



**DERIO UDALA**

# Propuestas PMUS de Derio







# ÍNDICE



# Índice

▪ INTRODUCCIÓN	7
▪ PARTICIPACIÓN CIUDADANA	9
▪ DERIO 30	17
▪ ESQUEMA VIARIO - MOVILIDAD PEATONAL	21
▪ APARCAMIENTO	37
▪ TRANSPORTE PÚBLICO	43
▪ TRANQUILIZACIÓN	53
▪ PLAN CICLABLE	71





# INTRODUCCIÓN

# Introducción

- El objeto del trabajo a desarrollar es la elaboración de una serie de propuestas que complementen el PMUS de Derio, en base a los puntos analizados en el diagnóstico de movilidad en Derio.
- Por ello hemos utilizado como elementos para la toma de decisiones :
  - Las líneas generales del Plan Ciclable de Derio, elaborado por la empresa Iniciativas Ambientales de modo que las propuestas aquí presentadas sean compatibles con dicho Plan.
  - Diagnóstico del PMUS que contaba con informaciones referentes a:
    - Análisis Socioeconómico, Territorial y Urbanístico.
    - Análisis de distintas encuestas de movilidad, tanto oficiales como propias.
    - Análisis de la Movilidad Laboral.
    - Aforos viarios de Derio.
    - Oferta de Transporte Público.
    - Aspectos Medioambientales y Energéticos.
    - Siniestralidad.
  - Jornada de Participación Ciudadana



# PARTICIPACIÓN CIUDADANA

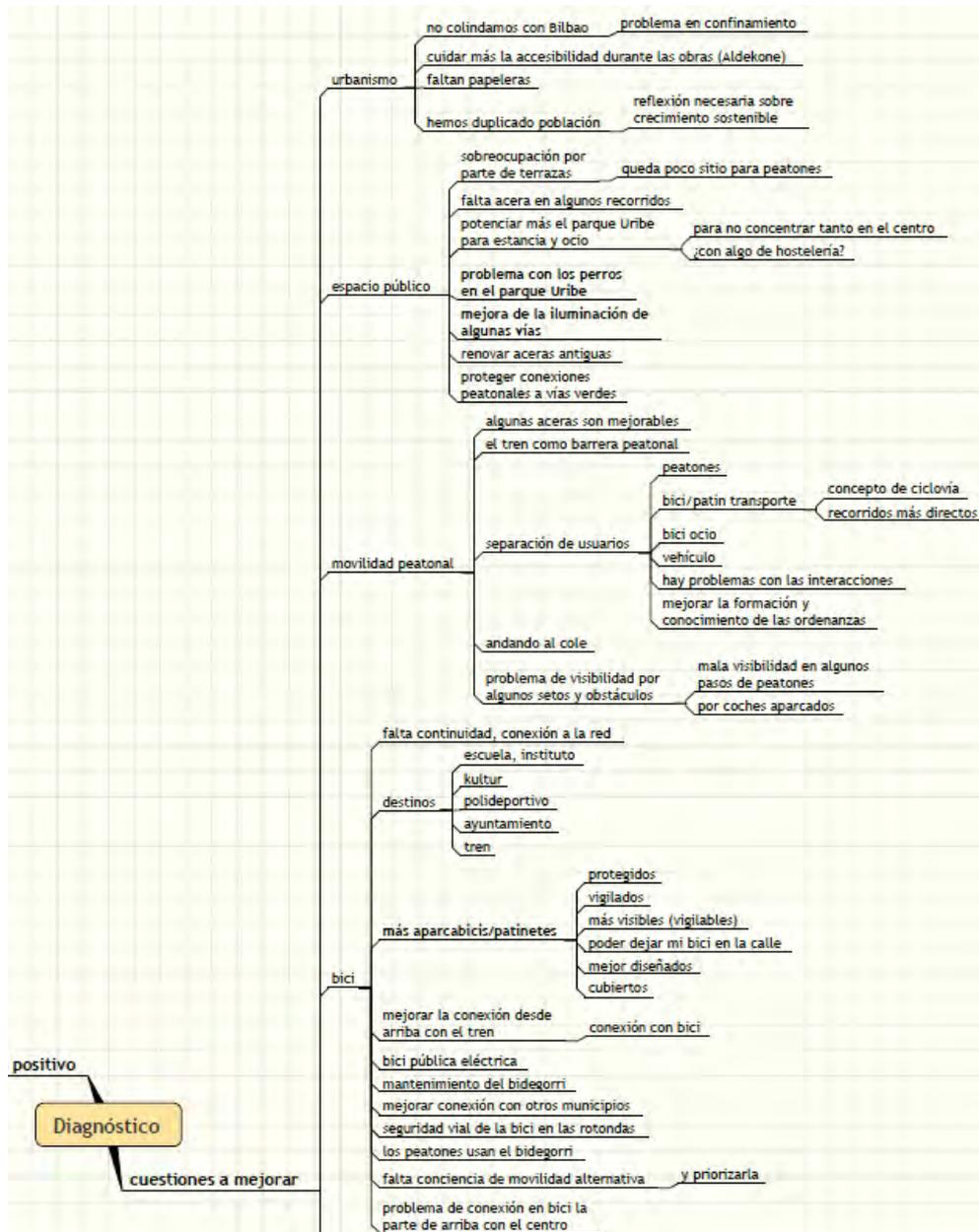
# Jornada de Participación Ciudadana



- En día 1 de diciembre de 2020 se realizó una jornada de participación ciudadana en la que participaron diferentes agentes sociales del municipio de Derio.
- En dicha jornada de participación se abordaron diferentes temas relacionados con la movilidad y el día a día municipal.
- Las ideas que se recogen en las siguientes páginas muestran las diferentes inquietudes expresadas, que han servido de inspiración para orientar algunas de las propuestas que se muestran en el presente documento.

# Jornada de Participación Ciudadana

- En la Jornada de Participación se recogieron las siguientes ideas en la fase de diagnóstico del municipio de Derio.



positivo

Diagnóstico

cuestiones a mejorar

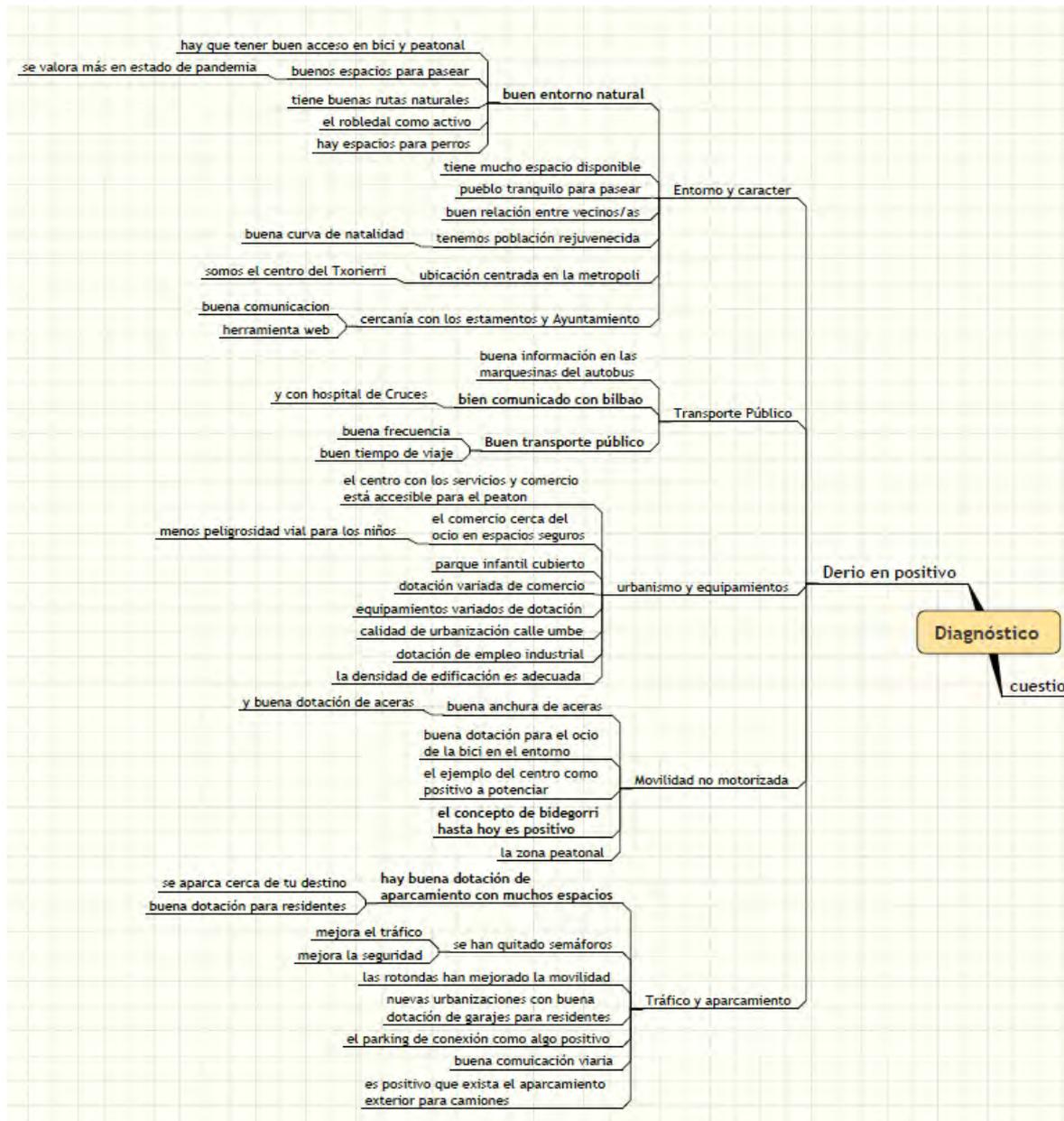
# Jornada de Participación Ciudadana

- En la Jornada de Participación se recogieron las siguientes ideas en la fase de diagnóstico del municipio de Derio.



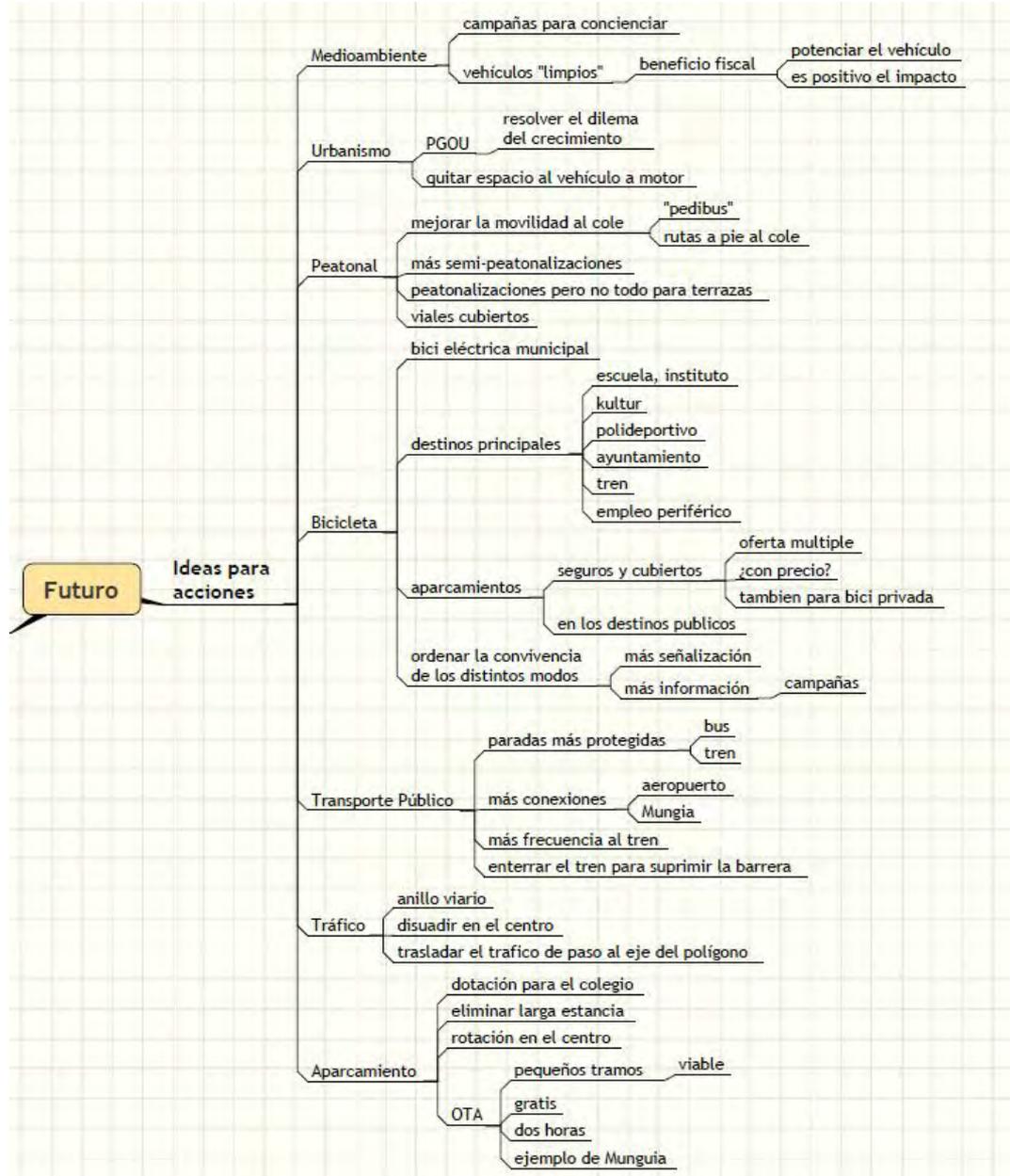
# Jornada de Participación Ciudadana

- En la Jornada de Participación se recogieron las siguientes ideas en la fase de diagnóstico del municipio de Derio.



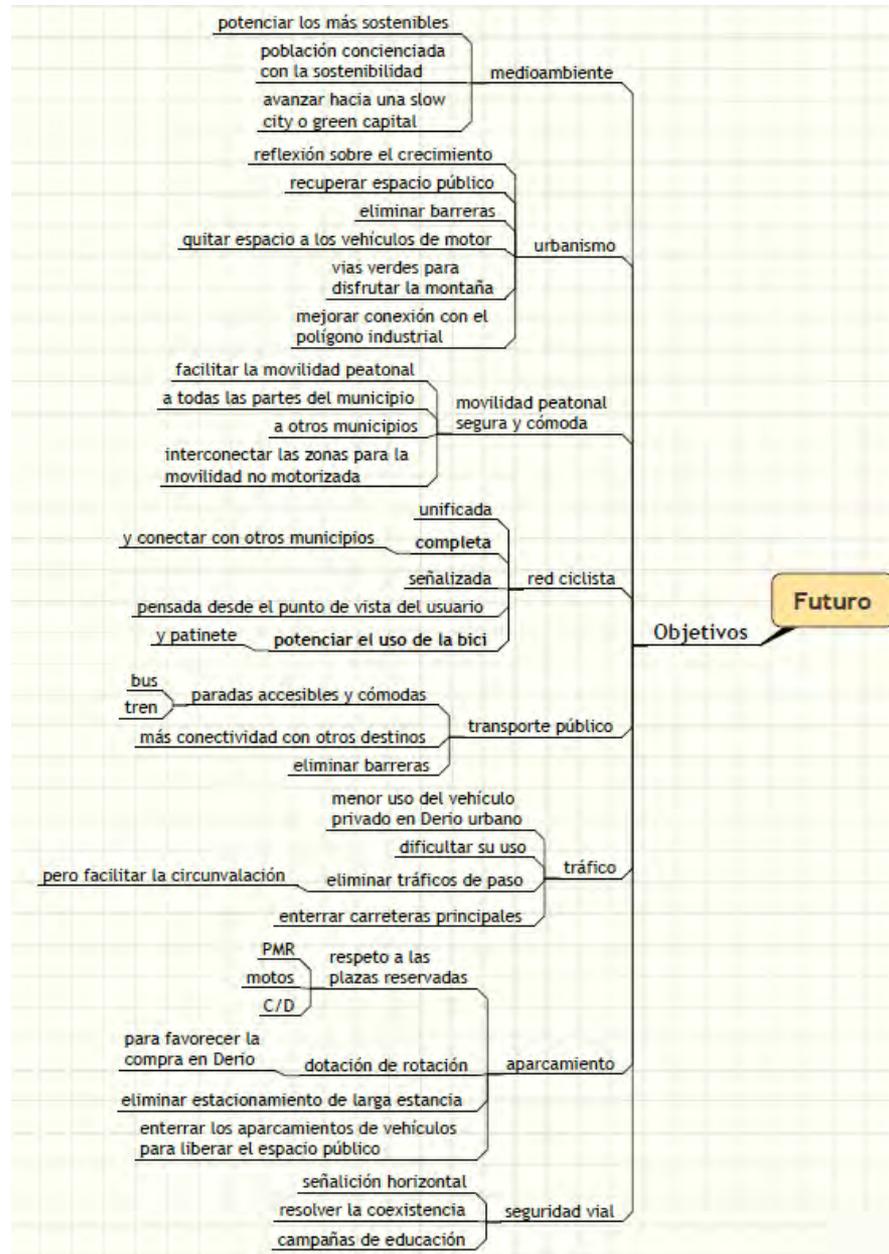
# Jornada de Participación Ciudadana

- En la Jornada de Participación se recogieron las siguientes ideas en la fase de Futuro del municipio de Derio.



# Jornada de Participación Ciudadana

- En la Jornada de Participación se recogieron las siguientes ideas en la fase de Futuro del municipio de Derio.







# DERIO 30

# DERIO 30

- Proponemos como elemento clave de una movilidad sostenible la medida de limitar la velocidad de circulación a 30 km/h en toda el área urbana del municipio de Derio.
- Esta medida supondrá una mejora en las condiciones de desplazamientos peatonales y ciclistas. La movilidad peatonal gozará de mayor seguridad en sus movimientos por las calles de Derio, ya que se reducirá de forma importante el riesgo de atropellos y éstos, de producirse, tendrán consecuencias menos dramáticas.
- La movilidad ciclista gozará de mayores posibilidades de desplazamiento, ya que en todas las vías limitadas a 30km/h se podrá compartir el flujo de automóviles y bicicletas.
- En lo que se refiere a la seguridad vial, a la ya mencionada reducción de atropellos y de sus consecuencias, se añade también la reducción del riesgo de colisiones entre vehículos, y, así mismo, de las consecuencias que éstas tengan, tanto en daños materiales como en daños personales.

