

## Respuestas a las propuestas del alumnado dirigido al Ayuntamiento de San Sebastián en el curso 2024-2025 en el marco de la Agenda 2030 Escolar

### 1.- Solicitud/propuestas sobre el sistema de alquiler de bicicletas DBIZI

Ampliación del espacio destinado a incrementar el uso de bicicletas municipales. En el centro de San Sebastián abundan pero en los barrios no:

- En Bidebieta, Intxaurrondo y Altza, por ejemplo, tenemos muy pocas opciones.
- Estación de bicicletas en Lorea, en la zona del frontón del Antiguo, Igarra, Benta Berri (J.C. Baroja plaza, Xalbador Bertsolari...), Parque de Aiete, Gros y Ategorrieta.
- También en la parte alta de Egia y en Plazaundi.
- Una parada junto a la pasarela de Riberas de Loiola por la que pasa mucha gente para ir al centro de la ciudad. o Por cierto, pedimos que las estaciones de bicicleta estén en las inmediaciones de las escuelas.

En los barrios citados (tres en Altza, dos en Bidebieta, cuatro en Intxaurrondo) la distribución se ha realizado con equilibrio, teniendo en cuenta la densidad de población y la orografía. Las estaciones están situadas en la parte superior e inferior de Egia.

En la zona de Antiguo, Benta Berri y Lorea hay muchas estaciones en un tramo muy corto. Concretamente a 250 metros del frontón del Antiguo se encuentra una estación (Satrustegi). En Benta Berri hay 3 estaciones a menos de 200 metros de la media (Plaza Sert, Avenida Tolosa, Biblioteca).

A 150 metros de la pasarela de Riberas de Loiola hay una estación y a 250 metros otra. En la propia pasarela no, pero a muy pocos metros sí.

El sistema no está pensado para ir a primera hora y volver a última hora, sino que se basa en movimientos de ida y vuelta para que las bicicletas circulen en movimiento cada momento. El sistema en sí se equilibra, en algunos momentos puntuales del día se ayuda con una furgoneta a reequilibrar las estaciones, pero el sistema está pensado para que estén en movimiento constante. Los centros de enseñanza y algunos centros de trabajo tienen movimiento a primera hora del día y por la tarde, y por lo demás no hay movimiento a lo largo de todo el día. Esto "condena" de alguna manera al sistema y pierde por completo el equilibrio.

Sabemos que para utilizar bicicletas eléctricas municipales hay que tener 16 años. A los más jóvenes también nos gustaría poder caminar (14-15 años). Sobre todo porque no podemos subir las cuestas de nuestros barrios con nuestras bicicletas. Y que podamos alquilar otras bicicletas en la ESO a partir de los 12 años.

La compañía de seguros sólo admite a jóvenes mayores de 16 años, por lo que es una obligación para nosotros.

Acceso al alquiler de bicicletas a través de las tarjetas Mugi

Es algo que estamos estudiando.

Pedimos que haya más bicicletas útiles en las paradas de Dbizi y que se puedan hacer reservas para coger y dejar.

- Aumento progresivo del número de bicicletas y aumento del número de eléctricas a corto plazo.
- Hacer reservas no es una opción que se haya barajado de momento, pero la pondremos sobre la mesa como opción de mejora. Se hace en algunas ciudades, como Barcelona, pero no es una opción ilimitada. En una estocada deja una cantidad máxima, por ejemplo 2 de cada 10 bicicletas, y a los 5 minutos de la reserva esa reserva se queda ahí abajo. Sin embargo, por parte de Dbus estamos haciendo un seguimiento de esta y otras experiencias y, de momento, la valoración que hemos recibido no ha sido muy positiva porque se hace un mal uso. Es decir, muchas reservas no se hacen efectivas porque esos usuarios que han hecho la reserva no aparecen a recoger o dejar la bicicleta.
- Además, si no hay espacio para dejar la bicicleta, también se ofrecen alternativas, como el sistema Estación+, en bicicletas eléctricas con candado para bloquear la bicicleta cuando la estación está llena.

