

# Mugikortasun Jasangarrirako Mahaia

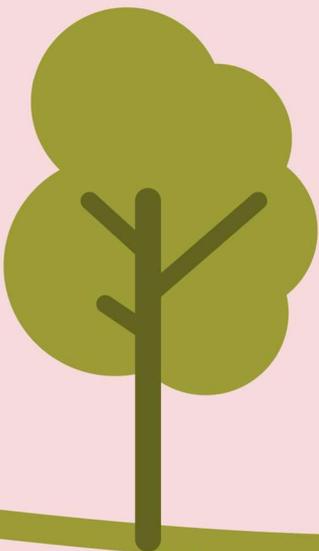
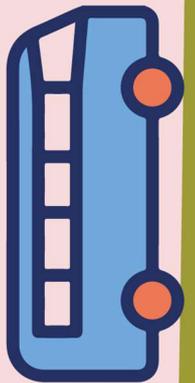
## Mesa de la Movilidad Sostenible

**Elkarrekin hobetuko al dugu Beasaingo mugikortasuna?**  
¿Mejoramos juntos la movilidad en Beasain?



**Beasaingo** Udala

**#Beasain #mugilasai**





Memoria de actividad de la Mesa de la Movilidad Sostenible de Beasain

Fase enero-junio 2020



**Beasaingo** Udala

Con la colaboración de:







# Índice

1. Creación de la Mesa de la Movilidad .....	5
2. Funcionamiento de la Mesa .....	6
a. Apoyo a la dinamización.....	6
b. Objetivos y tareas generales .....	6
c. Agentes de la Mesa de la Movilidad .....	7
d. Organización y canales de comunicación.....	9
e. Seguimiento .....	10
3. Actividades realizadas .....	10
a. Lanzamiento de la Mesa y debate inicial .....	11
b. Paseo crítico .....	12
c. Cuestionario de movilidad cotidiana.....	12
d. Entrevistas a agentes clave .....	21
e. Análisis de aportes por correo electrónico .....	23
4. Conclusiones.....	23
5. Anexo II: fichas de entrevistas .....	24



## 1. Creación de la Mesa de la Movilidad

El punto de partida para este documento es el interés de la ciudadanía y de los responsables técnicos y políticos por la movilidad en Beasain, considerando los problemas que necesitan atención y el avance en la sensibilización de la población en relación a la sostenibilidad.

La ciudad, centro comarcal de Goierri, ha visto aumentar en las últimas décadas el uso del coche particular, generando disfunciones y afectando a la calidad del aire, la ocupación del espacio público, la eficiencia del modelo de movilidad y la seguridad y comodidad de viandantes y ciclistas. La conexión de los barrios rurales y el acceso a los equipamientos y servicios cotidianos, entendidos como atractores de movilidad de la ciudad y de la comarca, son también temas de interés a considerar.

Hay que señalar que se han producido mejoras con iniciativas como las actuaciones de urbanización en el espacio público, la regulación del tráfico y del aparcamiento, o la creación de una incipiente red ciclista, si bien sin solución de continuidad en diversos puntos. Asimismo, en los últimos años se ha venido trabajando en planes y proyectos relativos a la sostenibilidad y a la movilidad, como la Agenda Local 21 y el segundo plan de acción hacia la sostenibilidad, el plan de red de vías ciclables, el plan de accesibilidad y el avance del Plan General.

En la situación actual, uno de los retos pendientes es lograr la implicación de una gran diversidad de agentes que colaboren en cambiar el modelo de movilidad de Beasain, haciendo converger una transformación cultural y social con los programas e intervenciones municipales. Una movilidad más sostenible e inclusiva es posible sólo con la participación de las personas, organizaciones y entidades.

Recientemente, el Ayuntamiento ha estimado conveniente la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible y la constitución de una Mesa de la Movilidad de carácter permanente. Beasain impulsa así la reflexión colectiva con la intención de llegar a dotarse de unos criterios y una estrategia de movilidad compartida y participada.

La Mesa se configura como un primer círculo de participación que ayuda a permear al conjunto de la población, haciendo de nexo con otras organizaciones y con vecinas y vecinos en general. El primer encuentro de la Mesa de la Movilidad de Beasain se celebró en febrero de 2020.

## 2. Funcionamiento de la Mesa

### a. Apoyo a la dinamización

Tras los acuerdos alcanzados en el Pleno Municipal, el Ayuntamiento decidió contar con una asistencia técnica para impulsar la mesa de la Movilidad. Este apoyo pretende favorecer que la participación en torno a la movilidad tenga lugar de manera estructurada, asegurado que se puede profundizar en diferentes temas de debate. Estos temas han sido expresados hasta el momento por diversos medios, pero no contaban con canales formalizados ni un sistema de recogida y contraste de ideas.

El propio funcionamiento de la Mesa de la Movilidad de Beasain está en proceso de definirse, y algunos aportes recibidos por los nuevos canales abiertos son en forma de sugerencias en este sentido.

El lanzamiento inicial de la Mesa de la Movilidad logró juntar a un grupo de una treintena de personas que han empezado a intercambiar ideas y opiniones. Poco a poco, los encuentros y espacios de participación pueden llegar a formar parte de un proceso con objetivos claros que, por fases, vaya concretando contenidos de debate y actividades para contribuir a definir el modelo futuro de movilidad en Beasain. Todo ello requiere cuidar la dinamización de las sesiones, aportar referencias, elaborar actas, facilitar materiales de comunicación y preparar temas y contenidos.

### b. Objetivos y tareas generales

La Mesa de la Movilidad de Beasain pretende, como objetivo general, favorecer el encuentro de personas y entidades que puedan colaborar en el cambio de modelo de movilidad del municipio, aunando la transformación cultural y social con las políticas que se lleven a cabo en la ciudad. Además, hay objetivos específicos que desarrollan ese marco general:

- Debater y proponer los criterios para la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible.
- Contrastar propuestas municipales en relación a la movilidad.
- Elaborar propuestas de mejora que pueda desarrollar el Ayuntamiento, como las que se establezcan en el futuro Plan de Movilidad.
- Impulsar acciones para fomentar la movilidad sostenible en Beasain.

Respecto al primer objetivo, relativo a la utilidad de la Mesa para impulsar el Plan de Movilidad Sostenible, es importante señalar que el desarrollo de actividad y debate de la Mesa de la Movilidad puede coincidir con el proceso de redacción de los pliegos del Plan de Movilidad Sostenible por parte del Ayuntamiento. Es idóneo que la creación de la



Mesa sea antes de la redacción final de los pliegos de condiciones, de manera que sea posible orientar los pliegos según las pautas marcadas por la Mesa. En todo caso, se han mencionado otros objetivos de la Mesa y la implicación de los diversos agentes pretende iniciar un proceso duradero con actividades y tiempos más allá de la redacción del futuro Plan de Movilidad Sostenible.

Para lograr los objetivos, el equipo facilitador de la Mesa trabaja conjuntamente con los equipos municipales en las siguientes tareas:

- Desarrollo de un método de trabajo claro, que sea una referencia para todos los grupos participantes e impulse su implicación desde la inclusión y la equidad.
- Acompañamiento en la definición de actividades de la Mesa y adaptación del calendario y métodos de trabajo en función de las necesidades de las personas participantes.
- Apoyo al establecimiento y uso de canales de comunicación para difundir la información necesaria y dinamizar la participación.
- Facilitación para el logro de un acuerdo general sobre cuáles son los problemas principales ocasionados por la movilidad actual y cómo afrontarlos.
- Aclaración de objetivos a alcanzar en materia de movilidad en el municipio, concretando expectativas de cambio desde las posibilidades reales.
- Acompañamiento en la creación de espacios de debate especializados o temáticos, si fuera necesario, en forma de mesas o grupos sectoriales, que aporten ideas y propuestas a la mesa general.
- Apoyo en la convocatoria de los encuentros generales con suficiente antelación, en horario consensuado, incluyendo orden del día y realizando un acta de cada reunión.
- Establecimiento de un plazo límite para el proceso de debate y los diferentes acuerdos.
- Realización de una evaluación del proceso y entrega de un documento de memoria.
- Redacción de todos los documentos a difundir en euskera y castellano.

Estas tareas se irán adaptando y concretando según se desarrolle la actividad de la Mesa. Conviene comprobar cada año si se han realizado y si han sido útiles, valorando qué otras tareas son necesarias para impulsar y consolidar la Mesa de la Movilidad.

### **c. Agentes de la Mesa de la Movilidad**

En esta fase inicial aún no hay un grupo estable que conforme la Mesa. Tras la primera sesión y el paseo, se ha realizado una tarea de comunicación y recogida de interés mediante entrevistas y un cuestionario, y se cuenta con la implicación directa de unas cuarenta personas, además de la opinión recogida en diversos formatos de unas 250 vecinas y vecinos. Puede hablarse de un grupo inicial no consolidado que incluye



representantes de asociaciones, agentes económicos, equipos técnicos y agentes institucionales.

En las próximas actividades se podrá comprobar el interés y el compromiso de las personas inicialmente implicadas, y si es posible fijar un primer círculo que participe de manera estable en temas de movilidad en Beasain. Otras personas seguirán participando de manera puntual, acudiendo sólo a algunas sesiones o realizando aportes por otros canales.