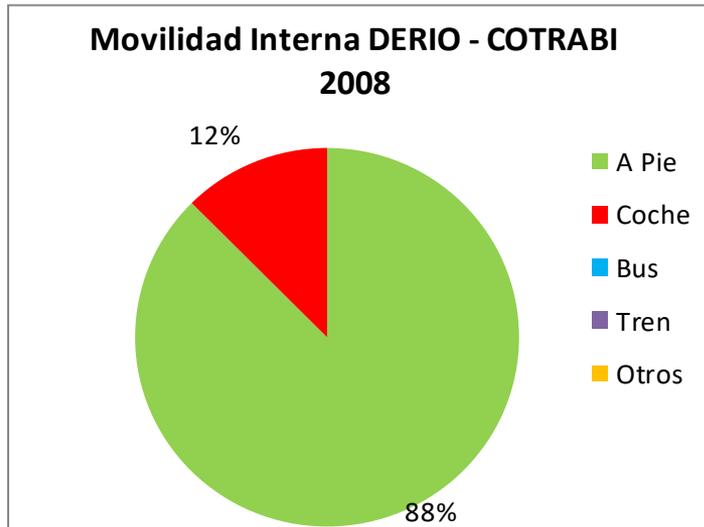


- En el aspecto ambiental, la reducción de la velocidad implica también una disminución del consumo de combustible de los vehículos, ya que no se podrá acelerar el coche en la ciudad en la medida en que se hace en la actualidad. Esto provoca dos tipos de beneficios: la disminución de gases de efecto invernadero y la disminución de emisión de partículas de los motores.
- En este aspecto ambiental, tampoco resultan desdeñables los efectos que la reducción de velocidad tendrá en la disminución de partículas en suspensión. El vehículo, cuando circula por la vía, levanta las partículas que están depositadas en la calzada. Este efecto resulta mayor cuanto más alta sea la velocidad a la que circule. Así, con velocidades menores, los vehículos al circular levantarán una menor cantidad de partículas.
- De manera general, podríamos decir que esta medida es positiva en las vías urbanas porque:
  - Reduce impactos medioambientales y de ruido.
  - Mejora la seguridad vial para todas las personas usuarias: vehículos privados, transporte público de superficie, bicicletas, peatones y cualquier modo de transporte individual. Se producen menos siniestros y los que se producen son de menor gravedad.
  - Incentiva el uso de la bicicleta mediante el incremento de itinerarios aptos para ella.
- Como contrapartida tiene el efecto de reducir ligeramente la capacidad para el tráfico rodado, lo cual no afecta solo al usuario/a particular, sino también a profesionales, servicios, reparto de mercancías y transporte público.

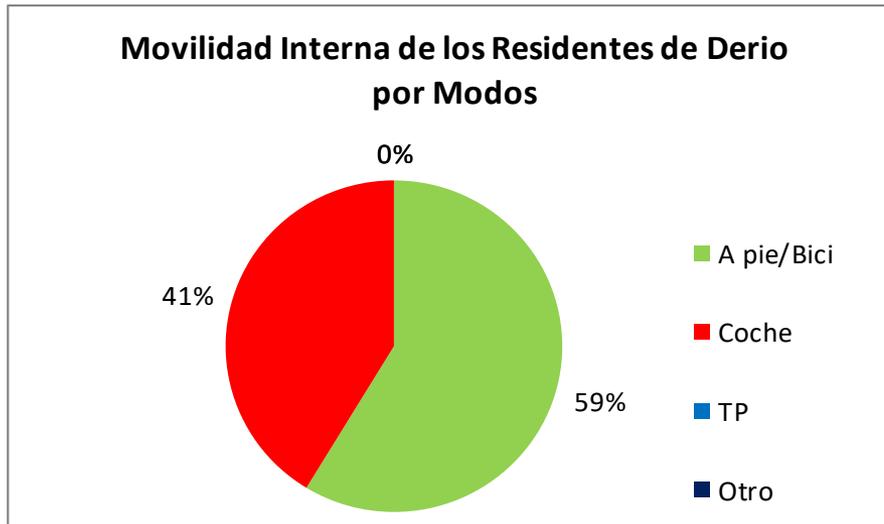
- Somos conscientes de que determinadas ciudades optan por convertir carriles de tráfico en carriles bici. Dichas acciones de carril exclusivo provocan un beneficio para la bici mayor que la limitación a 30, pero focalizado en ese entorno geográfico concreto, facilitando los desplazamientos que transiten por ella; mientras que un Derio 30 Global afecta a toda la red urbana del municipio, facilitando todos los viajes y en toda su longitud. Es decir, frente a una acción local, mejor una acción global.
- En algunos tramos puede no ser sencillo conducir respetando la limitación. Se trata de un cambio importante y habrá que hacer una fuerte campaña de concienciación, explicar claramente los beneficios esperados y solicitar con vehemencia a las personas conductoras su colaboración y paciencia con esta media.
- Finalmente, hay que poner en valor que esta medida no supone un gasto importante, es sencilla de comprender y comunicar a las personas usuarias, pero lo más importante:
  - *Mientras en un atropello a 30 km/h la probabilidad de heridas mortales es del 10% -es decir, que el 90% de los peatones sobrevive al mismo-, esta probabilidad de morir crece hasta el 80% a solo 50 km/h y roza el 100% a partir del 60 km/h, según varios estudios internacionales de la OMS, y OCDE/ECMT.*



# ESQUEMA VIARIO y MOVILIDAD PEATONAL



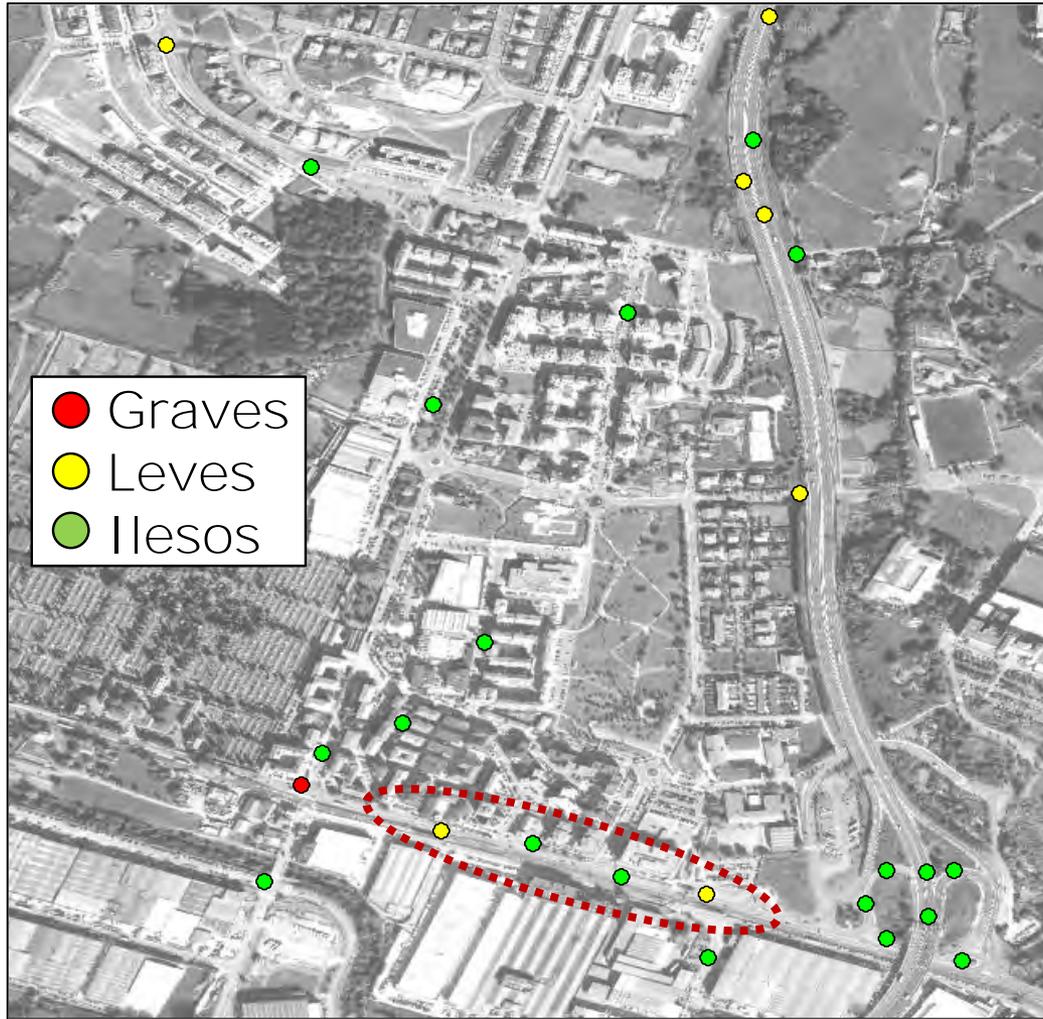
Año 2008



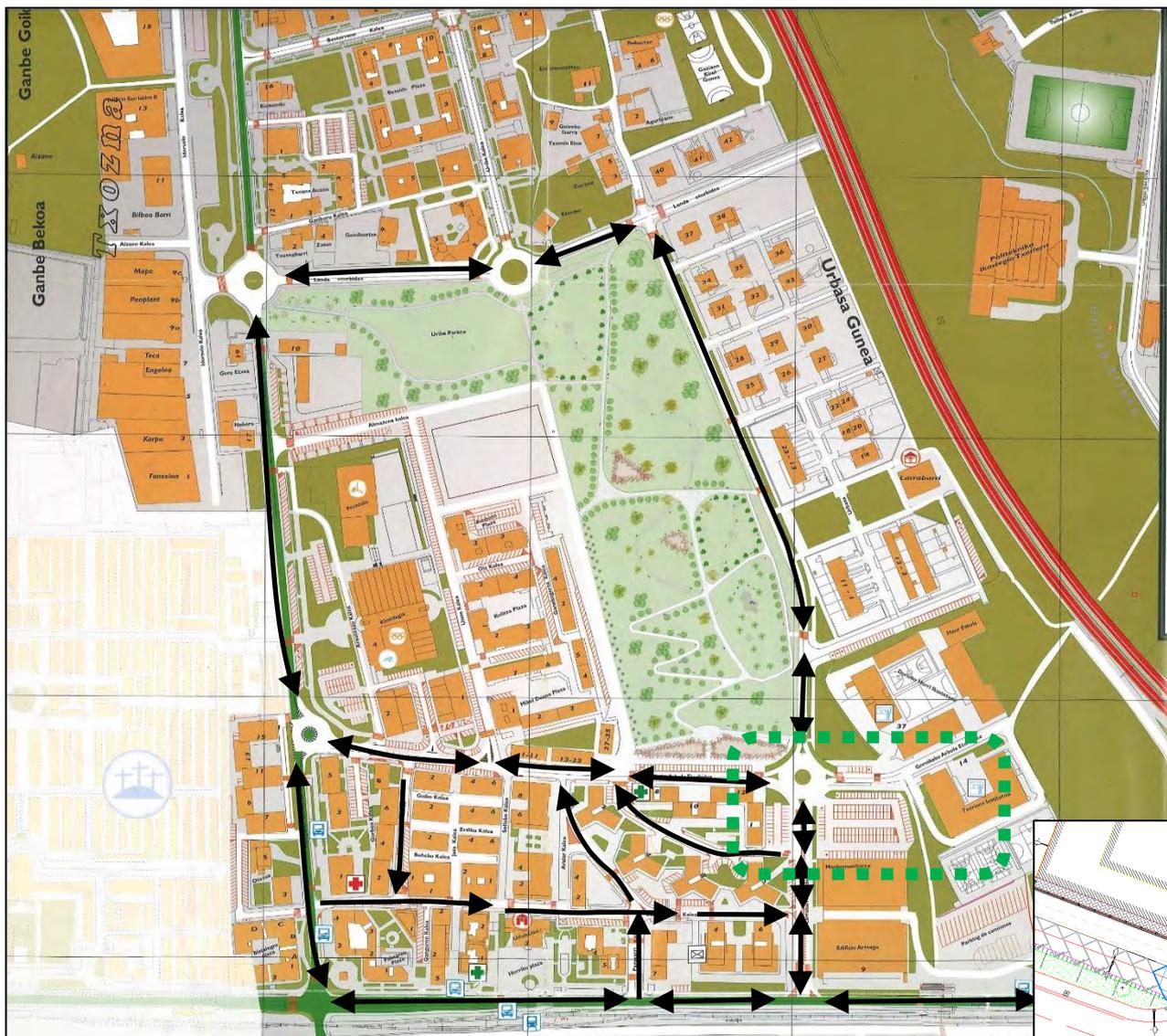
Año 2020

- En las distintas encuestas realizadas en el municipio de Derio se constata la importancia de la movilidad peatonal, sobre todo en la parte consolidada del municipio donde se centra la actividad tanto comercial como económica, con valores cercanos al 80%.
- Para seguir potenciando y protegiendo esta movilidad peatonal se propone una batería de acciones, que conlleven cambios en el esquema viario actual.

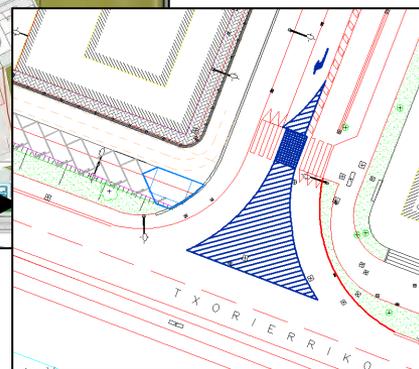
- Por otra parte, estas propuestas de cambio en el esquema viario, para fomentar la movilidad peatonal tratan a su vez reducir la siniestralidad detectada en ciertos ejes de Derio.

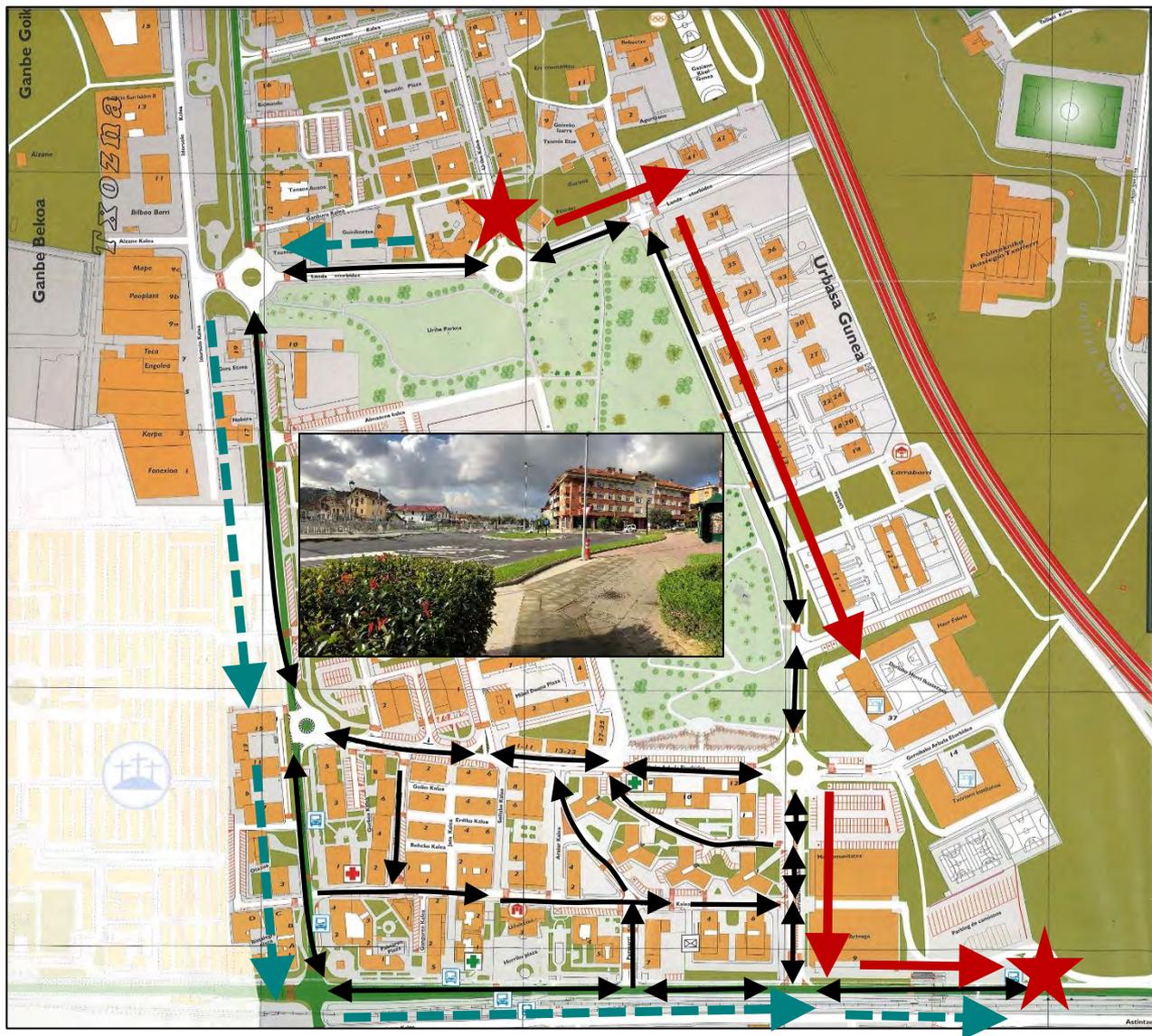


Accidentabilidad 2018

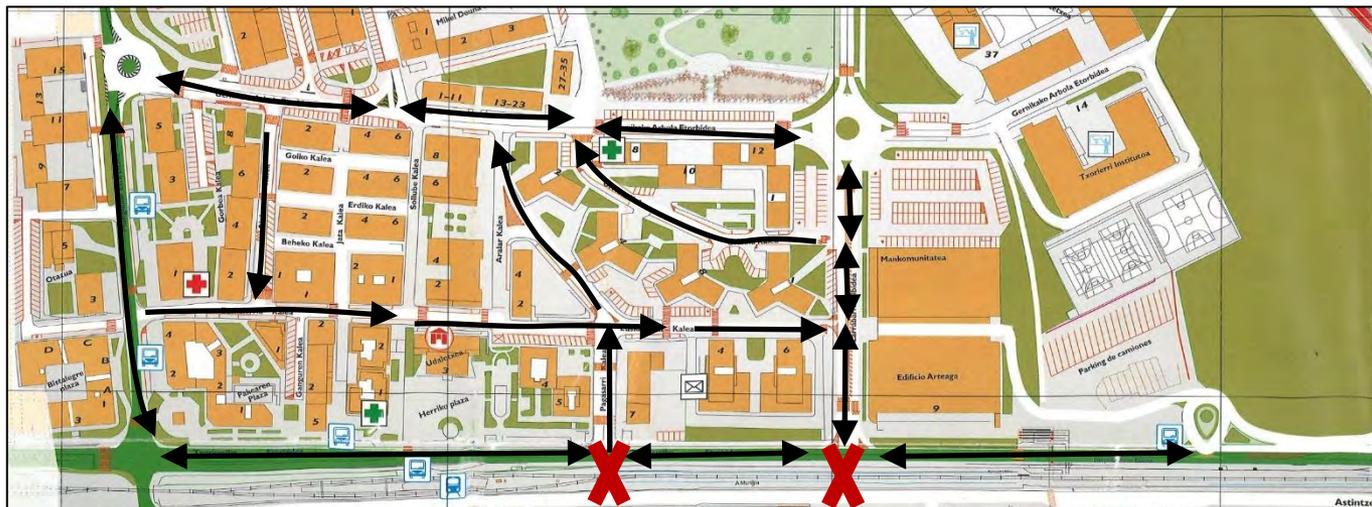


- La zona con el equipamiento educativo concentra un importante número de desplazamientos, tanto peatonales como en vehículo privado.
- Para proteger a los peatones del entorno se plantea una serie de cambios en el esquema viario de Derio que, con el apoyo de la nueva rotonda construida en la intersección entre Mungialde etorbidea y Txorrierriko etorbidea, hacen que los cambios propuestos no supongan un incremento sustancial en los tiempos de recorrido en vehículo.
- Para conseguir dicho objetivo, el elemento clave será la eliminación de giros a izquierda en la intersección Txorierri/Larrabarri.