## 2.- Las aportaciones/propuestas corresponden al servicio DBUS

- Se solicita la mejora de la aplicación de Dbus en momentos de cambios y/o problemas.
- Adecuar el horario al horario escolar. No siempre podemos ir a la escuela andando o en bicicleta, sobre todo los que vivimos lejos. Para fomentar el transporte sostenible, estaría bien que los autobuses de Dbus pasaran por todos los centros escolares, sobre todo en las horas centrales de entrada y salida.
- Mantener los descuentos actuales en transporte público.
- Estamos inmersos en el proceso de renovación de la aplicación para desarrollar un servicio sencillo y útil de información y planificación de última hora. Estará operativo a medio plazo.
- Se trata de horarios muy amplios, reforzando en la medida de lo posible los servicios en las horas de entrada y salida tanto de las escuelas como de los centros de trabajo, en función de los recursos. La red de Dbus es hoy muy amplia y la mayoría de los usuarios tienen una parada a 200-300 metros de su lugar de trabajo o residencia. Es factible llegar a cualquier rincón de Donostia tanto directamente como a través de un transbordo.
- A partir del 1 de julio continuarán los descuentos y además con algunas mejoras: a) Hasta los 15 años el viaje será gratuito con la tarjeta Mugi. Ahora es hasta los 12 años y b) con la Gazte-txartela los de 15 a 25 años mantendrán descuentos del 50% con la tarjeta Mugi, y 50. Gratis a partir del viaje.

Adquirir los autobuses urbanos de forma que puedan circular progresivamente con combustibles no contaminantes. Sabemos que hay híbridos y eléctricos. Lo que pedimos es que poco a poco se complete toda la flota.

Para 2030 el 100% de la flota de Dbus será eléctrica, ese es el compromiso y para eso estamos trabajando. Ya se pueden ver los autobuses eléctricos de nueva generación, para finales de 2025 un tercio de la flota ya será eléctrica y el resto híbrido. Además, para 2026 se pondrá en marcha el sistema BEI, con todos los autobuses 100% eléctricos.

A la compañía DBus, le pedimos que recupere el servicio de préstamo que antes tenía, el "alquiler" de autobuses para ir de un punto a otro de la ciudad con los estudiantes.

De momento no es posible ofrecer este servicio, ya que los recursos que disponemos los necesitamos para reforzar las líneas y horarios en marcha. Pero de cara al futuro es posible recuperarlo, siempre que se alivie el nivel de demanda que tenemos. En ese caso quizá podamos tener recursos para dar respuesta a las demandas de los centros, pero no es posible dejar a los usuarios de los autobuses en la parada porque las escuelas han solicitado servicios específicos. Prioridad del usuario general.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que aunque no se presten los servicios específicos de los centros, las líneas convencionales están disponibles, y que a partir del 1 de julio la gratuidad del transporte público se prolongará hasta los 15 años.

Aceptar que en los autobuses bicicletas puedan subir a los barrios altos, por ejemplo para ir de Herrera a Altza.

Para subir desde Herrera a Altza está permitido que las bicicletas entren en el autobús, por ejemplo en la línea 13. Pero en un horario determinado y como máximo dos bicicletas en cada autobús. Invierno de 9:00 a 12:30, de 14:00 a 17:00 y de 20:00 a 23:00.

Julio – Agosto: de 9:00 a 12:30 horas, de 14:00 a 18:00 horas y de 21:00 a 23:00 horas. La información se encuentra íntegramente en [www.dbus.eus](http://www.dbus.eus).

Es un horario muy amplio, pero no se puede permitir en los horarios de mayor afluencia, los autobuses van muy llenos y la bicicleta necesita un gran espacio, también tiene su influencia desde el punto de vista de la seguridad.

