%
Ilegales	1,00	1	1	-



- **Parking Arantzazu**
- Observamos un 20% de vehículos residentes que no mueven su vehículo durante todo el día.



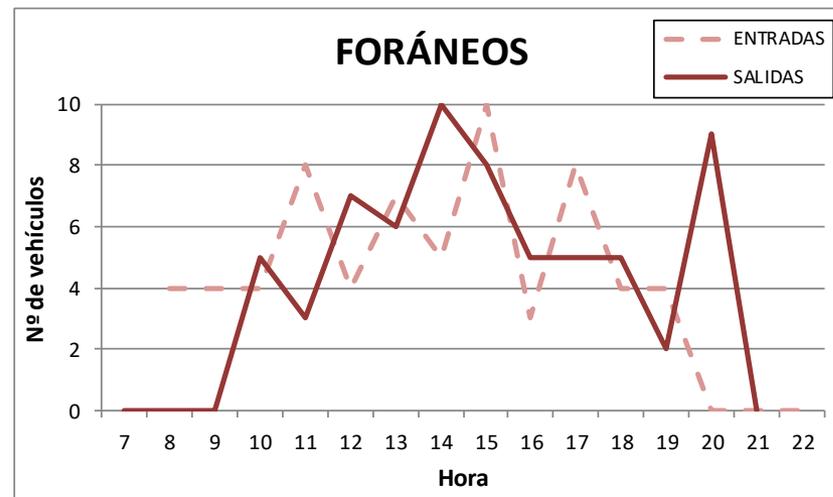
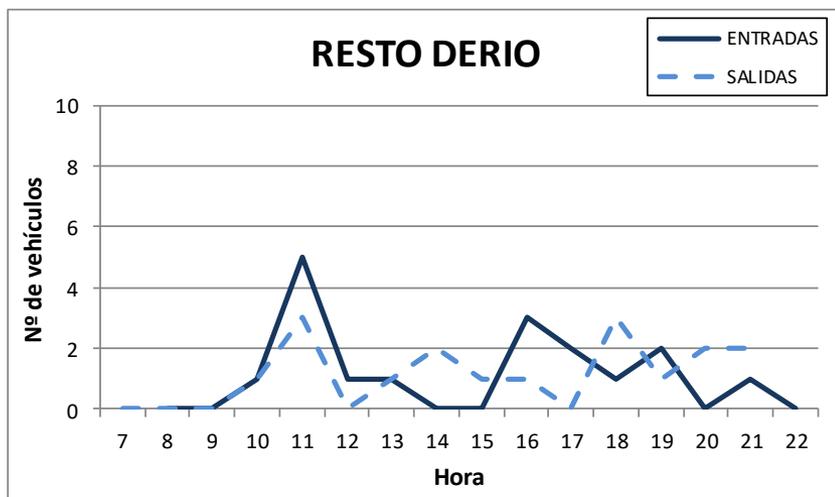
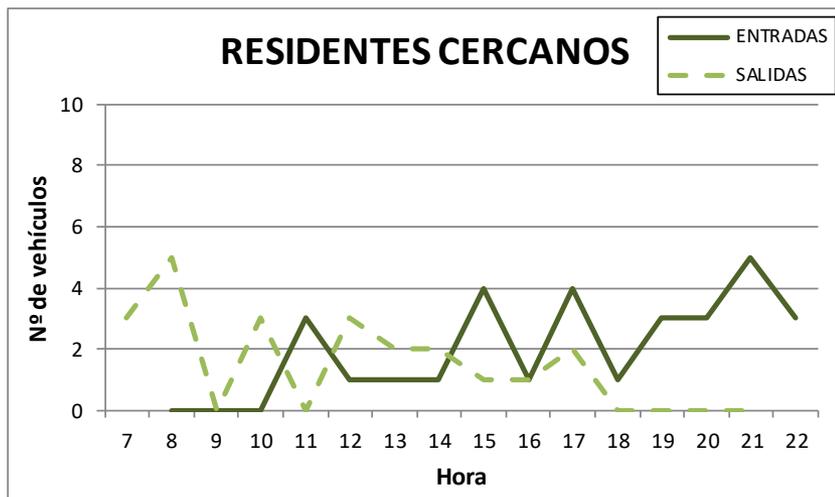
Parking Arantzazu

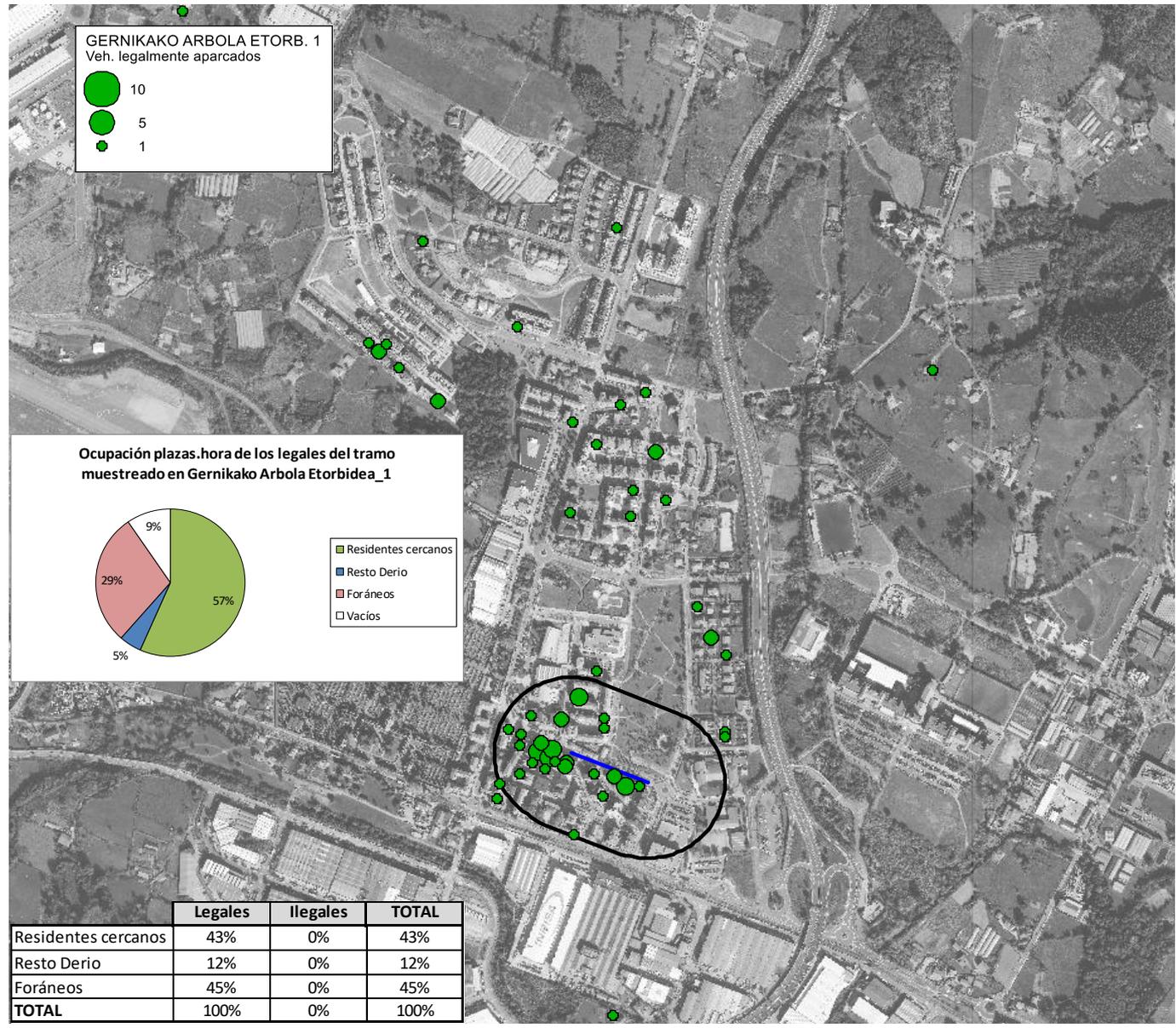
- Existe una alta rotación por parte de foráneos que llega a ser del 75% para estancias de 2 o menos horas. La cercanía del polideportivo puede ser una explicación a este fenómeno.



- **Parking Arantzazu**

- Destacan las entradas y las salidas de los foráneos en las horas centrales del día.

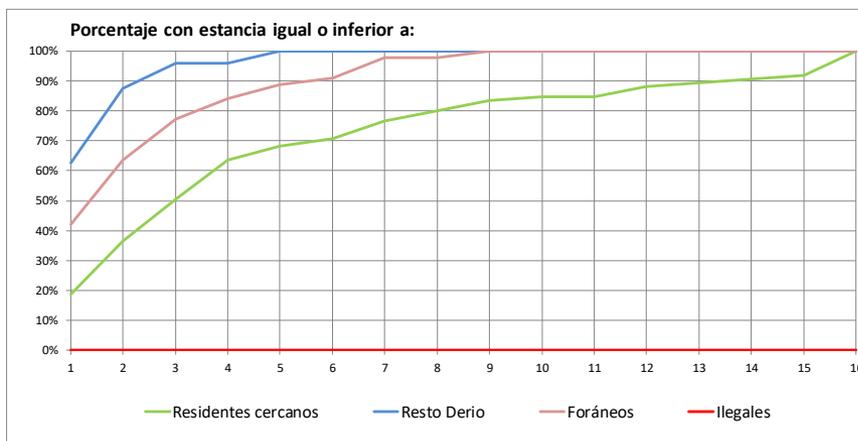
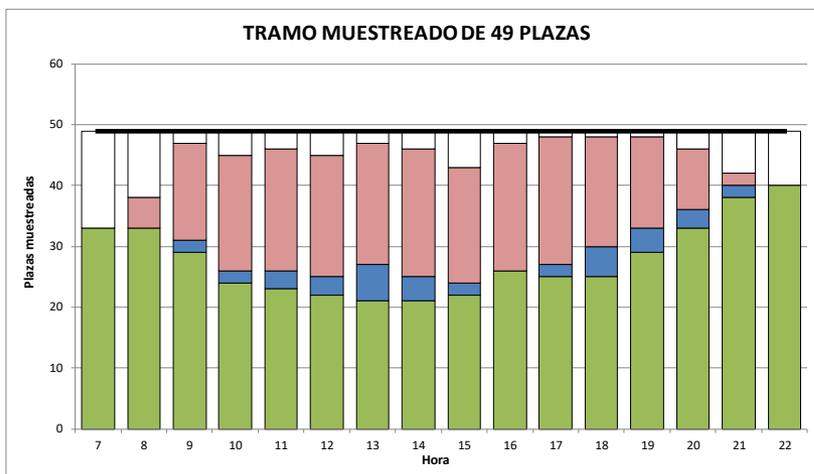




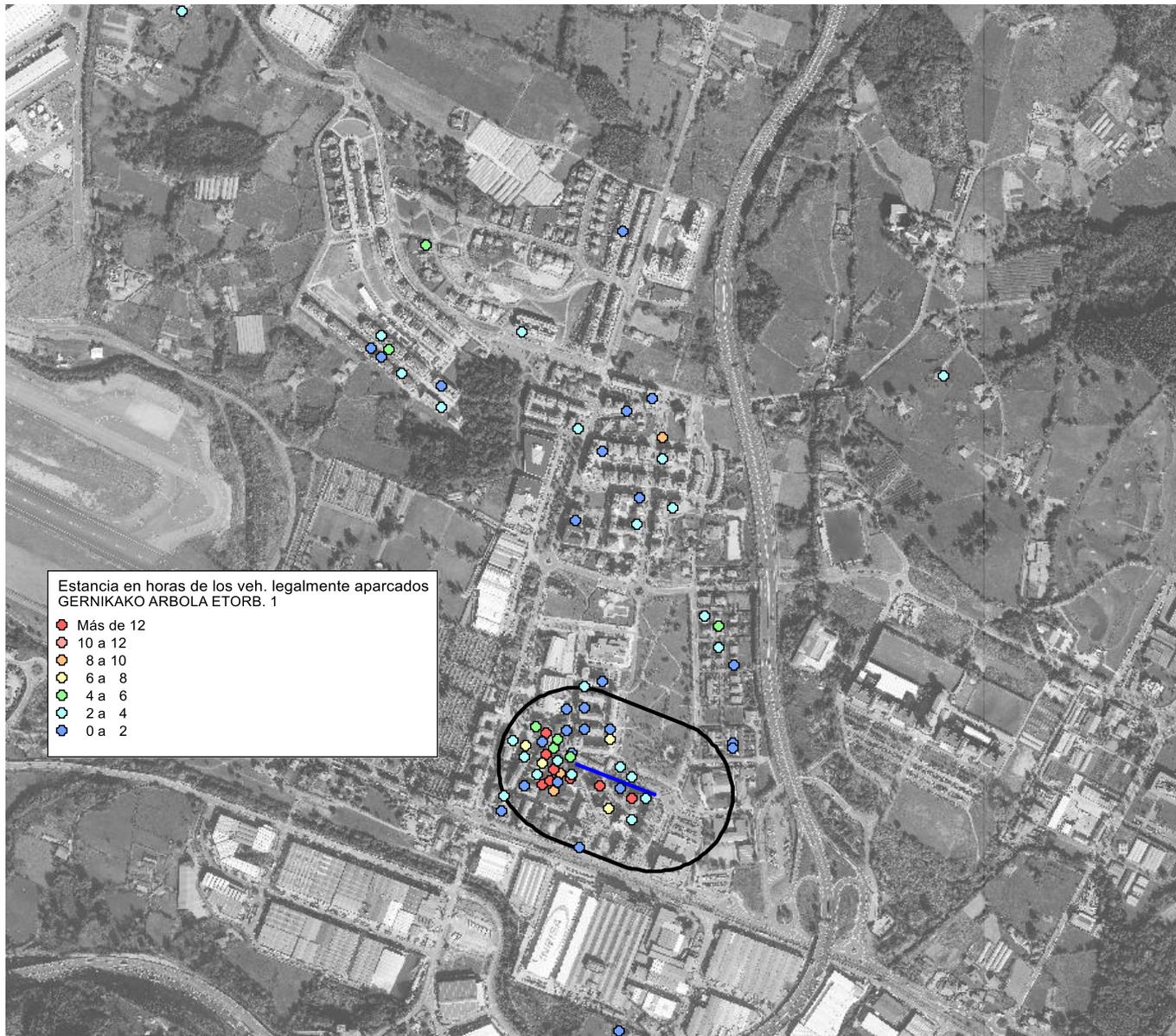
- **Gernikako Arbola Etorbidea 1**
- Este tramo de calle analizado es similar en comportamiento a la calle Urkiola.
- Se diferencia de Urkiola por dos elementos:
 - Mayor número de vehículos muestreados de otros puntos de Derio.
 - Menor número de vehículos con estancias de más de 6 horas de foráneos, 9% Vs 22% en Urkiola.

■ Gernikako Arbola Etorbidea 1

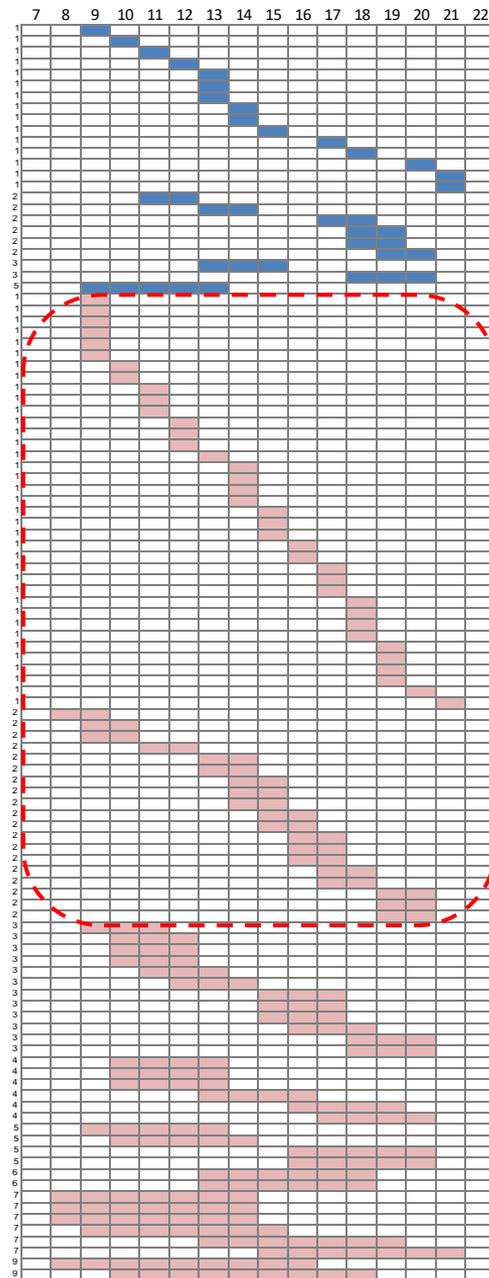
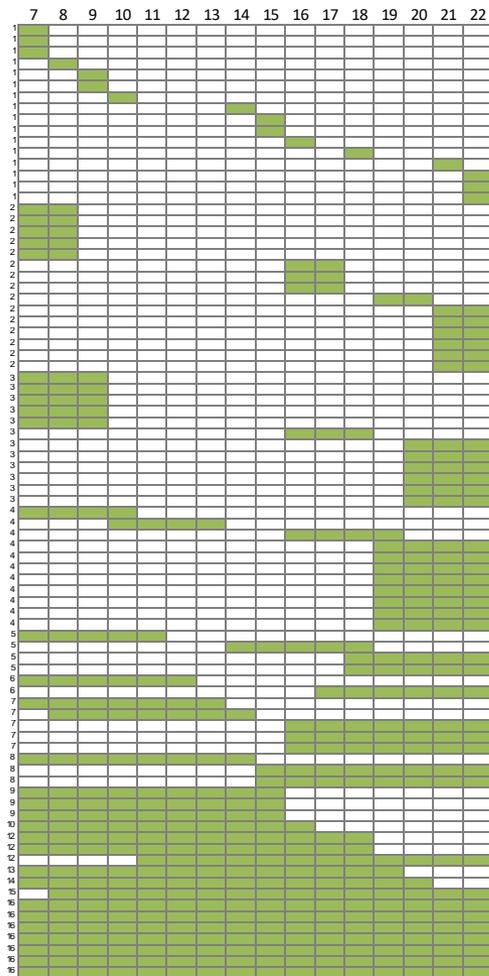
- El número de vehículos con estancias de más de 6 horas es menor que en la calle Urkiola, 9% Vs 22%.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,22	85	444	62,6%
Resto Derio	1,58	24	38	5,4%
Foráneos	2,58	88	227	32,0%
Ilegales	0,00	0	0	-



- **Gernikako Arbola Etorbidea 1**
- Mayor presencia en la muestra de vehículos de otros puntos de Derio con respecto a la calle Urkiola 12% Vs 5%.