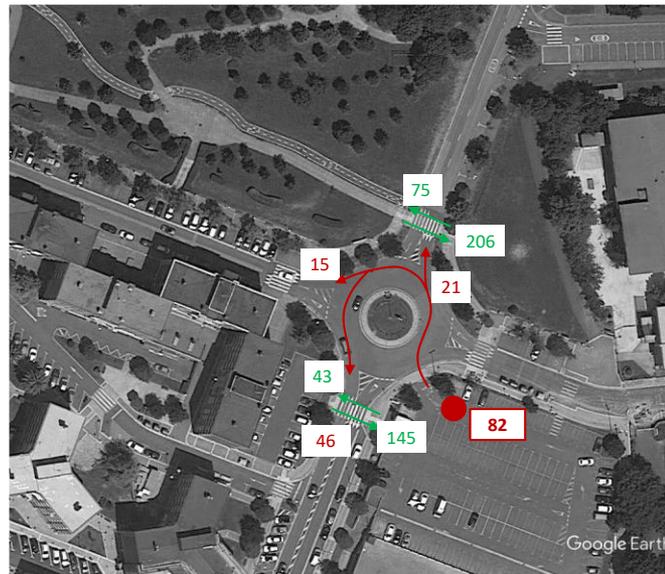
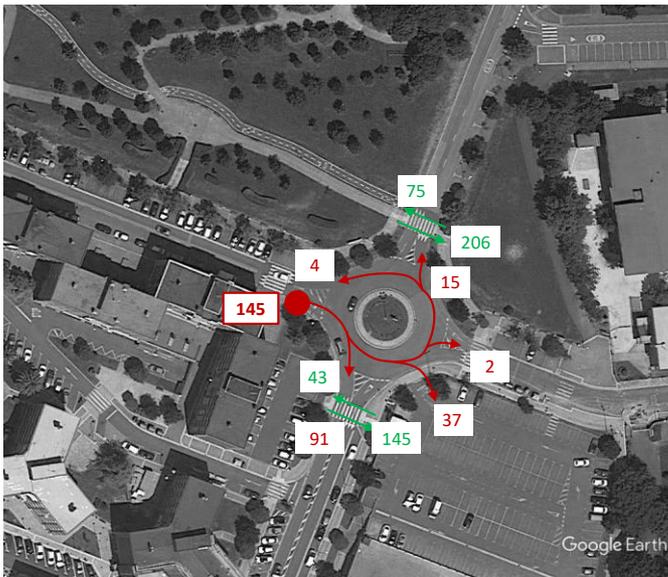
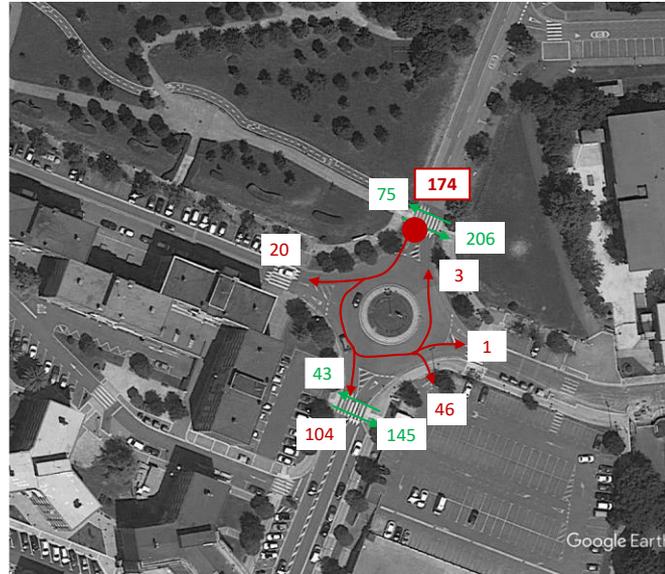
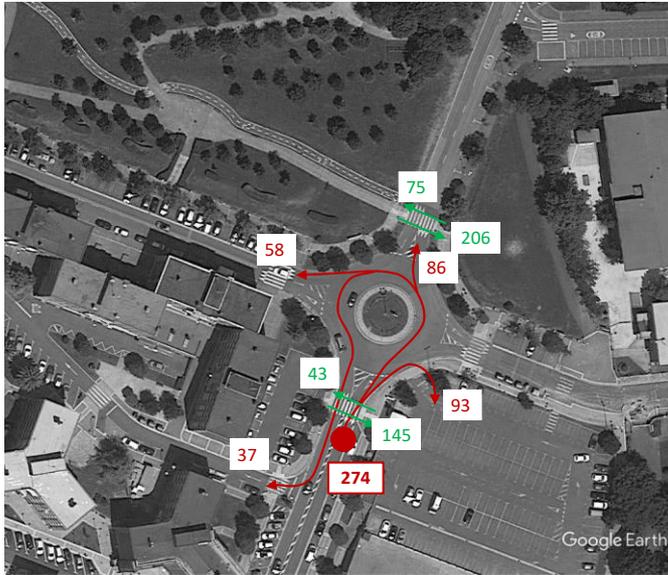


- Un elemento viario clave para favorecer la movilidad peatonal en el entorno educativo es reducir el número de viajes por el eje de Larrabari. Un volumen importante de vecinos de la zona de Uribe utilizan ese eje para comunicarse con el corredor del Txorierri.
- La nueva rotonda construida en la intersección entre Mungialde etorbidea y Txorrierriko etorbidea posibilita una alternativa competitiva sin semáforos desde Larrabari hacia Mungialde etorbidea, variando el recorrido desde Larrabari de 900m a 1.300m por Mungialde etorbidea.
- **Rojo**, recorrido actual.
- **Verde**, recorrido alternativo.

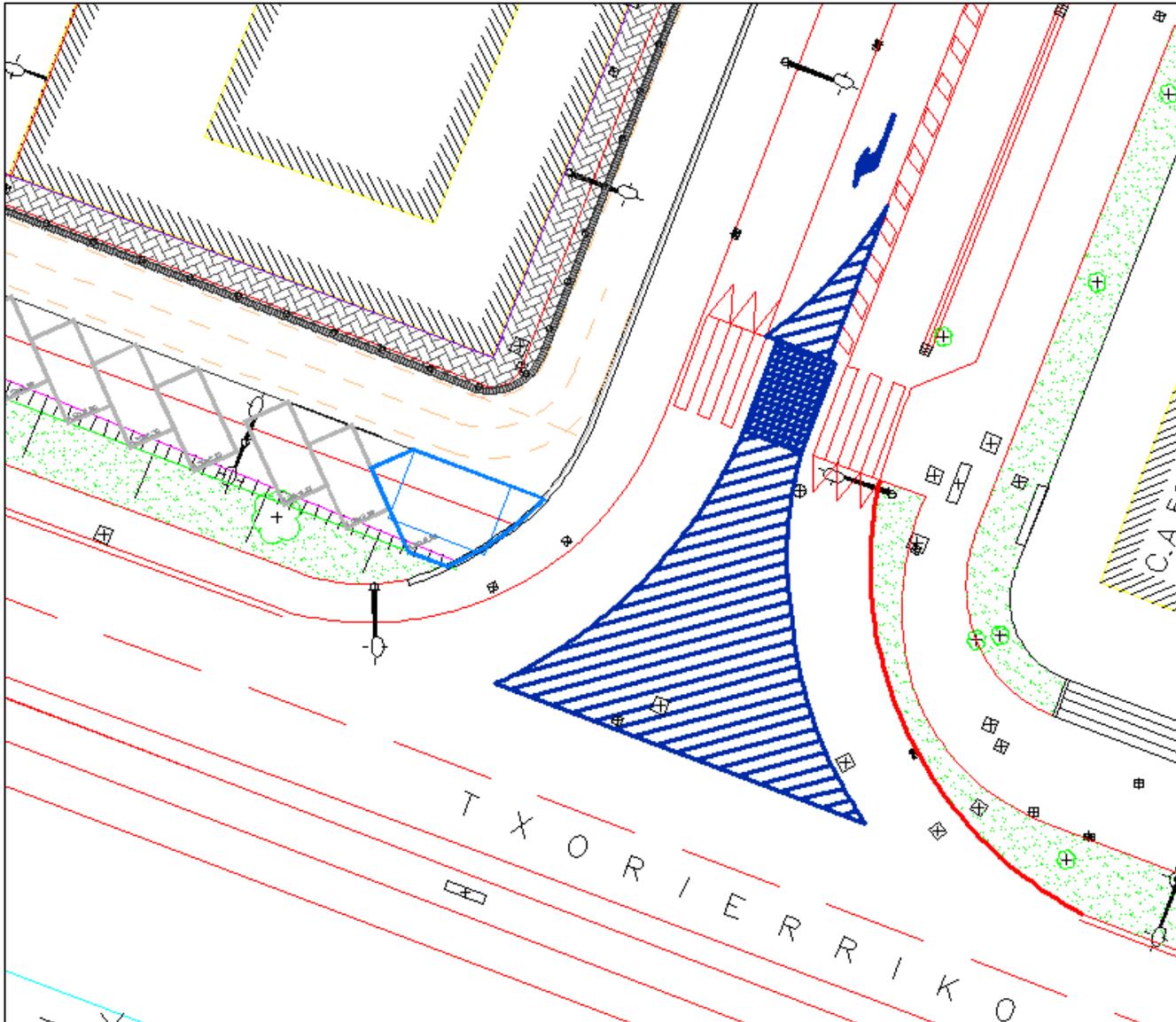


- Para ello se propone eliminar el semáforo en la intersección entre Larrabari y Txorierri, así como eliminar los giros a izquierda en la misma intersección y en la incorporación hacia Pagasarri.
- Con ello, se desincentiva, por un lado, el paso de vehículos desde Uribe y Gernikako Arbola hacia Larrabari (con dirección al corredor del Txorierri); y por otro lado se eliminan giros a izquierda para aumentar la seguridad en el eje y reducir la siniestralidad en el mismo. Las rotondas en el eje de Txorierriko etorbidea posibilitan cualquier movimiento prohibido con los giros a izquierda.



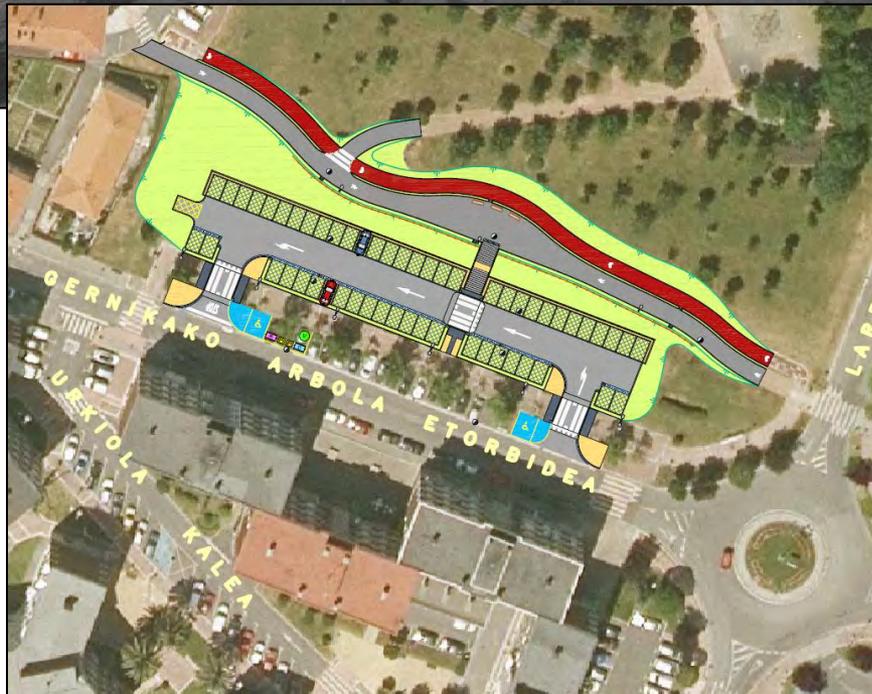
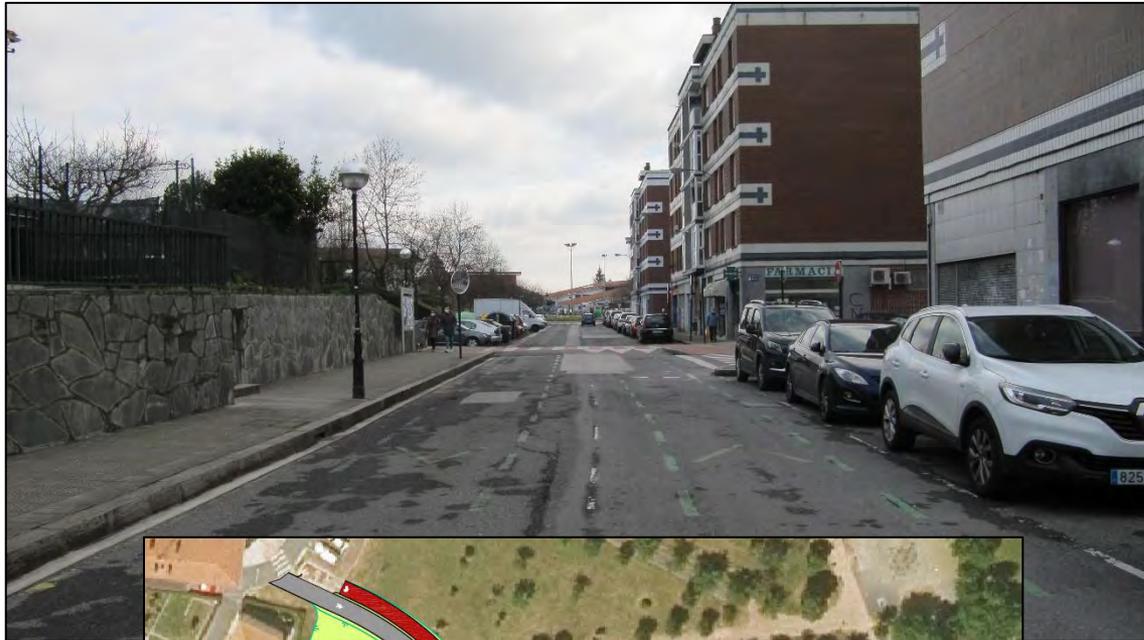


- Los conteos realizados en la rotonda de Gernikako Arbola en horario de 8:00 a 9:00 muestran los flujos peatonales y de vehículos en la punta matutina en la zona escolar.
- Como se puede apreciar, el eje peatonal protegido por el semáforo es más demandado que el ubicado cerca de la calle Urkiola.
- También se realizaron conteos de control en la rotonda de Uribe para conocer la procedencia desde esa zona, confirmando la idea de que la mayoría de los tráficos que acceden a la rotonda de Gernikako Arbola por Larrabari proceden desde Uribe y, en menor medida, desde la calle Landa y las viviendas de la zona de Urbasa.

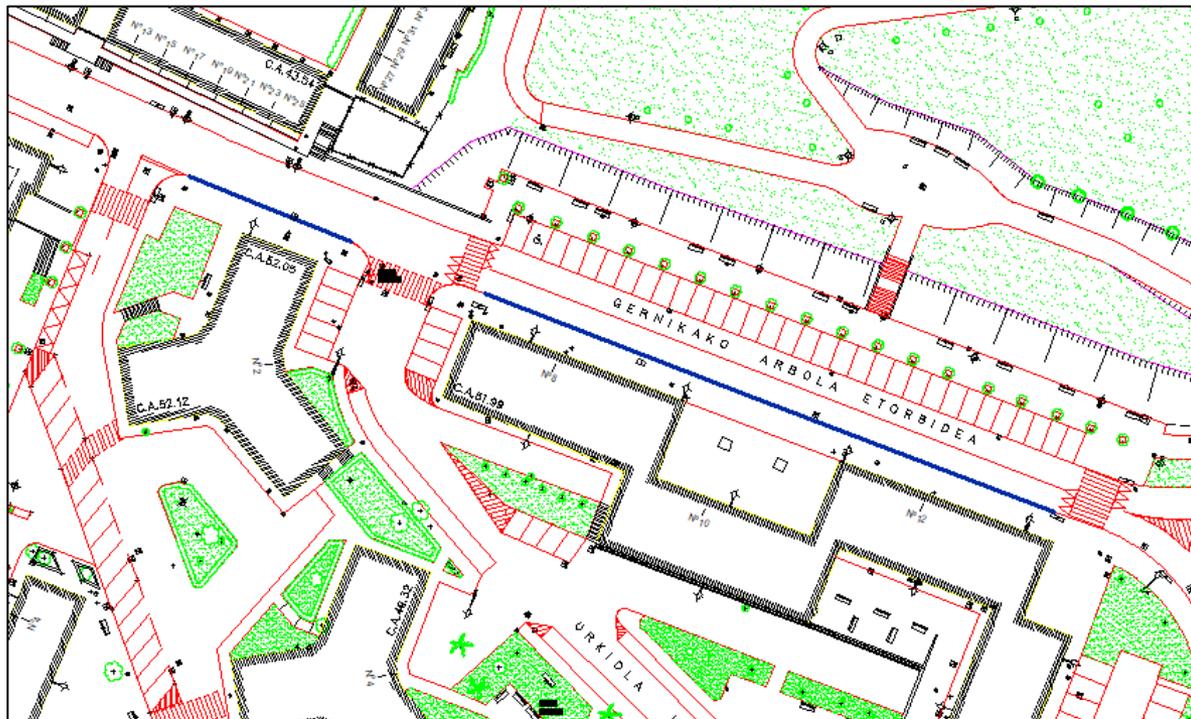


- Diseño tentativo de la reordenación de la intersección Txorierriko etorbidea/Larrabari, para disuadir el paso de vehículos desde Larrabari y la zona de Gernikako Arbola hacia el Corredor del Txorierriko.
- Con los números obtenidos en el conteo anterior, podrían disuadirse aproximadamente 200 coches en el entorno escolar bajando desde Larrabari hacia Txorierriko etorbidea en la punta matutina.
- Como se observa en la propuesta, el paso peatonal actual se reduce de tres a dos carriles y se gana un área de refugio para peatones que permite eliminar el semáforo peatonal actual.