Aumento de frecuencias en varias líneas de autobús:

- Aumentar la frecuencia de paso de los autobuses cada media hora en Aiete e Ibaeta.
- Desde Altza al centro el autobús es frecuente, pero los vecinos necesitan más oportunidades para desplazarse a otros lugares y tener en cuenta a las personas mayores, por ejemplo, desde Altza al hospital no hay medios de transporte directos.
- En Bidebieta pedimos que el 14 recupere el recorrido que tenía antes, sin entrar en la rotonda de Trintxerpe. Se pierde así un tiempo inútil, y además la próxima estación está muy cerca.

- En Aiete la línea 19 se ofrece cada 15 minutos, en la zona del Seminario también se ofrece cada 15 minutos. 31 líneas cada media hora y 35 líneas cada hora, pero en combinación con otras líneas la frecuencia es adecuada teniendo en cuenta la población de Aiete y su movilidad.
- En la zona de Ibaeta y Berio la línea 33 se ofrece cada 20 minutos y bajando a la avenida de Tolosa se conecta con muchas zonas de la ciudad con una gran frecuencia.
- En Altza hay un servicio de alta frecuencia con la línea 13 cada 5 minutos, en combinación con el resto de líneas. La línea 31 lleva a los vecinos directamente al hospital. La línea 13 conecta con el centro, permitiendo transbordos con cualquier otra zona de la ciudad.
- El trazado de la línea de Bidebieta se modificó para ofrecer un servicio digno a los vecinos de esta zona y ha sido una decisión muy positiva para sus vecinos. Para compensar esta prolongación del recorrido se mejoró el itinerario en dirección al centro. Como prueba durante unas semanas quitamos, quitamos la parada. Pero hubo muchas quejas y tuvimos que volver a ponerlo.
- Tener en cuenta que la avenida de Pasai San Pedro está en cuesta y que en la zona vive mucha gente mayor, alrededor de la rotonda, y que no tienen otra línea para acercarse al centro de la ciudad.

Para solucionar el problema de Guardaplata, es decir, para juntar menos vehículos en la vía, nuestra petición es que al principio de la cuesta se habilite una gran zona de estacionamiento de bicicletas, si fuera posible cubierta, y que se disponga de autobús para subir por la pendiente. Sobre todo cuando hace mal tiempo o en las peores estaciones (otoño, invierno) y en las horas centrales de entrada y salida.

No es una iniciativa que pudiéramos incluir en la planificación de Dbus. No podemos crear un servicio específicamente para un centro concreto, eso sería un servicio privado

Por último, queremos hacer pública la petición de los personas mayores del barrio de Egia (Egia Bizirik) para que las líneas 9 y 42 lleguen al Boulevard.

Las líneas 9 y 42 tienen actualmente su última parada en Okendo, a pocos metros del Boulevard. Era la única posibilidad de seguir cumpliendo horarios y frecuencias sin empeorar la frecuencia de la línea o suprimir paradas durante el recorrido. Hoy en día la frecuencia y el grado de cumplimiento de los horarios ha mejorado mucho con esta medida, y además hay mucha facilidad para hacer transbordos en la Avenida de la Libertad con ambas líneas.

### 3.- Aportaciones/propuestas sobre BIDEGORRIS

Para ir a la escuela en bicicleta necesitamos bidegorris seguros, sólo para bicicletas. Al compartirlo con los coches pasamos miedo, sobre todo, en las vías donde hay mucho tráfico. Por ejemplo:

- De la rotonda de Aiete de Jesuitinas a los colegios Axular y San Patricio
- Bidegorri hasta las escuelas en Antiguo, Ibaeta y Zuatzu. Aquí están Antigua- Luberrri,

Elaienea, Sto. Tomás y Eskibel.

En primer lugar, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián pretende promover un medio de transporte más ecológico, eficiente y accesible para toda la población. Dentro de este marco, la estrategia de la bicicleta nació como una medida fundamental para mejorar las conexiones ciclistas en la ciudad, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y sostenible. El objetivo de esta iniciativa es transformar la movilidad en la ciudad, convirtiendo San Sebastián en un lugar más agradable para los ciclistas y el medio ambiente.