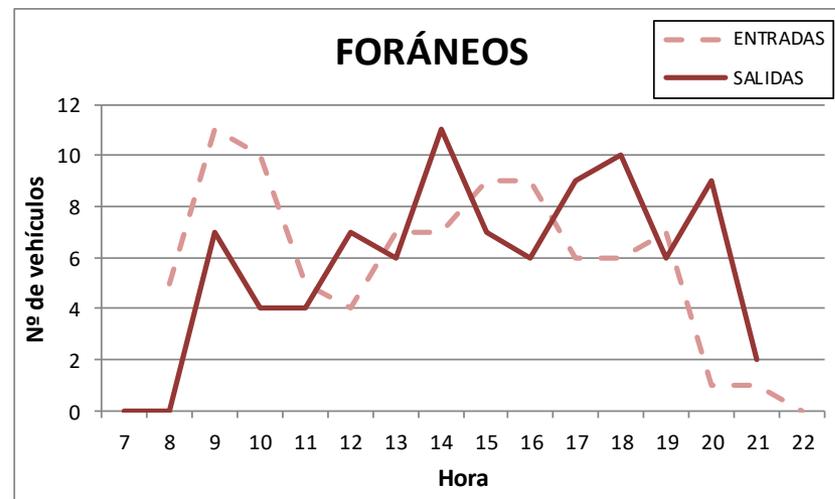
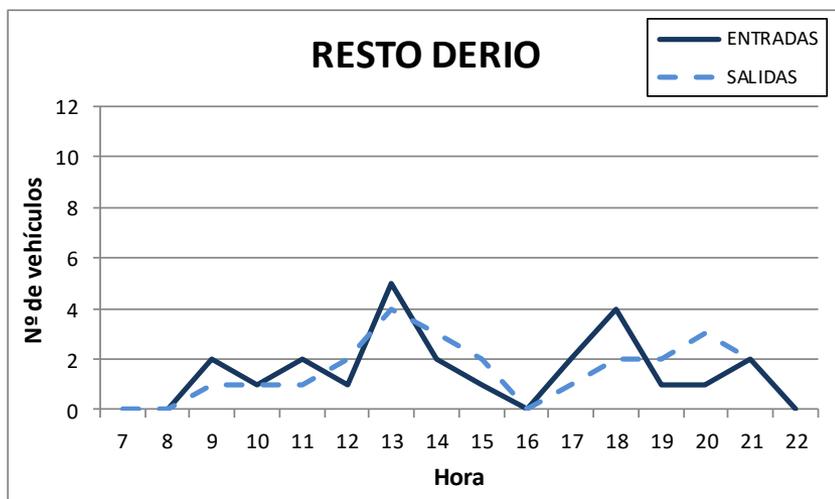
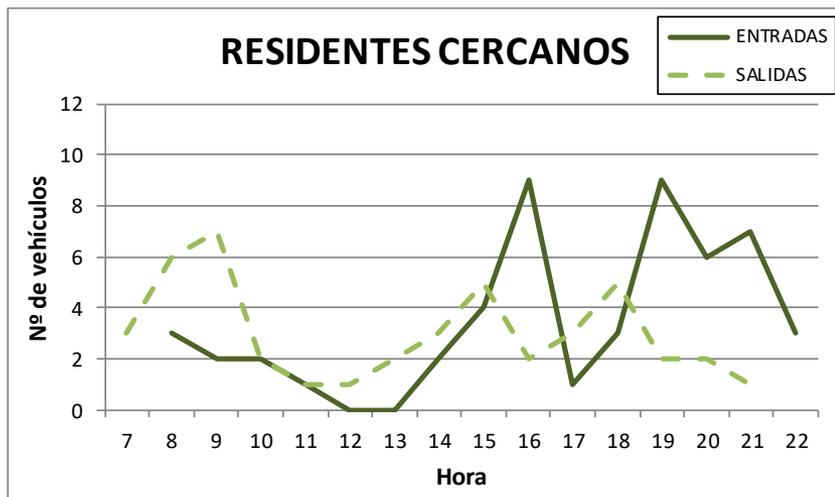


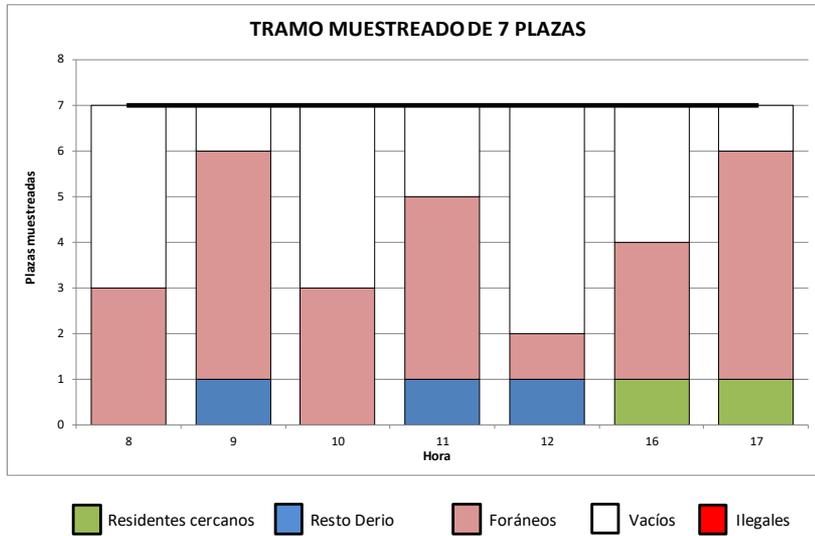
- **Gernikako Arbola Etorbidea 1**
- Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcan 2 horas o menos (un 61%), elemento que denota rotación al igual que en Urkiola.
- Las estancias medias de larga duración (más de 6 horas) por parte de los foráneos son menores que en la calle Urkiola.



- **Gernikako Arbola Etorbidea 1**

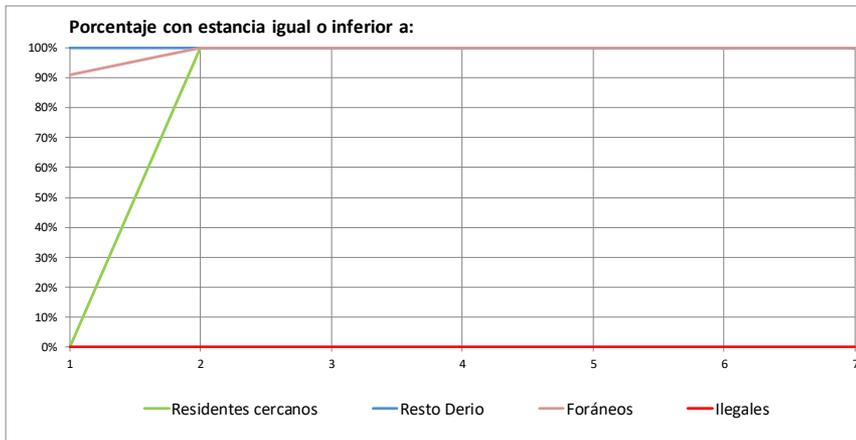
- Como podemos ver, las entradas de los foráneos se producen principalmente a partir de las 9:00 de la mañana, al igual que en el parking del Instituto que está contiguo a este tramo analizado.



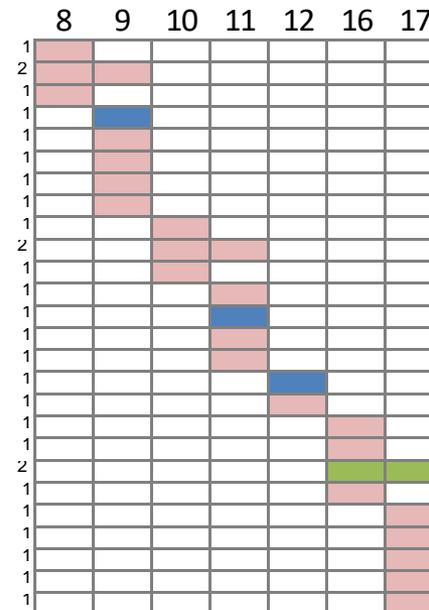


- **Gernikako Arbola Etorbidea 1**

- **Horario:**
 - 8:00 - 13:00
 - 16:00 - 18:00

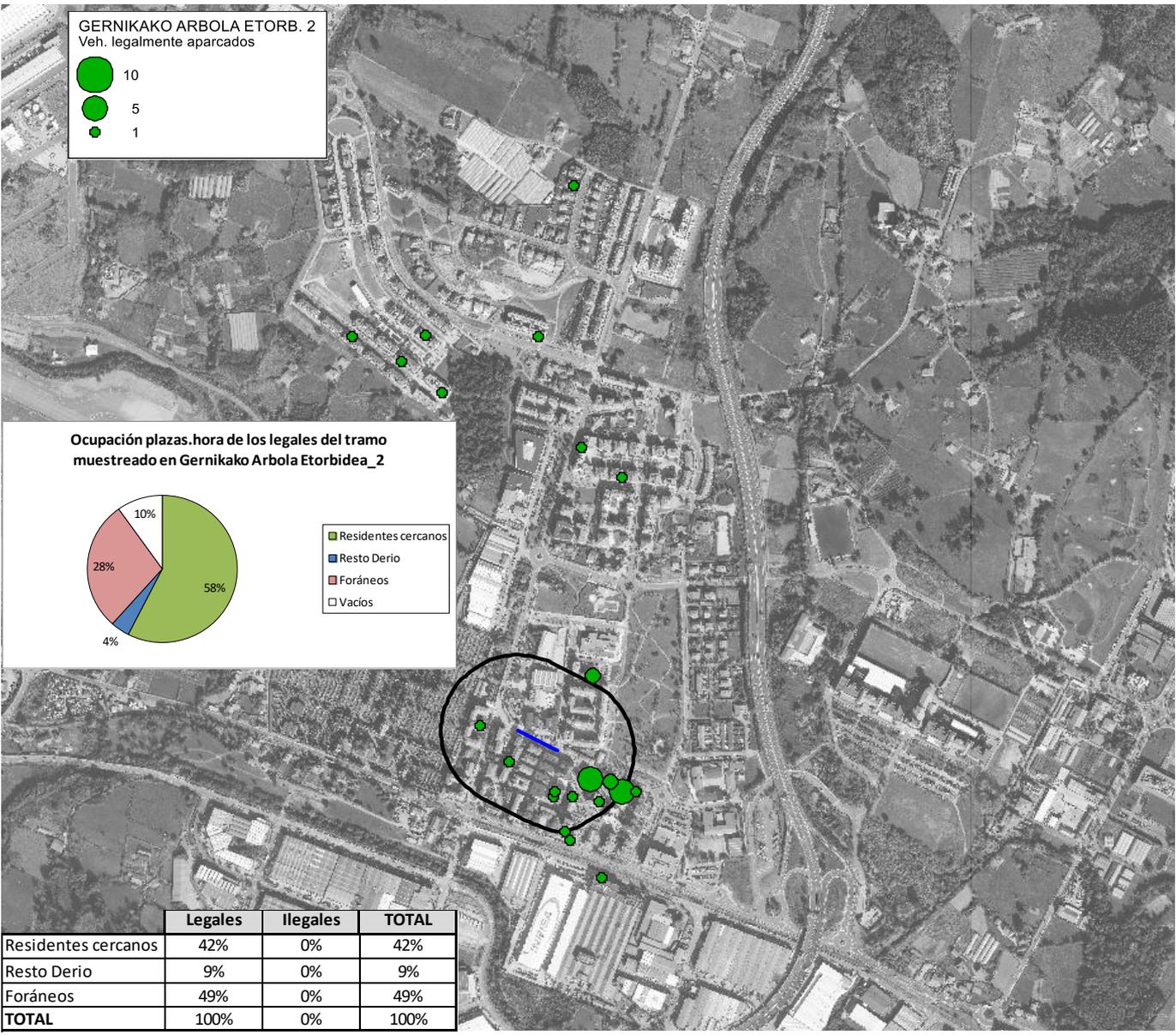


	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	2,00	1	2	6,9%
Resto Derio	1,00	3	3	10,3%
Foráneos	1,09	22	24	82,8%
Ilegales	0,00	0	0	-

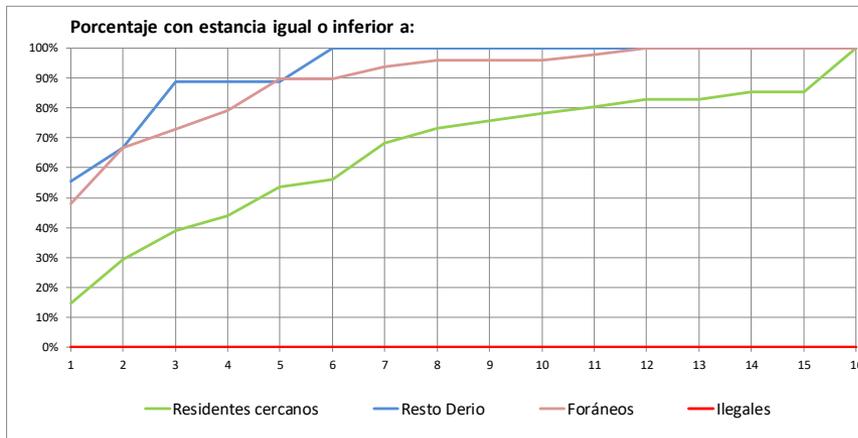
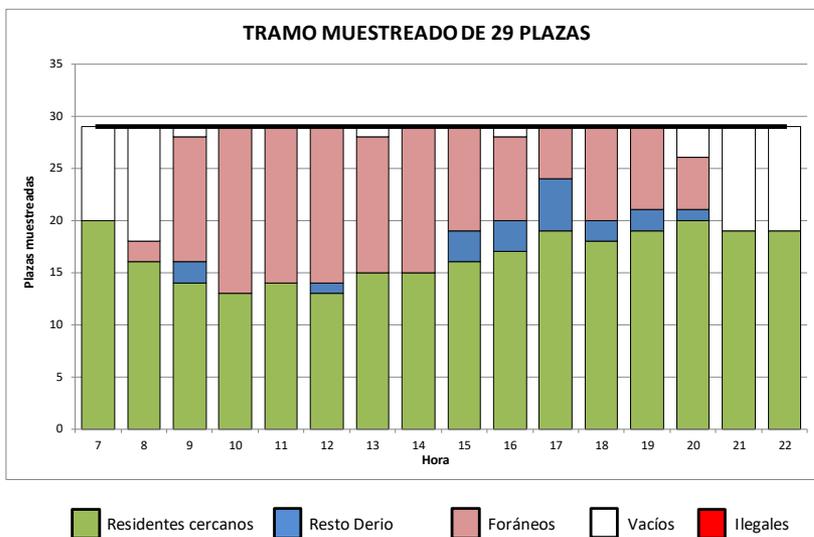