# Esquema Viario. Gernikako Arbola



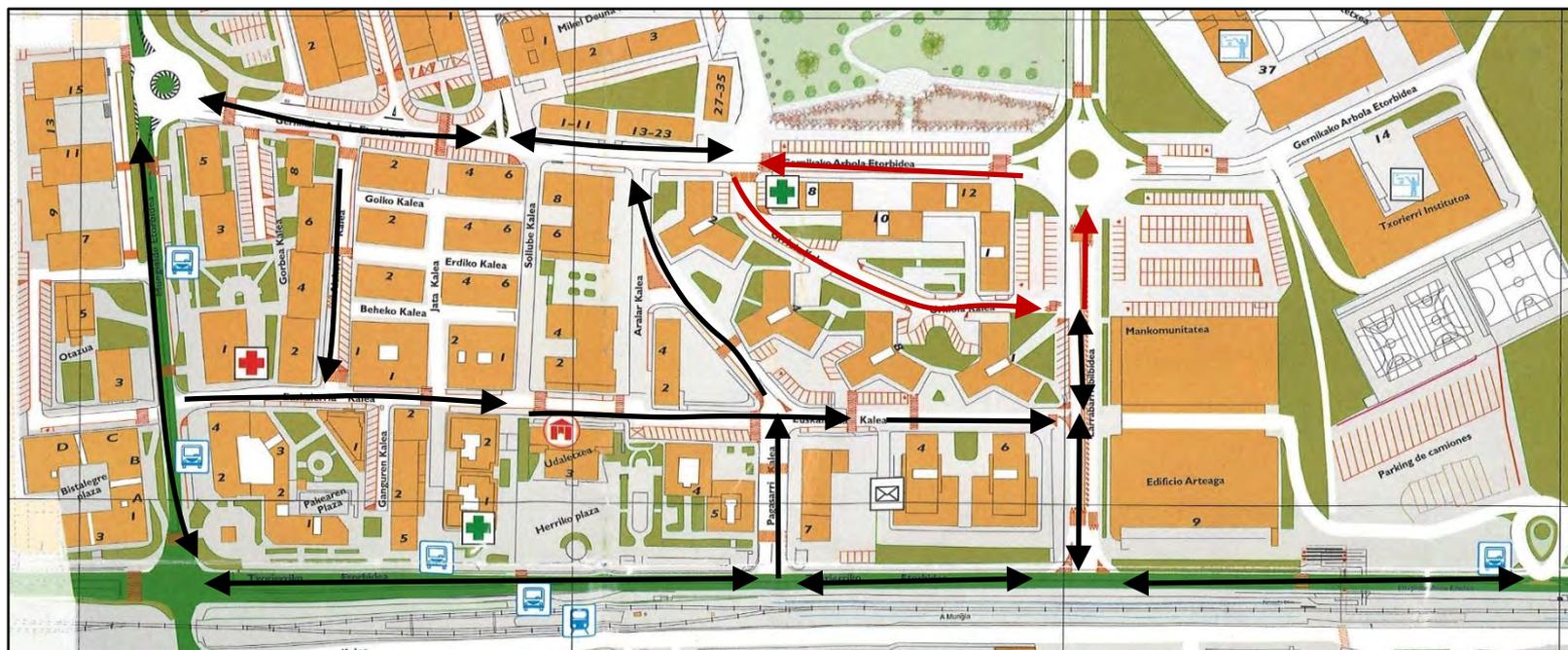
- La calle Gernikako Arbola, una vez eliminado el giro a izquierdas en la intersección entre Larrabarri/Txorierrri y ampliada su oferta de aparcamiento con el nuevo proyecto municipal, junto al parque Uribe (que generará 54 nuevas plazas) presenta una serie de opciones de cara a potenciar una movilidad peatonal segura y cómoda que recogemos a continuación.
- Las opciones son incrementales, y se basan en diferentes niveles de modificación del entorno de Gernikako Arbola.

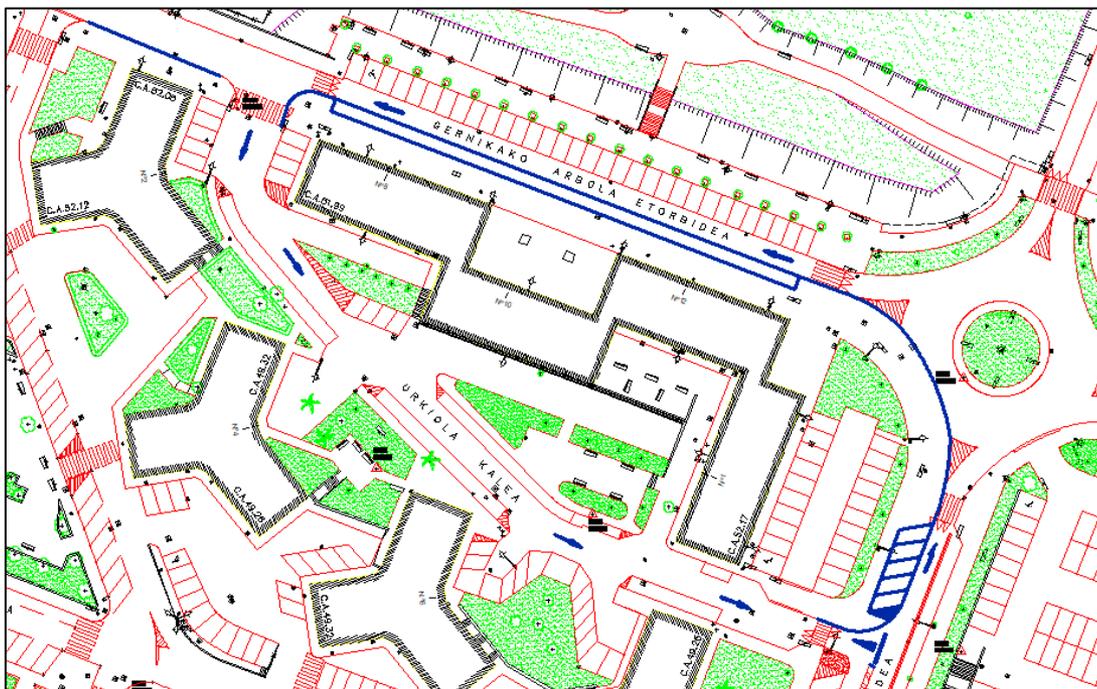


- Junto con la propuesta de nuevo aparcamiento en el tramo de Gernikako Arbola, visto en la pagina anterior, modificamos también dicha calle para dotarla de un carácter más accesible.
- Para ello eliminamos los actuales aparcamientos junto a las viviendas y ganamos dicho espacio para ensanchar la acera.
- Se ganan 2m de ancho de acera, consiguiendo una anchura mínima de 4m en los puntos más estrechos.
- Las apenas 19 plazas que se pierden en esta fachada se ven más que compensadas por las 54 creadas en la intervención junto al parque.

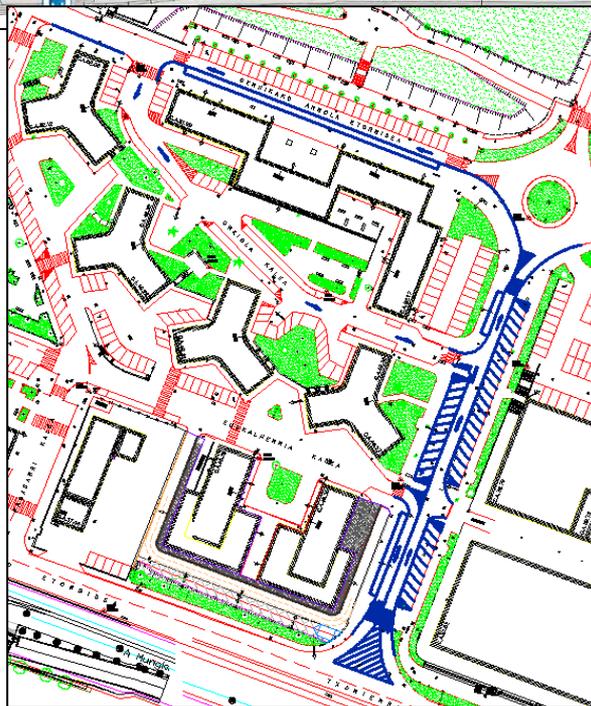
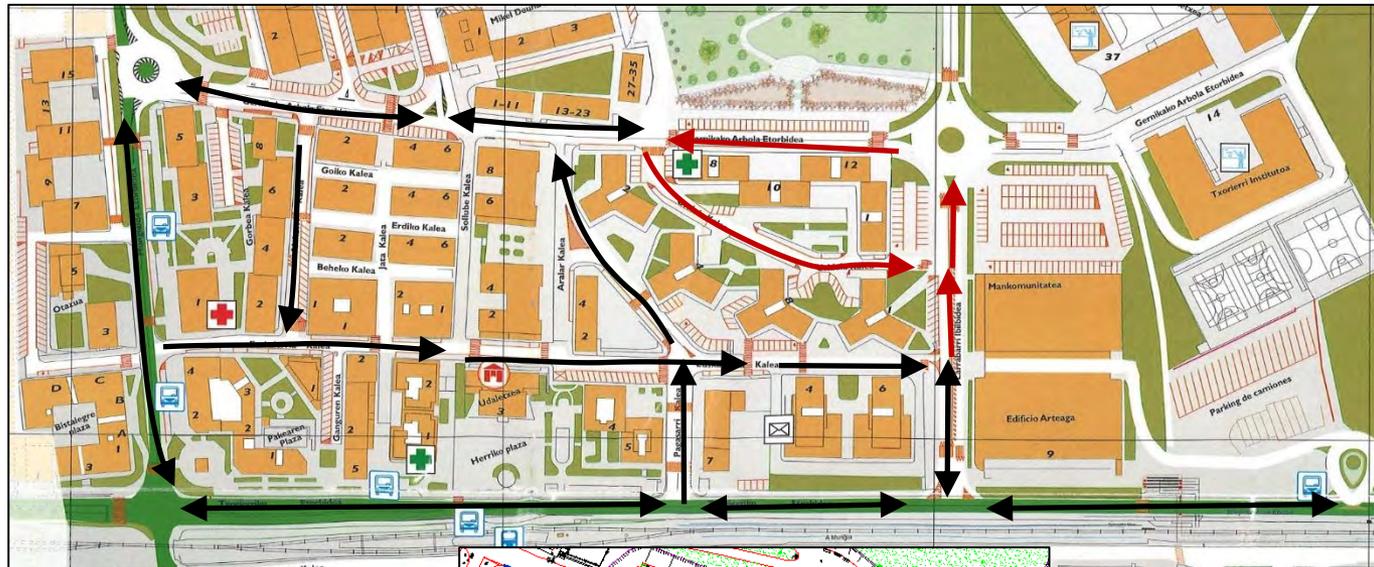


- Esta propuesta evoluciona de la anterior Opción I, dejando en sentido único la subida por la calle Larrabari, desde la intersección con la calle Urkiola.
- De esta forma, se aumentaría el espacio ganado ensanchando la acera de la propuesta anterior, con una anchura mínima de 5m de acera en los puntos más estrechos de Gernikao Arbola.
- Color **Rojo** indica cambio en el sentido actual de circulación.

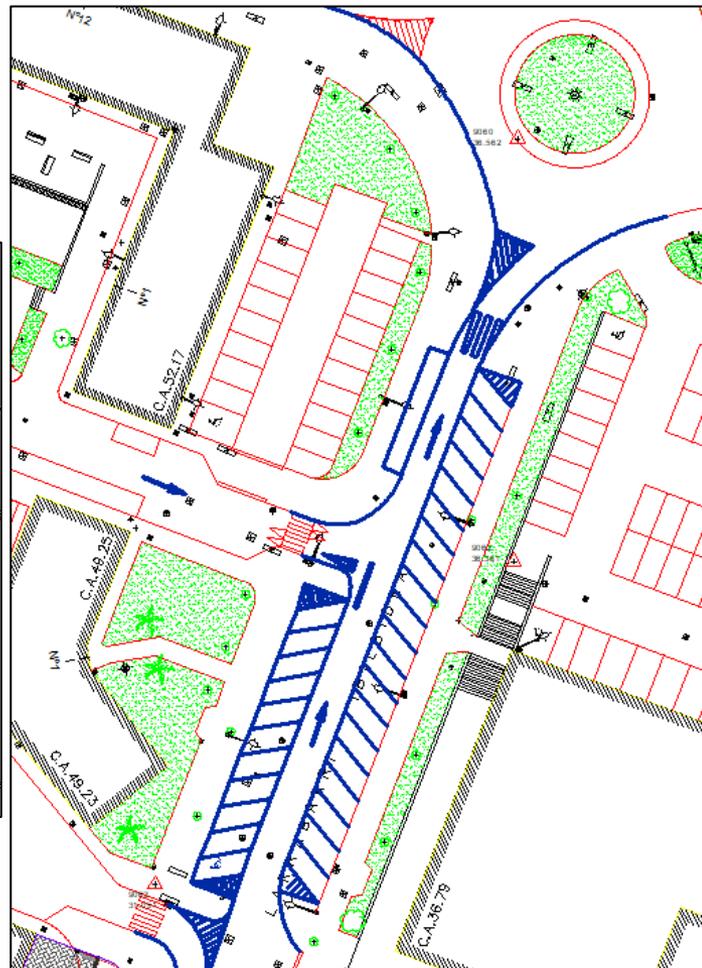
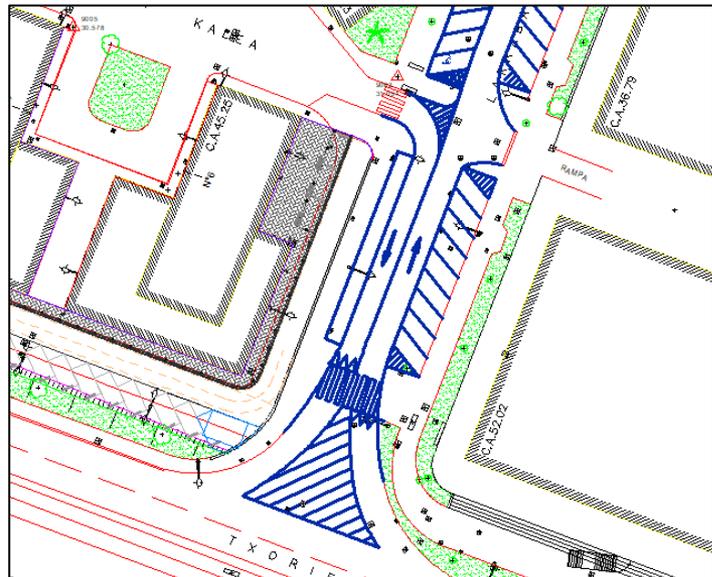




- Se ganaría un espacio peatonal al ensanchar la acera desde Gernikako Arbola hacia Larrabarri y la zona escolar, consiguiendo un ancho de 7m de acera en total.
- Debemos tener en cuenta que esta opción dificulta el acceso en coche desde la zona centro de Derio hacia la zona escolar, trasladando estos vehículos hacia la calle Urkiola.
- Dejar en sentido único la calle Gernikako Arbola (sentido contrario al expuesto) no es una buena alternativa, ya que:
  - No ofrecería alternativas de entrada a la zona urbana a de Derio desde Larrabarri.
  - El acceso a la nueva zona de aparcamiento de Gernikako Arbola desde Larrabarri supondría el paso por 2 veces por el entorno escolar.



- Con la siguiente propuesta se deja sentido único de subida desde la calle Euskalerría hasta la rotonda de Gernikako Arbola.
- De esta forma, además de las ventajas indicadas en las opciones previas, se mejoraría el entorno peatonal en los 3 pasos peatonales y se podrían obtener más plazas de aparcamiento en el entorno.
- Color Rojo indica cambio en el sentido actual de circulación.



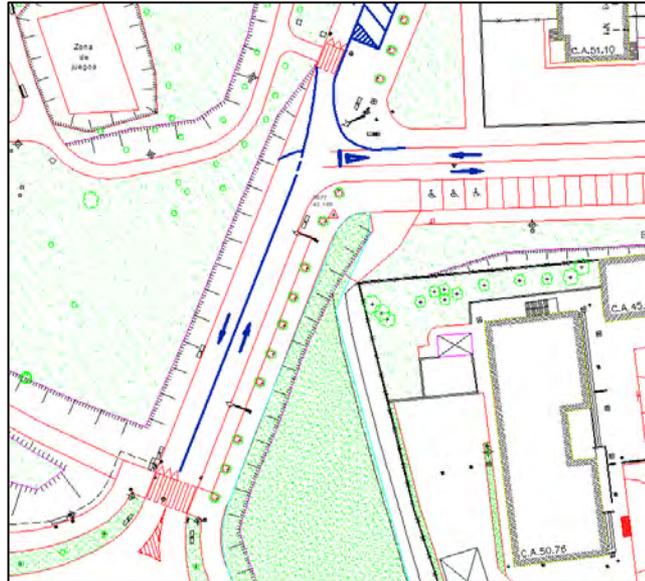
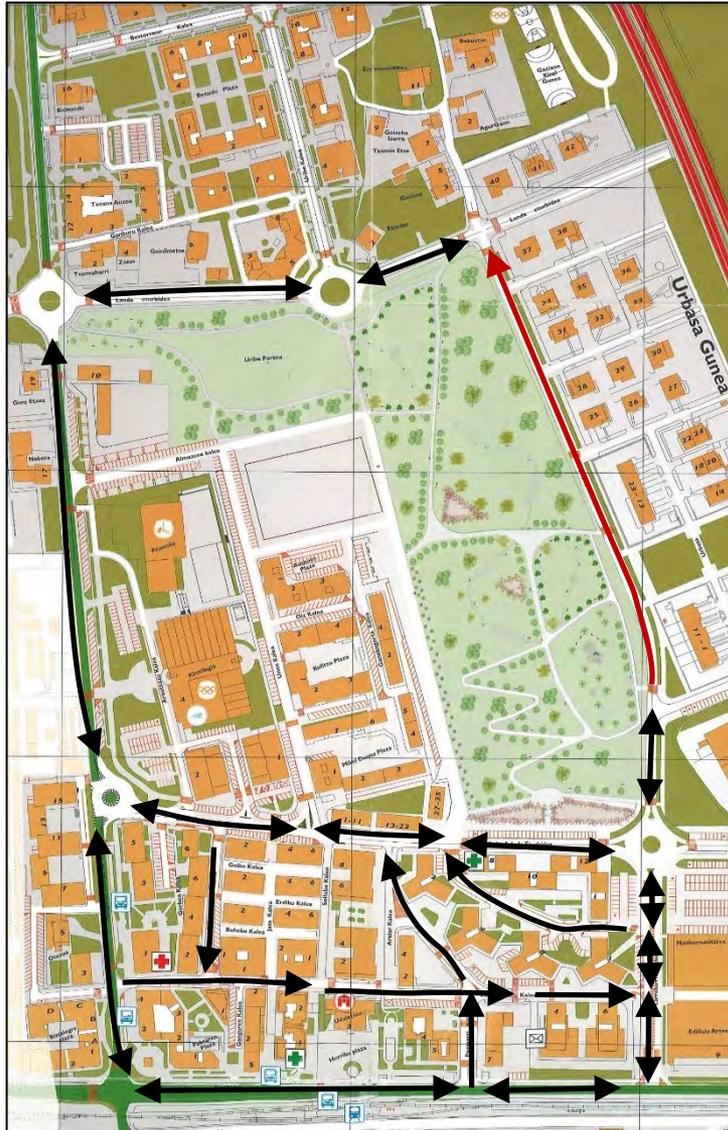
- Si bien la ganancia de nuevas plazas de aparcamiento NO es un elemento que persiga este Plan de Movilidad Sostenible de Derio, hemos de indicar que:
  - En el tramo más cercano a la rotonda se conseguirán 20 plazas en batería frente a las 12 en línea actuales.
  - En el lado opuesto se desplazarían las plazas en batería actuales y se ganarían 1,4m de acera.
  - En el tramo más cercano a la intersección con Txorierriko etorbidea se conseguirían 20 plazas en batería frente a las 12 en línea actuales.
  - En su lado opuesto se podrían crear plazas de aparcamiento en línea (5 plazas) de 2,2m de ancho; en la zona del aparcamiento se pierden 0,2m de ancho de acera, se mantendría una acera de 2,8m.



# Cambio Esquema Viario. Opción III



- Fotografías del entorno en su situación actual.
- La accesibilidad peatonal mejora sustancialmente al eliminar el paso por uno de los carriles de circulación y ensanchar las aceras.



- Una alternativa que se puede plantear de forma independiente a las opciones propuestas anteriormente es:
- La eliminación del sentido de bajada de la calle Larrabbarri desde la zona de la haur eskola de Derio, en la zona de Urbasa, permite, en caso de ser necesario, obtener más plazas de aparcamiento en batería en el entorno (37 nuevas plazas) o bien dotar el espacio ganado para bidegorri.
- En cualquier paso se podrían ganar 1,2m de acera peatonal extra en todo el eje.
- Color Rojo indica cambio en el sentido actual de circulación.