«Creemos que los tramos de conexiones ciclistas que no están totalmente separados pueden dar más respeto, pero materialmente es imposible construir bidegorris diferenciados en toda la ciudad, ya que el espacio es limitado.

En el caso de las conexiones con el barrio de Aiete, tal y como ha comentado el PMUS; "Eje ciclista de Aiete, donde muchos tramos de la conexión ciclista potencial entre el Centro y Oriamendi conllevan expropiaciones difíciles y obras importantes. En la actualidad existe un carril bici desde la altura hasta el ambulatorio de Aiete hasta la rotonda de Jesuitinas. Se priorizarán los Jesuitines y el de Pagola:

- En el nivel de ejecución, el tramo entre la rotonda de Pagola y la rotonda de Mantulene
- A nivel de examen, el tramo entre Mantulene y la rotonda de Jesuitines. La posibilidad de utilizar un bidegorri diferenciado en tramos sin ella, se utilizaría una señalética horizontal para las bicicletas a circular por la calzada, con especial atención al diseño de las transiciones entre los tramos de calzada y los bidegorris.

Se solicita mantener la red de bidegorris ya construida. En algunos lugares no tiene color distintivo (o ha perdido el vuestro) y en los otros, las rayas que lo separan del camino peatonal están borradas. Son trabajos que hay que mantener para minimizar los accidentes. Por otro lado, muchas veces la vegetación de la zona ha crecido mucho y coge el bidegorri haciéndolo peligroso y disminuyendo la visión. Por citar algunos ejemplos:

- Paseo de Francia, entorno de los juzgados.
- En la curva frontal de la estación de Renfe
- Alas alrededor del centro

En cuanto a la señalización y marcado de las vías ciclistas, queremos informar de que existe a lo largo de este año 2025 y como resultado de un proyecto realizado por Participación Ciudadana, se ha recurrido a un presupuesto específico para renovar la señalización y balizamiento de los tramos de la ciudad que se han considerado deteriorados. Por otro lado, y también para mejorar las vías ciclistas, a través del proyecto de Presupuestos Participativos, se ha aprobado la reposición del pavimento y el asfaltado barrio a barrio de las vías ciclistas deterioradas.

Por otro lado, les informamos que el mantenimiento de los arcenes y de la vegetación es responsabilidad, en general, de otro departamento municipal encargado de realizar podas, limpieza de arcenes y trabajos similares. No obstante, tomaremos en consideración su solicitud y nos comprometemos a que, llegado el momento de realizar estos trabajos, seáis informados.

Pedimos que se siga mejorando la red de bidegorris. Por ejemplo:

- Se requiere adecuar el bidegorri situado en el Paseo Gabriel Aresti. Este camino se utiliza para ir de Egia a Intxaurrondo y es un recorrido muy peligroso para los ciclistas.
- Otras vías ciclistas están entre muchas personas o son compartidas con los vehículos y nos parecen peligrosas.
- Hemos tenido conocimiento de que los ELEMENTOS DE PROTECCIÓN DE LOS BIDEGORRIS CONTRA EL TRÁFICO MOTORIZADO son parte de los presupuestos participativos de 2023. Consiste en la instalación de elementos entre el bidegorri y la calzada (por ejemplo, pivotes, vallas, etc.) en lugares donde sea necesario, como San Martín o el paseo de Colón. ¿Cómo está el tema?

Los elementos citados para separar el tráfico motorizado de las vías ciclistas, tanto en la calle San Martín como en el paseo de Colón, ya están colocados.

Más propuestas de nuevos bidegorris:

- Conexión entre Miramón y Amara-Loiola.
- En Ametzagaina no hay bidegorris, en general pedimos que se estudie el barrio de Egia y se tenga en cuenta la propuesta de Kalapie, es decir, desde la calle Egia hasta el puente de Astiñene.
- Pedimos que se impulse la movilidad sostenible en Altza, desarrollando bidegorris y más zonas peatonales. Y sus alumnos, «queremos diseñar un proyecto de bidegorris para proponérselo al ayuntamiento el próximo curso».
- Solicitamos la ejecución de un bidegorri largo que atraviesa Miracruz y la peatonalización de la antigua calzada de Ategorrieta y la instalación de un bidegorri.
- Contactar con los municipios colindantes y/o con la Diputación Foral para realizar conexiones de bidegorris entre localidades.