Gernikako Arbola Etorbidea 2

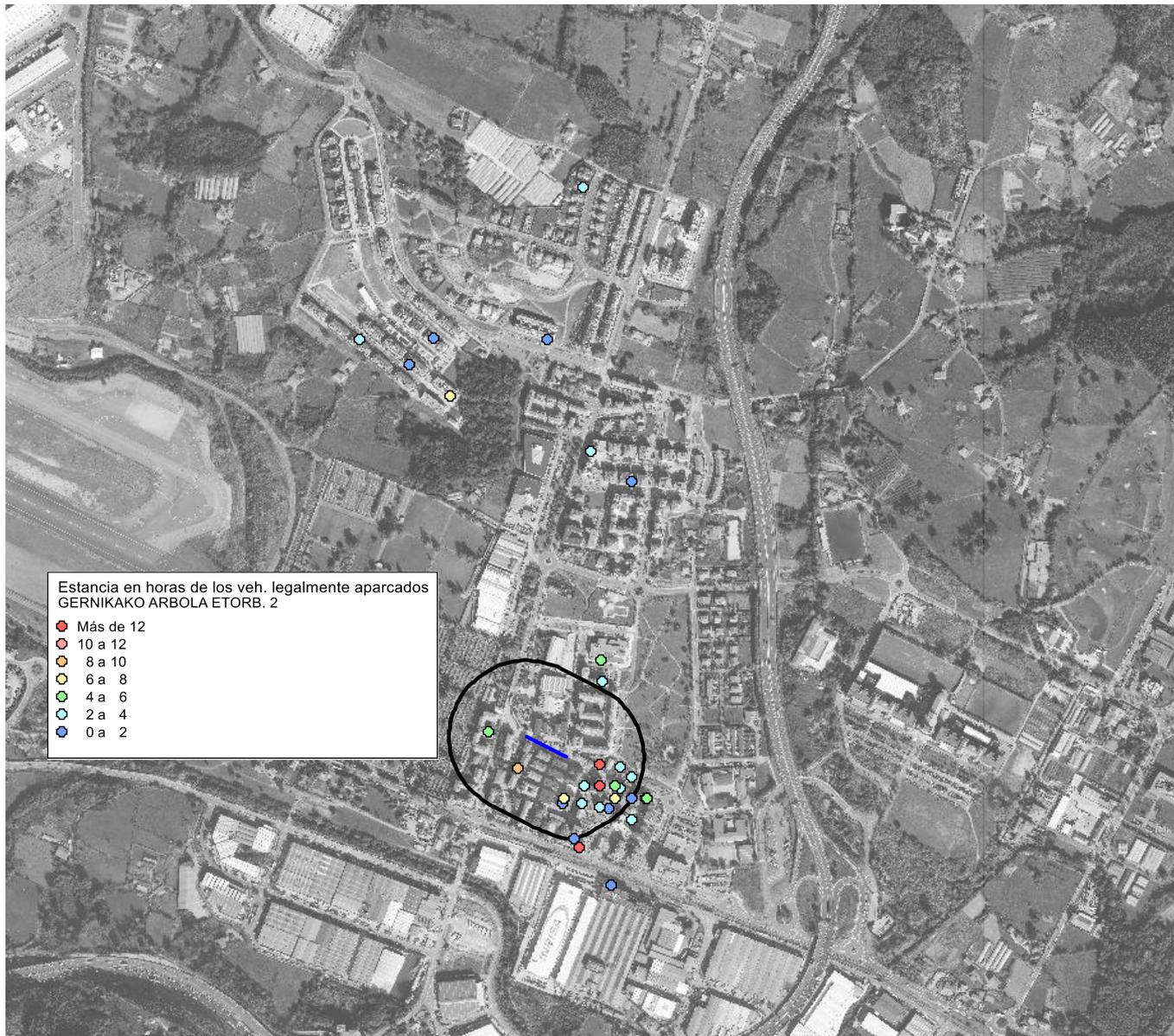
- Este tramo de Gernikako Arbola tiene un comportamiento diferente al tramo anterior de la misma calle.
- Las estancias medias por parte de todos los usuarios son más largas.



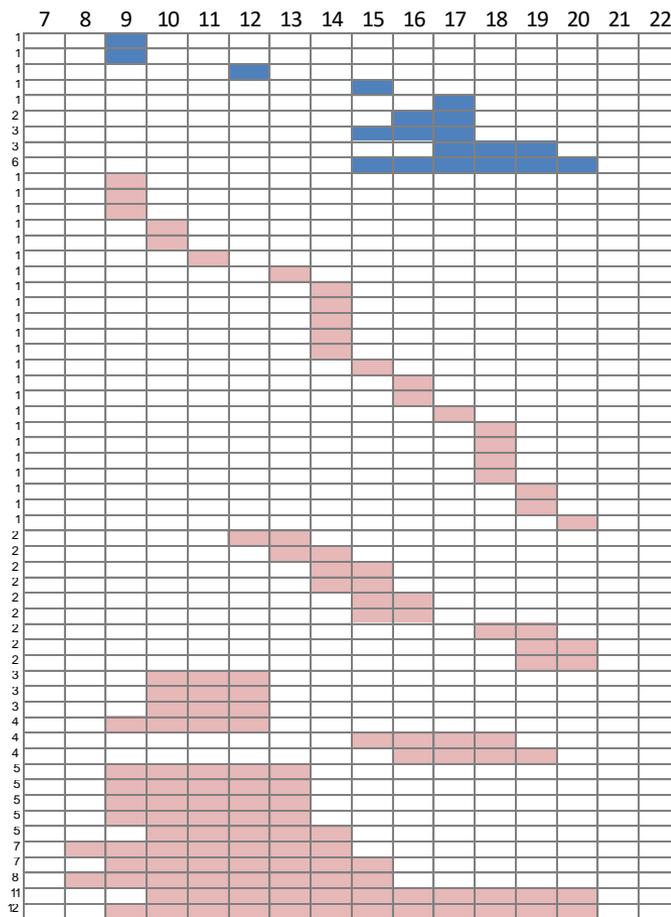
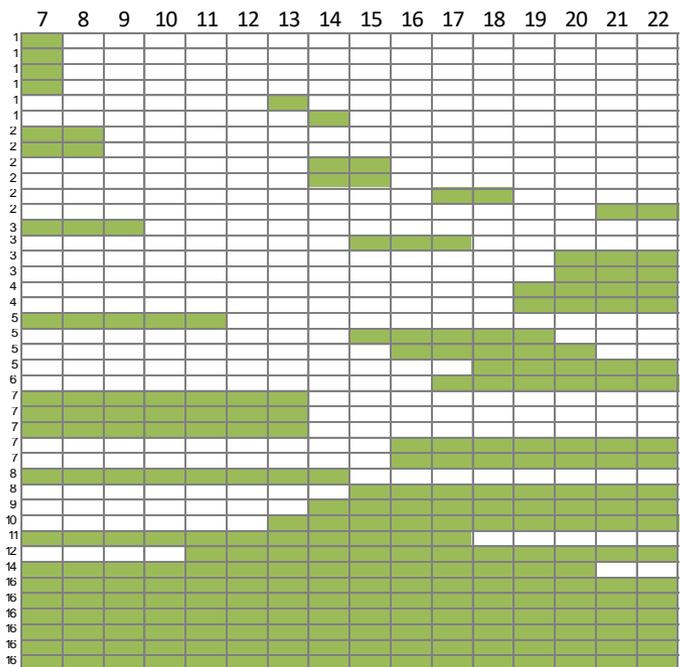
- **Gernikako Arbola Etorbidea 2**
- Un 15% de los residentes próximos no mueven su vehículo durante todo el día, frente al 8% del tramo contiguo de la misma calle.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	6,51	41	267	63,9%
Resto Derio	2,11	9	19	4,5%
Foráneos	2,75	48	132	31,6%
Ilegales	0,00	0	0	-

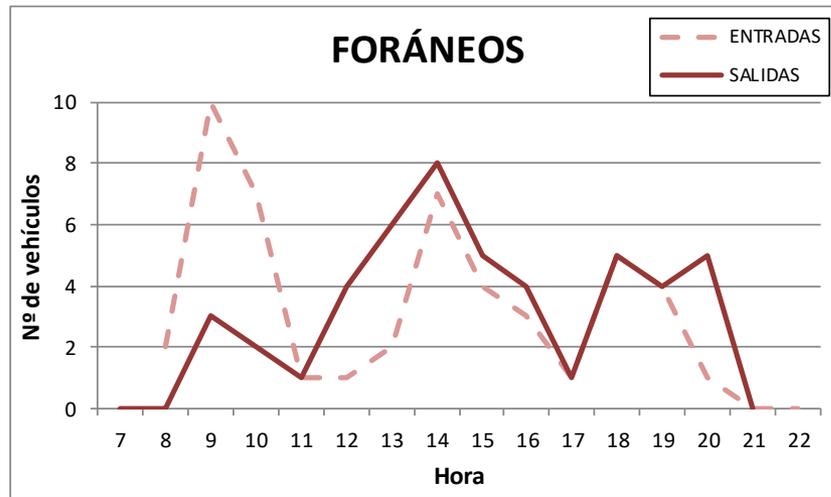
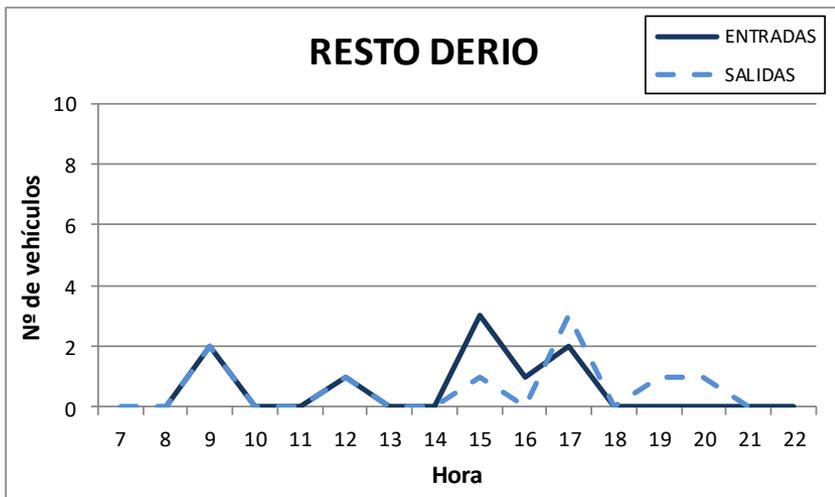
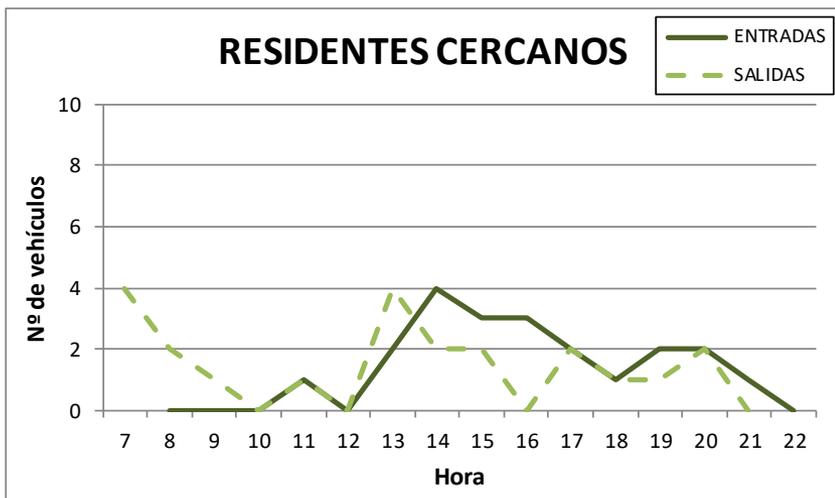


- **Gernikako Arbola Etorbidea 2**
- Menor presencia de vecinos de otros puntos de Derio.
- Los vecinos próximos que utilizan esta zona son principalmente los que viven en los portales 8-12 de Gernikako Arbola, el Tramo 1.



- **Gernikako Arbola Etorbidea 2**
- Estancias medias más largas por parte de todos los vecinos de Derio.

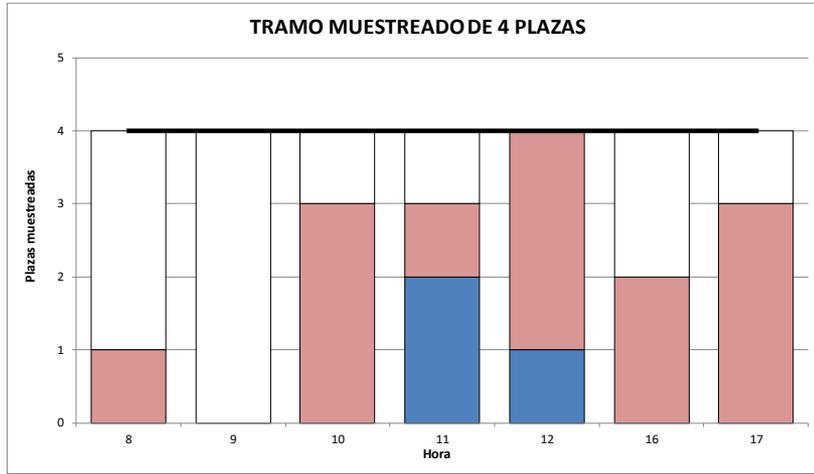




- **Gernikako Arbola Etorbidea 2**
- Hemos representado gráficamente las horas a las que los vehículos legalmente aparcados acceden y se marchan de las plazas del viario muestreadas.
- Los foráneos, al igual que en el tramo anterior, aparecen a partir de las 9:00 de la mañana.

■ Gernikako Arbola Etorbidea 2

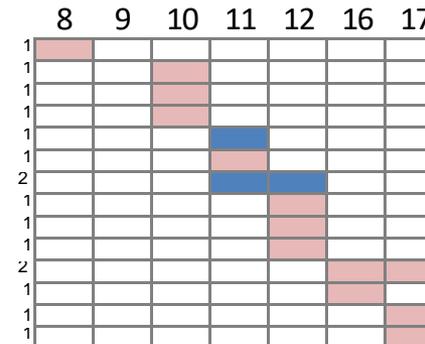
- Horario:
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00

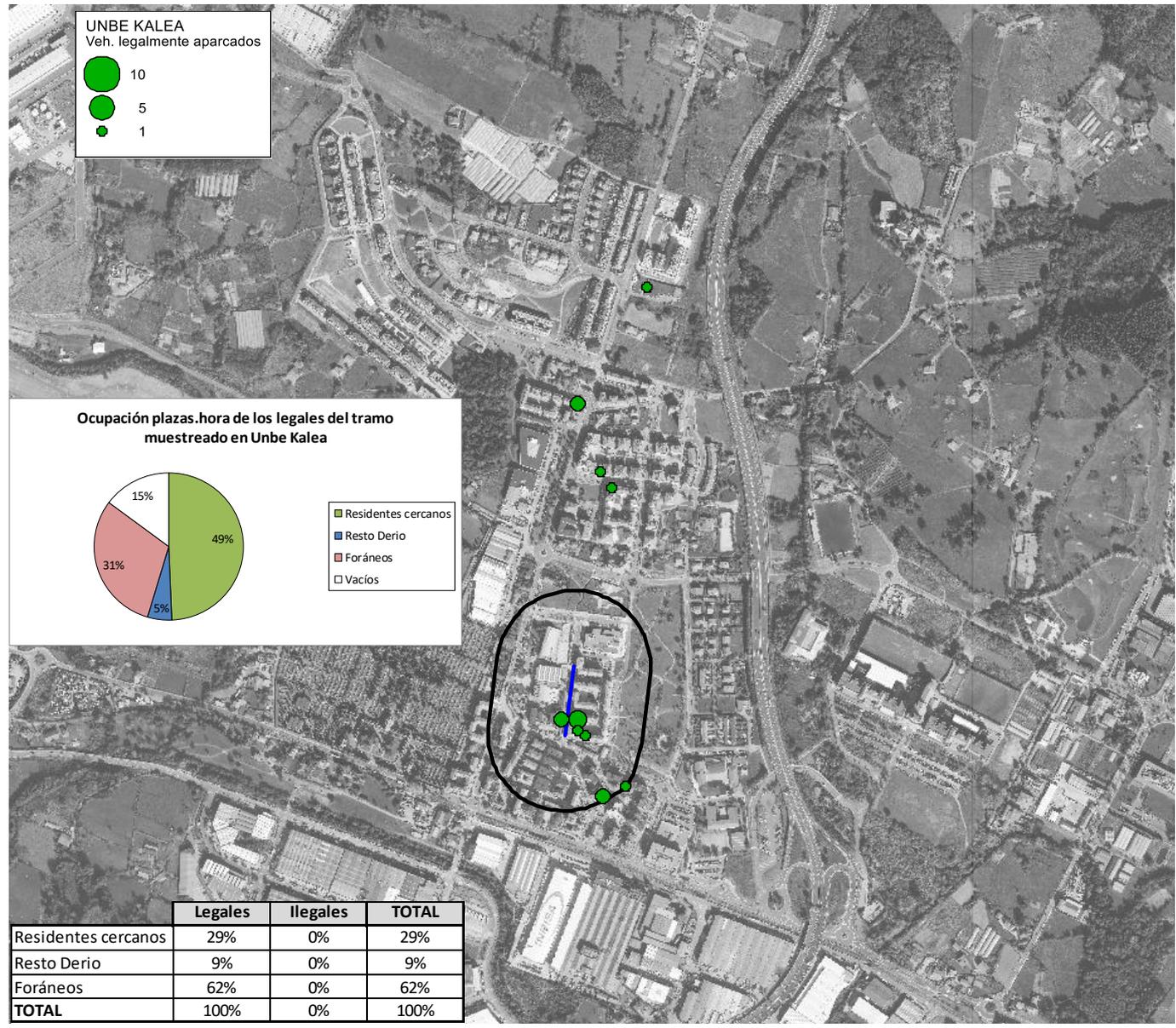


■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 Vacíos
 ■ Ilegales



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora
Residentes cercanos	0,00	0	0,0%
Resto Derio	1,50	2	18,8%
Foráneos	1,08	12	81,3%
Ilegales	0,00	0	-