# APARCAMIENTO

# Propuesta Aparcamiento. Gernikako Arbola



DERIO UDALA



- Tras el diagnóstico de aparcamiento realizado en Derio, determinamos que no existe problema de aparcamiento para los residentes (nocturno), mientras que durante el día existen algunas zonas próximas al eje de la calle Larrabari, que se saturan en ciertos momentos del día.
- En la misma zona del eje de Larrabari se planea una serie de medidas que amplían la dotación de aparcamiento de la zona, si bien el objetivo final no es sustituir las 128 plazas eliminadas en el parking del BM.
- Esta propuesta de nuevo aparcamiento dota con 54 plazas el entorno de Gernikako Arbola.

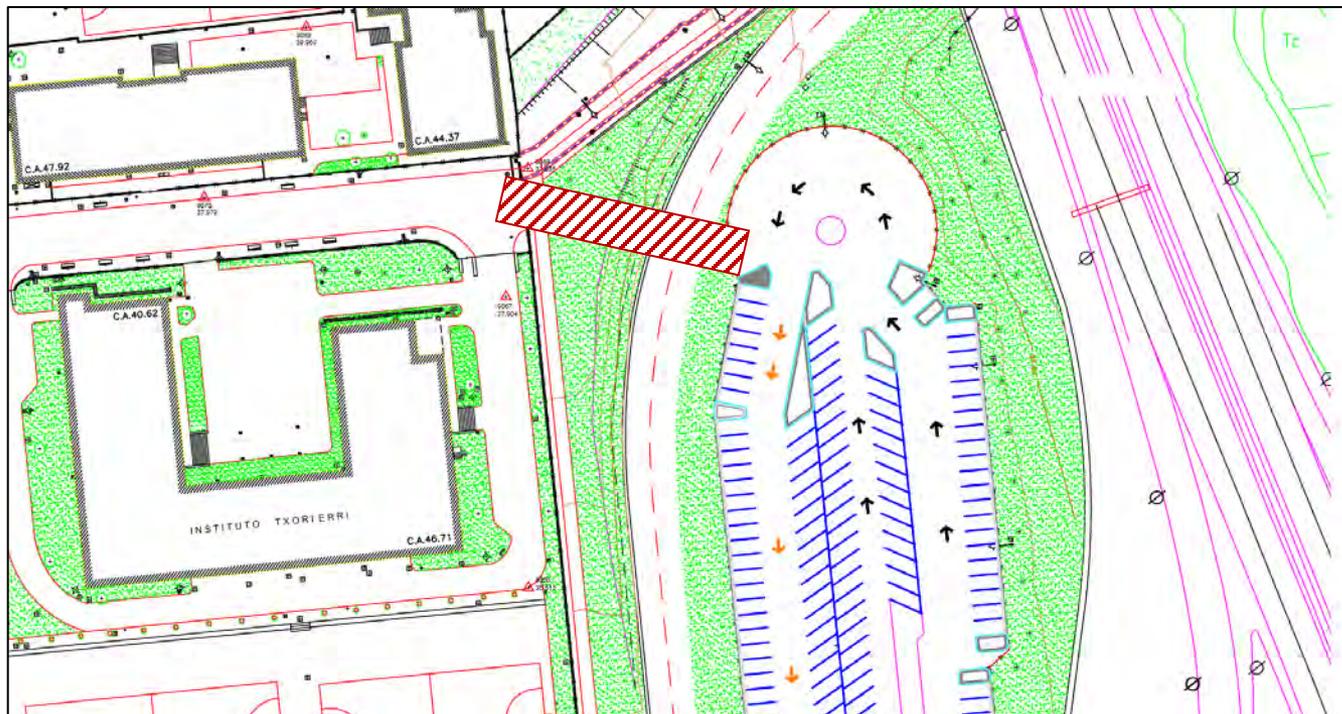
# Propuesta Aparcamiento. Aparcamiento Camiones

- En la actual zona reservada para el aparcamiento de vehículos pesados de Derio se plantea modificar su uso.
- La propuesta consiste en trasladar dicho emplazamiento a otra zona de Derio, para después convertirlo en aparcamiento libre para todo tipo de vehículos; de esta forma se pasarían de los 30 aparcamientos actuales a 133.
- La zona de la actual rotonda de vehículos pesados, se podría utilizar para estacionamientos breves para que las madres y padres puedan acercar a sus hijas e hijos a la zona escolar.
- Además, se conseguiría ganar plazas de aparcamiento junto la zona educativa de Derio, permitiendo limitación de paso y aparcamiento por la zona escolar.



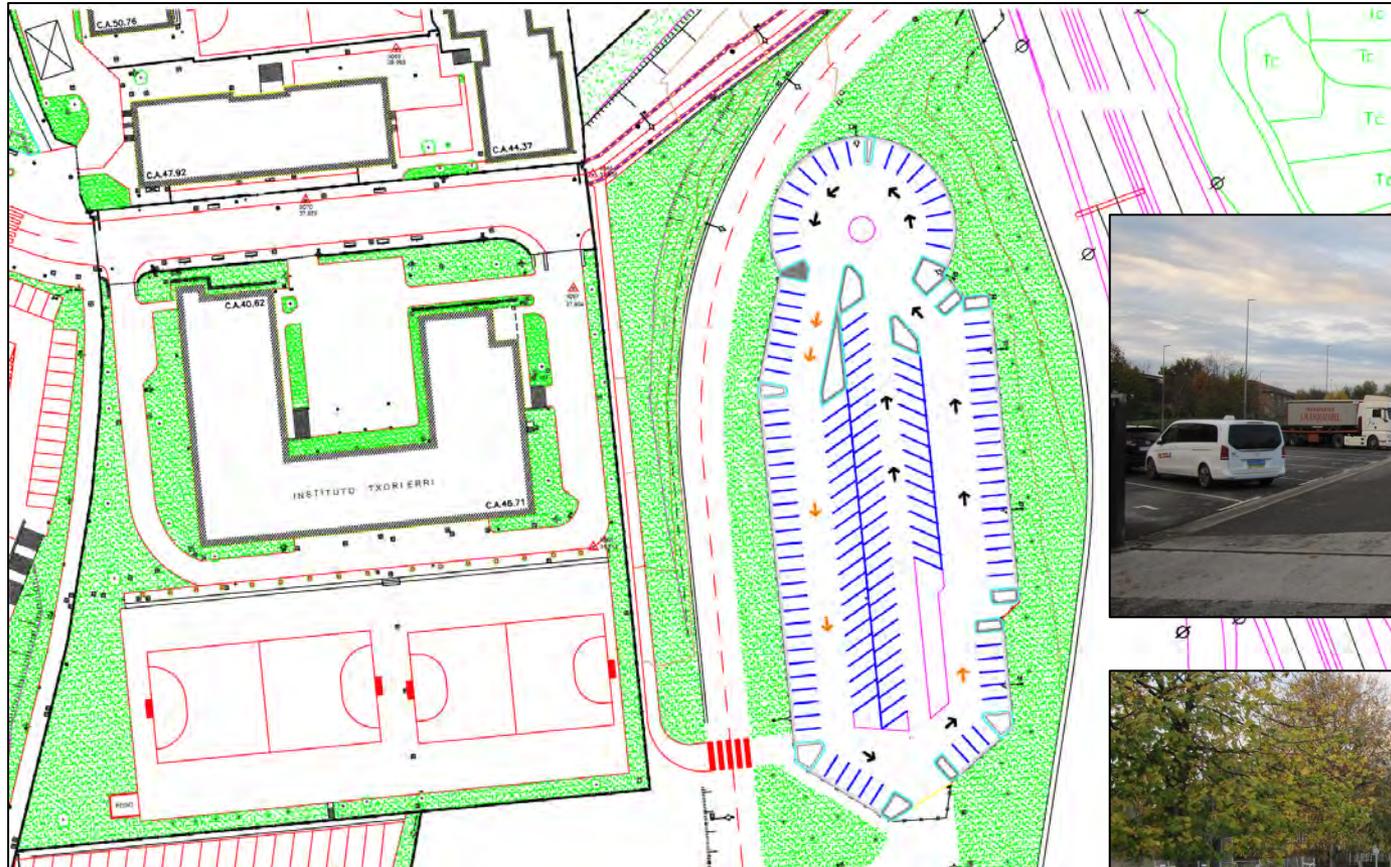
# Propuesta Aparcamiento. Aparcamiento Camiones

- Esta propuesta vendrá acompañada de una nueva conexión peatonal hacia la zona escolar.
- La nueva conexión, en caso de hacerse a través del vial que conduce al Seminario, deberá ser segura mediante la protección del paso con un semáforo a demanda, debido a la visibilidad de los vehículos que proceden de la zona del Seminario.

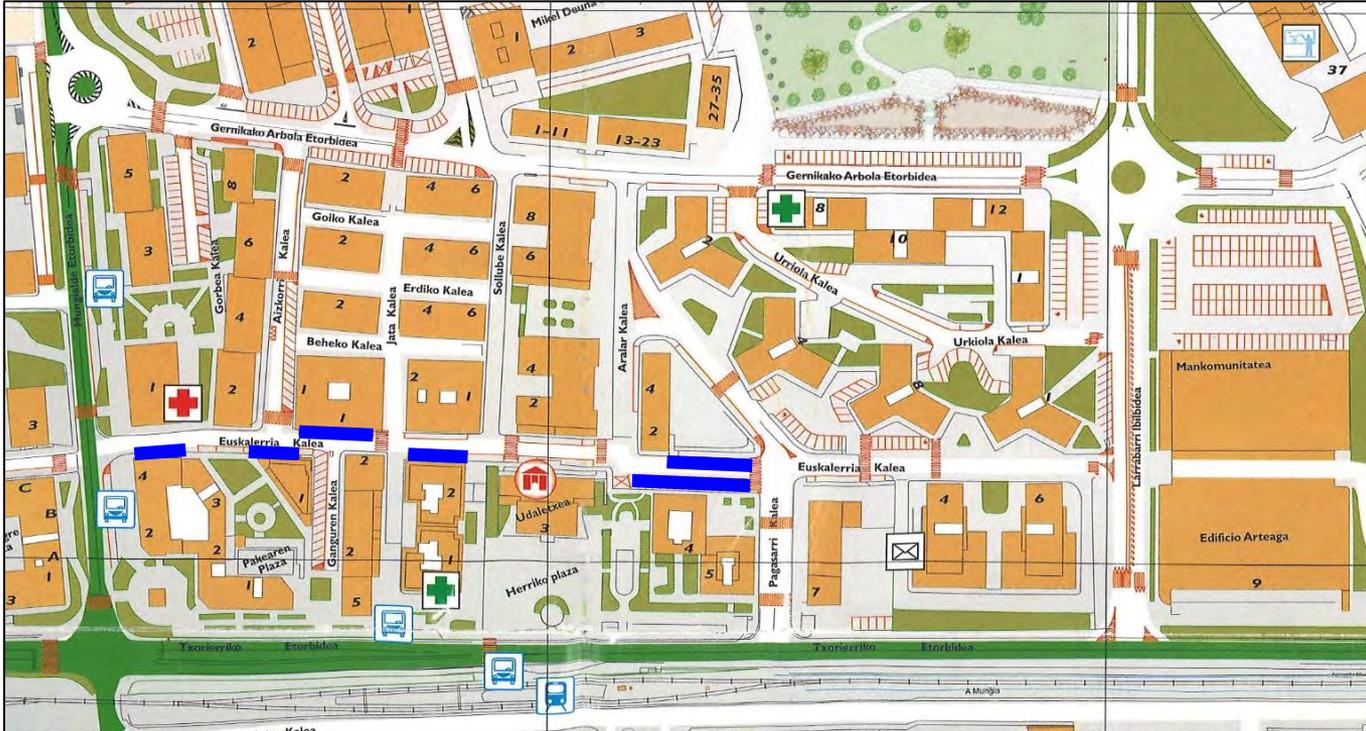


# Propuesta Aparcamiento. Aparcamiento Camiones

- Otra alternativa sería la de habilitar todo el espacio para aparcamiento, con 152 nuevas plazas.



# Aparcamiento Rotación



- Se propone fomentar el aparcamiento de rotación mediante la creación de un sistema OTA con el objetivo de potenciar las compras en los establecimientos de la zona.
- El sistema que se propone es similar al ya instalado en Mungia y próximamente en Sopela.
- El tramo seleccionado es la calle Euskal Herria desde Mungialde etorbidea hasta la intersección con la calle Pagasarri (unas 28 plazas de estacionamiento).

- Se hará una prueba en este primer tramo, y en caso de determinar que hay que ampliar la OTA de rotación, se hará primeramente en la C/ Aizkorri. Se muestra a continuación su funcionamiento:
  - En el tramo que disponga de esta OTA se podrá estacionar GRATUITAMENTE por un periodo máximo de una hora y media (90 minutos).
  - Pese a ser gratuita, será obligatorio exhibir en el interior del parabrisas el ticket que autorizará el estacionamiento y que se recogerá en la máquina expendedora después de estacionar el vehículo.
  - TODOS los usuarios (residentes y foráneos) deberán incluir su matrícula en el ticket para controlar la estancia. Transcurrido el plazo no se podrá volver a estacionar en la zona regulada hasta pasadas 2 horas.
- La vigilancia inicialmente podrá ser realizada por la propia policía municipal de Derio.
- El horario propuesto de la OTA de rotación será:
  - Laborables: de 9:00-13:30 y 16:00-20:00
  - Sábados: de 9:00-13:30

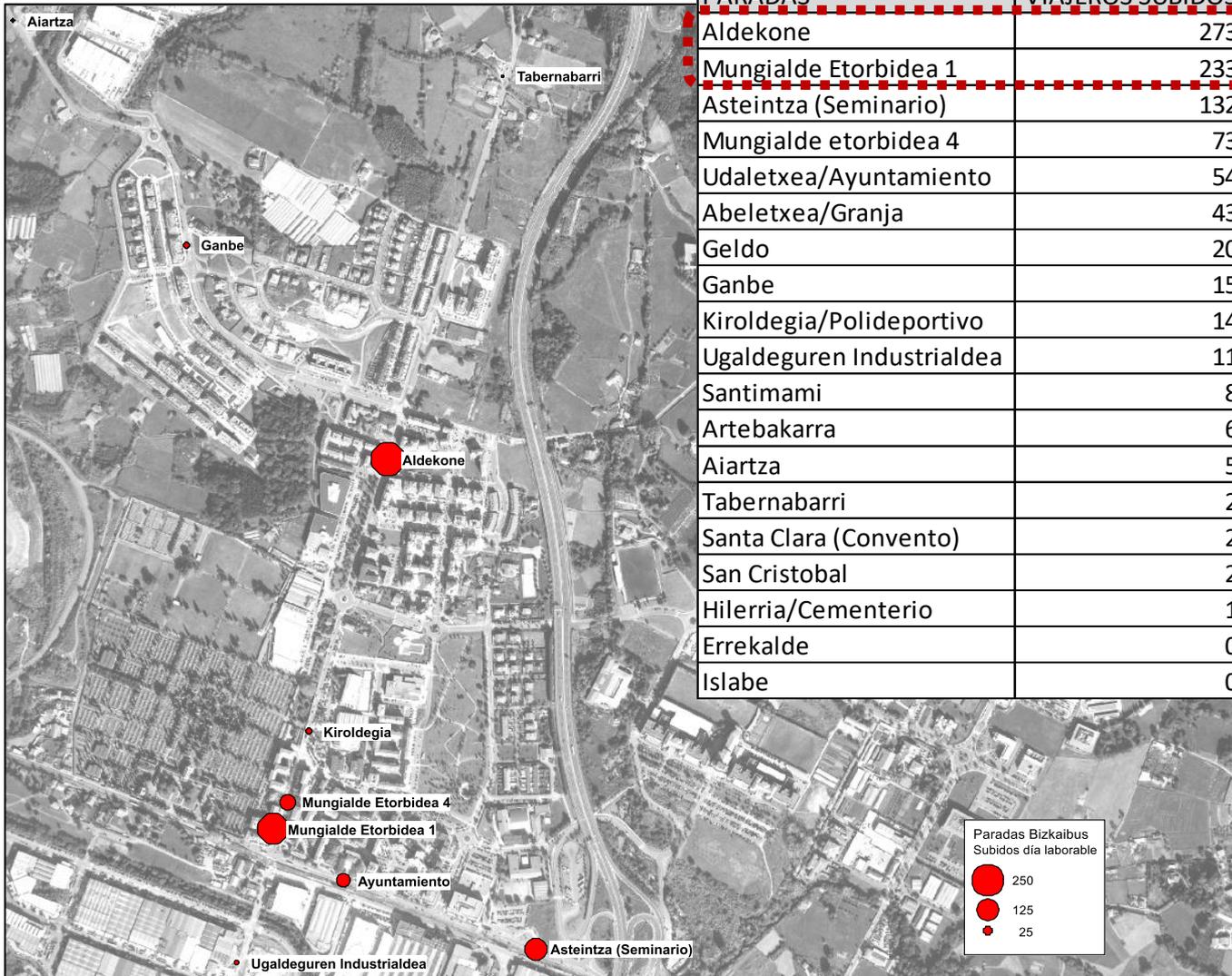




# TRANSPORTE PÚBLICO

# Paradas BIZKAIBUS

DERIO EDRLA



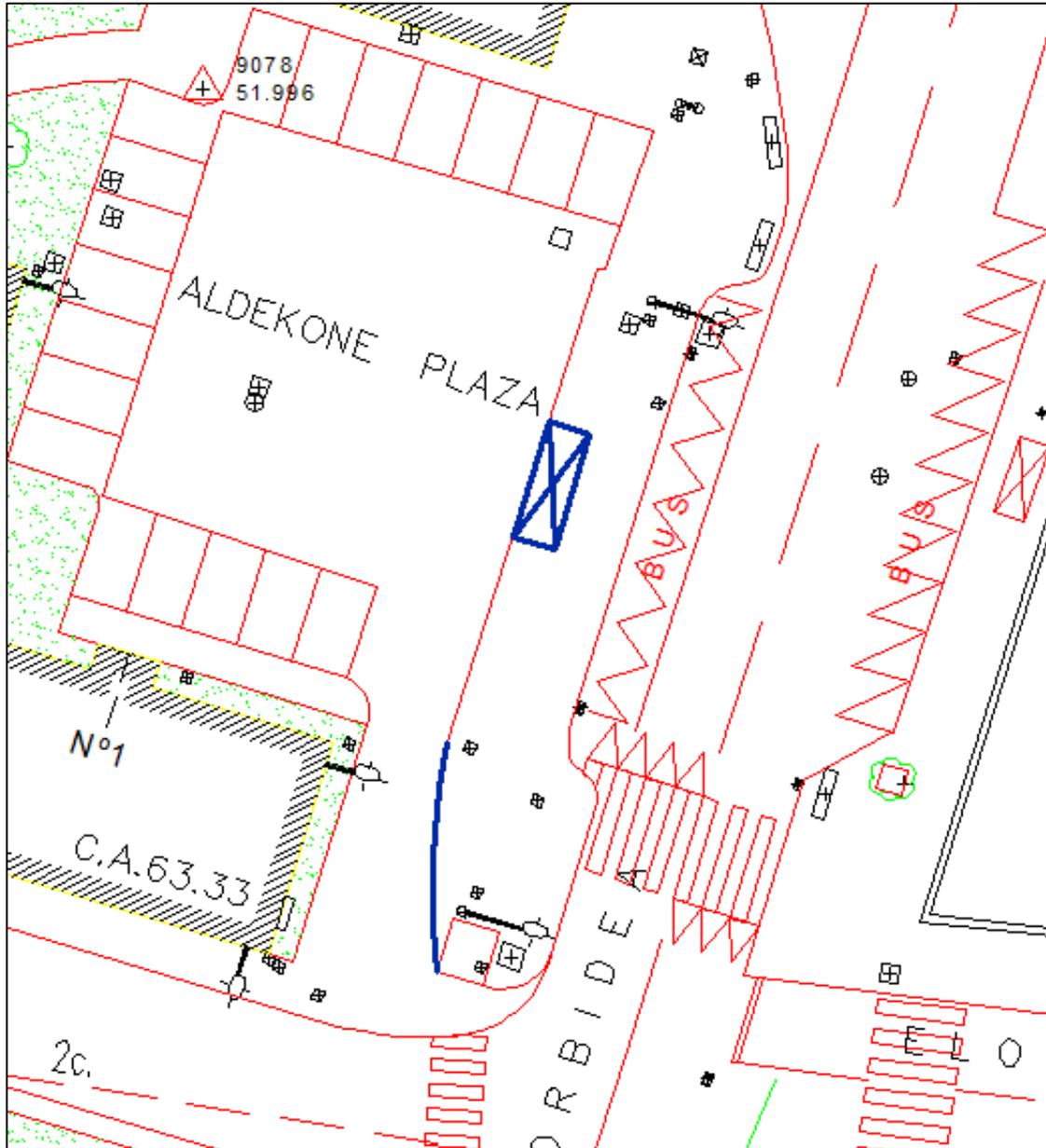
- El número de viajeros diarios que suben en las distintas paradas de Derio nos indica la importancia de las paradas ubicadas en el eje de Mungialde Etorbidea, en la zona norte (Aldekone) y en la sur (Mungialde Etorbidea 1).
- En total, en un día laborable tipo, suben 894 viajeros en Bizkaibus.