En el momento de redactar este documento, el listado de colectivos y entidades participantes es:

- Ciudadanía y asociaciones
  - Asociación de mayores Gueske
  - Asociación ciclista Loinaz
  - Grupo feminista Oriako Lamiak
- Agentes económicos
  - Autoescuela local
  - Sindicato LAB de la empresa CAF
  - Asociación de comerciantes local Bareak
  - Agencia de desarrollo comarcal Goieki
  - Promoción turística Goitur
  - Empresa Goierrialdea autobusak
- Equipos técnicos
  - Responsable municipal de Medio Ambiente
  - Arquitecta municipal
  - Aparejador municipal
  - Empresas *Biziker e Improvistos* (facilitadores de la Mesa de la Movilidad)
- Agentes institucionales
  - Gobierno municipal (Alcaldía, Concejalía de urbanismo, concejalía de Medio Ambiente)
  - Partidos políticos: PNV, PSE-EE, EH Bildu
  - Policía local
  - Centros escolares (direcciones y responsables de Agenda 21 Escolar)

Está previsto continuar con la captación de agentes que no han participado hasta el momento como las AMPAs de los centros escolares, la asociación de personas mayores Aranealde, representantes de los barrios rurales, AAVV de Ezkiaga y la asociación Aspacegi de Beasain.

Además, la Mesa cuenta con la implicación de vecinas y vecinos y personas a título individual que han recibido información y han realizado aportes puntuales o han participado en otras actividades complementarias, como entrevistas, envío de



cuestionarios y aportes por correo electrónico. Este segundo círculo más amplio aporta variedad y más cantidad de opiniones, y ayuda a contrastar ideas diferentes.

#### **d. Organización y canales de comunicación**

Los criterios de funcionamiento y los canales de comunicación para facilitar la participación La Mesa de la Movilidad de Beasain están actualmente en desarrollo. La convocatoria de la presentación inicial y el paseo crítico sirvió de prueba y luego se han ido utilizando algunas herramientas complementarias para la comunicación no presencial.

Serán necesarios nuevos encuentros y actividades para consolidar los criterios y las herramientas. Algunas claves de funcionamiento pueden ser:

- La Mesa celebra encuentros generales periódicos, con la frecuencia decidida por las personas participantes. Cualquier persona puede solicitar formar parte de la Mesa, y cualquier miembro de la Mesa puede proponer contenidos a tratar en los encuentros, escribiendo por correo electrónico a [mugilasai@beasain.eus](mailto:mugilasai@beasain.eus)
- El Ayuntamiento participa en la Mesa y apoya su buen funcionamiento, aportando tareas o recursos que estime oportunos, entre ellos, gestionando la cuenta de correo electrónico [mugilasai@beasain.eus](mailto:mugilasai@beasain.eus) que facilita la comunicación y la convocatoria de la Mesa.
- Las personas participantes en la Mesa pueden proponer crear espacios de debate temáticos, actividades, talleres o grupos de trabajo complementarios que luego trasladen los aportes a la Mesa.
- Las convocatorias de los encuentros generales de la Mesa deben realizarse con suficiente antelación, recordando el horario, aportando información relevante que pueda consultarse antes del encuentro e incluyendo los temas a tratar. Es necesario hacer un acta de cada reunión y publicarla en la web [www.beasain.eus/mugilasai](http://www.beasain.eus/mugilasai)
- Los procesos de debate y actividades, así como los diferentes acuerdos o propuestas que se estén trabajando en la Mesa, necesitan un plazo suficiente, pero limitado, para favorecer la obtención de resultados.
- Cada año es importante realizar una evaluación del funcionamiento y revisión periódica de objetivos.



## BEASAIN MUGI LASAI

Zu hemen zaude: [Hasiera](#) / [Mugikortasun plana](#) / [Beasain Mugi Lasai](#)

# Beasain Mugi Lasai

## ZER DA BEASAIN MUGI LASAI?

Udalerriko mugikortasuna jasangarriagoa, berdinzaleagoa, seguruagoa eta osasuntsuagoa izateko prozesu kolektiboa eta parte hartzailea da.

Prozesu horretan auzotarrek, hainbat taldek eta erakundek, talde teknikoek eta Beasaingo Udalak parte hartzen dute. Zuk ere mugikortasuna hobetu dezakezu!



### BEASAIN MUGI LASAI

#### Beasain Mugi Lasai

Mugikortasun jasangarriaren mahaia

Mugikortasun jasangarria

Mugikortasun jasangarriko plana

## e. Seguimiento

El equipo facilitador, además de preparar la información necesaria para las sesiones, sugerir dinámicas para los encuentros y ayudar a aclarar objetivos y plazos, se ocupa de tomar notas, hacer fotos y elaborar el acta de todos los encuentros. Cada documento de acta se publica en la web en euskera y castellano, disponible para consulta libre. Asimismo, de manera regular se vienen realizando reuniones con los equipos municipales para valorar los avances y adaptar el trabajo de acompañamiento.

## 3. Actividades realizadas

La actividad de la Mesa de la Movilidad ha coincidido durante los últimos meses con el Estado de Alarma y el confinamiento por el coronavirus. Tras la primera sesión que sí pudo ser presencial, la actividad se ha adaptado a la situación y se han puesto en marcha otros mecanismos de participación, a la espera de retomar los encuentros presenciales, siguiendo las indicaciones de los equipos municipales y de las autoridades sanitarias.

A continuación, se resumen los hitos directamente relacionados con la actividad de la Mesa de la Movilidad de Beasain.



## a. Lanzamiento de la Mesa y debate inicial



Para la formación de la Mesa de la Movilidad de Beasain, se invitó a diferentes grupos y organizaciones, entre los cuales se encuentran:

- Ediles
- Equipos técnicos municipales
- Agenda Local 21
- Asociaciones municipales (deportivas, culturales, del área de la mujer, etc.)
- Centros de enseñanza del municipio
- Representantes del transporte público y privado municipales
- Entidades relacionadas con la 3ª edad y con personas con discapacidad
- Representantes de asociaciones vecinales de barrio
- Agencia de desarrollo comarcal

Finalmente, asistieron 32 personas. Fue una sesión dedicada a la propia creación del grupo que conformará la mesa, en base a una lista de correo electrónico inicialmente abierta a las personas que quieran sumarse. Además, se realizó una presentación de introducción sobre movilidad sostenible para enmarcar la actividad de la Mesa.

Hubo tiempo para iniciar el debate sobre el modelo de movilidad actual, compartiendo percepciones diferentes sobre problemas de movilidad en el municipio, como cuestiones relativas a la accesibilidad, la seguridad vial, los conflictos entre modos, la relación con municipios limítrofes y algunos puntos negros que, en opinión de personas asistentes, requieren atención.

La sesión concluyó con la propuesta de realizar un corto paseo crítico por las calles de Beasain. Asimismo, se recordó que se ha habilitado un buzón de correo electrónico para cualquier cuestión, y que el acta de la sesión estará disponible en el nuevo espacio web.

## **b. Paseo crítico**



El paseo posterior al primer encuentro consistió en realizar un recorrido a pie por las calles del núcleo urbano, dado que se partía del edificio del Ayuntamiento. Se fueron realizando paradas para fijar la mirada y comentar el diseño de las calles. Algunos temas tratados fueron la existencia y ubicación de pasos peatonales, la velocidad del tráfico en algunos tramos, la convivencia peatón-ciclista, y las condiciones de entrada y salida a un centro educativo.

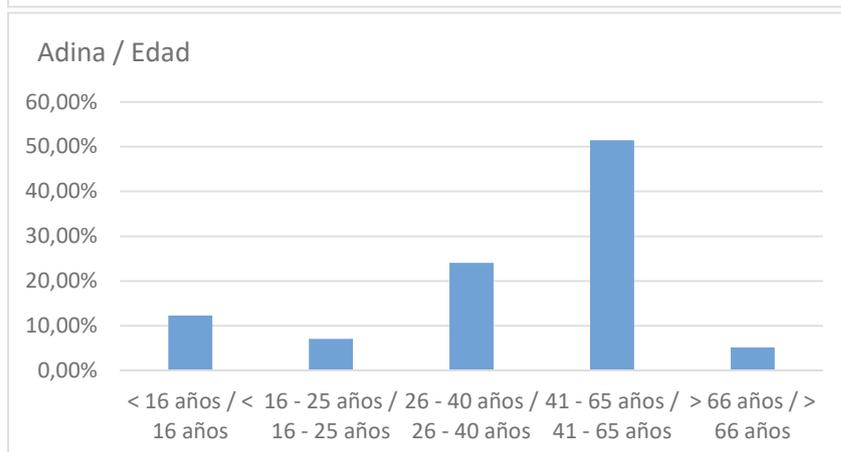
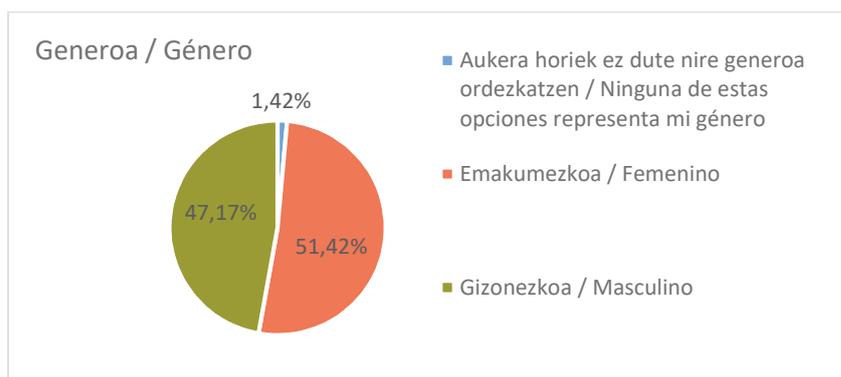
## **c. Cuestionario de movilidad cotidiana**