En primer lugar, queremos aclarar que para nuevos desarrollos de vías ciclistas en la ciudad, especialmente en algunos barrios, sólo se podrá implantar quitando espacio al aparcamiento, lo que puede generar cierto debate en algunos barrios entre los ciudadanos.

Asimismo, en el Plan de Movilidad antes citado, se prevé el estudio de alternativas y la redacción del proyecto de las siguientes conexiones ciclistas:

Bidegorri en José María Salaberria que, de acuerdo con el Plan de Mejora del Espacio Público de Amara Berri, recoge la necesidad de mejorar la convivencia peatonal/ciclista/coche en esta calle.

- Analizar la conexión ciclista entre Aiete, Onkologikoa y Anoeta, que debe garantizar la conexión ciclista. Ser competitivo para los usuarios y trabajadores del ámbito hospitalario, siempre que no afecten negativamente a la movilidad sanitaria. Medida a contrastar con el futuro con el Plan de Movilidad de la OSI Donostialdea, actualmente en redacción.
- Estudio de conexión ciclista y conexión entre Miracruz – Ategorrieta – Alcalde José Elosegi. Con el bidegorri situado en la avenida de Navarra.



- Estudio de conexión del paseo peatonal y ciclista de Sarriena con el parque fluvial de Txominenea.

Para finalizar, en el caso del proyecto de Altza, estaremos pendientes de vuestra propuesta para poder analizarlo.



#### 4.- Aportaciones/propuestas en materia de SEGURIDAD VIAL:

Las solicitudes de carácter general son las siguientes:

- Mantenimiento continuo de señalización, aceras y baldosas de tierra.
- Continuar con la adecuación de la señalización existente para ciegos (pasos de cebra especiales, semáforos...) también en los barrios.
- Regular de alguna manera el tráfico frente a los centros escolares. En las entradas y salidas normalmente se acumula más tráfico y algunos coches aparcen en la acera. Por ejemplo, permitir el paso al transporte público sólo en las entradas y salidas.

Realizar campañas de sensibilización:

- Desarrollar programas de seguridad para el alumnado y las familias.
- Intensificar las campañas de Oibus en los centros escolares.
- Reiniciar la formación educativa que ofrecía la Guardia Municipal de San Sebastián.
- Elaboración de material para la elaboración didáctica del plan de movilidad de Donostia-San Sebastián en los centros escolares.
- Realizar campañas de concienciación para andar en bicicleta.

En cuanto al mantenimiento de la ciudad, baldosas, aceras, etc., nos coordinaremos con el departamento de Mantenimiento y Servicios Urbanos y atenderemos vuestras demandas, que son las que las realizan.

En cuanto a los dispositivos para ciegos instalados en semáforos, se seguirá instalando y manteniendo de acuerdo con las demandas de la ONCE y de los colectivos de ciegos.

En cuanto a los entornos escolares, también hemos intervenido en cinco puntos de la ciudad, en el sentido que nos pedís, cortando el paso a los coches en las entradas y salidas de los niños, con muy buenos resultados, en la ikastola Jakintza, en el colegio Herrera, en la ikastola Orike, entre otros, pero en este sentido tendrán que ayudarnos ustedes, ya que son las familias (padres) que se mueven en coche las que no están ayudando en este sentido. Por lo tanto, si nos trasladáis propuestas concretas desde las direcciones de los centros, podemos ponerlas en marcha conjuntamente.

En cuanto a una campaña de sensibilización sobre la seguridad en los entornos escolares, también nos gustaría que se juntaran los centros de la Agenda y los integrantes del Consejo del Plan de Acción Escolar.