- La parada ubicada en Mungialde etorbidea 1 es la segunda en importancia por número de viajeros. Su accesibilidad, infraestructura e información son adecuadas.

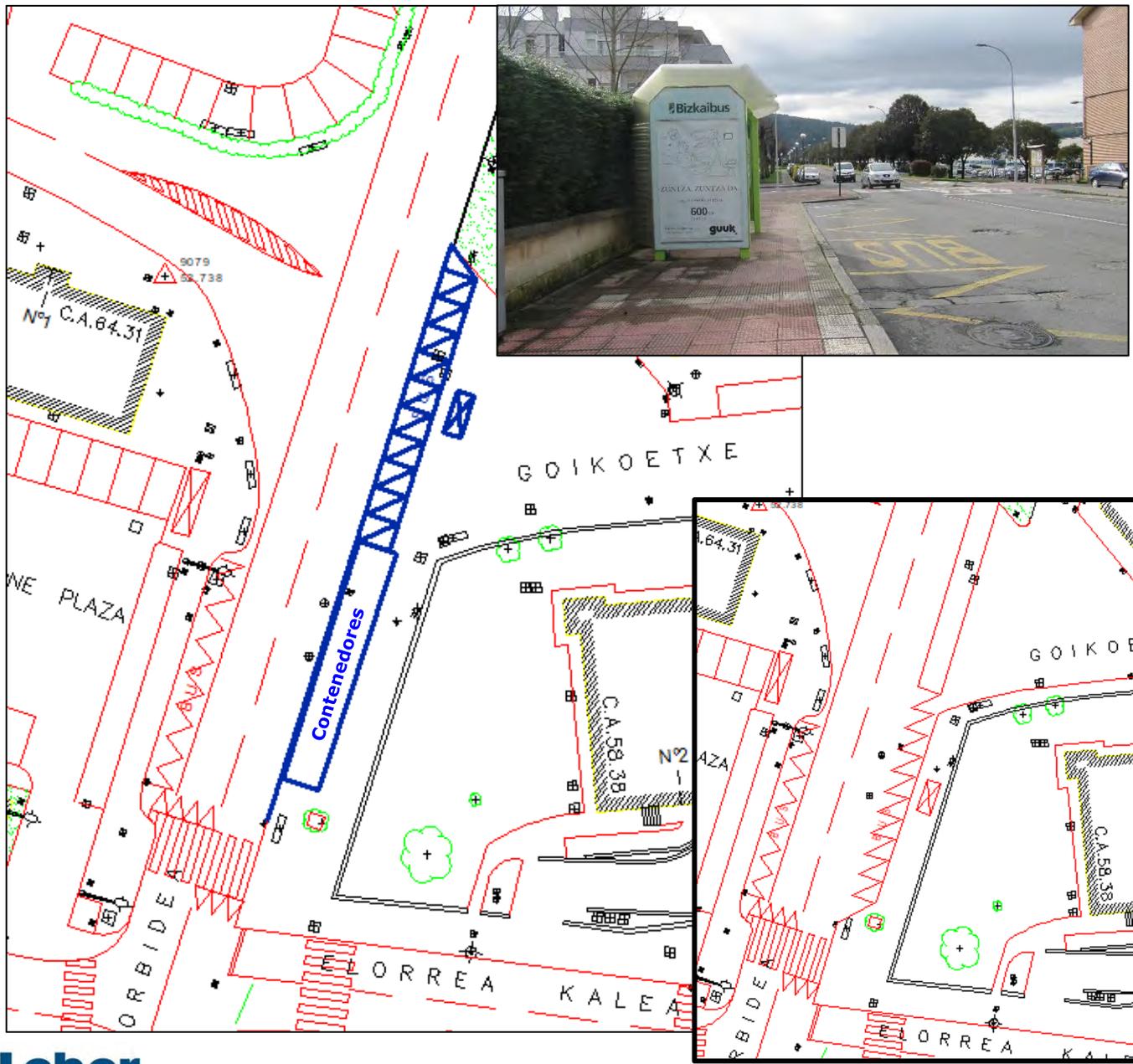


- La parada ubicada en Aldekone es la primera parada en importancia por número de viajeros de Derio.
- Sin embargo, la ubicación esquinada de la marquesina y su entorno urbanístico podrían mejorarse.





- Una posible propuesta para esta parada consiste en eliminar las 4 plazas en línea más próximas a la parada, ganando 2,2m de acera y mejorando la marquesina actual, centrándola.



- La marquesina ubicada en el otro lado de la carretera, sentido Mungia, ofrece poco espacio de paso peatonal (1 m de paso).
- Para ganar mayor espacio de paso se propone cambiar la ubicación actual de los contenedores, desplazándolos hacia la actual parada del bus; de este modo se podrían ganar aproximadamente 3 m de acera.

Actual



- La parada de Asteintza (Seminario) se encuentra en 3<sup>er</sup> lugar en el ranking de paradas por número de usuarios de Derio.
- Es la parada de Derio con una conexión más rápida y directa hacia Bilbao.
- La accesibilidad a esta parada es un elemento clave para que sirva a la población de Derio de una manera eficiente.



## 82. artikulua

Debekatuta dago ibilgailuak aparkatzea, ondoko kasuetan:

- a) Seinaleek debekatzen duten tokietan.
- b) Gelditzea debekatuta dagoen tokietan.
- c) Toki berean hamar egunez jarraian baino gehiago. Horretarako hamar egun habil kontuan hartuko dira.
- d) Bigarren iletan, edo lehenengoan oztopo edo babes elementu bat dagoenean.
- e) Zamaletan tokietan, erreserba gordeta dauden egunean eta orduetan; salbu mugikortasun gutxiko ibilgailua bada, eta hori ondo identifikatuta egon behar eta gehienez 20 minut
- f) Zerbitzu publiko, erakunde ofizialak, ordezkaritza diplomatikoak eta larrialdiko edo polizia zerbitzuen ibilgailuak aparkatzeko gordeta dauden tokietan.
- g) Ikuskizun edo ekitaldi publikorako eraikinen aurrean horiek gertatzen direnean, larrialdia bada irteera handiari erreztasuna kentzen diolako.
- h) Aparkatuta dagoen ibilgailuak gutxienez 3 metroko zabalera uzten dionean zirkulaziora.
- i) Bi norazko zirkulazioa duten kaleetan baldin eta kaltetako zabalera bakarrik ibilgailuen zutabe bi uzten badute.
- j) Eraikinetara sarbidea ostopatzen dienean bai ibilgailuei bai pertsonari.
- k) Pasabide beheeratuak ostopatzen zaienean mugikortasun gutxikoe.
- l) Ondo aparkatuta duaden ibilgailuen irteera ostopatzen dienean.
- m) Aparkaldi mugatuetan edo pasabideetan.
- n) Ibilgailuen kategoria jakin batzuk ibil daitezkeen gordetako errietan.
- o) Ibilgailu kategoria batzuetzat gordeta dauden tokietan.

## Artículo 82

Queda prohibido el estacionamiento en los casos y lugares siguientes:

- a) En los lugares donde lo prohíban las señales correspondientes.
- b) Donde esté prohibida la parada.
- c) En un mismo lugar de la vía pública durante más de diez días naturales consecutivos. A los efectos expresados sólo se computarán los días hábiles.
- d) En doble fila en cualquier supuesto.
- e) En las zonas señalizadas como reserva de carga y descarga de mercancías, en los días y horas en que esté en vigor la reserva; excepto si se trata de vehículos de personas con movilidad reducida, debidamente identificados y por el tiempo máximo de 20 minutos.
- f) En las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, delegaciones diplomáticas y servicios de urgencia o policía.
- g) Delante de los accesos de edificios destinados a espectáculos o actos públicos, en las horas de celebración de los mismos ya que con ello se resta facilidad a la salida masiva de personas en caso de emergencia.
- h) Cuando el vehículo estacionado deje para la circulación rodada una anchura libre inferior a la de un carril de 3 metros.
- i) En las calles de doble sentido de circulación en las cuales la anchura de la calzada sólo permita el paso de dos columnas de vehículos.
- j) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso a inmuebles por vehículos o personas.
- k) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para personas de movilidad reducida.
- l) En condiciones que dificulten la salida de otros vehículos estacionados reglamentariamente.
- m) En los vados, total o parcialmente.
- n) En los carriles reservados a la circulación de determinadas categorías de vehículos.
- o) En los lugares reservados exclusivamente para parada de determinadas categorías de vehículos.

- Ello supone que las calles de Derio pueden ser un lugar de reclamo de aparcamiento atractivo para vehículos de otros puntos.
- En este sentido las calles de Derio se convierten en competencia directa con empresas que ofrecen el servicio de aparcamiento y traslado al aeropuerto (hasta 5 empresas) con tarifas que arrancan **desde los 12€ diarios**.
- La zona de Gambe puede ser la que resulte más atractiva por su carácter residencial y disponibilidad de plazas libres durante todo el día y cercanía al aeropuerto.
- En caso de producirse este fenómeno, la Ordenanza Reguladora de Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano de Derio contempla este supuesto, que necesitará de una vigilancia por parte de la Policía Municipal.



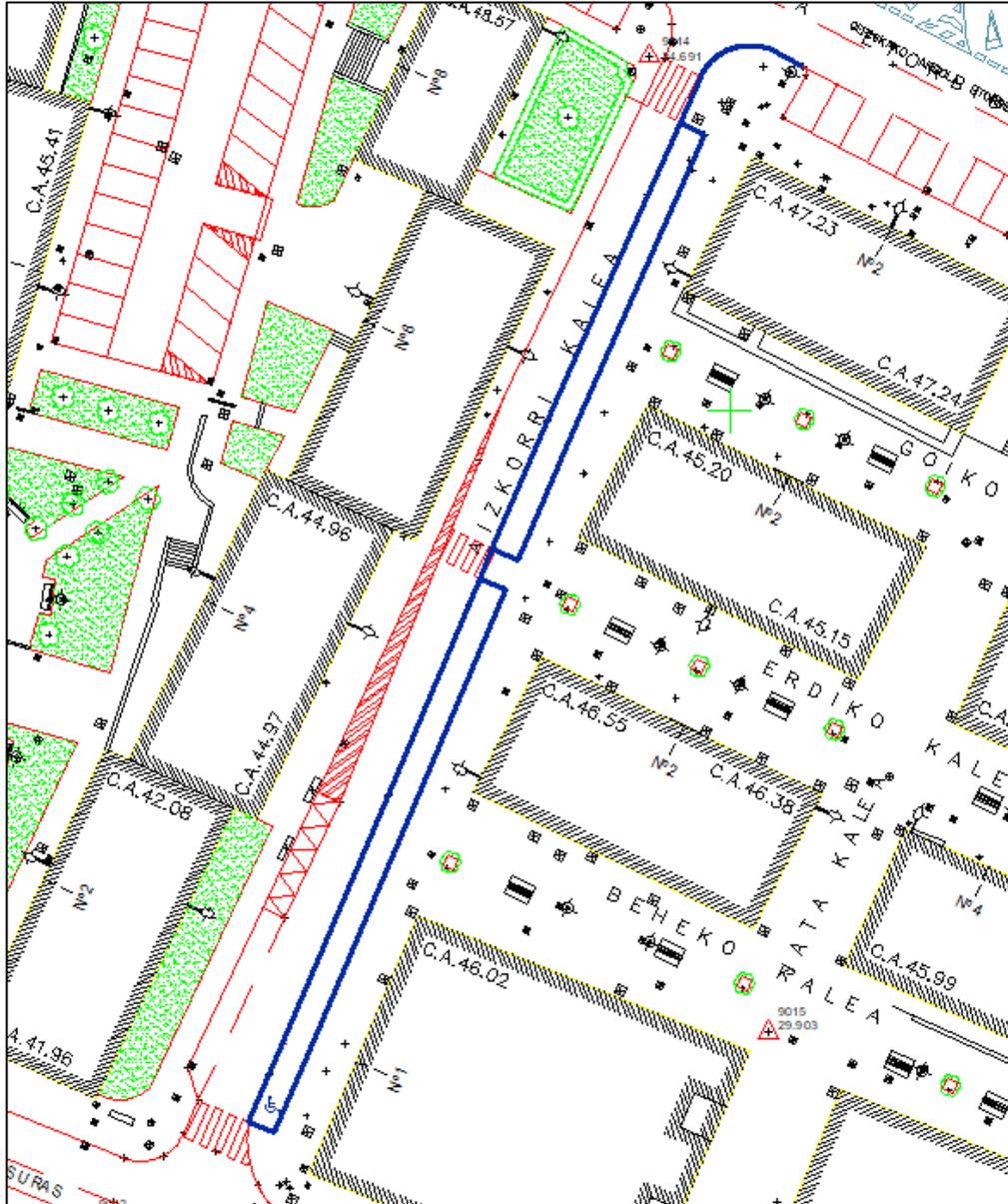
# Propuestas Tranquilización

—

## Accesibilidad Peatonal

- La acera de la calle Aizkorri presenta estrechamientos que hacen que su recorrido no sea cómodo para los peatones.



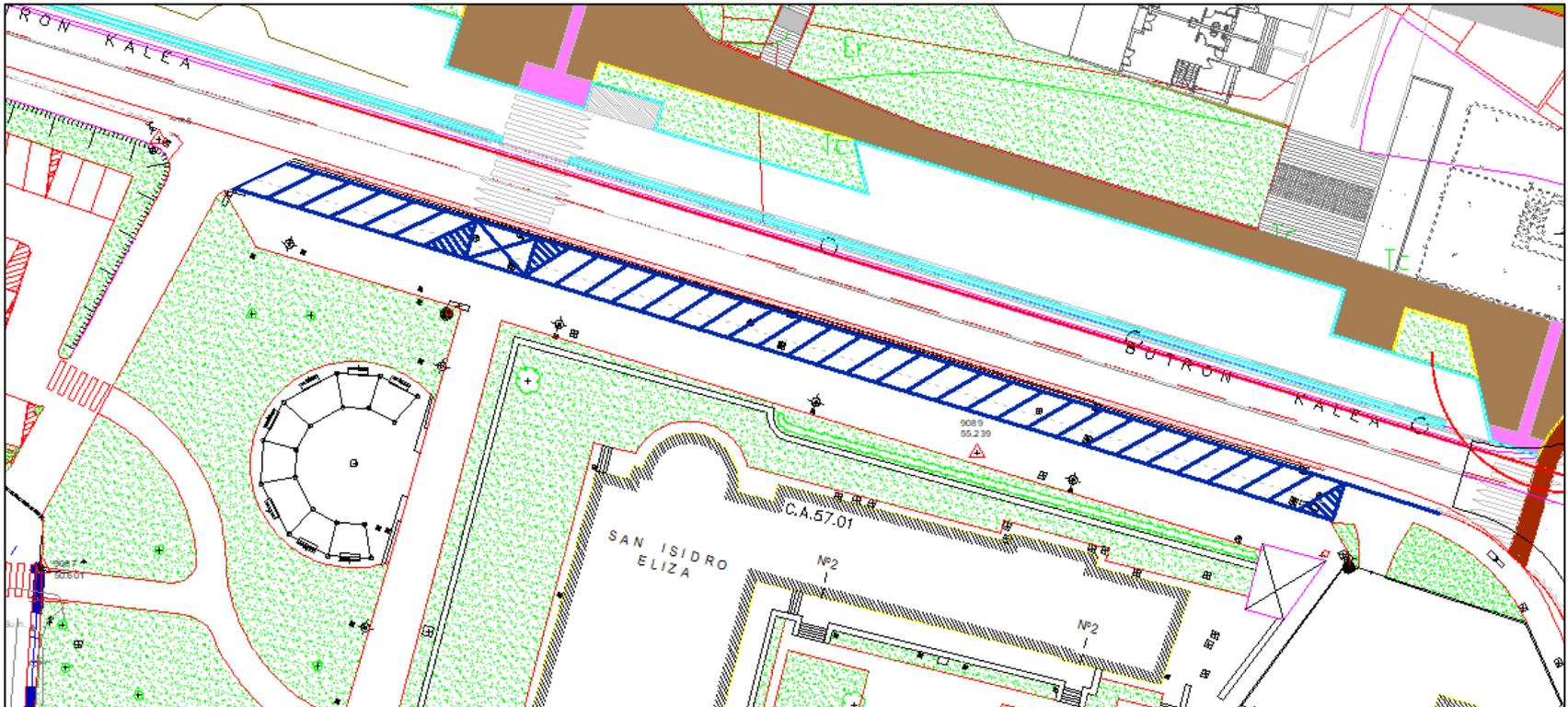


- En el tramo próximo a Gernikako Arbola se modifica el aparcamiento en batería (11 plazas) a línea (7 plazas) y se gana 1,8m de acera peatonal.
- En el tramo próximo a Euskalerría se modifica el aparcamiento en batería (16 plazas) a línea (7 plazas) y se ganan también 1,8m de acera peatonal.

- La acera de la calle Butroi (en la trasera de la iglesia San Isidro) presenta estrechamientos que hacen que su recorrido no sea cómodo para los peatones.



- La propuesta que se plantea desplaza las actuales plazas en batería hasta el vial rodado de Butroi, ganando 3,2 m más de acera peatonal.
- Con esta medida, a su vez modificamos el sentido del aparcamiento en batería, tranquilizando el vial de Butroi, en sentido Parque Tecnológico.