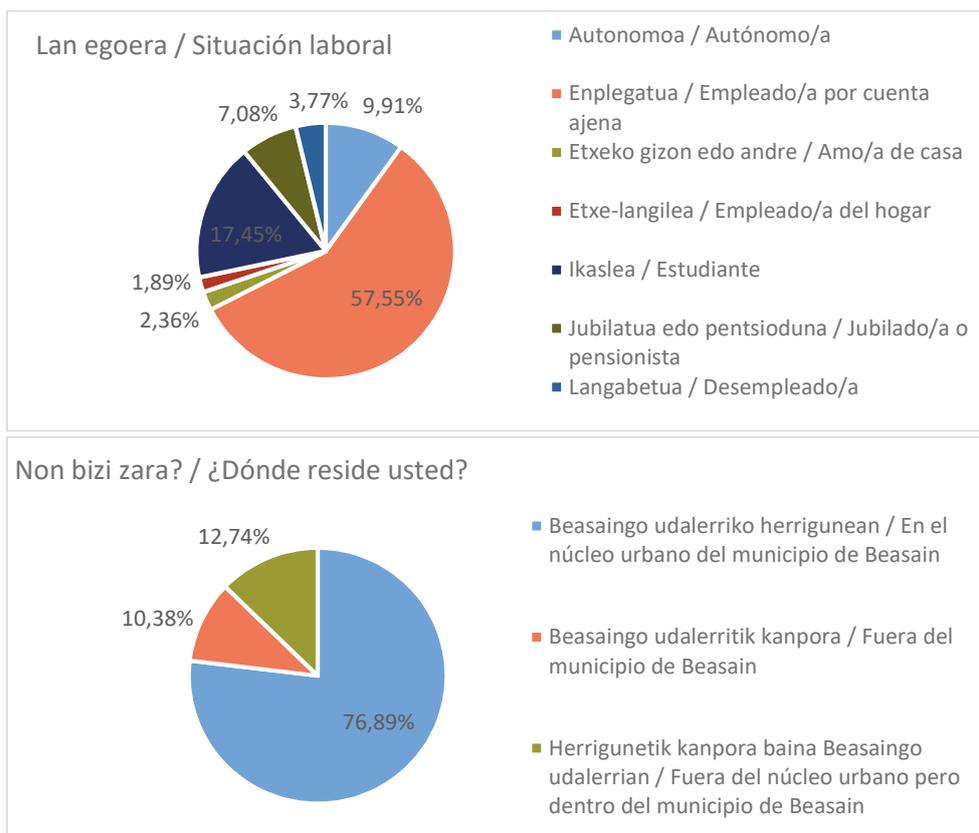
El análisis de la movilidad de Beasain requiere un trabajo de estudio de pautas e infraestructuras. La motorización, el reparto modal, los patrones y motivos de desplazamiento por género, la movilidad escolar y la movilidad al trabajo, la seguridad vial, y el impacto medioambiental de la movilidad, son algunos aspectos que deberían analizarse en el diagnóstico de un futuro Plan de Movilidad. Para ello, se podrá partir de la información disponible de fuentes como la DGT y la Encuesta de Movilidad del País Vasco, así como trabajo de campo complementario.

Este apartado expone información sobre la percepción de la movilidad en Beasain, recogida gracias al Cuestionario de Movilidad Cotidiana realizado en abril y mayo de

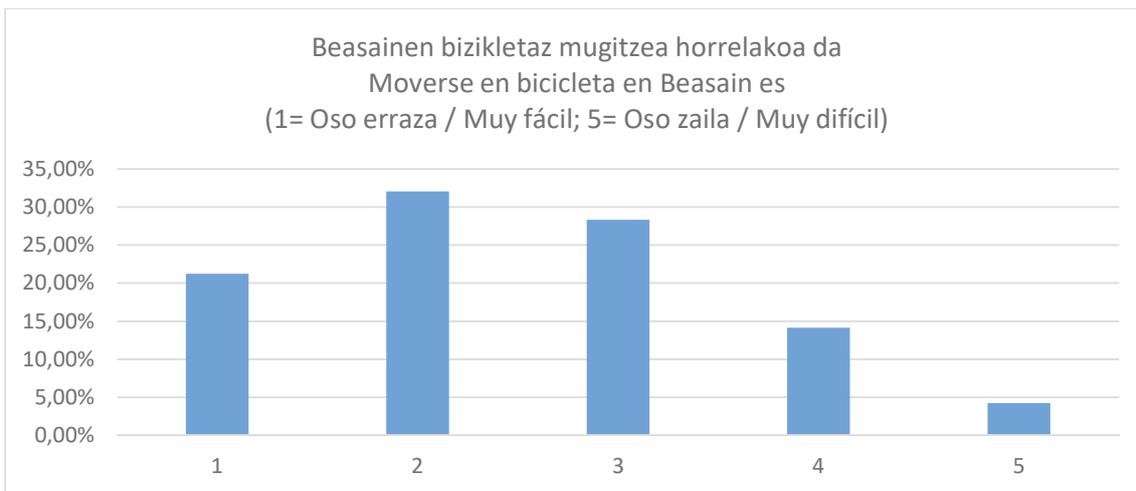
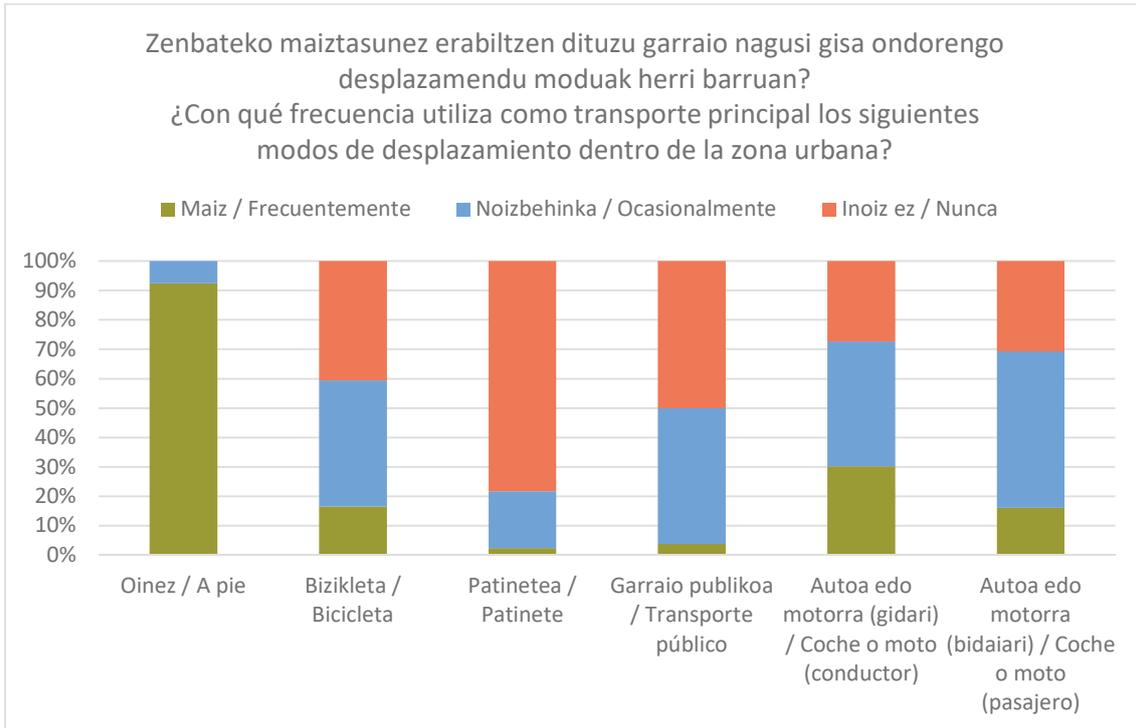
2020. Se trata de un cuestionario que forma parte del proceso de creación y dinamización de la Mesa de la Movilidad, con el objetivo de suplir temporalmente los encuentros presenciales e incrementar el alcance del proceso, llegando a personas que no estuvieron ni en el debate inicial ni en el paseo crítico. Se incluyen a continuación los resultados más relevantes del cuestionario.

Se trata de un cuestionario en línea, abierto a cualquier persona con acceso a internet. Cada persona solo podía contestar una sola vez. El enlace de acceso al formulario estuvo colgado en la sección de movilidad de la web del Ayuntamiento de Beasain y se hizo difusión en redes sociales y por correo electrónico. Dado que no se trata de una encuesta aleatoria, los resultados no se pueden considerar representativos. Por ejemplo, hay una mayor representación del grupo de edad entre 41 y 65 años y de las personas residentes en el núcleo urbano. Sin embargo, se trata de una información complementaria útil, especialmente en cuanto a la valoración de problemas y posibles mejoras relacionadas con la movilidad en el municipio, sabiendo que recoge mejor la opinión de la población activa y probablemente de personas con un interés o preocupación por la movilidad, la ciudad y temas relacionados.