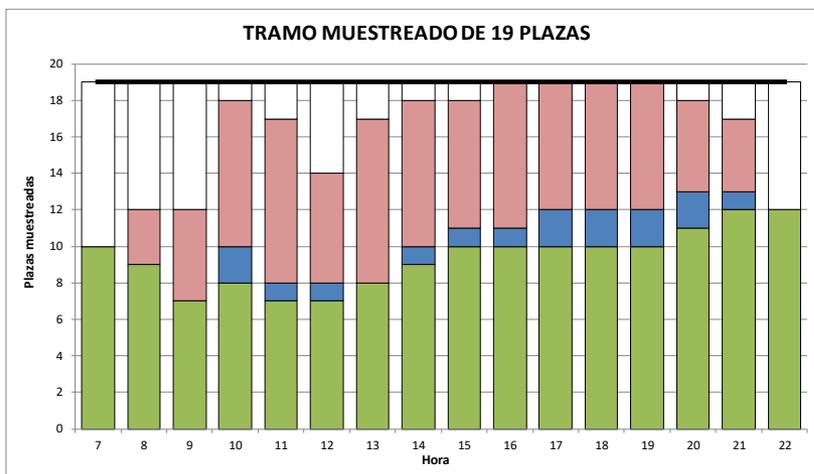




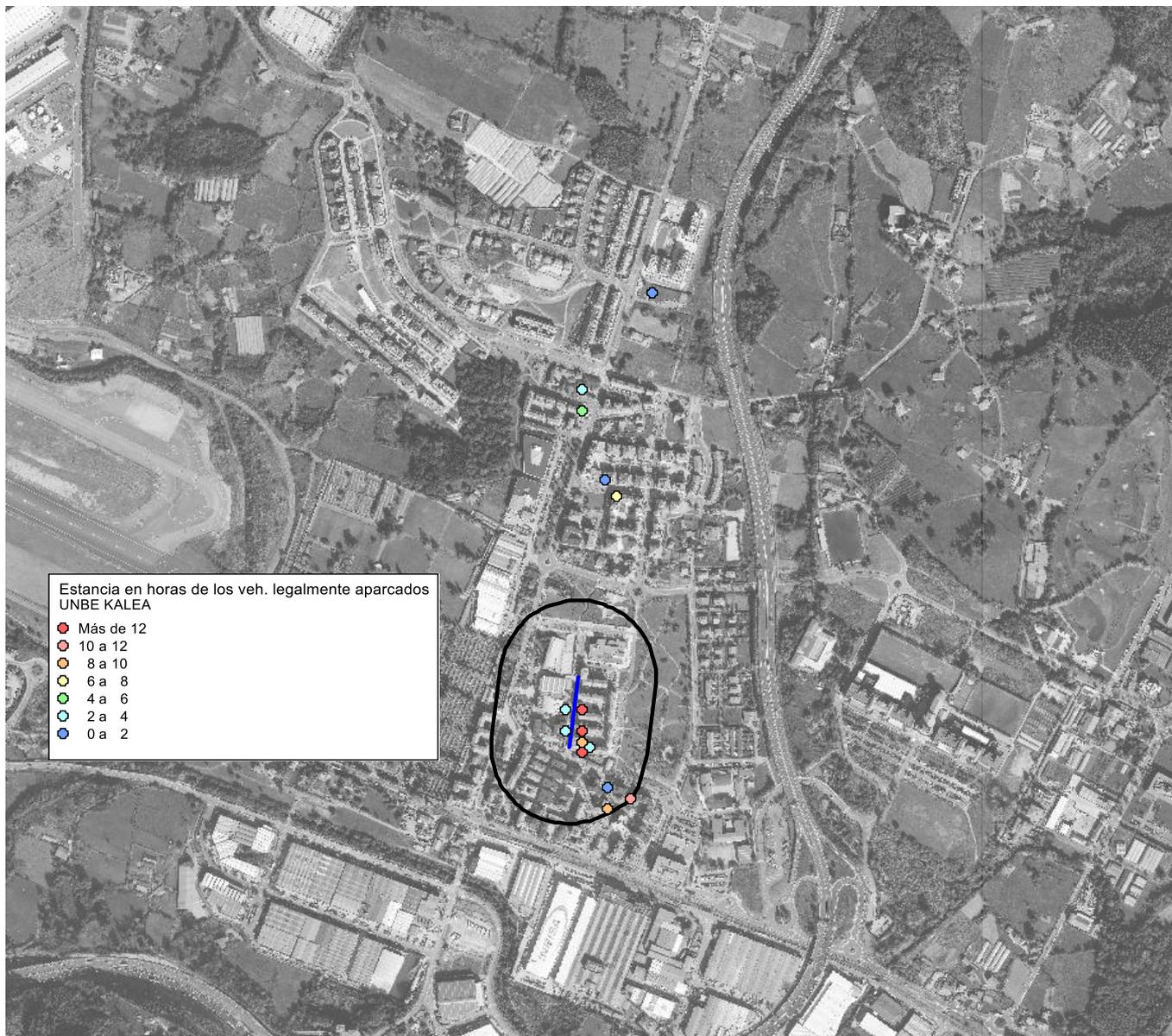
- **Unbe Kalea**
- Tramo de calle con las estancias medias de aparcamiento, por parte de los residentes próximos, más altas de todo Derio.

■ Unbe Kalea

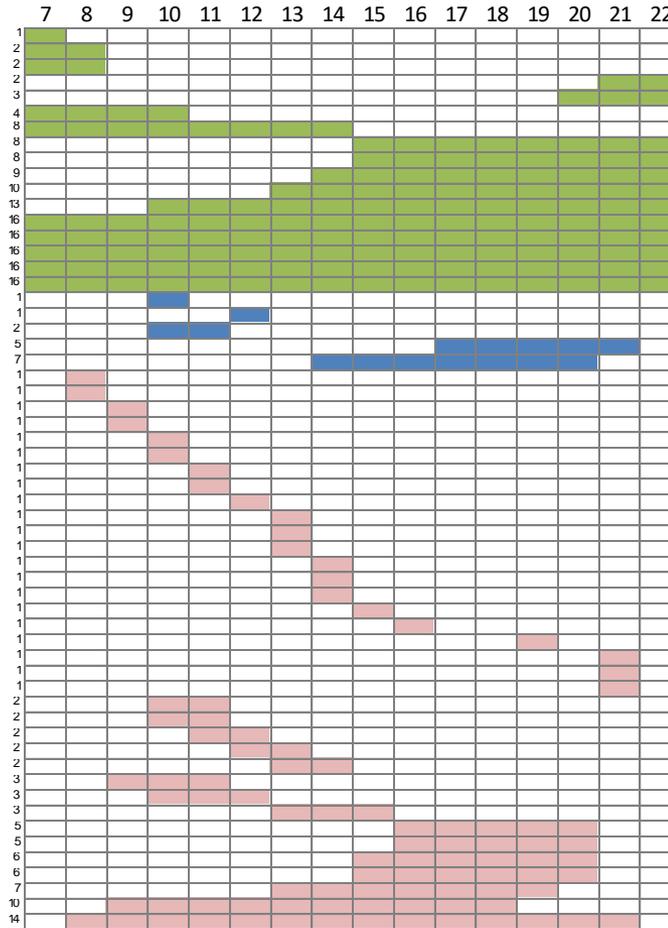
- La presencia del polideportivo se aprecia en las estancias breves de los foráneos, con un 72% de 2 horas o menos al igual que en Arantzazu.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	8,82	17	150	57,9%
Resto Derio	3,20	5	16	6,2%
Foráneos	2,58	36	93	35,9%
Ilegales	0,00	0	0	-



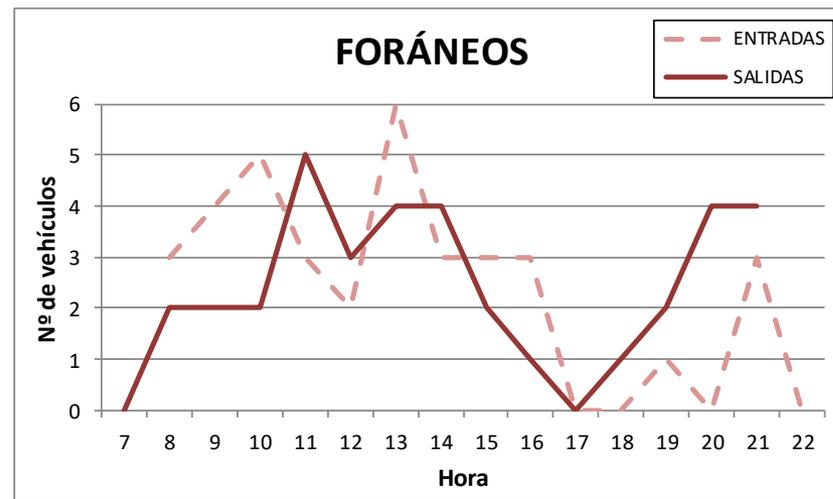
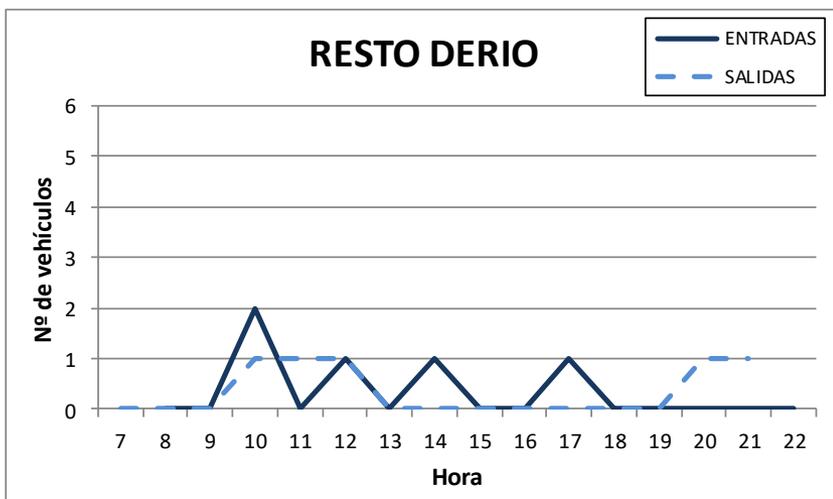
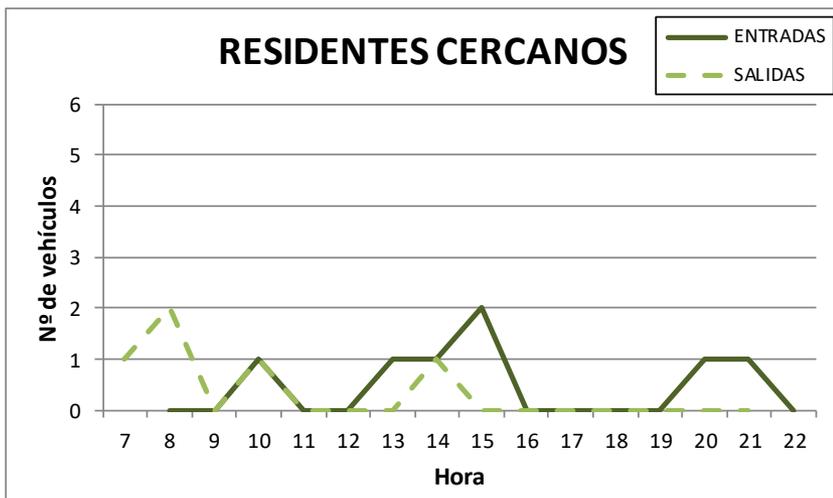
- **Unbe Kalea**
- Observamos un 29% de vehículos residentes que no mueven su vehículo durante todo el día.
- Poca presencia de vecinos de otros puntos de Derio.



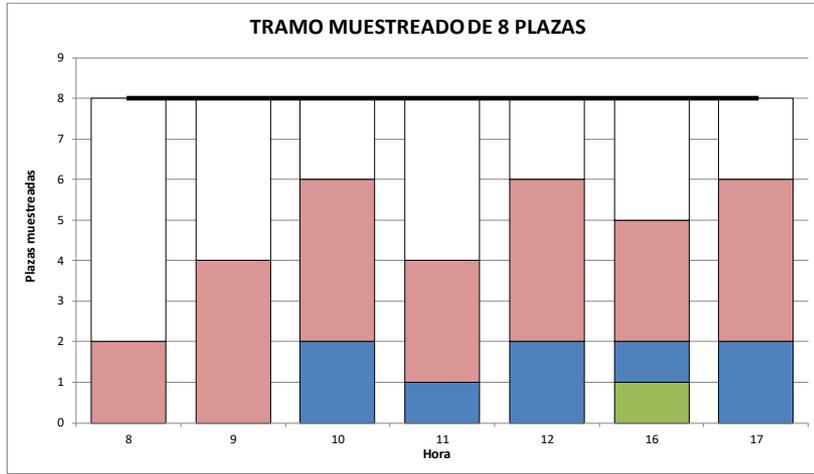
- **Unbe Kalea**
- Existe una alta rotación por parte de foráneos que llega a ser del 72% para estancias de 2 o menos horas, en Arantzazu era de un 75%. La cercanía del polideportivo puede ser una explicación a este fenómeno.



- **Unbe Kalea**
- Destacan las entradas y las salidas de los foráneos en las horas centrales del día.



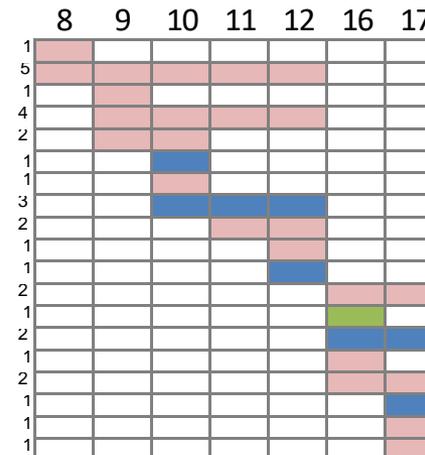
- **Unbe Kalea**
- **Horario:**
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00

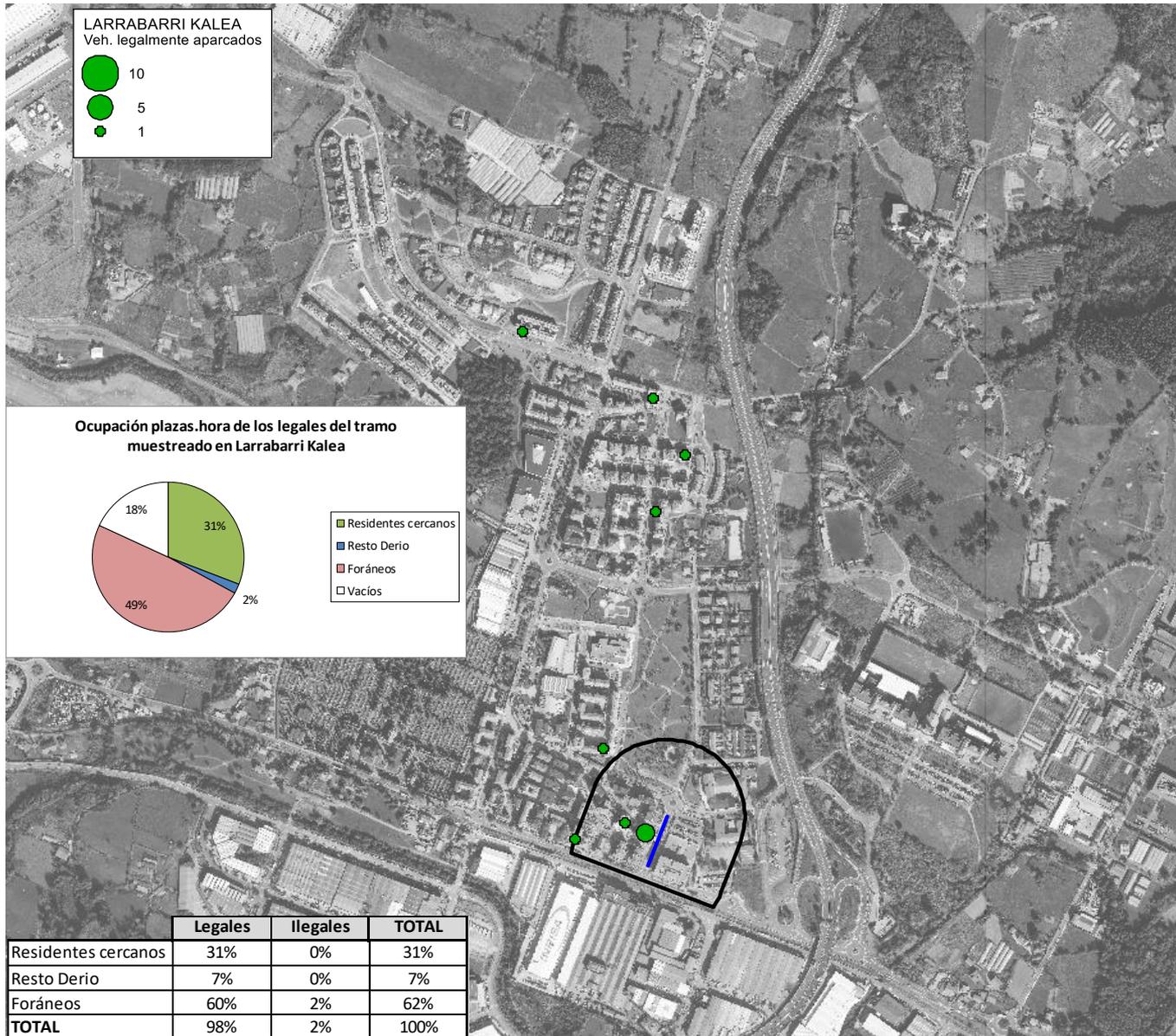


■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 Vacíos
 ■ Ilegales



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	1,00	1	1	3,0%
Resto Derio	1,60	5	8	24,2%
Foráneos	1,85	13	24	72,7%
Ilegales	0,00	0	0	-