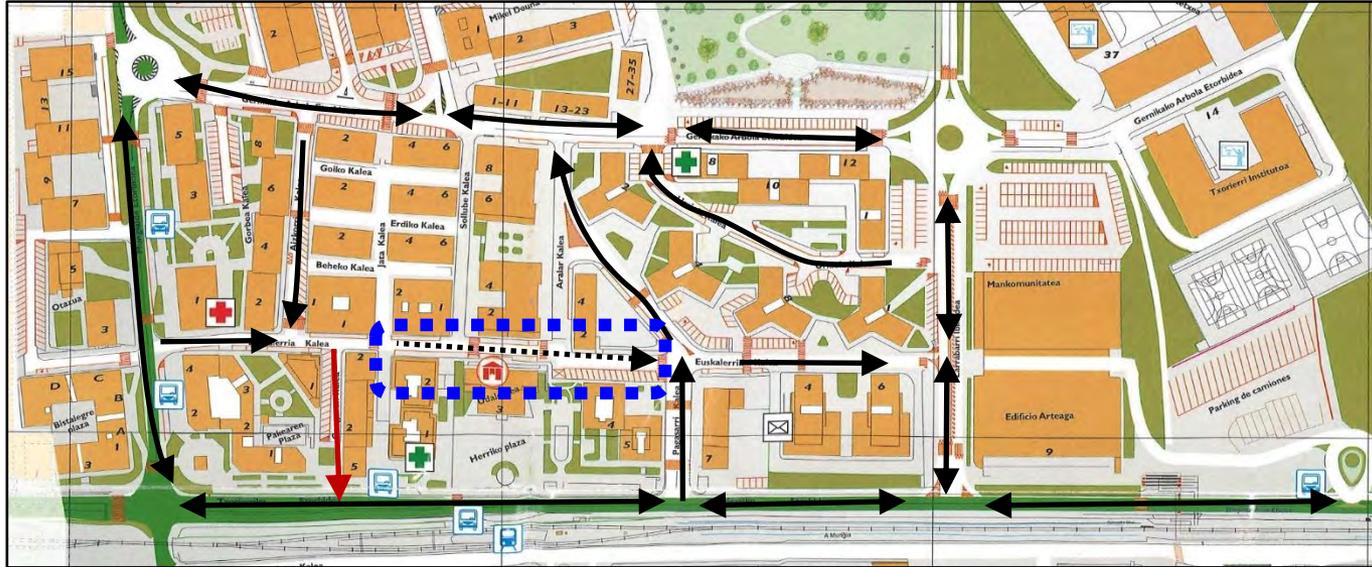


- La eliminación de los bolardos de plástico en el paso de cebra de la calle Aralar/Gernikako Arbola dotaría de otro carácter a su entorno.





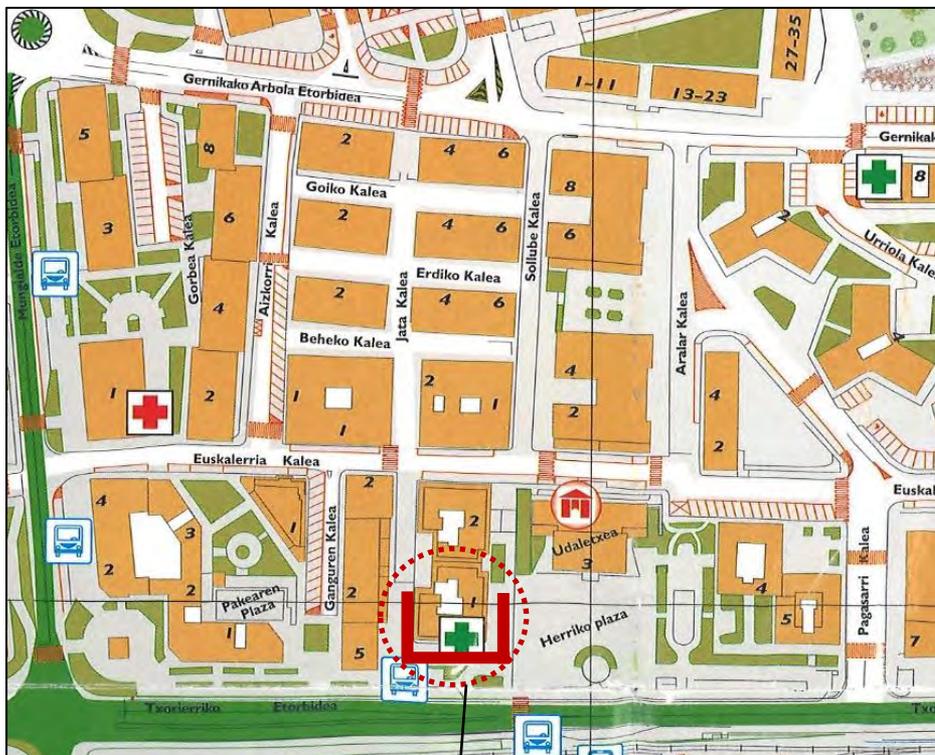
# Accesibilidad Peatonal. Euskalherria



- Una propuesta tentativa para aumentar y mejorar la movilidad peatonal dentro de Derio consiste en avanzar en la peatonalización en el centro de Derio, dando así continuidad al proceso comenzado en el año 2005.
- La medida consiste en reducir el paso de vehículos por la calle Euskalherria desde la calle Jata hasta la calle Pagasarri.
- Se abriría la conexión rodada desde la calle Ganguren hacia Txorierriko etorbidea, sin giros a izquierda, creando así una isla peatonal protegida en la zona centro de Derio.
- Color **Rojo** indica cambio en el sentido actual de circulación.



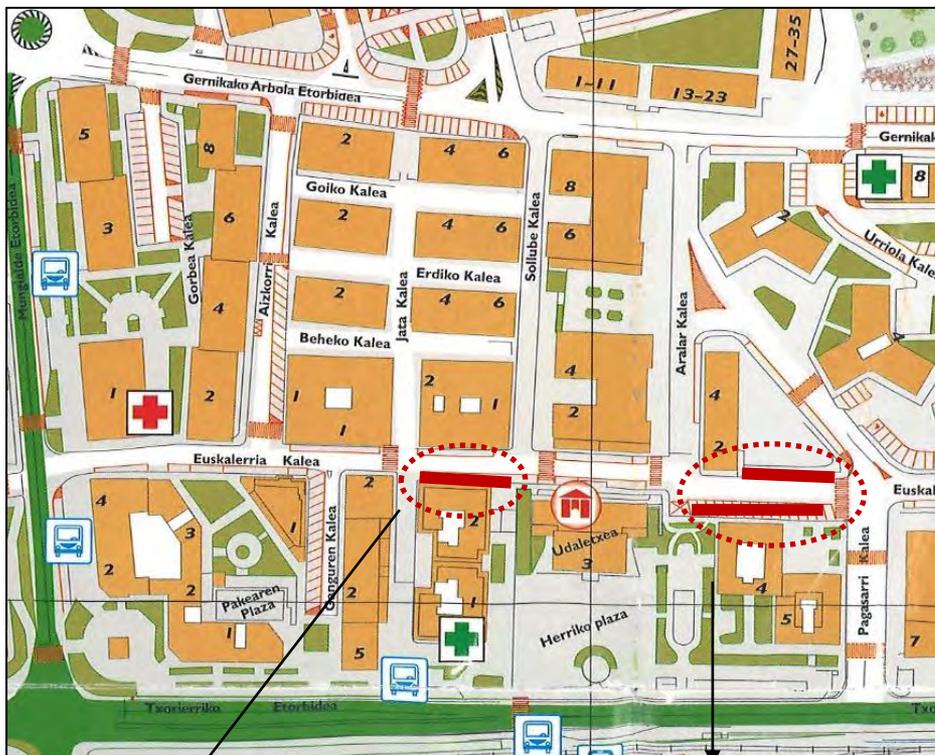
# Accesibilidad Peatonal. Euskalherria



1



- En caso de peatonalizar totalmente el tramo central de Euskalherria, entre las acciones necesarias para llevar a acabo este proceso cabe destacar :
  1. Eliminación de plazas de aparcamiento junto a Herriko Plaza.

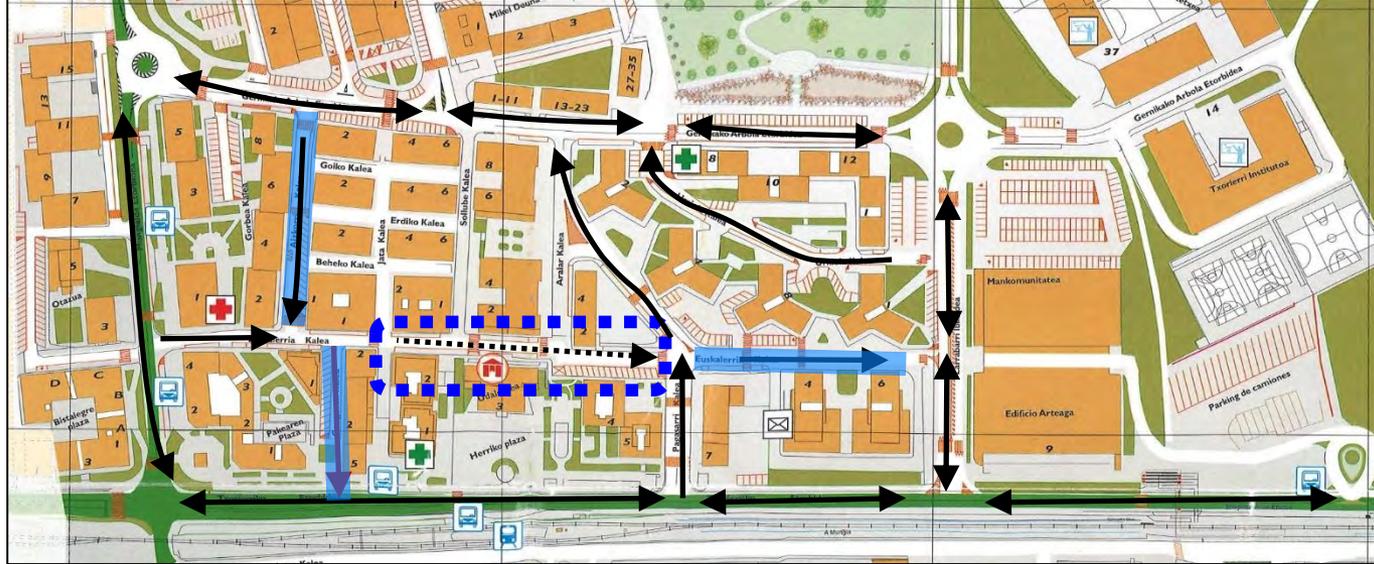


2

3

- Entre las acciones necesarias para llevar a acabo este proceso de peatonalización del centro cabe destacar:
  2. Eliminación de 3 plazas de aparcamiento en Euskalherria.
  3. Eliminación de 15 plazas de aparcamiento en Euskalherria.





- Entre las acciones necesarias para llevar a acabo este proceso de peatonalización del centro cabe destacar:
  - 4. Posibilidad de convertir plazas de aparcamiento de las calles Euskalherria, Ganguren y/o Aizkorri a rotación gratuita para favorecer el comercio.
- Color Rojo indica cambio en el sentido actual de circulación.





- La accesibilidad a la Herriko Plaza es mejorable debido a que dos de sus accesos principales peatonales presentan dificultades para personas con movilidad reducida.



# Tranquilización



- Cuando se circula a 50 km/hora el campo visual se enfoca hacia un punto distante y estrecho, ignorando lo que sucede en su entorno urbano inmediato.

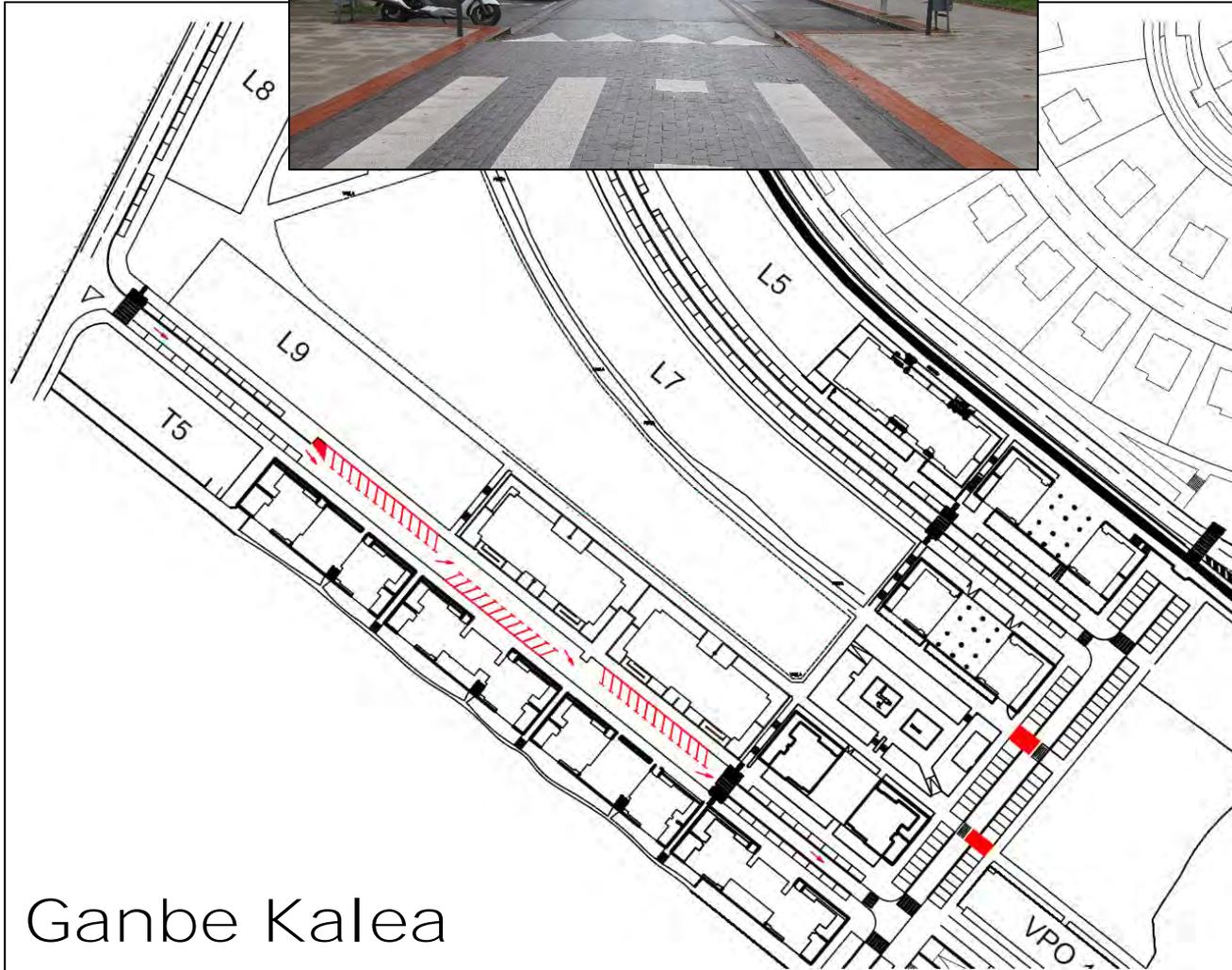


- Por el contrario, si se circula a 30 km/hora el campo visual sí tiene en cuenta lo que sucede en los laterales.



- El objetivo de actuación es transformar la percepción del automovilista mediante estrechamientos de calzada (bien señalizados e iluminados) y reducciones obligatorias de velocidad.

# Tranquilización



Ganbe Kalea

- Para el calmado de la velocidad planteamos la utilización de elementos como chicanes, pasos sobreelevados y bandas reductoras.
- En el ejemplo adjunto mostramos el resultado de aplicar chicanes mediante la combinación del aparcamiento en batería, en diferentes lados de la calle Ganbe, de modo que la visual de los conductores no sea una recta sin obstáculos, como se puede apreciar en la fotografía superior.

# Tranquilización



- Una segunda alternativa, más económica, podría consistir en añadir una única banda de aparcamiento en batería para mitigar la velocidad en Ganbe kalea.



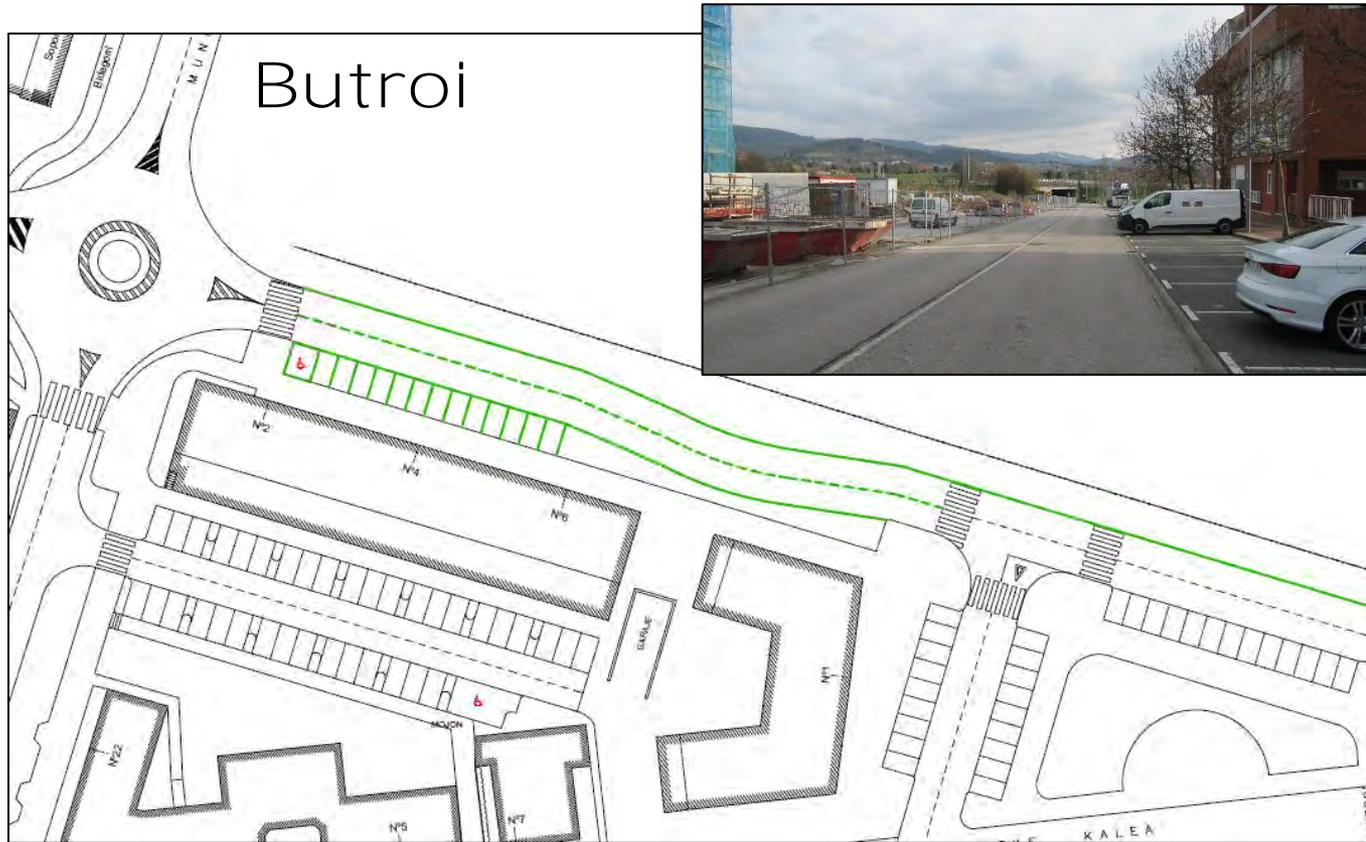
Ganbe Kalea

# Tranquilización



- Para la calle Larrabarri planteamos completar los pasos sobreelevados existentes en la actualidad, añadiendo dos más en la zona central de la calle (dibujadas en color rojo).

# Tranquilización



- Para la calle Butroi, donde al ser una recta larga se circula a elevada velocidad, planteamos la posibilidad de realizar una chicane como se muestra en el siguiente plano.