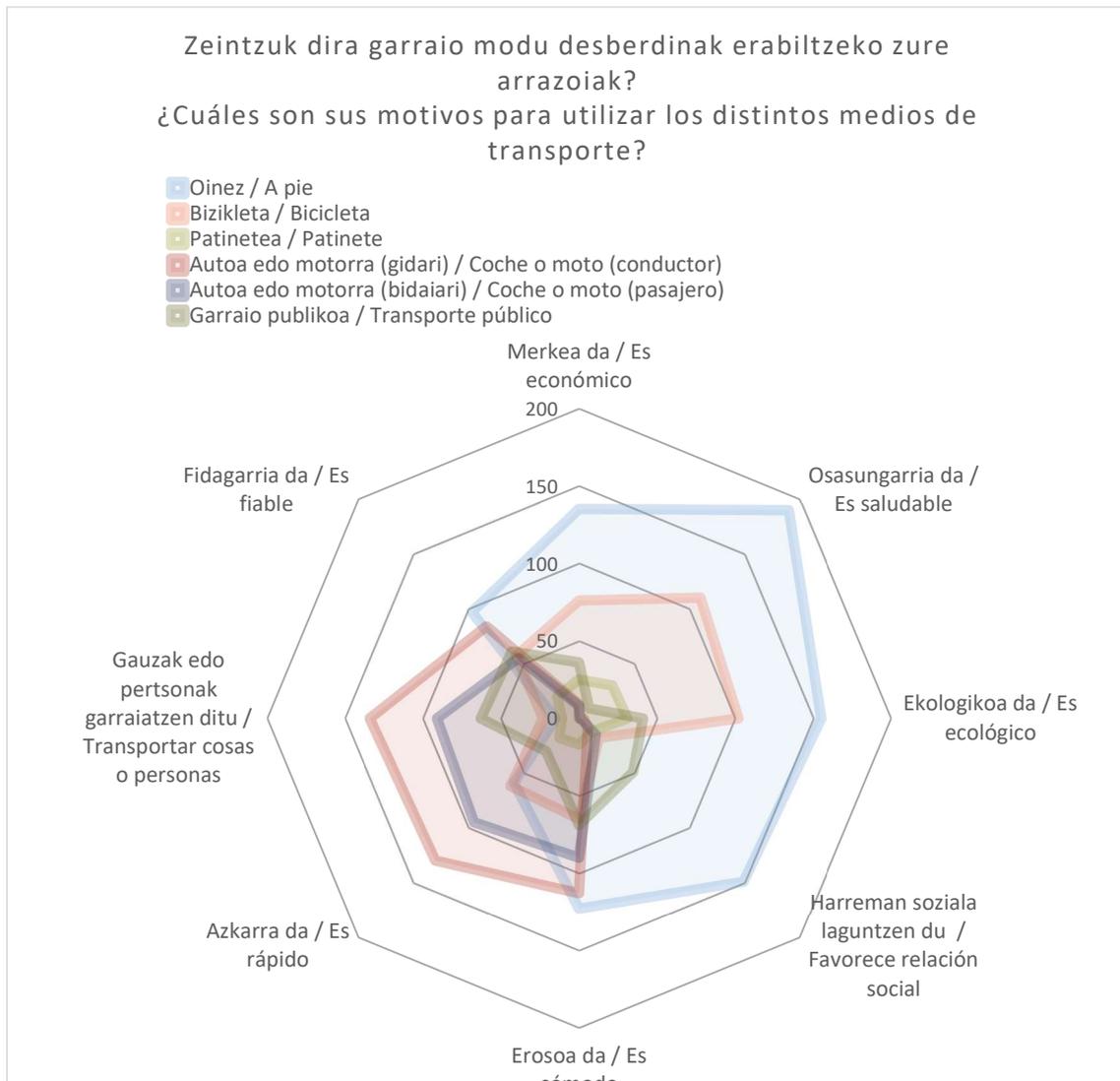


Más del 92% de las personas que han respondido al cuestionario se desplazan frecuentemente a pie como modo principal en el núcleo urbano. Después se encuentra el coche o la moto, con un uso frecuente y ocasional muy considerable incluso en desplazamientos dentro del núcleo urbano, ya sea como conductor o como pasajero. En cambio, apenas un 16% de las personas usan frecuentemente la bicicleta en el núcleo urbano, pese a que el 40% de los desplazamientos en el municipio son de menos de 1km. El uso de la bicicleta no está consolidado, menos aún en desplazamientos fuera del núcleo, a lo que hay que añadir que casi la mitad de las personas consideran que desplazarse en bicicleta tiene una dificultad de 3 o más sobre 5, siendo 1 muy fácil y 5 muy difícil.



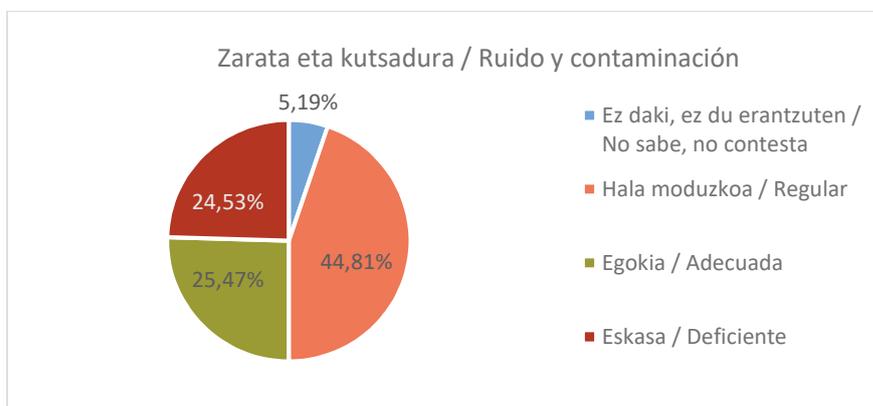
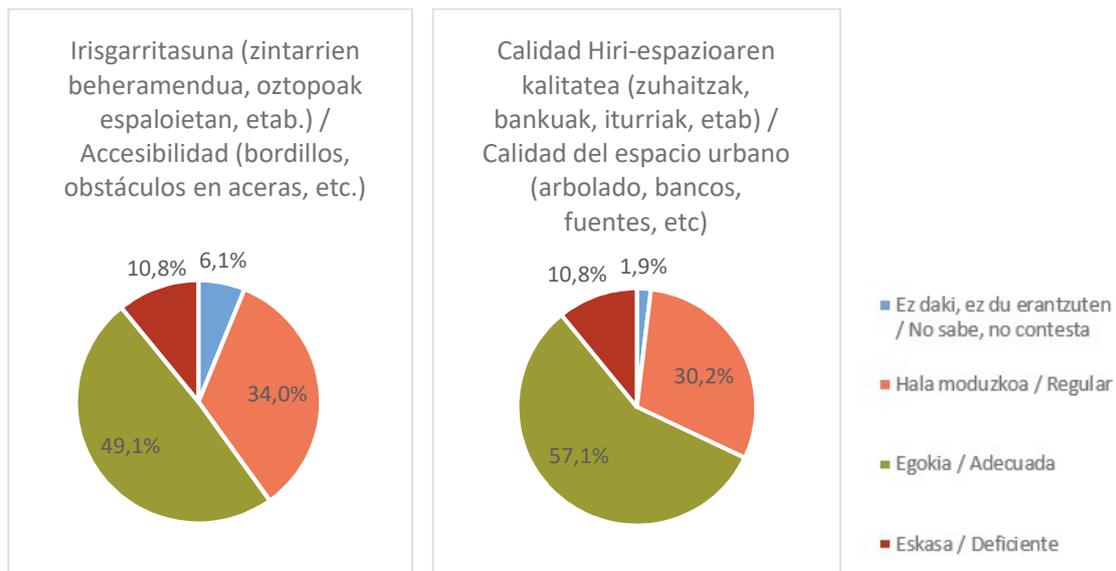
Hay que añadir que sólo un 6,6% de las personas que han respondido el cuestionario no tiene coche, ya sea compartido en el hogar o para uso personal. En cambio, casi un 18% no tiene bicicleta.

En la pregunta sobre el motivo para elegir cada uno de los modos de transporte, caminar se escoge por ser ecológico, saludable, económico, cómodo, fiable y favorecer la relación social. El coche está por delante sólo cuando el motivo de la elección de modo es la rapidez o transportar cosas. Es importante señalar que la bicicleta no está muy bien valorada en varios de los motivos de elección. Teniendo en cuenta que Beasain es una ciudad de distancias cortas, parece muy mejorable la valoración de comodidad, fiabilidad y rapidez a la hora de elegir pedalear como modo de desplazamiento.

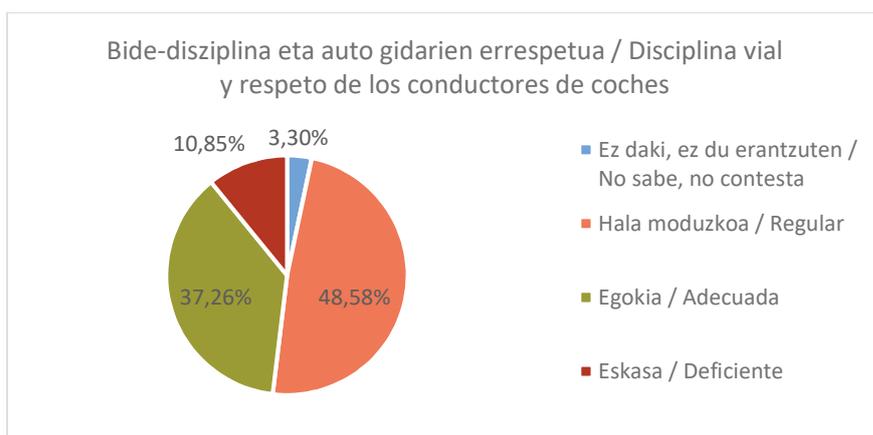


Ampliando la información recogida sobre movilidad peatonal, la anchura de las aceras, la cantidad de pasos peatonales y su ubicación no parecen preocupar a la mayoría de las personas que han respondido el cuestionario. Sin embargo, un 35% de personas consideran que la seguridad vial no es buena en Beasain desde un punto de vista peatonal, un 41% piensan que la calidad del espacio urbano es mejorable, y más de la mitad valoran la accesibilidad como deficiente o regular.