Por último, en cuanto a la actividad de OINBUSA, sería una opción muy interesante organizar en septiembre en el contexto de la SEMANA DE LA MOVILIDAD entre todos los centros que conforman el Plan de Acción de Movilidad Escolar y la Agenda 2030.

Altza-Intxaurren:

- Presencia de agente de movilidad en el entorno de la escuela del IES Altza BHI.
- Por otro lado, en el camino de Lorete y Berra, las plantas crecen mucho y obstaculizan el paso disminuyendo la seguridad de los peatones. Nos gustaría pedir que la limpieza se hiciera con más frecuencia.
- Reforzar la seguridad en las escaleras y el vial que une Altza con Antxo.

En cuanto al mantenimiento de las aceras y de las plantas que pueden entorpecer a los peatones, ponemos en conocimiento del departamento encargado de jardinería que realice la limpieza a la que hacen referencia en Lorete y Berra.

En cuanto al estado de la entrada al instituto de Altza, necesitaríamos más información sobre la necesidad de un agente para entender si se trata de una situación de tráfico o de inseguridad ciudadana, ya que son los agentes de tráfico los que se encargan de lo primero y la policía municipal de lo segundo.

En este sentido, nos gustaría contar con vuestra colaboración para trabajar fórmulas alternativas al uso del coche en el Instituto y compartirlas con familias y profesorado.

Antiguo-Ibaeta:

- En el paseo de Manuel Lardizabal, para garantizar la seguridad de los peatones: ensanchar la acera y tener las muescas más bajas, semáforo detrás de la facultad de Químicas, barandillas y espejo en la curva cerrada que hay después de pasar la escuela Elaienea.
- Medidas de moderación de velocidad en el Paseo de Berio.
- En el Bertsolari Xalbador también pedimos que se amplíen las aceras y se semipeatonalice la calle.

En cuanto a las aceras de Manuel Lardizabal, casi toda la calle mide más de 3 metros, en consonancia con las universidades. Es cierto que cuando la calle sube hacia Elaienea y Santo Tomás Lizeo las aceras se estrechan. En este punto se ha buscado la posibilidad de realizar una nueva obra en la zona para ampliar las aceras y así se trasladó al departamento de Urbanismo, que es quien debe autorizarla para incluirla entre las licencias y obligaciones de urbanización para la obra. Sin embargo, se desconocen los motivos por los que no se ha llevado a cabo.

En cuanto a la calle Bertsolari Xalbador, la peatonalización de toda la calle supondría la eliminación de numerosos aparcamientos para el barrio. Por ello, lo que se está estudiando (sin eliminar plazas de aparcamiento) es ampliar la acera de entrada al instituto, apartándola de esa franja de aparcamiento existente y dando más tranquilidad al acceso peatonal.

Bidebieta: Esta última cuesta del camino de acceso a la ikastola Herri Ametsa y al colegio San Luis La Salle (vía Guardaplata) es de alto riesgo:

- Las escaleras de subida se encuentran en pésimas condiciones. Las zarzas están comidas y en caso de lluvia son muy resbaladizas. «Consideramos necesario limpiar los rincones y colocar una barandilla.
- La acera es muy estrecha. En las horas de entrada y salida se juntan numerosos autobuses y muchas veces nos quedamos sin sitio para pasar.
- Sobre todo en invierno la zona queda oscura. Necesitaría más iluminación.

En cuanto a las escaleras de acceso al centro que mencionan, al tratarse de una propiedad privada, la limpieza corresponde al propietario, ya que el Ayuntamiento no puede asumirla. En cuanto a la iluminación, volveremos a informar al departamento correspondiente para que valore la posibilidad de poner más iluminación.

Egia-Zentro-Loiola: La zona del colegio Presentación de María no es segura para los alumnos, sobre todo porque los autobuses de otros centros de la zona se quedan delante de la entrada cuando tienen una salida obstaculizando la seguridad de sus alumnos. ¿No se puede mover la ubicación de estos autobuses?