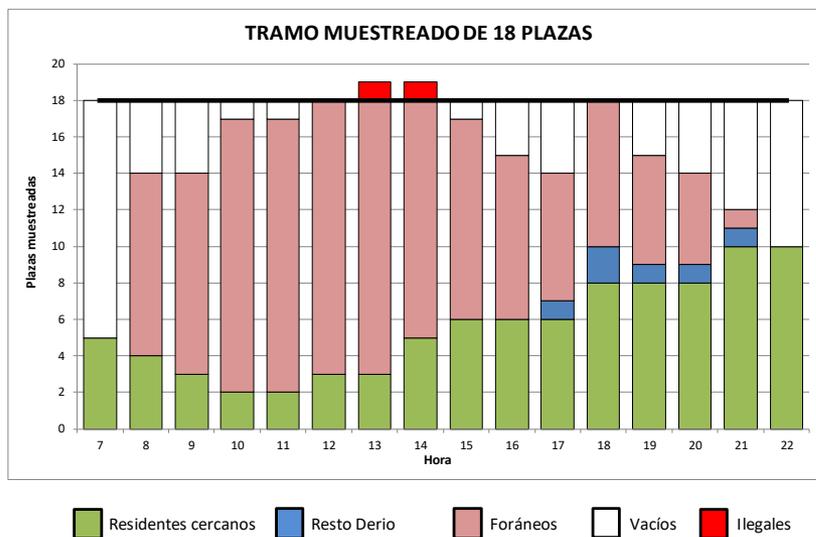




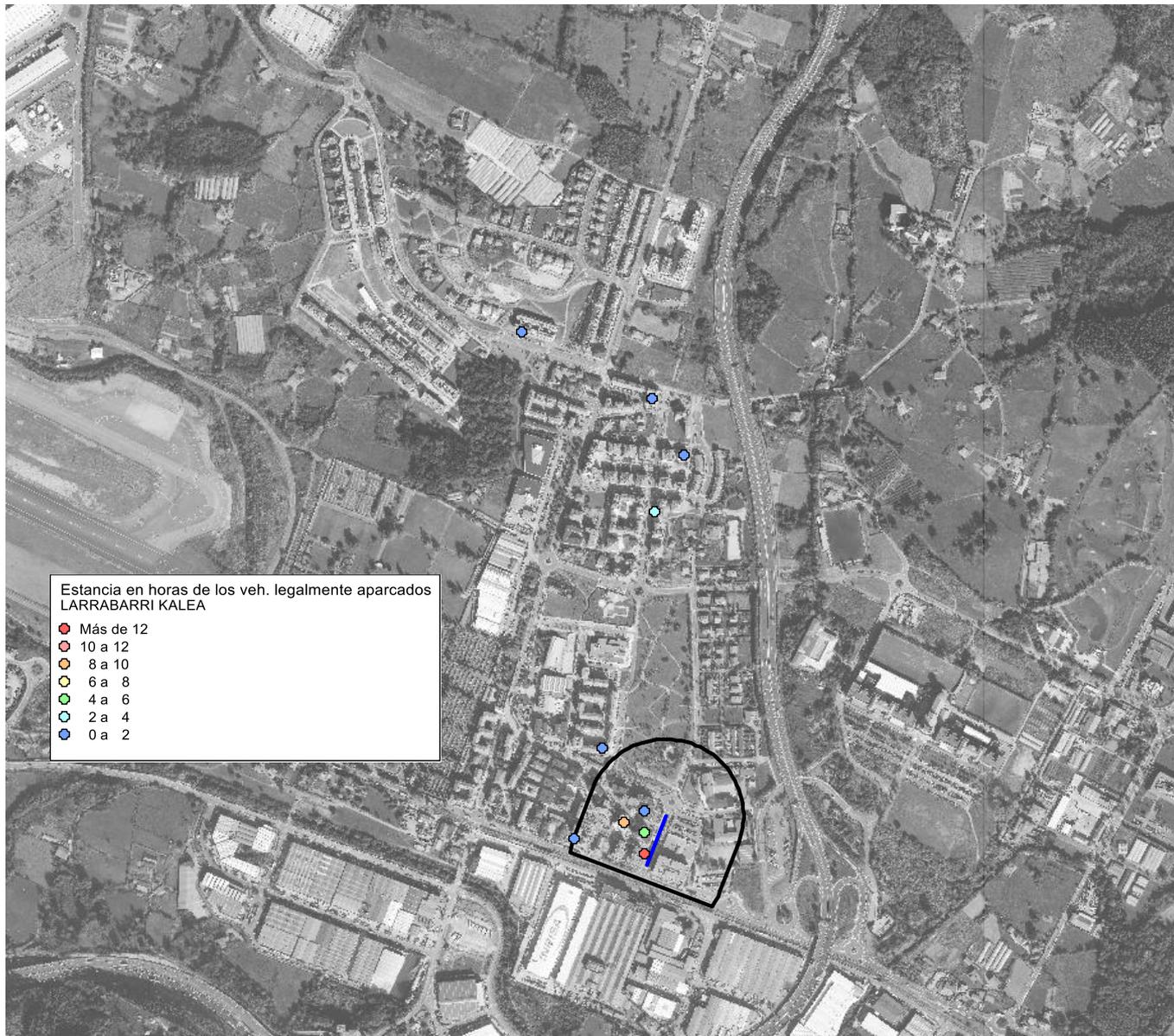
- **Larrabari Kalea**
- Características similares a las encontradas tanto en el parking del BM como el parking del Instituto:
 - Estancias elevadas de foráneos.
- Poca presencia de vehículos de otros puntos de Derio.

Larrabarri Kalea

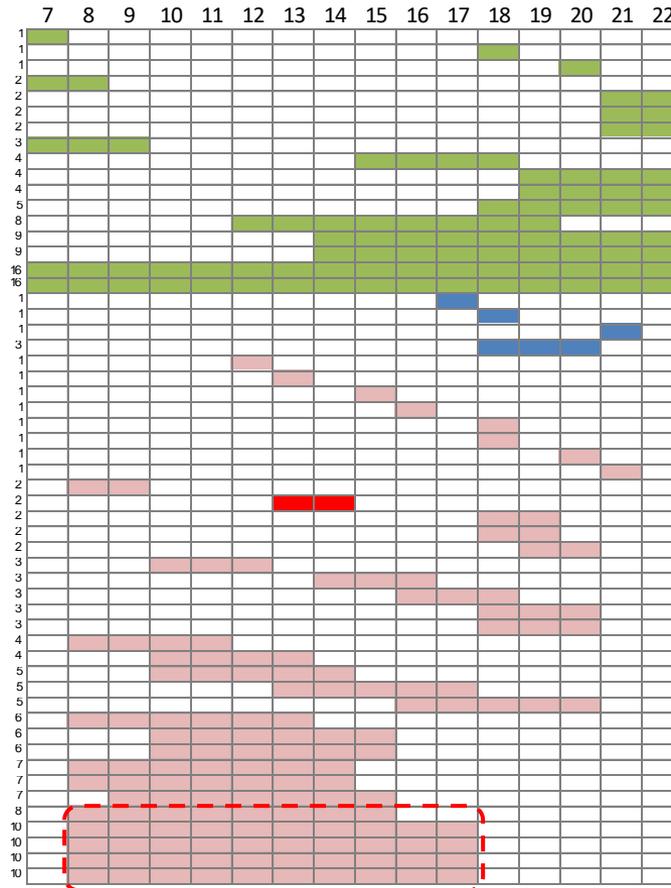
- La elevada estancia media por parte de los foráneos es común en los parkings cercanos del BM e Instituto.
- Muy poca presencia de vehículos de otros puntos de Derio.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	5,24	17	89	37,7%
Resto Derio	1,50	4	6	2,5%
Foráneos	4,27	33	141	59,7%
Ilegales	2,00	1	2	-



- **Larrabari Kalea**
- Estancias breves por parte de los escasos vehículos de otros puntos de Derio.

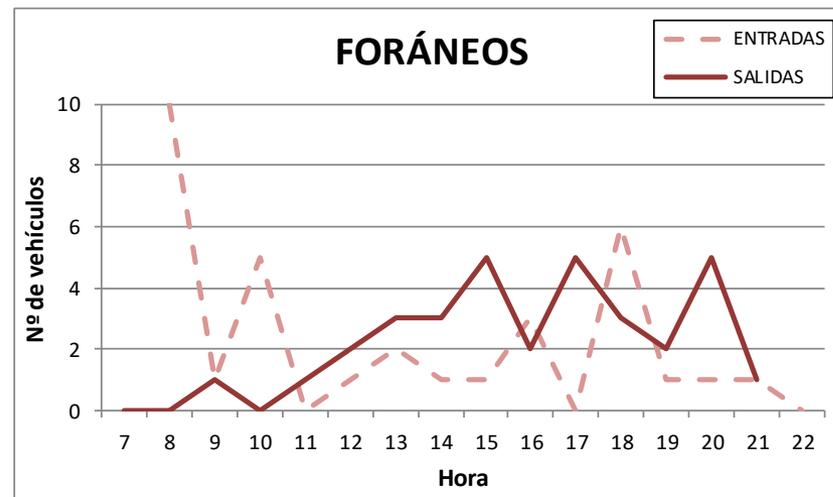
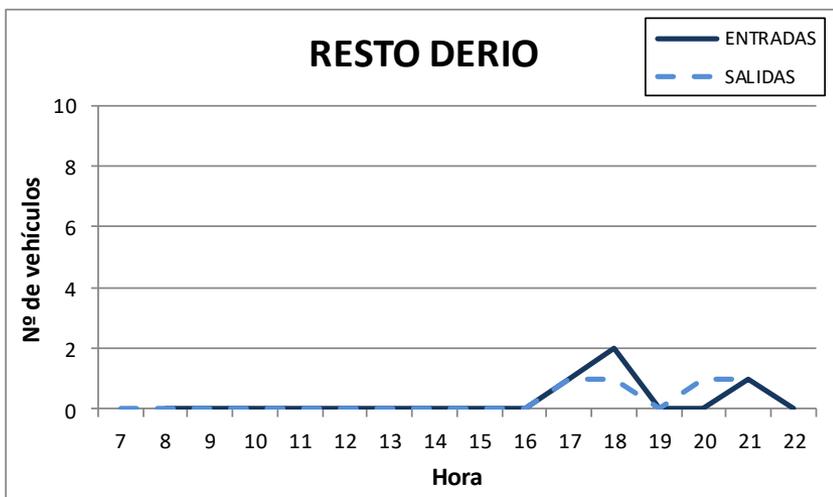
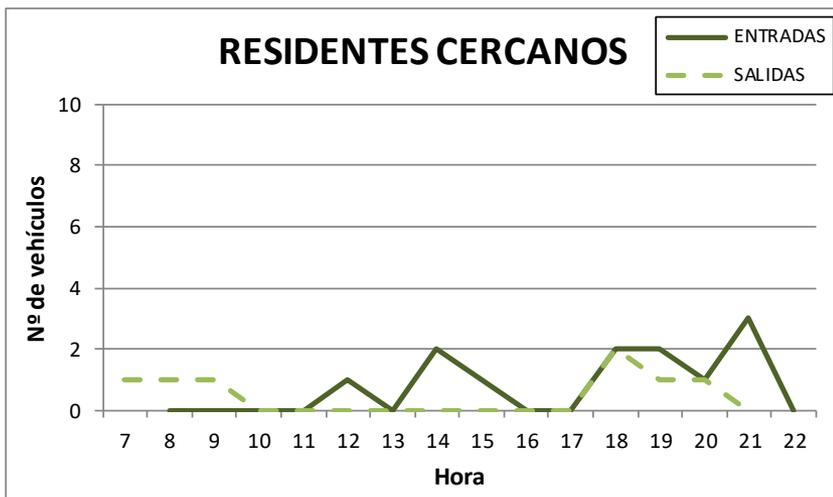


- **Larrabarri Kalea**
- Mediante el rótulo en rojo resaltamos los foráneos que aparcen durante 8 horas o más, estas estancias las asociamos habitualmente a motivo laboral o Park&Ride.

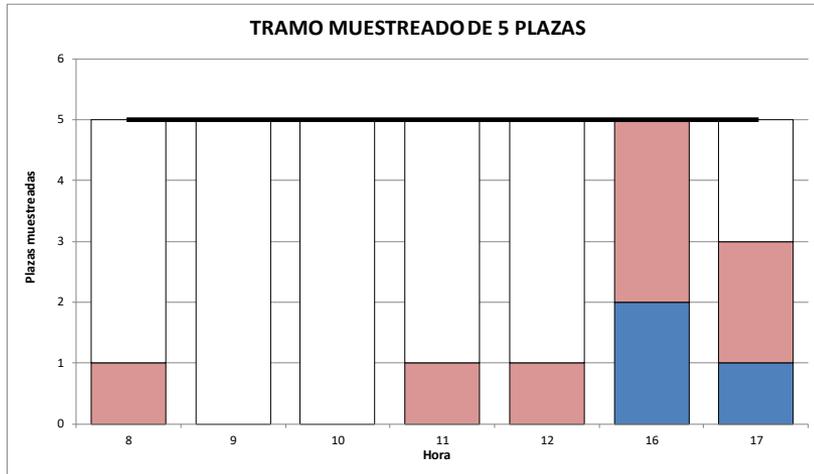


- **Larrabarri Kalea**

- Al igual que en el parking del BM las principales entradas de foráneos se realizan a las 8:00.



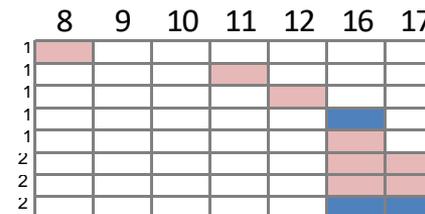
- **Larrabarri Kalea**
- **Horario:**
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00



■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 Vacíos
 ■ Ilegales

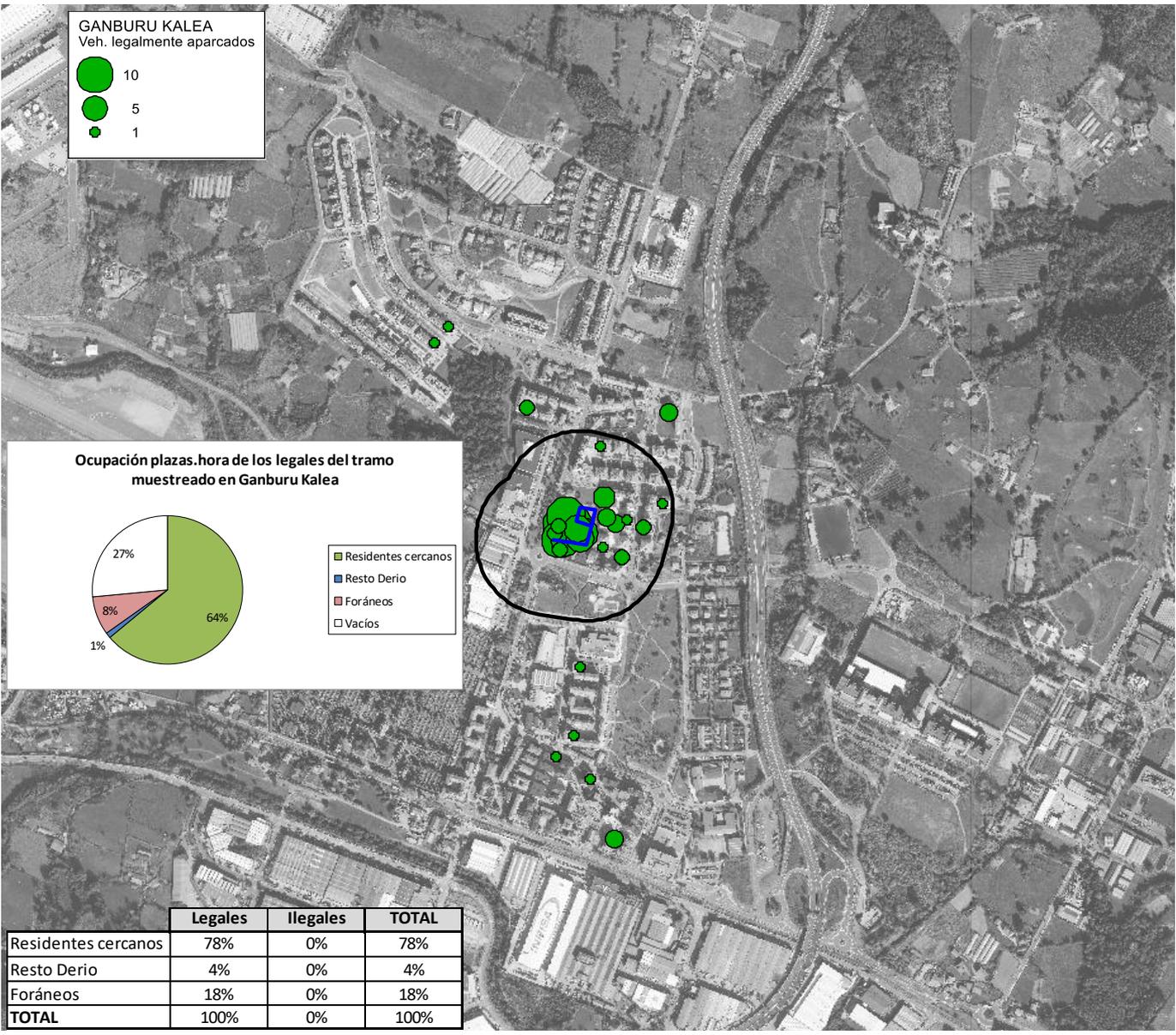


	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	0,00	0	0	0,0%
Resto Derio	1,50	2	3	27,3%
Foráneos	1,33	6	8	72,7%
Ilegales	0,00	0	0	-