El ruido y la contaminación cuentan con casi un 70% de respuestas que valoran estos aspectos como regular o deficiente.

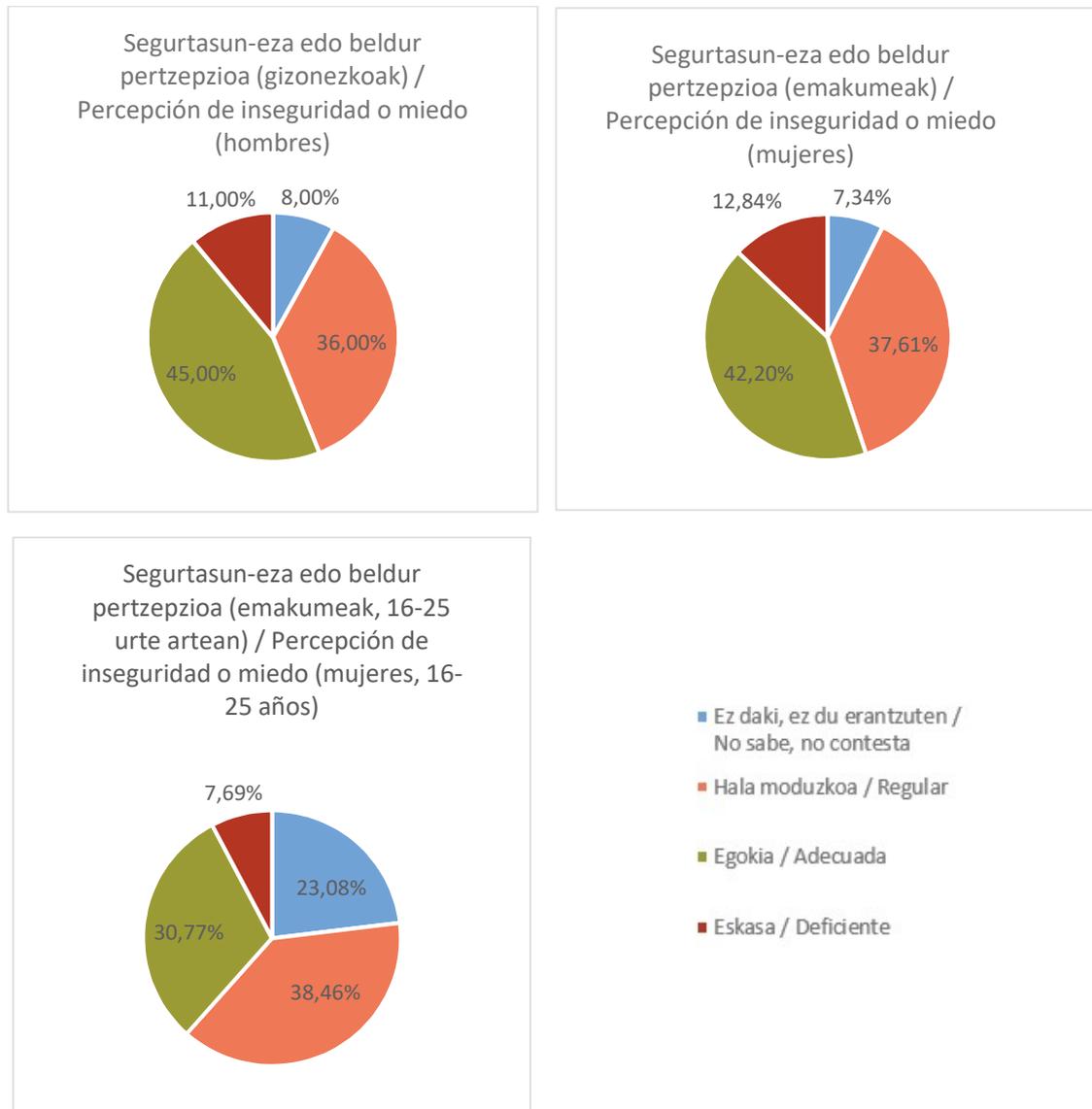


Por otro lado, cerca de un 60% de respuestas señalan que la disciplina vial y el respeto a los peatones por parte de los conductores de coches es regular o deficiente.



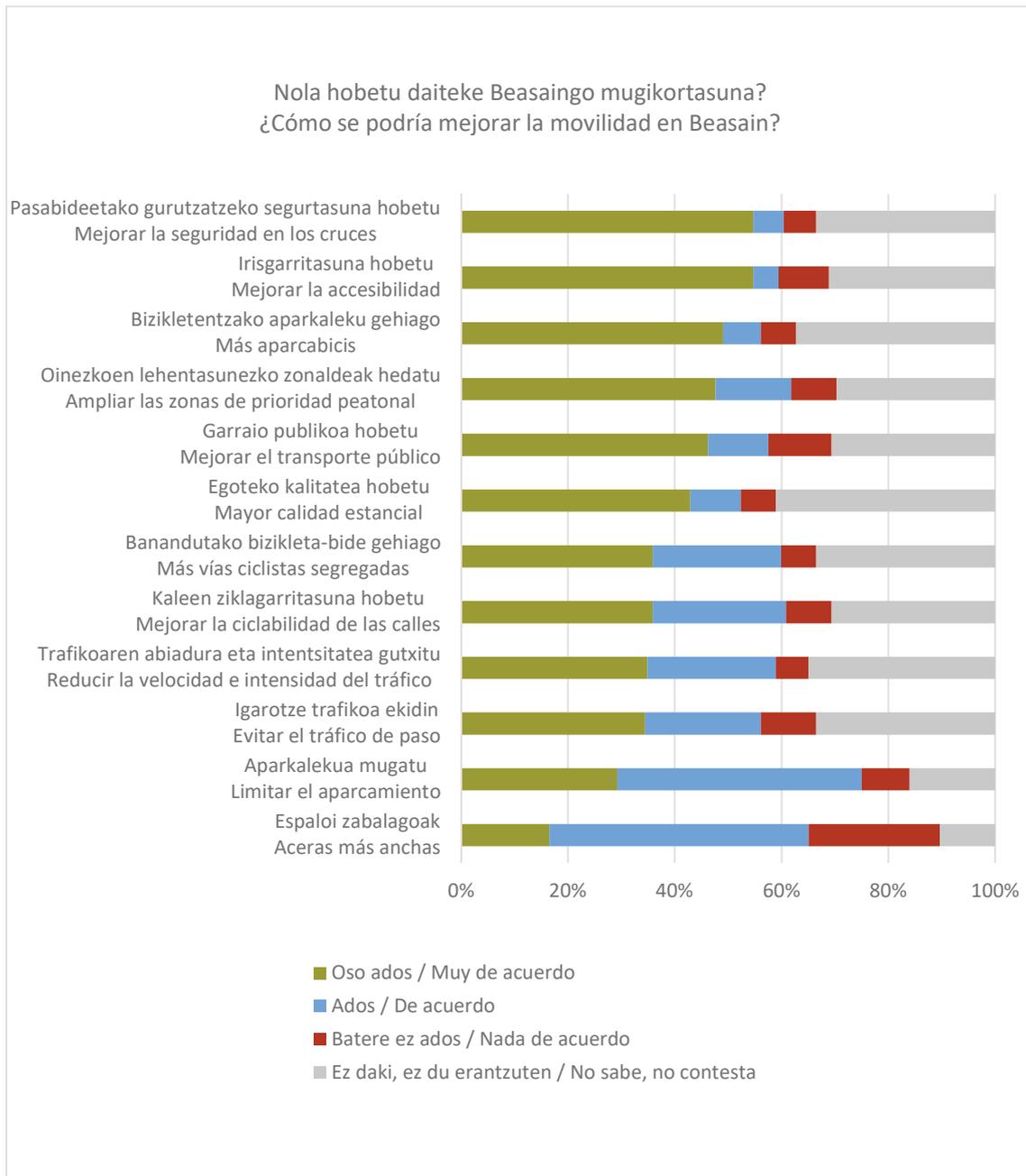
En cuanto a la percepción de inseguridad o miedo en las calles, son apreciables diferencias por género y edad. Entre los hombres, un 45% no tienen una percepción negativa. Entre las mujeres, ese porcentaje baja casi tres puntos, y entre las mujeres

jóvenes (16-25 años) es 15 puntos menos, pues apenas un 30% no tiene percepción negativa de inseguridad o miedo.