No entendemos muy bien lo que significa cuando se dice que la entrada Presentación de María no es segura. La obra de modificación de todo el entorno de Iztueta ha triplicado el tamaño de las aceras, ha aumentado la visibilidad de los cruces peatonales y ha calmado el tráfico en la zona. Si en la parte delantera del centro hay alguna parada de autobús de otros centros, esto a priori no afecta a su seguridad, ya que el cruce está regulado por el semáforo

Algunos problemas que se dan en Riberas:

- El camino que conduce al centro (junto al parque de Cristina Enea) requiere luminosidad, no es seguro pasar por él.
- Se debería ampliar la duración de varios semáforos. Por ejemplo, el paso de cebra delante de la seguridad social está en dos tramos y es imposible pasar directamente de un lado a otro sin detenerse en el centro.
- Se necesitan más medidas para regular la velocidad.

Queremos un camino limpio y seguro desde la iglesia de Santa M<sup>a</sup> hasta la ikastola Orixe. Las calles suelen estar sucias, sobre todo los lunes por la mañana y después del partido de la Real. Además de eso, tenemos que concienciar más a los dueños de perros.

Estamos de acuerdo, pero la movilidad en este punto poco puede hacer.

En los alrededores de Aitor ikastola:

- Instalación de un nuevo paso de cebra en la calle Konkorrenea 7, a la altura de las escaleras que llevan desde la ikastola Aitor a la calle Tejería, por ser paso natural para las familias.
- La instalación de un aparcamiento de carga y descarga en la misma calle, en horario de 8:30 a 15:30 horas, para dar cabida a los camiones del comedor, garantizando así la seguridad de los peatones.

En cuanto al nuevo paso peatonal, estamos estudiando las posibilidades técnicas de abrir un nuevo paso peatonal que dé salida a las escaleras de la calle Tejería, aunque el situado unos metros más abajo a la salida de la rampa de la misma calle cumple la norma de accesibilidad.

Gros-Ategorrieta:

- En el camino de la Ikastola Zurriola, junto a Soroa el tiempo de los semáforos es muy corto y no nos da tiempo a cruzar la carretera. Nos gustaría que la duración del semáforo se prolongara.
- Falta de visibilización en el cruce del reloj de Ategorrieta.
- Medidas eficaces para reducir la velocidad de los vehículos en la calle Miracruz, Avenida de Navarra y Paseo de Colón.

En cuanto al tiempo del paso de peatones de Ategorrieta es difícil de explicar. En este paso peatonal confluyen dos recorridos diferentes: los de los vehículos que acceden a la ciudad y los de los que



salen de ella. Por eso tienen tiempos diferentes y por eso los dos pasos de peatones también se ponen verdes en momentos diferentes.

Estamos estudiando las posibilidades que tenemos de adecuar estos tiempos desde la programación de semáforos para que ambos coincidan el mayor tiempo posible y así los peatones puedan pasar de una acera a otra.

## 5.- Aportaciones/propuestas del alumnado sobre SEGURIDAD VIAL:

Hemos recogido peticiones que pueden ser generalizadas en toda la ciudad y sobre todo en los barrios. Además, se ha llegado a la conclusión de que en las inmediaciones de los centros escolares existe un gran problema de tráfico, originado por las familias que se desplazan en coche y se generan momentos de alto riesgo.

Por nuestra parte, NOS COMPROMETEMOS a cumplir las normas y a atender la señalización, pero queremos hacer las siguientes peticiones a los representantes municipales:

- Las demandas generales y las relativas a ciudades mentalizadas y servicios son las siguientes:
- Mantenimiento continuo de señalización, aceras y baldosas de tierra.