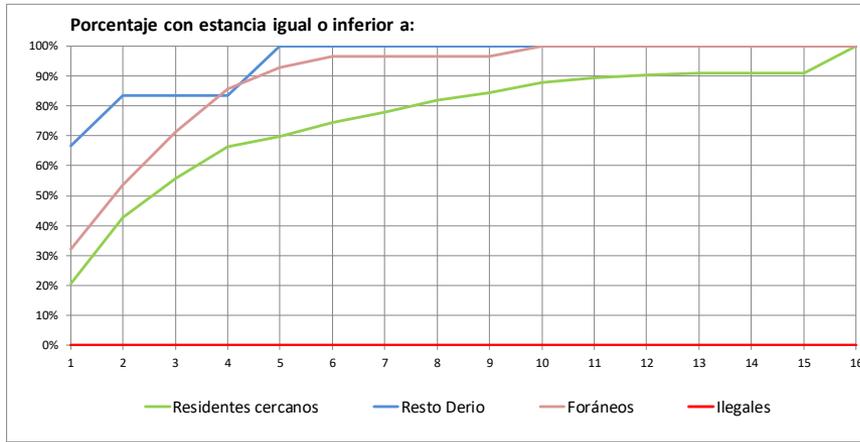
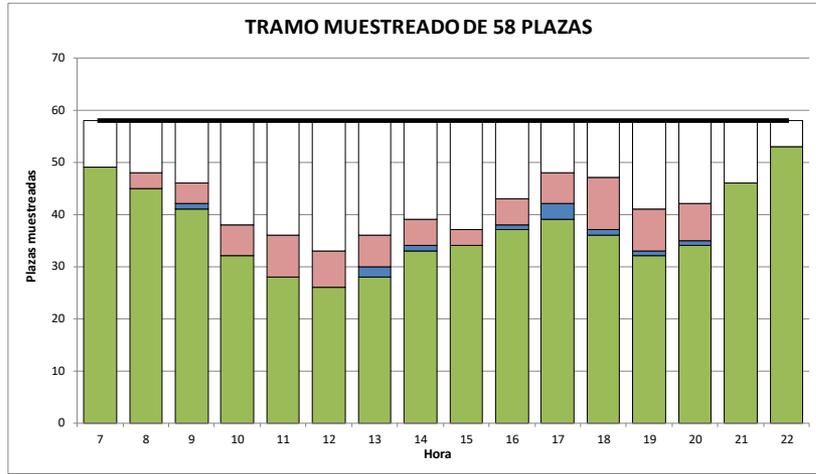


Ganburu Kalea

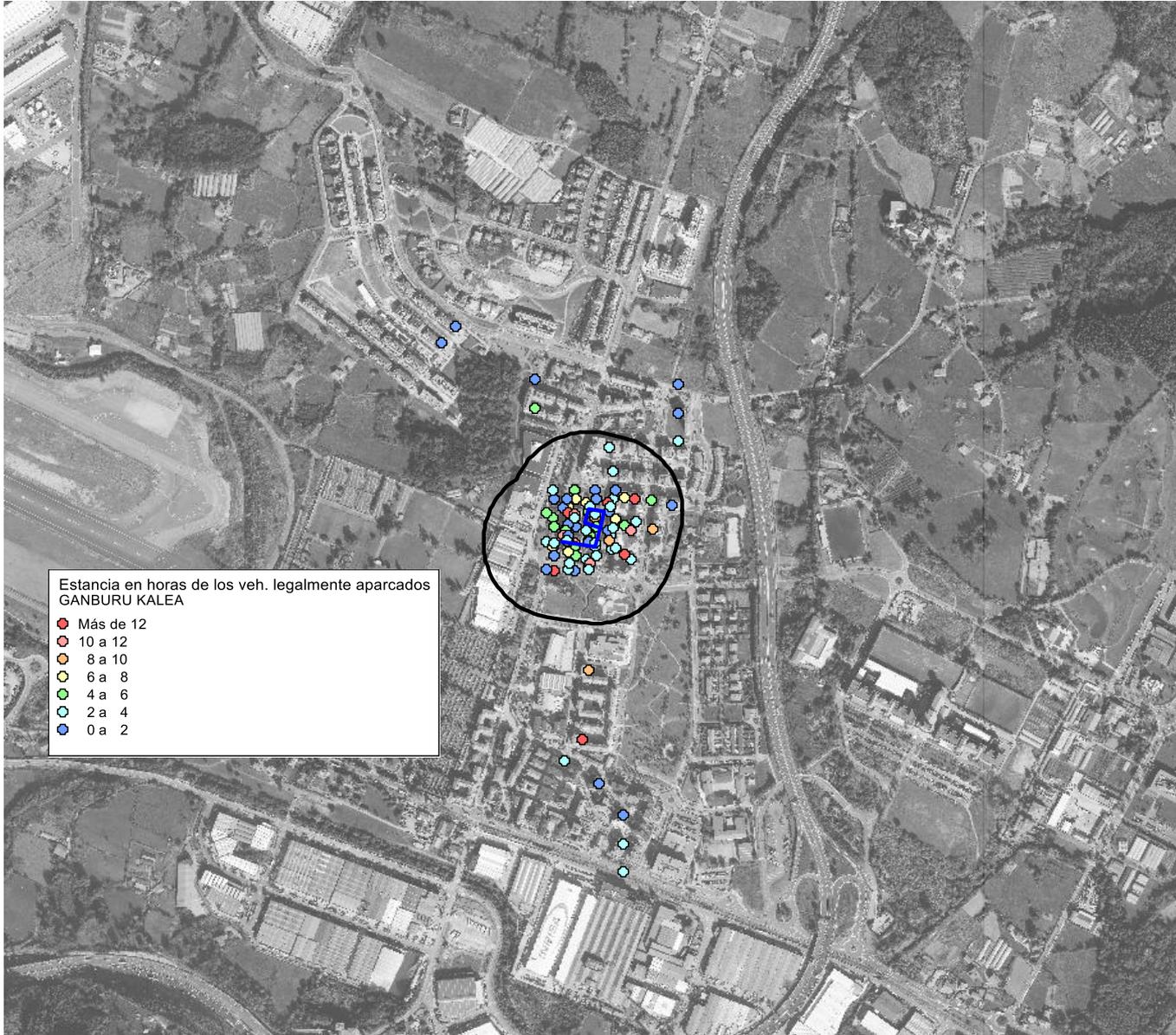
- Zona residencial, con predominio de vehículos de residentes próximos y ocupación de plazas por parte de ellos.



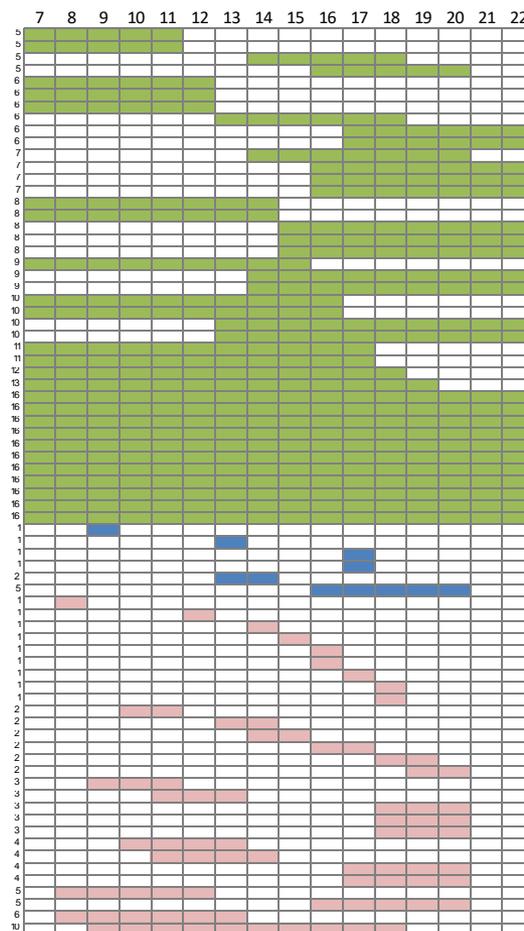
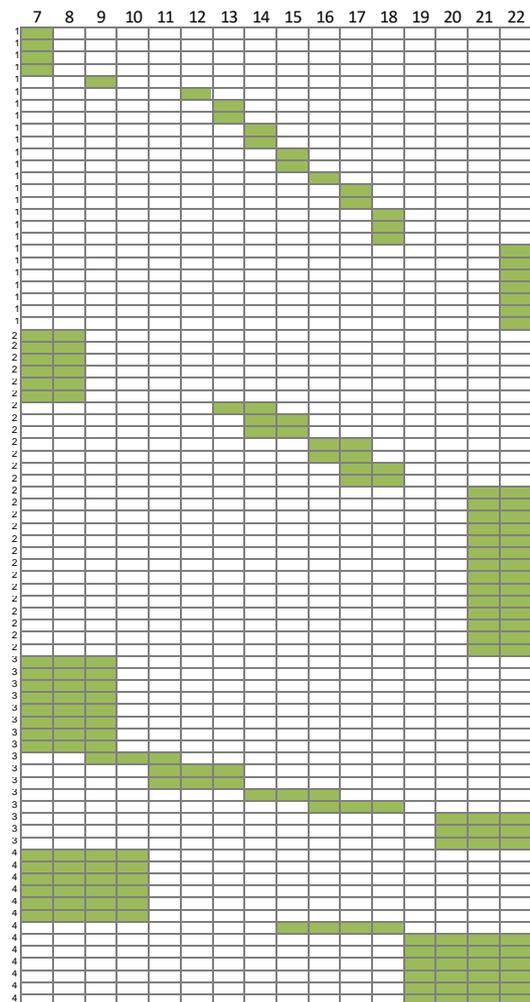
- **Ganburu Kalea**
- Poca presencia de vecinos de otros puntos de Derio, así como también un bajo número de vehículos foráneos.



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	4,86	122	593	87,0%
Resto Derio	1,83	6	11	1,6%
Foráneos	2,79	28	78	11,4%
Ilegales	0,00	0	0	-



- **Ganburu Kalea**
- Un 9% de los vecinos próximos no mueven su vehículo durante todo el día, lo cuál denota junto a las plazas libres que apenas existe presión en dicho tramo.

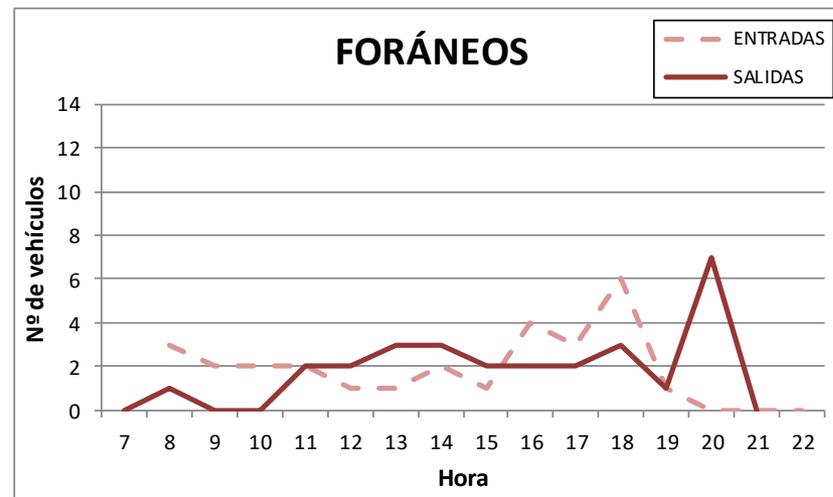
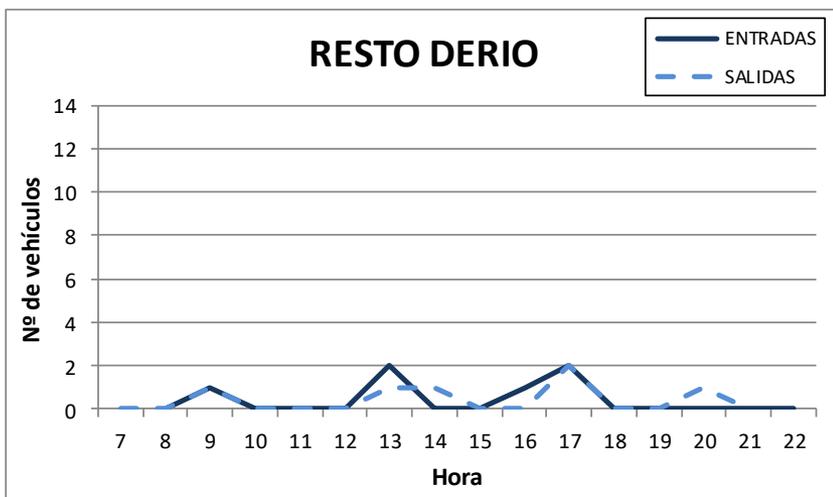
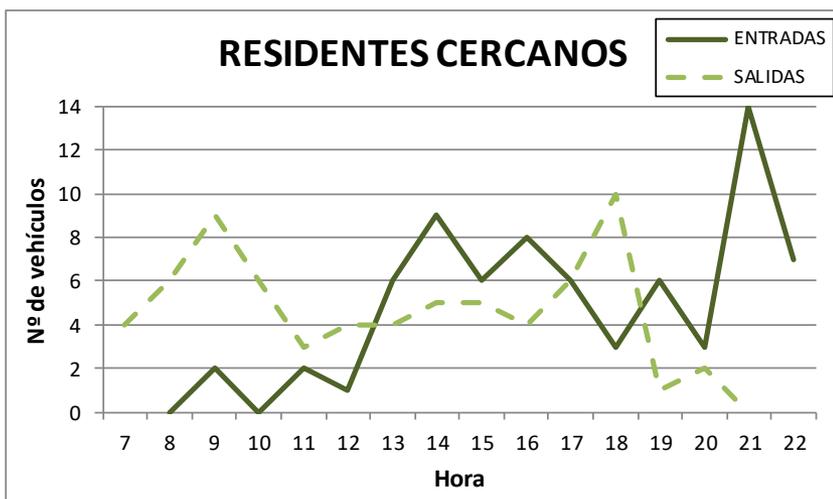


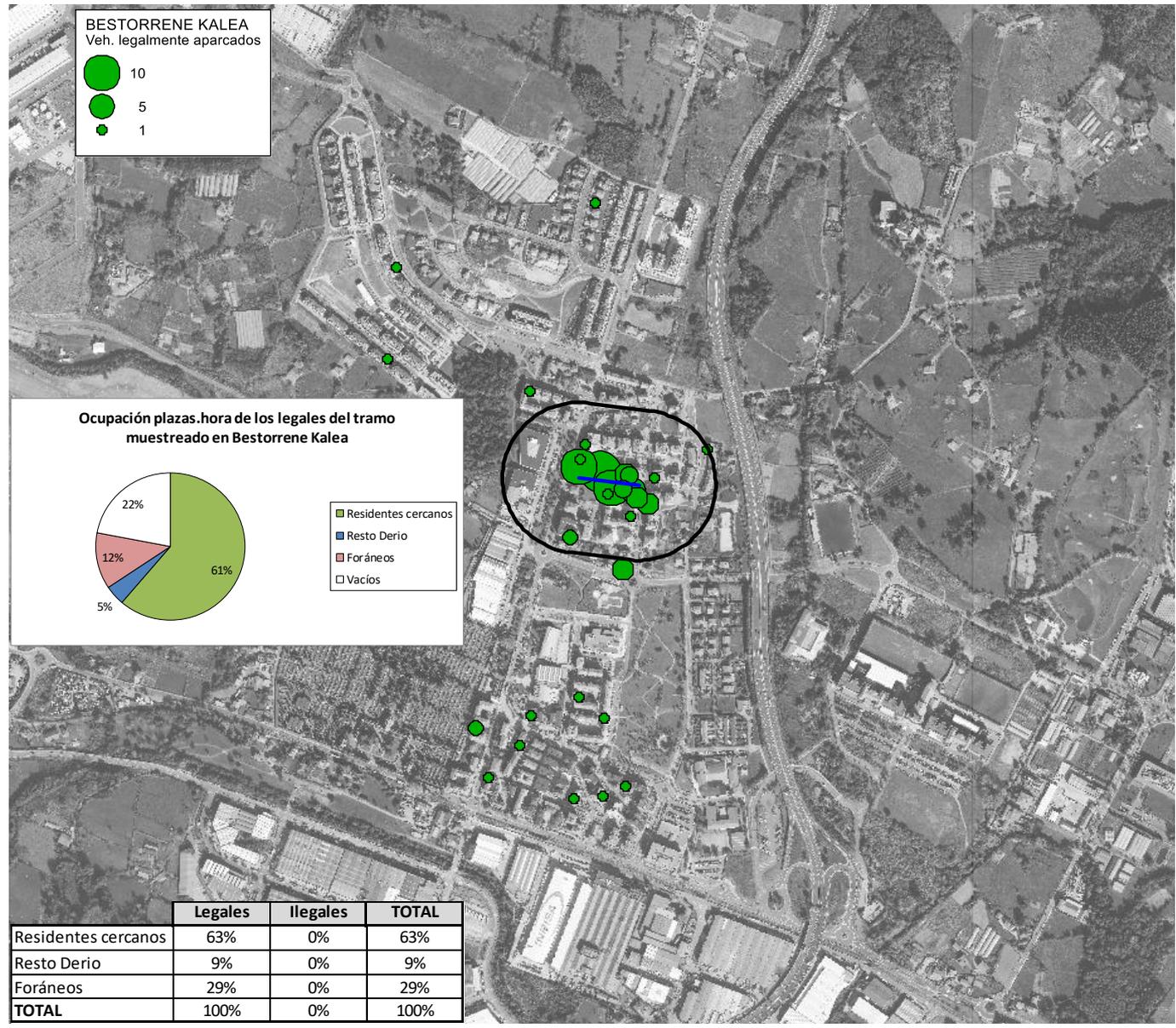
■ Ganburu Kalea

- Las estancias medias, por parte de los vecinos próximos, son las más cortas de todos los tramos analizados.
- Hay rotación por parte de todos los usuarios.