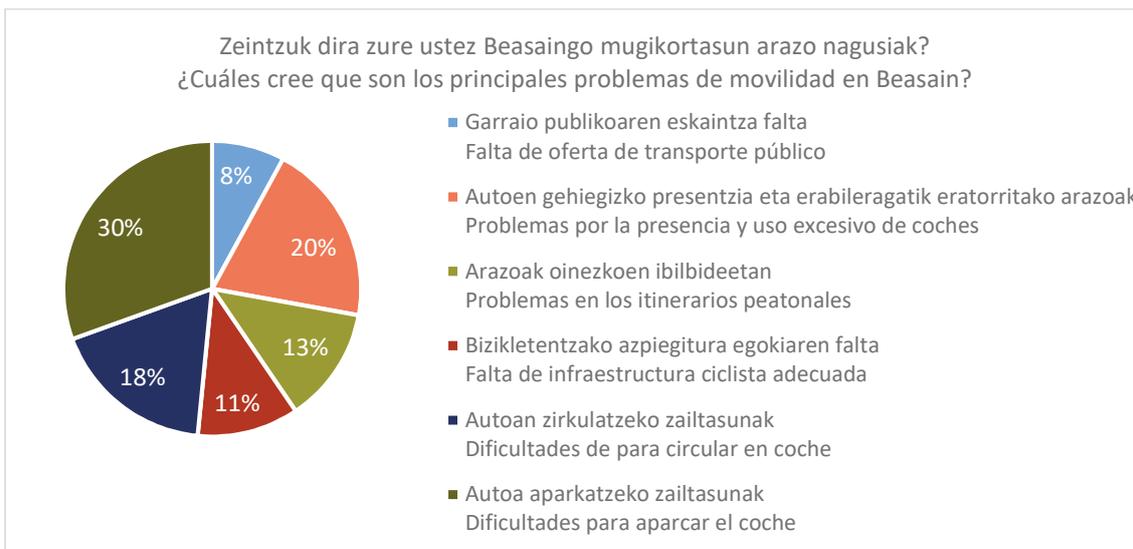


En cuanto a la valoración de posibles mejoras de la movilidad en Beasain, las que reciben más apoyos del tipo "muy de acuerdo" son la mejora de seguridad en los cruces, la mejora de la accesibilidad, la instalación de más aparcabicis y la ampliación de zonas de prioridad peatonal.

Sin embargo, teniendo en cuenta también las respuestas del tipo "de acuerdo", casi todas las mejoras valoradas llegan al 60% de apoyo. De manera muy destacada, la limitación del aparcamiento recoge hasta un 75% de apoyo. y las aceras más anchas un 65% de apoyo. Igualmente, reducir la velocidad y la intensidad del tráfico apenas tiene un 6,1% de rechazo entre las personas que han contestado el cuestionario.



Finalmente, el cuestionario incluía una pregunta de respuesta libre que recogió 190 comentarios de cierta complejidad. Pueden clasificarse en 6 grandes grupos temáticos y, como primera aproximación a su contenido, hacer el recuento de aportes por tema.



La mención a problemas para circular y aparcarse suma un 48% de los comentarios recogidos, mientras que un 52% de respuestas se refieren a problemas o sugerencias en relación a los modos sostenibles.

Desagregando las respuestas por temas se deduce que en torno a un 20% de las citas hablan expresamente del excesivo uso y de la excesiva presencia y protagonismo de los coches; en un 24% de las citas se expresa que peatones y ciclistas, con un 13% y 11% respectivamente, tienen problemas y carecen de condiciones adecuadas para moverse; y en un 8% se hace referencia a la oferta de transporte público, que se considera escasa. Por otra parte, un 30% de las citas hace referencia a la dificultad para aparcarse, mientras en un 17,9% se menciona la dificultad para circular en el casco urbano de Beasain.

Sin embargo, muchos aportes tienen riqueza y complejidad que los hacen difíciles de clasificar, incluyendo controversias y valoraciones de la situación de la movilidad y el espacio público en Beasain. Se incluye a continuación una selección de comentarios breves a modo de ejemplo.

*Es muy difícil aparcarse, se tienen que dar muchas vueltas por Beasain*

*La gente usa el coche para cualquier cosa, hay demasiado tráfico en Beasain*

*Para llegar a ciertas calles hay que dar demasiada vuelta, y además hay atascos*

*Las cuestas y escaleras son un problema para las personas con silla de ruedas*

*Las bicicletas y patinetes van demasiado rápido y molestan, hay que regular*

*Es necesaria la prioridad del peatón frente al coche*

*Faltan aparcabicis y definir una red ciclista conectada, hay cruces inseguros*

*Los servicios de transporte público con los barrios, la comarca y la capital son*



*deficientes*

## **d. Entrevistas a agentes clave**

Entre mayo y junio de 2020 se han realizado más de una docena de entrevistas informales a diferentes agentes locales de Beasain, en torno a los diversos ámbitos sectoriales relacionados con la movilidad local. La mitad de las entrevistas se realizaron por teléfono y la otra mitad a través de video-conferencia, siendo de diferente duración y nivel de profundidad. Todas ellas han servido para el enfoque de la percepción general y sectorial de la movilidad. Perspectiva que es preciso ampliar con la continuación de la participación en el seno de la Mesa de Movilidad de Beasain.

A continuación, se ofrece un resumen del resultado general de las entrevistas. Hay una opinión generalizada de que en Beasain se han realizado mejoras urbanísticas que han aportado mejoras a la calidad de vida (consolidación de una zona peatonal en el centro de Beasain que afecta a la Calle Mayor y sus alrededores, desarrollo parcial de una red ciclista, instalación de ascensores públicos, regulación del aparcamiento, etc.). No obstante, los problemas citados y la interrelación entre ellos apuntan a la necesidad de una planificación integral de la movilidad.

### **Movilidad peatonal**

La mayoría de los desplazamientos internos del municipio se realizan a pie, aun así existen problemas y situaciones que mejorar. Se detecta la preocupación por la movilidad de los más pequeños (movilidad escolar) y de las personas mayores. Se plantea el reto de adaptar la movilidad, accesibilidad y habitabilidad al creciente envejecimiento (la proporción de personas mayores de 65 años en Beasain es del %22,5 de la población. Igualmente se plantea la necesidad de incorporar la perspectiva de género, ya que, en varias circunstancias, hombres y mujeres se mueven, perciben y viven el espacio público de forma diferente.

### **Movilidad ciclista**

Hay una opinión extendida de que la red ciclista local está incompleta, y que la existente tiene problemas de conectividad y seguridad. Muchos ciclistas utilizan como itinerario principal las calles peatonales, lo que, en ocasiones, genera problemas de convivencia con los peatones. Muchas de las intersecciones entre la vía ciclista y el viario motorizado se perciben como inseguras. Es necesario plantear una red ciclista conectada, cómoda y segura, ya que el potencial de la bicicleta es importante a todos los niveles (laboral, escolar, comercial, etc.).

### **Movilidad en coche**



Hay unanimidad en la opinión de que hay un uso excesivo del coche en Beasain. Hay demasiado tráfico, especialmente en horas punta, lo que provoca atascos y contaminación. La falta de aparcamiento es otro de los principales problemas citados, especialmente en los barrios en donde aún no existe zona azul.

### **Transporte público**

La opinión más extendida es que la oferta de transporte público es insuficiente, en especial la de autobús (falta de itinerarios necesarios, de frecuencias y de facilidades para la intermodalidad). En general se piensa que el transporte público municipal debe ir de la mano del comarcal pero también hay una propuesta de itinerario municipal que combine la demanda rural y urbana de Beasain. Por otra parte, hay quienes piensan que la oferta está ya adaptada a la demanda pero que falta información y costumbre de utilizar el transporte público.

### **Movilidad escolar**

En Beasain hay varios centros escolares en los que la movilidad a los mismos preocupa en grado diverso y por diferentes motivos: hay centros como la escuela Murumendi que, quizá por su ubicación menos céntrica y por las características de su entorno, tiene problemas importantes y lleva años tratando de mejorar la movilidad con iniciativas y propuestas diversas. Por otro lado, hay centros que por sus características no perciben tantos problemas. Haciendo un compendio general se pueden destacar los siguientes temas en relación a la movilidad escolar:

- Hay una proporción de viajes escolares en coche que habría que reducir en lo posible, ya que se relacionan con los problemas de aparcamiento y de falta de espacio de los entornos escolares.
- Existe una demanda creciente de facilidades ciclistas (itinerarios seguros y aparcabicis) por el aumento de alumnos que acuden en bicicleta.
- El transporte colectivo de alumnos se limita por norma hasta una edad máxima lo que incide en el aumento de viajes en coche.

### **Movilidad laboral**

Hay unanimidad en que la mejora de la movilidad a los polígonos de Beasain es uno de los temas fundamentales a trabajar en Beasain, con especial atención a la empresa CAF, cuya ubicación y tamaño tiene una gran incidencia e impacto en el sistema de movilidad del municipio y la comarca. En este sentido hay propuestas institucionales para implicar a las grandes empresas de la comarca en la movilidad sostenible, fomento de la electromovilidad y propuestas sindicales para la elaboración de Planes de Transporte al Trabajo integrales en las empresas (fomento de la movilidad a pie, en bicicleta, autobús, tren, coche compartido, etc.).

### **Movilidad y comercio**





Las condiciones en las que se desenvuelve el transporte y distribución de mercancías y la movilidad de los clientes de los establecimientos tienen una incidencia fundamental en el desarrollo del comercio local. La movilidad es un tema que aún no se ha tratado expresamente en el seno de la asociación. Hay una clara percepción de que la mayoría de la clientela acude a los comercios a pie, aunque hay diversidad de opiniones en cuanto al papel que puede jugar el coche o el transporte público en el resto de clientela.