Los servicios de mantenimiento municipales trabajan constantemente para reparar los daños que se producen en la vía pública. También realizan obras de reforma cuando el mero mantenimiento no es suficiente para mantener en buen estado la vía pública. Sin embargo, no es posible detectar cada pequeño desperfecto que pueda existir/generarse en la vía pública en el momento. Por ello, para poder mantener en buen estado nuestras calles es necesaria la colaboración ciudadana para alertar de los daños que se produzcan. Además, el dinero que hay para estos mantenimientos no es ilimitado, lo que implica priorizar algunas actividades, invirtiendo dinero en los trabajos más urgentes y retrasando otras que, siendo necesarias, no suponen un riesgo inmediato para los ciudadanos.

Solicitudes correspondientes al barrio de Altza-Intxaurrondo:

- En el camino de Lorete y Berra, las plantas crecen mucho y obstaculizan el paso disminuyendo la seguridad de los peatones. Nos gustaría pedir que la limpieza se hiciera con más frecuencia.

En esta zona se realizan defensas con 7 cortes al año, lo mismo en las escaleras de escalante a florete. Aunque la frecuencia de 7 cortes está programada, este año ya hemos hecho 5 y el último fue el 10 de octubre. Cada año se intentará llegar al 7 para que la vegetación no salga a la acera o a las escaleras y el peatón pase sin problemas

Solicitud correspondiente al barrio de Bidebieta:

- Esta última cuesta del camino de acceso a la ikastola Herri Ametsa y al colegio San Luis La Salle (camino Guardaplata) es de alto riesgo.
- Las escaleras de subida se encuentran en pésimas condiciones. Las zarzas están comidas y en caso de lluvia son muy resbaladizas. «Consideramos necesario limpiar los rincones y colocar una barandilla.
- Sobre todo en invierno la zona queda oscura. Necesitaría más iluminación.

Al principio del vial hay unas escaleras que vienen de un paso creado por el uso y cuya urbanización es muy fácil, ya que se evita que todos los pasos que hacen los vecinos en las zonas verdes se cubran con hormigón. Estas escaleras son una alternativa viable para los días de buen tiempo, pero son un vial no urbanizado los días de lluvia. En cualquier caso, revisaremos estas escaleras para poder hacer algo de mejora. Estas escaleras tienen una barandilla de madera y vamos a estudiar el estado de conservación actual.

En cuanto a la vegetación, en esta zona tenemos una frecuencia de siega de 4 y este año sólo se ha cortado 2 veces (la última el 03/09/2025). Teniendo en cuenta que es casi el único acceso, elevaremos la frecuencia al menos a 6 y, además, daremos un repaso a si no se hace o si hay alguna zona que no esté programada.

Solicitudes correspondientes al barrio Egia-Centro-Loiola:

- En el camino que conduce al Centro de Riberas (junto al parque de Cristina Enea) se necesita claridad, no es seguro pasar por ahí.

Las luces del parque de Cristina Enea son las exigidas por la normativa. Sin embargo, en algunos puntos, los árboles del parque apantallan las farolas, generando sombras que reducen el rendimiento de esta iluminación. La única solución posible sería reducir la vegetación, pero eso restaría valor a una zona verde tan especial como el parque de Cristina-Enea. No se prevé la instalación de más farolas porque supondría la realización de nuevas canalizaciones que dañarían gravemente los árboles del parque. Tampoco se prevé aumentar la intensidad de las farolas actualmente instaladas por dos motivos: el primero es que la normativa sobre alumbrado es estricta e impide subir los límites de luz porque supone un despilfarro energético. Y, segundo: en el caso de las pantallas, el aumento de la intensidad hace aún mayor la diferencia entre las zonas iluminadas y las oscurecidas por la vegetación, lo que, lejos de facilitar la visibilidad del terreno, dificulta aún más la visión de las zonas oscuras e, incluso, puede deslumbrar a los peatones.

- Queremos un camino limpio y seguro desde la iglesia de Santa M<sup>a</sup> hasta la ikastola Orixe. Las calles suelen estar sucias, sobre todo los lunes por la mañana y después del partido de la Real. Además de eso, tenemos que concienciar más a los dueños de perros.

Se informa a la empresa responsable de que debe prestar especial atención a estos puntos.