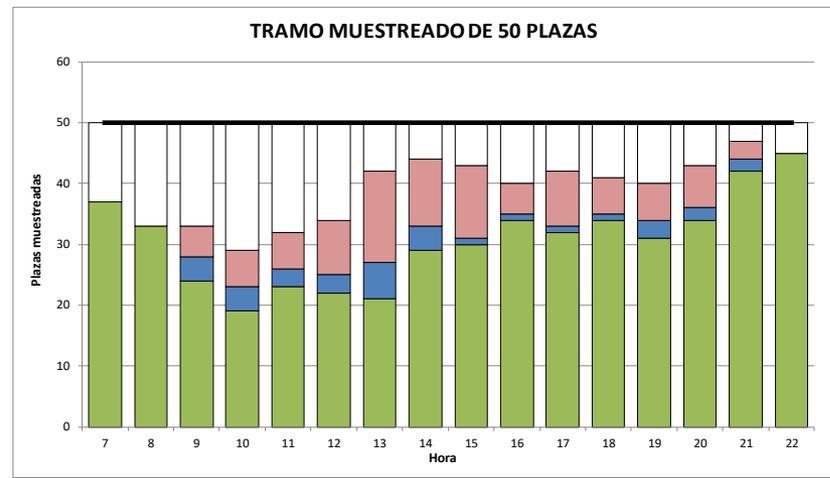
- **Ganburu Kalea**
- Los vecinos próximos entran y salen sin problema durante todo el día.



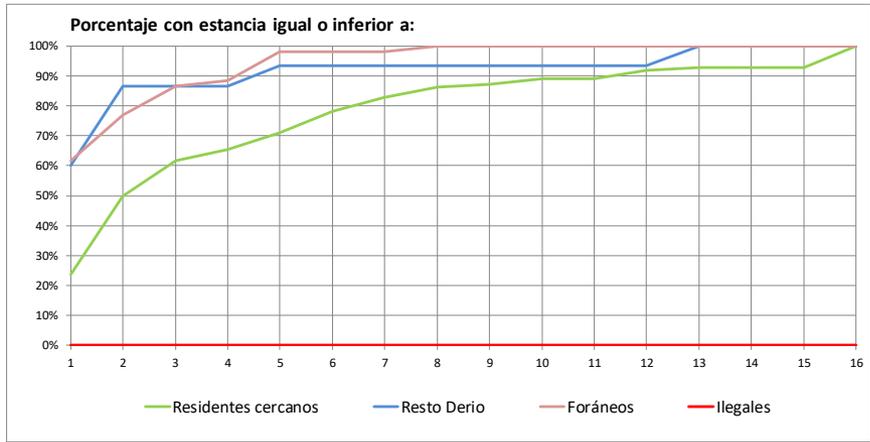


- **Bestorrene Kalea**
- Situación similar al tramo cercano de Ganburu:
 - Plazas libres durante todo el día.
 - Estancias breves por parte de todos los usuarios.
- Destaca la presencia de bares con menú del día que reflejan las estancias breves y la hora en la que se concentran los turismos foráneos.

- **Bestorrene Kalea**
- Estancias breves de los foráneos, con casi un 80% de estancias de 2 o menos horas.



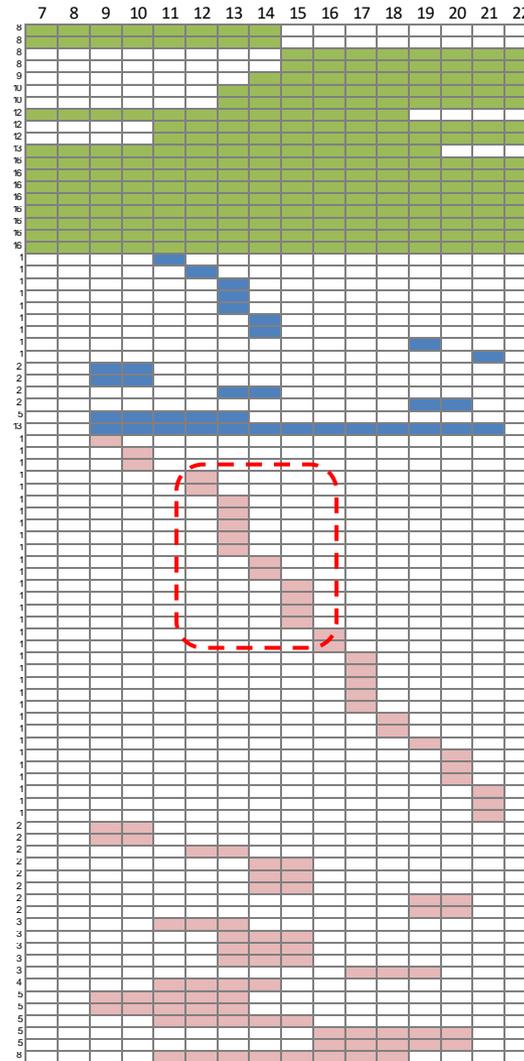
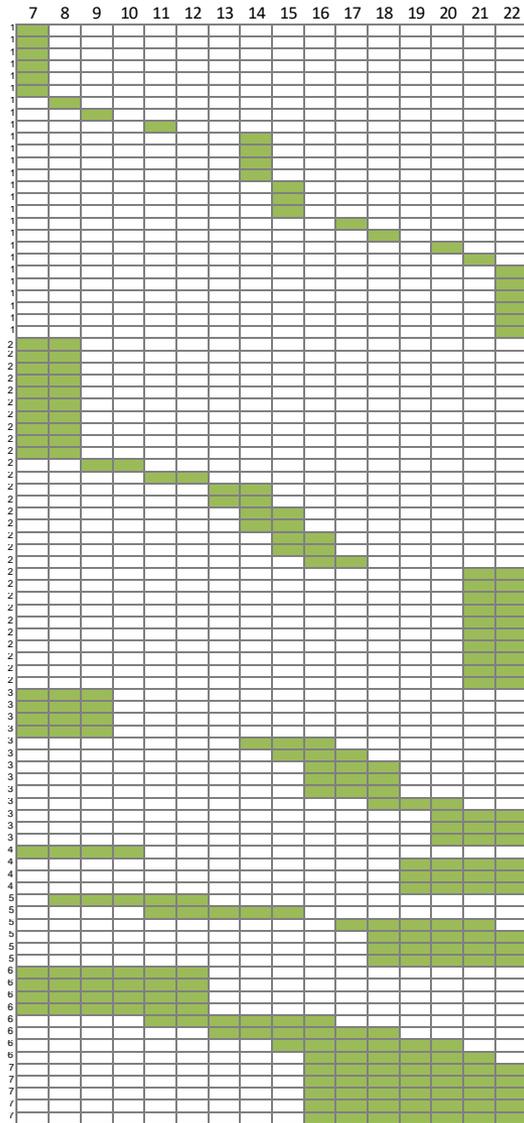
■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 ■ Vacíos
 ■ Ilegales



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	4,45	110	490	78,4%
Resto Derio	2,33	15	35	5,6%
Foráneos	1,92	52	100	16,0%
Ilegales	0,00	0	0	-



- **Bestorrene Kalea**
- Amplia rotación por parte de los vecinos de Derio.



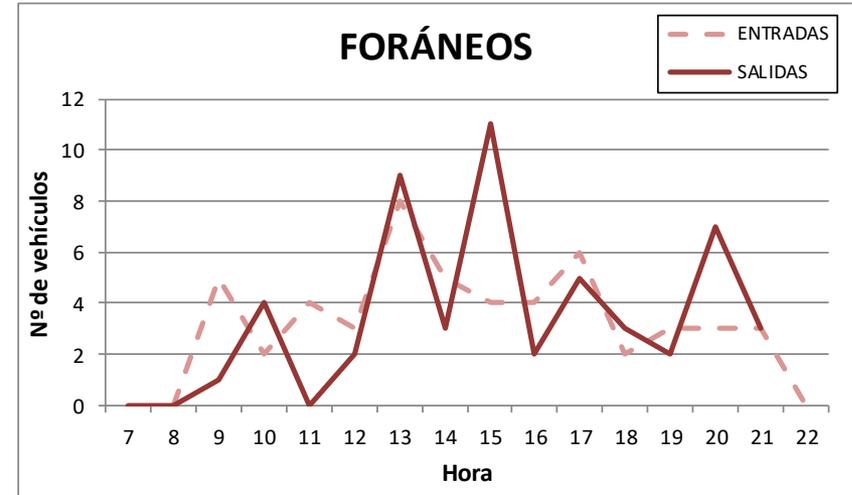
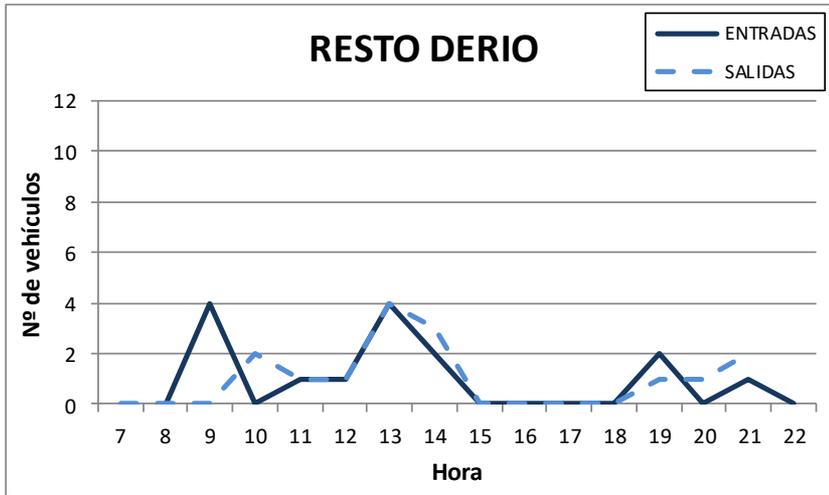
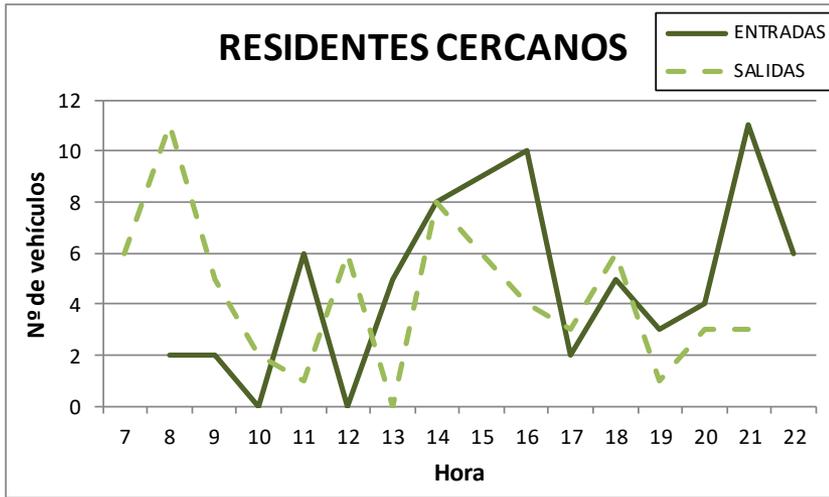
Bestorrene Kalea

- La presencia de establecimientos de hostelería hace patente las estancias cortas de los foráneos a la hora de comer.

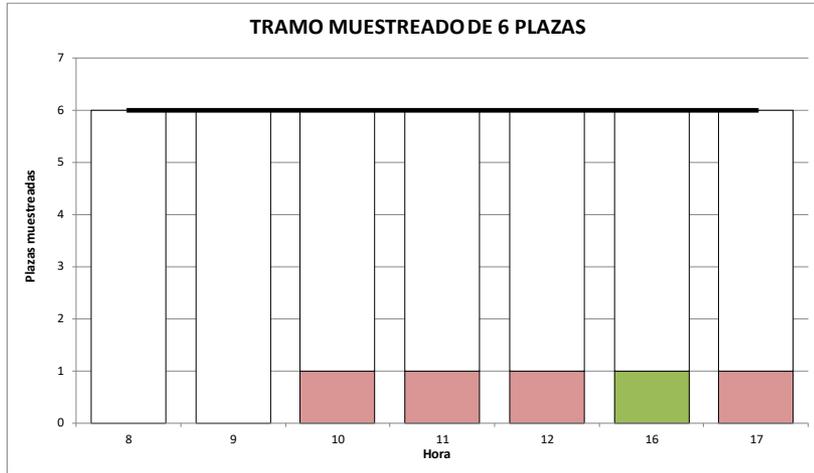


■ Bestorrene Kalea

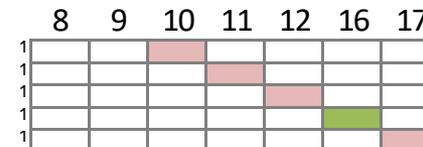
- Las plazas libres denotan que no hay presión de aparcamiento, lo cuál se traduce en un baile de entradas y salidas de los residentes.
- Los foráneos se concentran en las horas centrales del horario de menú del día.



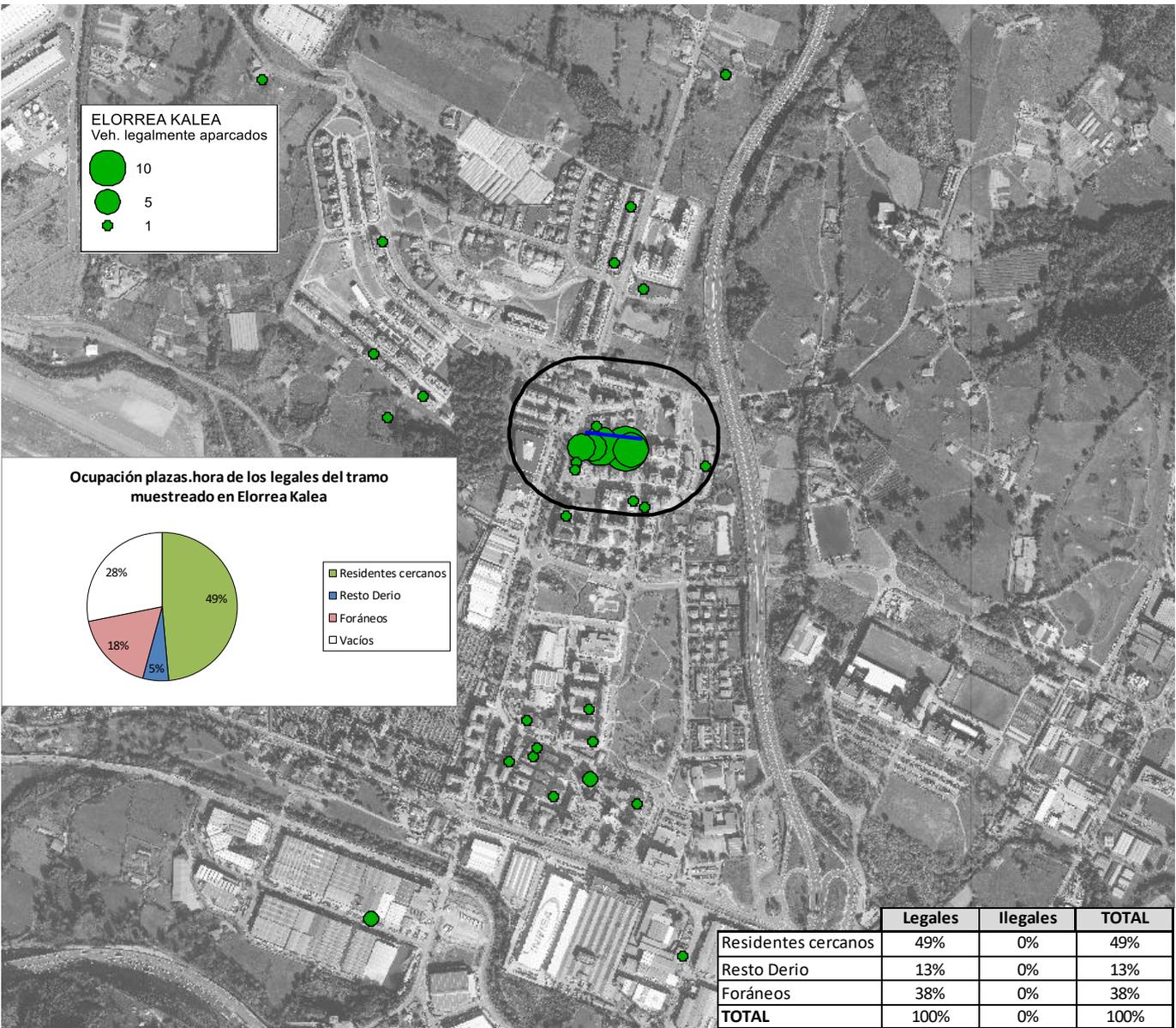
- **Bestorrene Kalea**
- **Horario:**
 - 8:00 – 13:00
 - 16:00 – 18:00