- Con este nuevo diseño, se eliminan varias plazas de aparcamiento (17), pero se toma esta decisión porque tras el análisis nocturno realizado sólo se encuentran ocupadas 10 plazas de las 31.

- No se han propuesto bandas reductoras de caucho por el ruido que se produce cerca de las viviendas y por su mantenimiento.

Chicane sans îlot

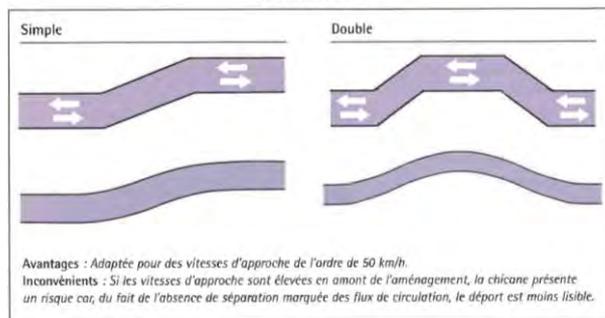


Imagen sacada de "Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines"

# Tranquilización



- Para la avenida Mungialde, junto al polideportivo, se propone la colocación de cojines berlineses. Se propone esta solución en las proximidades de la glorieta con Gernikako Arbola. A diferencia de la propuesta en la calle Butroi, aquí se decide hacer este tipo de resaltes, ya que al no ser una zona con viviendas cercanas no les afectará el ruido que pueda producirse al circular sobre estos resaltes.
- No se han propuesto bandas reductoras de caucho por su mantenimiento.



Imagen de Avda. Zumalakarregi (Bilbao)

## Mungialde

- La cubrición de algún parque infantil, de modo similar al realizado en el parque Uribe, dotaría de calidad a estos espacios públicos en otros puntos de Derio.





# PLAN CICLABLE

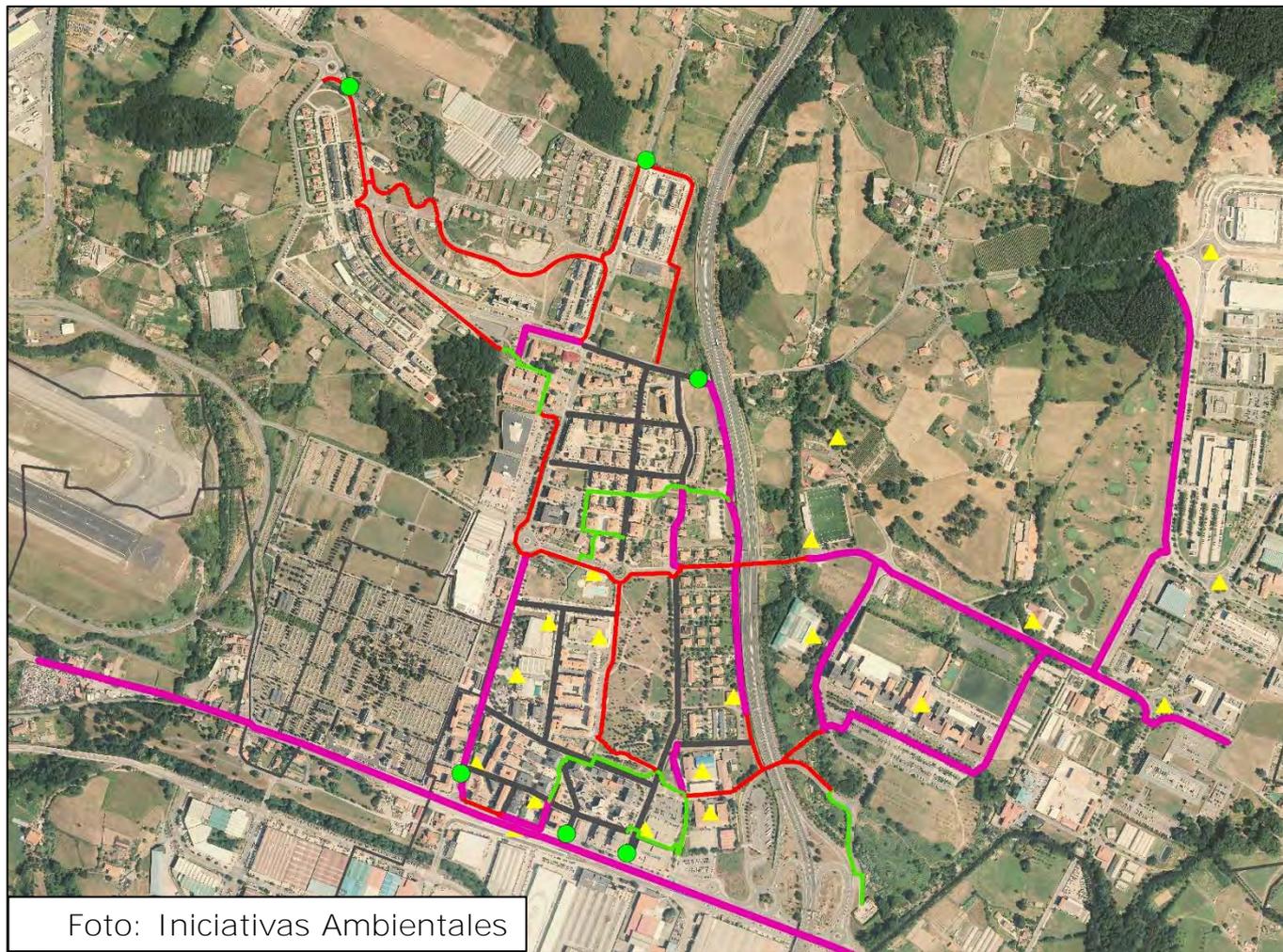


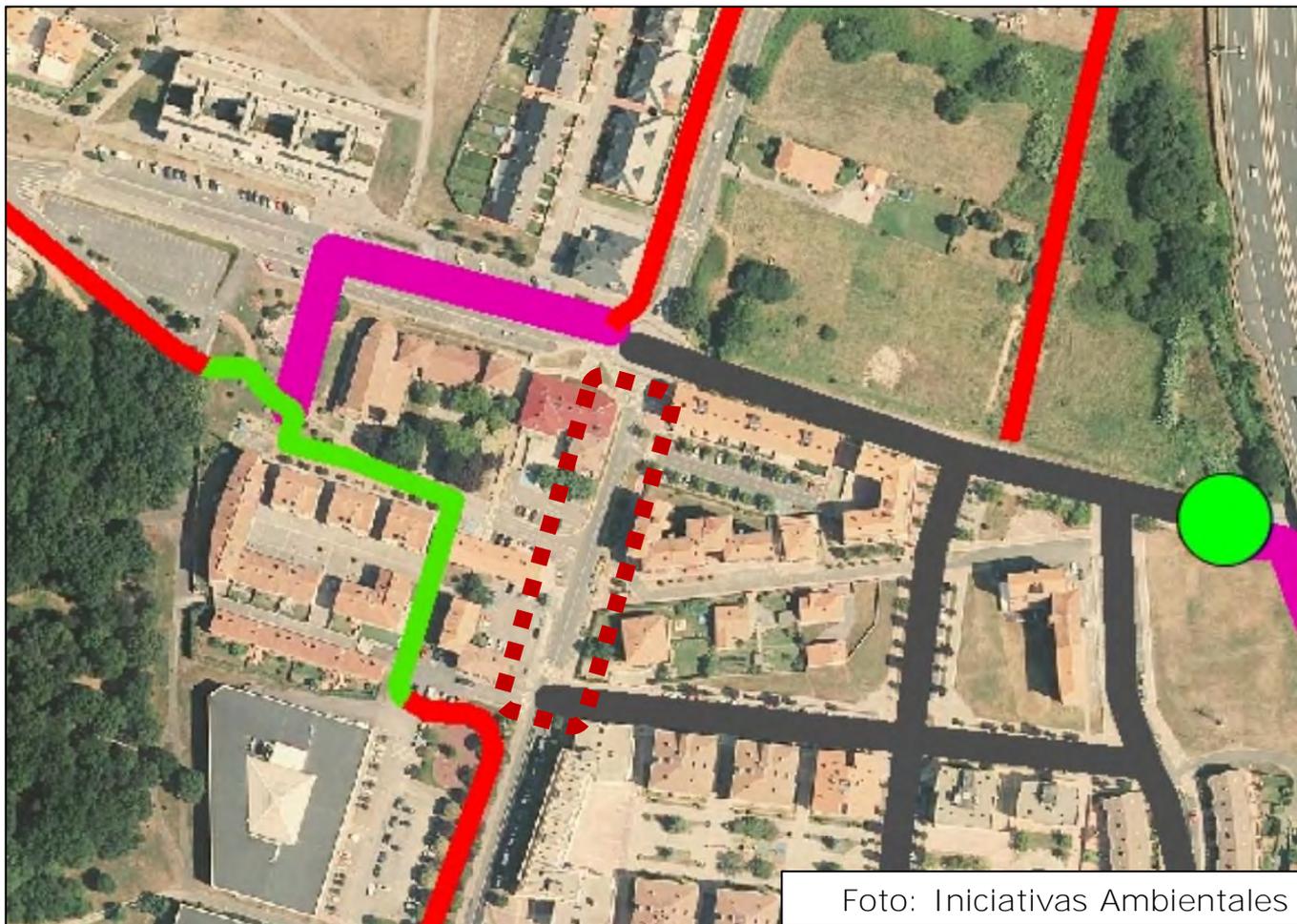
Foto: Iniciativas Ambientales

- La empresa Iniciativas Ambientales ha elaborado el Plan Ciclable de Derio.
- En la fotografía se muestran por colores las distintas jerarquías de la infraestructura para la bicicleta:
  - **Rojo:** Bidegorri Existente.
  - **Purpura:** Red Futura Prevista.
  - **Verde:** Zona Convivencia Peatón-Bici.
  - **Gris:** Ciclocalles tranquilizadas



- Pensamos conveniente separar usos entre los peatones y las bicicletas. Para ello es necesaria la creación de carriles segregados de bici cuando sea posible.
- La conexión desde la zona de Gambe hacia Txozna y el eje de Mungialde podría segregarse por la zona ajardinada, así como en la zona frente a la parroquia de San Isidro.





- La conexión desde la zona de Artebakarra hacia Derio presenta una interrupción en Mungialde etorbidea desde/hacia la calle Butroi.
- A continuación, presentamos posibles alternativas que permitirían el completar todo el eje de Mungialde etorbidea.

# Plan Ciclable

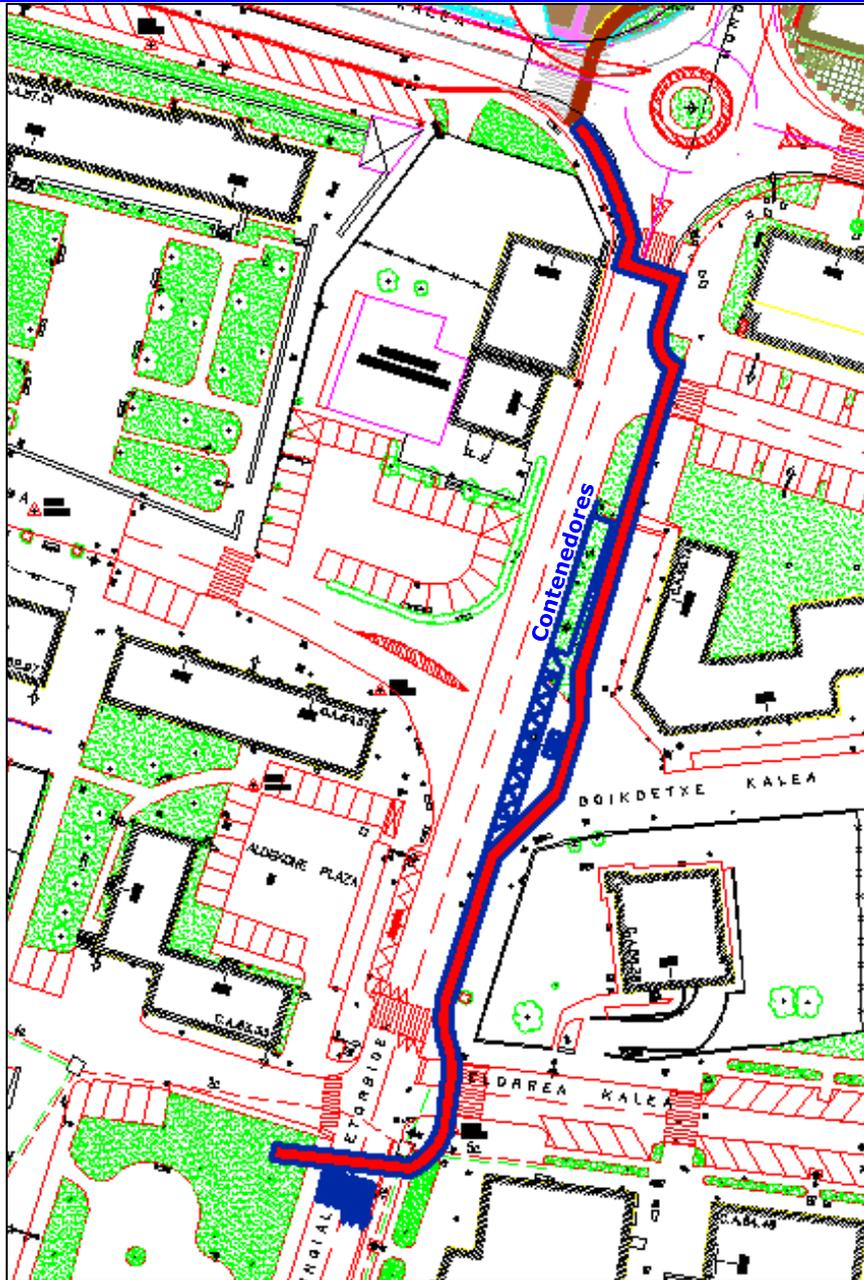
DERIO UDALA



- La zona alta de Mungialde etorbidea presenta en uno de sus lados un espacio en el que poder abordar las siguientes propuestas.

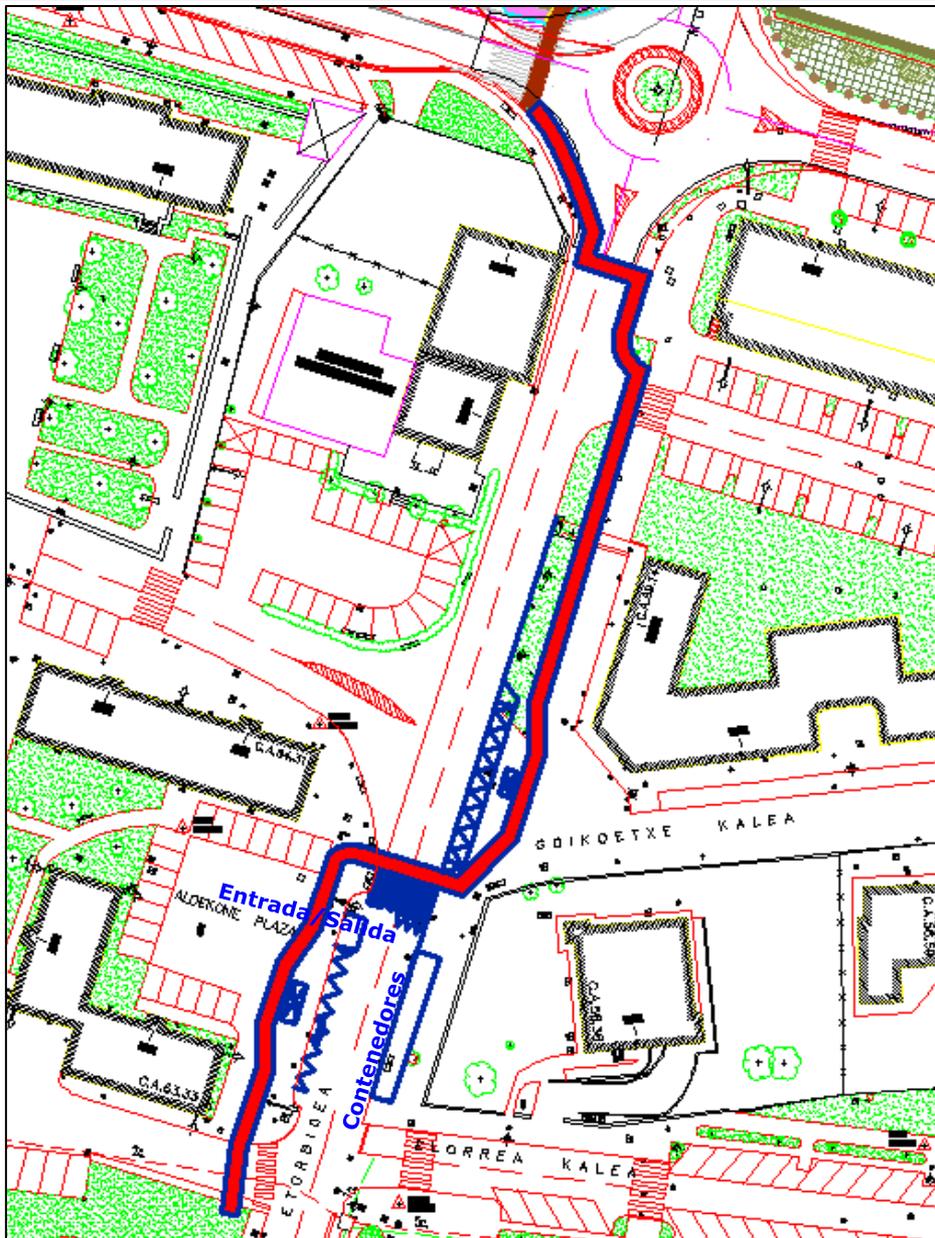


# Plan Ciclable. Unión Butroi/Mungialde



- La primera de las opciones que planteamos consiste en continuar el bidegorri existente por la zona ajardinada de Mungialde etorbidea.
- Se trasladarían los contenedores hacia la calle Butroi (desde su ubicación actual), desplazando también la parada del autobús, como ya recogía la propuesta en el apartado de transporte público.
- De esta forma, también se garantiza una acera peatonal suficiente en el entorno de la marquesina actual, compatible con el bidegorri.
- Se protege el bidegorri en el paso por Mungialde etorbidea mediante un nuevo paso peatonal.

# Plan Ciclable. Unión Butoi/Mungialde



- La segunda opción que planteamos es similar la propuesta anterior en su primer tramo, discurriendo por la zona ajardinada actual, si bien a la altura de la calle Goikoetxe se traslada al lado contrario de la calle.
- En esta propuesta se traslada el paso de cebra de la intersección Elorrea/Mungialde hasta la intersección Goikoetxea/Lainomendi/Mungialde, pasando por Aldekone plaza por detrás de la marquesina de transporte público.
- Se habilita una nueva entrada para los vehículos de Aldekone plaza en la zona de la cabina de Telefónica y se deja la actual entrada para vehículos para el paso del bidegorri.
- Nuestra opción recomendada es ésta.

<b>Control del Informe:</b>		
<b>Elaboración y Redacción:</b>	Lasier Herrero Goienetxea	
<b>Revisión:</b>	Iosu Ramirez Freire, Eduardo Garcia	
<b>Colaboración Técnica:</b>	Lorena Atanes Molina	
<b>Historial</b>		
Edición	Fecha	Detalles
01	20-01-2021	Entregado en papel
02	30-11-2021	Envío digital
Fichero: 2048 Derio PMUS 2020 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>**