Las fichas completas de las entrevistas se incluyen en un anexo al final del documento.

### **e. Análisis de aportes por correo electrónico**

En la cuenta de correo electrónico [mugilasai@beasain.eus](mailto:mugilasai@beasain.eus) se han recogido a lo largo de estos meses diversos mensajes con aportaciones concretas coincidentes en varios casos. Se destacan a continuación los puntos más recurrentes:

- Hay que buscar reducir el número de coches en Beasain, que tienen una excesiva presencia, en circulación y en ocupación de espacio.
- Debe crearse una comisión entre madres y padres y ayuntamiento para abordar el problema de los entornos escolares en horas de entrada y salida.
- Es necesario desarrollar iniciativas de autobús escolar compartido para abordar el problema de los autobuses escolares.
- Existen puntos negros: rotonda de plaza Barrendain, vía de unión entre calle Iturralde y centro de salud, varios cruces del bidegorri; al bajar por la calle Esteban Lasa al cruzar el puente para ir a la plaza Gipuzkoa hay mucho peligro ya que se mezclan peatones, bidegorri y coches.
- Hace falta buscar fórmulas de integración de la bicicleta en calzada y conectar la red ciclista con los centros escolares. Los ciclistas deben respetar más a los peatones y la señalización.
- Hace falta una nueva ordenanza de circulación, y campañas de potenciación del uso del transporte público.

## **4. Conclusiones**

Este texto es un documento en proceso. La primera etapa de funcionamiento de la Mesa de la Movilidad de Beasain no ha concluido, y al final de este periodo se hará una evaluación para extraer conclusiones útiles para la continuación.



## 5. Anexo II: fichas de entrevistas



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad general, Medio ambiente, Agenda 21 Local
AGENTE/PERSONA: Rosa Aurkia (Técnico de Agenda 21 Local de Beasain)
TEMAS TRATADOS: <p>La persona entrevistada ha hecho un repaso general de las cuestiones más importantes en relación a la movilidad de Beasain, al tiempo que ha recomendado entrevistar a diversos agentes.</p> <p>La <u>movilidad escolar</u> es uno de los temas principales a tratar en la movilidad. En los últimos años varios centros educativos han promovido iniciativas diversas que por problemas de planificación y gestión no han llegado materializarse o no han tenido continuidad:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fomento de los desplazamientos a pie, Eskolara Oinez (Andramendi y La Salle)</li><li>- Optimización y uso compartido de los autobuses escolares.</li><li>- Propuesta de bidegorri de enlace hasta la zona baja del instituto Txindoki.</li></ul> <p>La <u>movilidad al trabajo</u> es otro de los ejes a trabajar, con especial atención a la empresa CAF, que tiene una gran incidencia en el actual sistema de movilidad, comenta que hubo una experiencia de transporte colectivo a la empresa, en un inicio gratuito para impulsarlo y que finalmente tuvo que abandonarse por falta de uso y baja ocupación en cuanto se adoptó una tarifa.</p> <p>El <u>transporte público</u> no es eficiente en el núcleo urbano por el tráfico existente y, a nivel interurbano la intermodalidad autobús-tren es difícil por la imposibilidad de coordinar los horarios de ambos medios de transporte. Por último, comenta que el municipio tiene alrededor de 8 barrios con necesidades de transporte público; existe un servicio de taxibus que debería mejorarse.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad escolar
AGENTE/PERSONA: Ruth Martin (directora del Liceo Alkartasuna)
TEMAS TRATADOS: <p>La conversación se centra en los modos de desplazamiento de los escolares. Comenta que no tienen transporte colectivo y que no lo ven necesario. La mayoría de los alumnos acude a pie, algunas familias traen a los alumnos en coche para lo que hay algunas ayudas.</p> <p>En las horas de entrada y salida hay algunos problemas con el tráfico motorizado, pero no los percibe como graves. La policía local ayuda cortando el tráfico. Echa de menos un paso de cebrá en frente de la entrada ya que el cruce no se respeta. Sería interesante hablar más adelante con la responsable de la Agenda 21 Escolar del centro escolar.</p> <p>Queda pendiente ampliar la información hablando con Marga, la responsable de la Agenda 21 Escolar del Liceo.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad escolar
AGENTE/PERSONA: Esther Irastorza (Agenda 21 del Colegio La Salle-San José)
TEMAS TRATADOS:  Comenta que hay muy pocos alumnos que acudan en coche, la mayoría accede al colegio a pie. Hay bastantes que acuden en bicicleta o patinete, lo que provoca la saturación de los aparcabicis. En las horas de salida, debido al elevado tráfico motorizado de la calle principal adyacente, agentes de la policía local controlan la intersección para garantizar el cruce seguro de los alumnos.



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad Escolar
AGENTE/PERSONA: Txaro Alonso (Agenda 21 Instituto Beasain-Loinazpe) y Yolanda Mendizabal (Agenda 21 Instituto Beasain-Txindoki)
TEMAS TRATADOS:  <u>Edificio Loinazpe</u>  A este edificio acuden 400 alumnos de 1º y 2º de ESO y 50 docentes. La mayoría de ellos a pie. Los alumnos de los municipios del entorno en autobús. Faltan aparcamientos para bicicletas. Los docentes acuden en su mayoría en tren, autobús y coche. Personalmente no percibe grandes problemas en relación a la movilidad.  <u>Edificio Txindoki</u>  A este edificio de educación secundaria que se sitúa en cota alta acuden 850 alumnos y 80 docentes. Los alumnos de 3º y 4º de ESO tienen autobús, los de Bachillerato no, por lo que muchos de estos se trasladan en coche. La bicicleta para llegar a este centro no se usa nada o muy poco. El profesorado tiene problemas para aparcar (hay dos parkings arriba), muchos aparcan en la cuesta. Hubo intenciones de organizar un sistema de compartir coches para acudir al trabajo, pero no prosperó ya que es difícil.



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad escolar
AGENTE/PERSONA: Equipo directivo de la escuela Murumendi
TEMAS TRATADOS: <p>Beasain tiene un núcleo urbano alargado y estrecho. La escuela Murumendi se ubica en la zona alta del barrio Ezkiaga (en la zona de la Portería) del extremo norte cerca de Ordizia, quedando el centro de Beasain a 1,4 Km, lo que condiciona bastante la movilidad escolar. En el barrio hay un problema de aparcamiento debido a que muchos trabajadores de las oficinas de la empresa CAF, problema que recientemente se ha paliado por la prohibición de aparcar para los no residentes en un horario concreto. Los trabajadores de la escuela de fuera de Beasain tienen un permiso especial para acercarse en coche.</p> <p>En cuanto a la accesibilidad no motorizada existen unos 3 ascensores que facilitan la movilidad, aún así tienen accesos un tanto complicados.</p> <p>De los 400 alumnos un 25% viven a menor de medio kilómetro, otro 50% a más de medio pero a menos de un kilómetro, el resto más lejos. La mayoría de alumnos acude a pie y alrededor de 110 acuden en autobús.</p> <p>El acceso en bicicleta no está definido, habría que estudiarlo, incluso en combinación con el transporte público vertical (ascensores), ya que es un medio con potencialidad para quien vive en la otra punta de Beasain. Tienen aparcabicis en el recinto escolar en sus tres accesos. El patinete es un medio de transporte que se utiliza mucho.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad laboral

AGENTE/PERSONA: Urko Jauregi (Delegado sindical de LAB en empresa CAF)

TEMAS TRATADOS:

Muchos trabajadores de la empresa CAF, de 3.000 trabajadores, llevan años reflexionando sobre la movilidad al trabajo, destacando en este sentido la reflexión y propuestas que está promoviendo el sindicato LAB para una movilidad más sostenible. Sus representantes defienden la elaboración de un PTT (Plan de Transporte al Trabajo) que debería coordinarse con las políticas de movilidad de los municipios del entorno donde se ubica la planta: Beasain, Ordizia y Lazkao (BOL). Destacan los problemas de colapso que sufren los accesos a la fábrica y de aparcamiento en el entorno, además de los problemas de contaminación, ruido y ocupación de espacio que se generan a diario.

Una tercera parte de la plantilla, 945 personas, procede del entorno del BOL viviendo a menos de 3 Km, lo que indica el importante potencial que tiene la movilidad activa si se dan las condiciones adecuadas para ello (infraestructura segura, conectividad, accesos adecuados e instalaciones complementarias).

Además de los impactos medioambientales, sociales y económicos derivados de un modelo de movilidad basado en un uso intensivo del coche, actualmente existen varios problemas urbanísticos, tramos y puntos negros que desincentivan los desplazamientos a pie, en bicicleta, y en patinete. Por ejemplo, entre otros tramos ciclistas, citan la necesidad de completar la conexión en Lazkaibar. Actualmente la planta cuenta con 350 plazas para aparcar bicicletas (260 dentro del recinto de la empresa y 90 en el exterior).

Entre otras medidas proponen reforzar los servicios de transporte colectivo en autobús, impulsar el uso del tren ofreciendo facilidades, incentivos para la movilidad a pie y en bicicleta eléctrica y medidas para facilitar el teletrabajo.

Piden una mayor implicación por parte de la empresa y de las instituciones para que se plantee e implemente una estrategia integral de movilidad que aborde los problemas citados (Plan de Transporte al Trabajo).