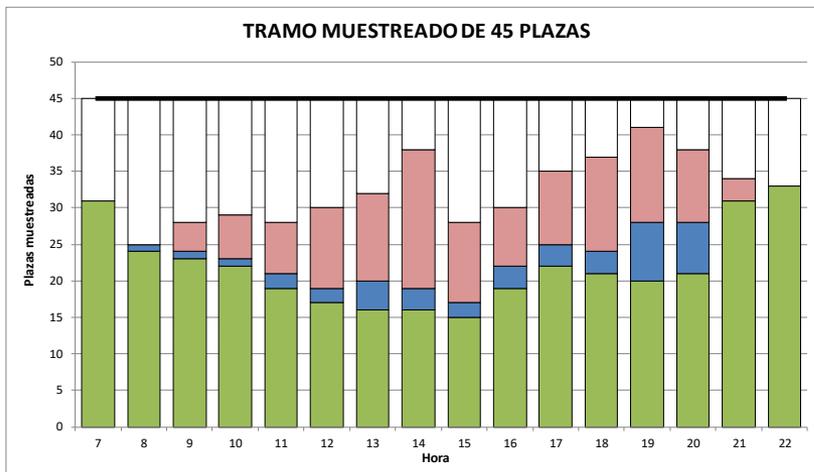
	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	1,00	1	1	20,0%
Resto Derio	0,00	0	0	0,0%
Foráneos	1,00	4	4	80,0%
Ilegales	0,00	0	0	-



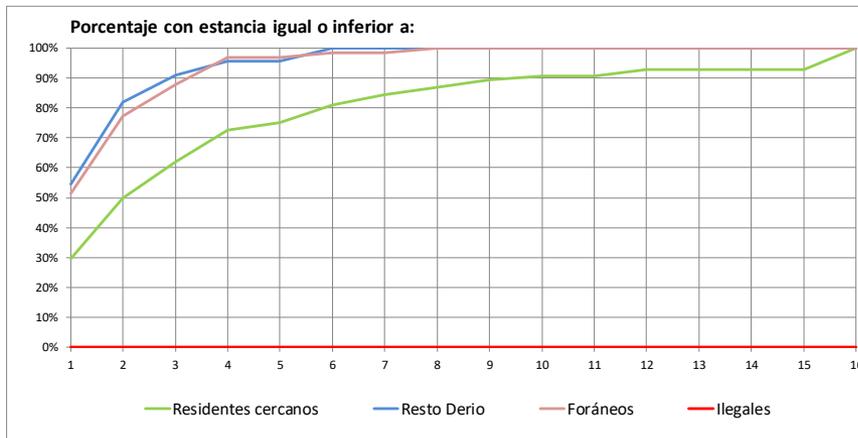
- **Elorrea Kalea**
- Situación similar a Bestorrene pero con menor presencia y ocupación por parte de residentes próximos, y mayor número de vehículos foráneos y plazas libres.



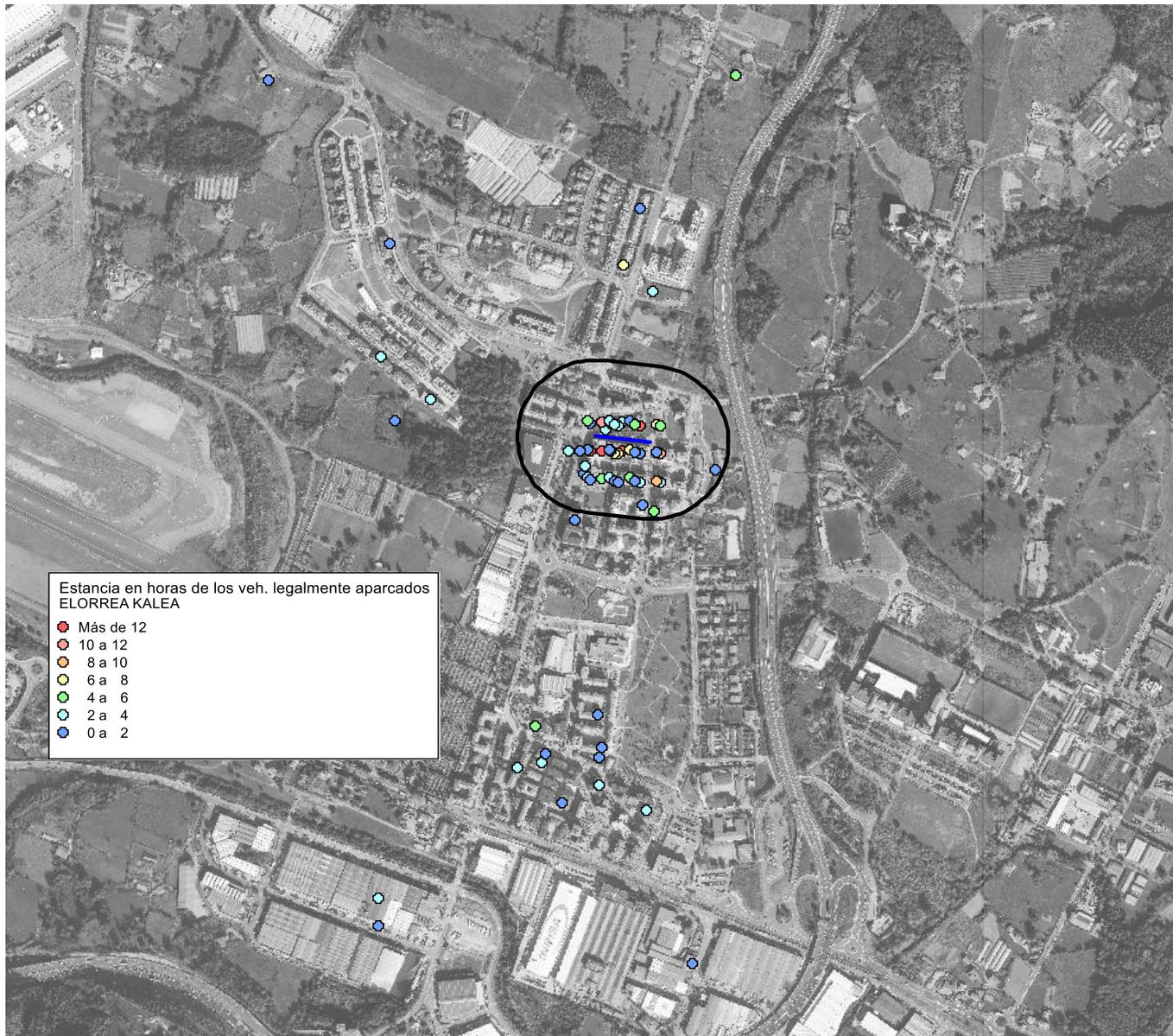
- **Elorrea Kalea**
- Zona con mayor dotación de plazas libres durante todo el día.
- La presencia de foráneos a la hora de comer es incluso mayor que en el tramo anterior.



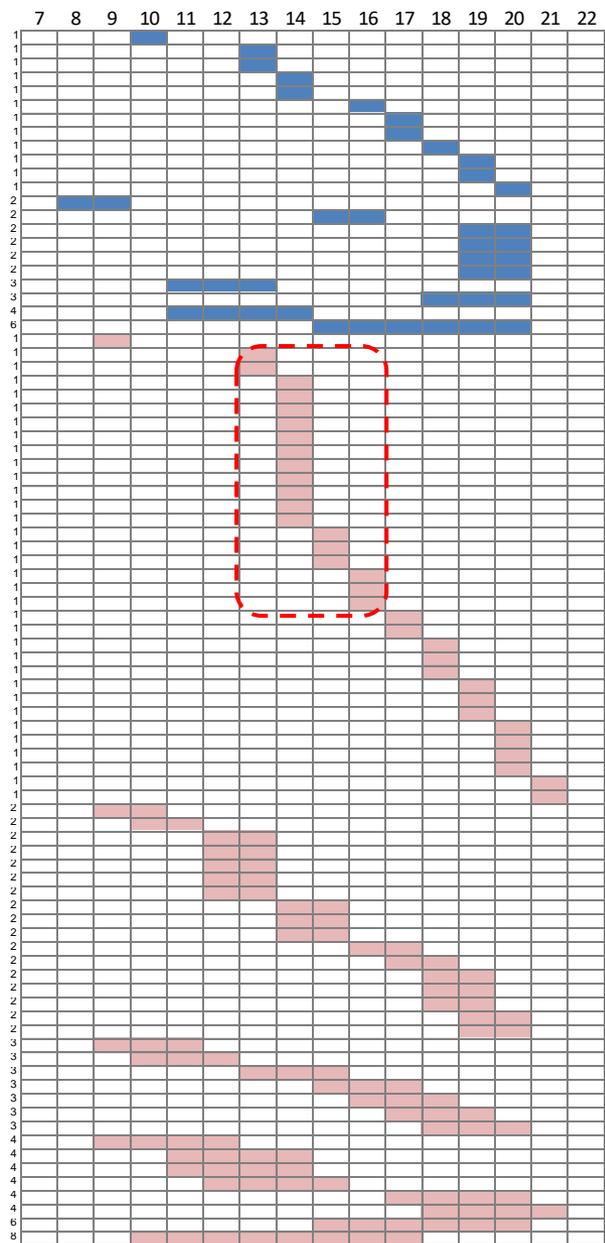
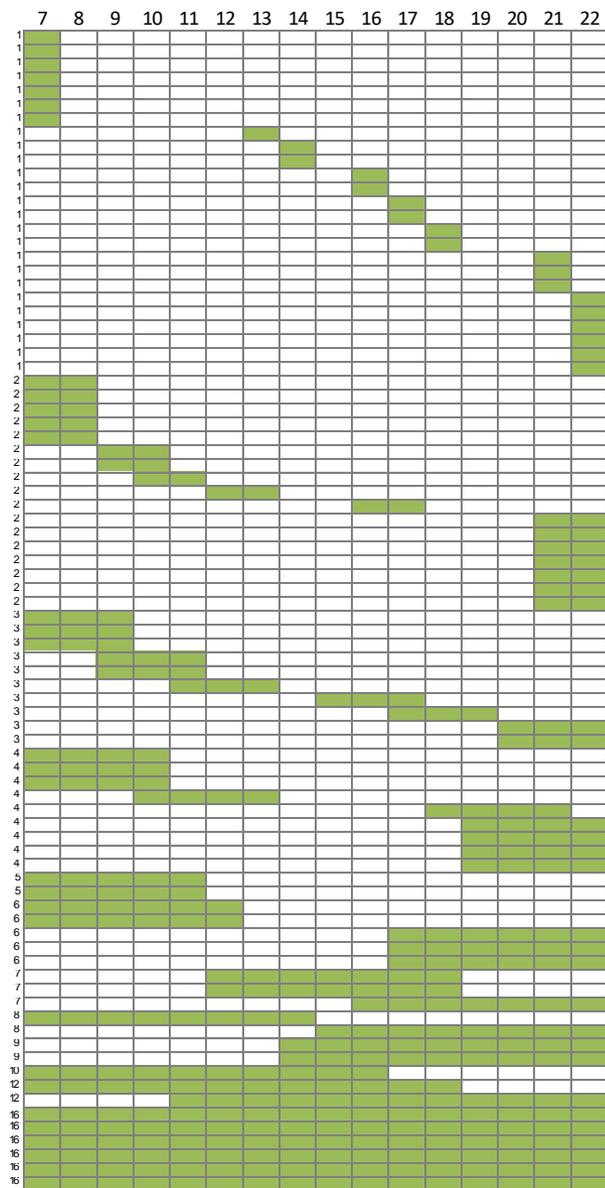
■ Residentes cercanos
 ■ Resto Derio
 ■ Foráneos
 ■ Vacíos
 ■ Ilegales



	Horas de estancia media	Nº Vehículos de la Muestra	Ocupación Plazas /Hora	
Residentes cercanos	4,17	84	350	67,7%
Resto Derio	1,82	22	40	7,7%
Foráneos	1,92	66	127	24,6%
Ilegales	0,00	0	0	-



- **Elorrea Kalea**
- Las estancias más breves de los vecinos próximos de todo Derio.



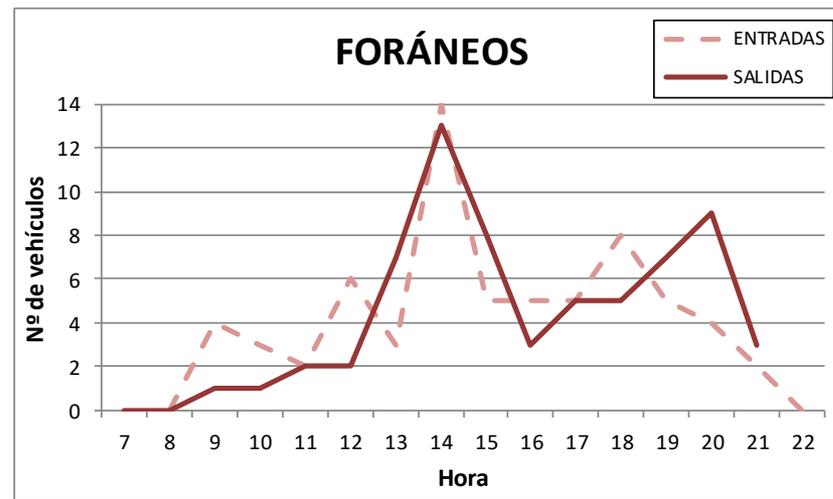
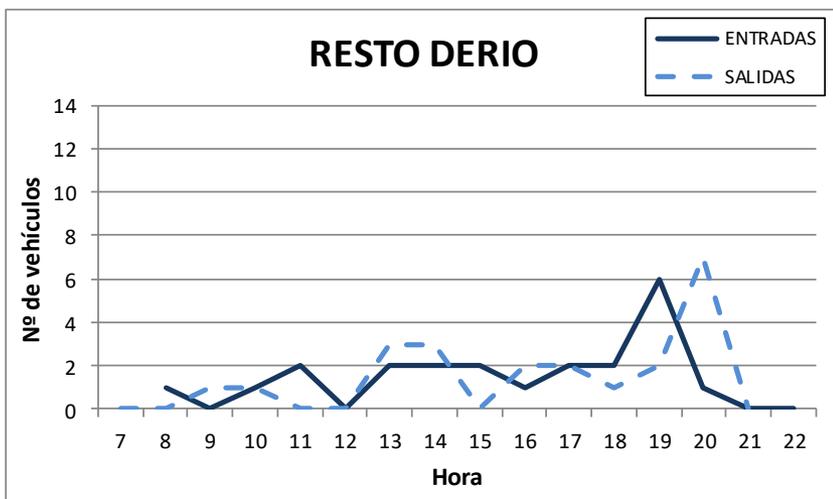
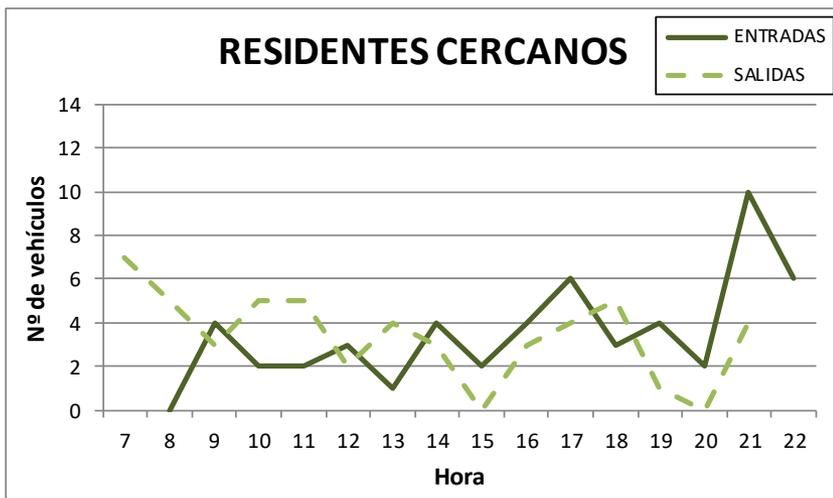
Elorrea Kalea

- La presencia de establecimientos de hostelería hace patente las estancias cortas de los foráneos a la hora de comer.



- **Elorrea Kalea**

- Los foráneos se concentran en las horas centrales del horario de menú del día.



Control del Informe:		
Elaboración y Redacción:	Lorena Atanes Molina Lasier Herrero Goienetxea	
Revisión:		
Colaboración Técnica:	Lorena Balsera, Arturo Bonaetxea	
Historial		
Edición	Fecha	Detalles
00	17-05-2020	Entregado en papel
01	18-06-2020	Enviado en digital
02	07-10-2020	Enviado en digital
Fichero: 1970 Derio Movilidad ed02.pptx		

Oficinas: Dr. Luis Bilbao Libano 10, 2A
48940 Leioa, Bizkaia

Dirección Postal: Apartado 19
48940 Leioa, Bizkaia

Tfno: +34 94 464 3355

Fax: +34 94 464 3562

info@leber.org

<http://www.leber.org>