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad general y laboral
AGENTE/PERSONA: Iker Galparsoro (Goieki - Agencia de Desarrollo Comarcal)
TEMAS TRATADOS: <p>El ámbito de Goieki es la comarca de Goierri y sus 18 municipios (44.000 habitantes) pero es en el núcleo central Beasain-Ordizia-Lazkao donde se concentran los mayores problemas de movilidad.</p> <p>En los últimos años se ha trabajado en la mejora del transporte público, pero por diversos motivos y dificultades de las iniciativas no terminan de consolidarse (proyecto Lanbus, coordinación de horarios para facilitar la intermodalidad autobús-tren, etc.). Hay un Plan de Red Ciclista Comarcal que debe culminarse.</p> <p>Recientemente, en 2019, la Agencia ha elaborado el <i>Estudio Comarcal sobre la Movilidad Sostenible del Futuro</i> en el que se propone un plan de acción que fundamentalmente conjuga propuestas de potenciación de la movilidad eléctrica junto con el desarrollo sectorial empresarial de la comarca. El listado de propuestas es el siguiente:</p> <p><u>1.Movilidad eléctrica</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Instalación de cargadores eléctricos para vehículos.</li><li>• Realización de las infraestructuras necesarias para préstamo de bicicletas eléctricas.</li><li>• Servicio de patinetes eléctricos compartidos y sin estaciones de recarga.</li></ul> <p><u>2.Movilidad sostenible</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Empresa de gestión de infraestructura de instalaciones de recarga.</li><li>• Implicar a las grandes empresas de la comarca en la movilidad sostenible.</li><li>• Impulsar el finalizar la red de bidegorris de la comarca de Goierri.</li><li>• Ayudas desde los ayuntamientos para incentivar la compra de vehiculos privados con eco-etiqueta.</li><li>• Promoción e información sobre la movilidad sostenible.</li></ul>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Transporte público
AGENTE/PERSONA: Iban Aranburu (Goierrialdea autobusak)
TEMAS TRATADOS: <p>Comenta que es necesario potenciar el transporte público regular comarcal. Puede desempeñar un papel importante entre las personas mayores, en el ocio, entre estudiantes y en el acceso a determinados equipamientos como el hospital comarcal. No tanto para el trabajo ya que es difícil organizar líneas que se adentren en los polígonos y que los horarios coincidan con las entradas y salidas del trabajo.</p> <p>Para el trabajo es necesario retomar proyectos como Lanbus, al que le ven un gran potencial si se plantea y gestiona de forma adecuada. Menciona el elevadísimo uso del coche para acceder a los polígonos, con un bajísimo índice de ocupación (la mayoría de coches con un solo ocupante)</p> <p>Propuesta de un <i>Herribus</i>. por el tamaño y forma del núcleo de Beasain (largo y estrecho) no ven necesario un servicio de autobús exclusivamente urbano. Aboga por un buen servicio municipal que, sin llegar a ser comarcal, acoja a los barrios rurales de Beasain y que a su vez satisfaga la demanda interna. Adjuntan propuestas de un posible itinerario circular y paradas de dicha línea. Se trataría de la ampliación del actual servicio que parte de Mandubia.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad y género
AGENTE/PERSONA: Elena Sánchez (Asociación Feminista Orioko Lamiak)
TEMAS TRATADOS: <p>Este grupo lleva tiempo funcionando y se constituyó oficialmente en asociación en 2019. Considera que las preocupaciones y necesidades de movilidad de las mujeres son en diversas situaciones diferentes, por lo que cualquier planificación debe tener en cuenta estas diferencias. Las mujeres caminan más por motivo de tareas, cuidados, y también por ocio y paseo. También se mueve más en grupo ya que se interrelaciona más socialmente, haciendo un uso mayor de la calle. Estas son cuestiones que en el urbanismo y movilidad deben tenerse en cuenta.</p> <p>Considera que hay pocas zonas verdes de calidad dentro del pueblo, reclama más vegetación y una recuperación del frente del río como espacio estancial y eje verde.</p> <p>Hace referencia a las necesidades del colectivo de mujeres mayores: el hogar del jubilado de la calle San Ignacio está lejos y es poco accesible. Muchas usuarias de este centro dicen que dicha calle produce sensación de inseguridad y miedo cuando oscurece y prefieren acudir por la calle Mayor (lo achaca a la falta de iluminación o de establecimientos hosteleros u otras actividades que den vida a la calle). También comenta que la calle Oriamendi tiene un tramo demasiado estrecho.</p> <p>Da su opinión sobre el tráfico motorizado: el coche se usa demasiado, y genera problemas, por ejemplo, en algunos centros escolares con segundas filas. La dificultad para encontrar aparcamiento es otro problema, genera mucho tráfico parásito (coches dando vueltas en busca de plaza).</p> <p>Por otra parte, comenta que hay problemas de convivencia entre bicicletas, patinetes y peatones. Estos vehículos circulan por la calle Mayor demasiado rápido, cuesta abajo y generando peligro.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad y comercio
AGENTE/PERSONA: Elene Berreteaga (Técnico Asociación comerciantes Bareak)
TEMAS TRATADOS: <p>Las condiciones en las que se desenvuelve el transporte y distribución de mercancías y la movilidad de los clientes de los establecimientos tienen una incidencia fundamental en el desarrollo del comercio local. De todos modos, la técnico de la asociación comenta que la movilidad es un tema que aún no se ha tratado expresamente en el seno de la asociación. Para recoger algunas impresiones para esta entrevista ha recogido la opinión de 4 comercios miembros de la junta directiva actual, que en más de un aspecto difieren.</p> <p>Hay una clara percepción de que la mayoría de la clientela acude a los comercios a pie, aunque hay diversidad de opiniones en cuanto al papel que puede jugar el coche o el transporte público en el resto de clientela. Por otra parte, no hay una idea clara sobre el peso o proporción que puede tener la clientela procedente de la comarca, de fuera de Beasain, pero hay unanimidad en que es muy importante.</p> <p>Hay una clara división de opiniones en relación al impacto comercial que puede tener la peatonalización de las calles en las que hay comercio. Hay quien piensa que es perjudicial porque no permite a la clientela aparcar su coche cerca de la entrada del comercio; hay quien piensa que es claramente beneficioso porque hace el entorno más atractivo; y finalmente hay quien duda y no lo tiene claro.</p> <p>Entre los comerciantes consultados hay una opinión favorable a la potenciación de la bicicleta como medio de transporte ya que beneficia las pequeñas compras locales y más frecuentes. Se percibe que hay un aumento de clientela ciclista. En general se opina que el sistema de aparcamiento actual funciona bien si bien hace falta más rotación y más plazas.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad y turismo
AGENTE/PERSONA: Niko Osinalde (Goitur)
TEMAS TRATADOS: <p>La calidad de la comunicación de los visitantes, turistas y excursionistas con Beasain y Goierri desde Donostia o desde la costa guipuzcoana varía según el medio de transporte. Venir en coche es cómodo ya que hay un parking en Bernedo y otro parking para autocaravanas. El acceso en el tren de Cercanías para este sector de personas es efectivo y cómodo.</p> <p>La oferta de autobús es deficiente, tiene que mejorar (comenta que hay servicios de autobús regular que permiten bajar en Beasain, pero no subir). Por otra parte, opina que es necesario dotar de un apeadero o lugar específico para la descarga y carga de visitantes que llegan al palacio y conjunto monumental de Igartza (turistas, congresistas, escolares, invitados a eventos, etc.), ya que actualmente esta función se desarrolla en plena calzada en malas condiciones, con incomodidad e inseguridad para los usuarios y generando problemas en el tráfico. Comenta que los problemas citados se agravarán en el momento de instaurar el doble sentido en el tramo de la calle Igartza Oleta.</p>



ÁMBITO DE MOVILIDAD: Movilidad general

AGENTE/PERSONA: Iker Barriocanal (Jefe de la policía local)

TEMAS TRATADOS:

En general se llevan décadas construyendo ciudades con un urbanismo que ha priorizado la movilidad de los coches, generando una serie de problemas conocidos (ocupación de espacio, contaminación, dependencia del coche, etc.). Beasain no es ajena a este modelo, a lo que hay que sumarle su geografía: tiene un núcleo alargado y estrecho en fondo de valle, y varias barreras naturales (pendientes y río) y barreras artificiales (autovía y ferrocarril) que condicionan la movilidad.

En cuanto a la percepción del reparto modal (peso o importancia de cada uno de los modos de transporte) comenta que la mayoría de los desplazamientos en Beasain siguen realizándose a pie.

La bicicleta (y el patinete) están cobrando un protagonismo creciente, pero opina que la ciudad no está lo suficientemente preparada a nivel de infraestructura y a nivel cultural. Donde no hay vía ciclista se utiliza el espacio peatonal y genera problemas a los peatones. Opina que el modelo de red ciclista no es el adecuado, ya que se han heredado vías ciclistas estrechas, muchas veces en acera, con intersecciones problemáticas e inseguras (comenta que desde el ayuntamiento se está interviniendo para solucionar las cuestiones de seguridad en los cruces). Habría que pensar en mejorar la ciclabilidad sin hacerlo a costa del espacio peatonal.

El coche se usa más de lo necesario, siendo el del aparcamiento un problema objetivo. Opina que hay una oferta suficiente de transporte público pero que no se utiliza lo suficiente por falta de costumbre. Habría que potenciarlo más.