

Mugikortasun Jasangarrirako Mahaia

Mesa de la Movilidad Sostenible

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



Beasaingo Udala

#Beasain #mugilasai





Beasaingo Mugikortasun Jasangarrirako Mahaiaren jardueraren memoria
2020ko urtarrila eta ekaina bitarteko fasea



Beasaingo Udala

Honako hauen lankidetzarekin:







Aurkibidea

1. Mugikortasun Mahaiaren sorrera	5
2. Mahaiaren funtzionamendua	6
a. Dinamizaziorako laguntza	6
b. Helburu eta egiteko nagusiak.....	6
c. Mugikortasun Mahaiaren eragileak	7
d. Antolakuntza eta komunikazio-kanalak	9
e. Jarraipena	10
3. Egindako jarduerak.....	10
a. Mahaiaren aurkezpena eta hasierako eztabaida	11
b. Paseo kritikoa	12
c. Eguneroko mugikortasunaren galdetegia	12
d. Funtsezko eragileei elkarrizketak.....	21
e. Posta elektronikoko bidezko ekarpenen azterketa.....	23
4. Ondorioak.....	23
5. II. eranskina: elkarrizketen fitxak	24





1. Mugikortasun Mahaiaren sorrera

Dokumentu honen abiapuntua Beasaingo herritarren eta mugikortasun-arduradun tekniko eta politikoen interesa izan da; aintzat hartu nahi izan dira arreta eskatzen duten arazoak eta jasangarritasun-gaietan herritarren sentsibilizazioak egindako aurrerapausoak.

Goierriko eskualdearen erdigune den herri honetan, azken hamarkadetan, autoaren erabileraren gorakada nabaria izan da, eta horrek disfuntzioak sortu ditu eta nabarmen eragin die airearen kalitateari, espazio publikoaren erabilerari, mugikortasun- eta segurtasun-ereduaren efizientziari eta oinezkoen eta txirrindularien erosotasunari. Nekazaritza-giroko auzoen lotura eta eguneroko ekipamendu eta zerbitzuetarako sarrera ere –herriko eta eskualdeko mugikortasun erakartzaile gisa hartuta–, kontutan hartu beharreko interes-gaiak dira.

Ekimenen bidez hainbat hobekuntza egin direla esan beharra dago: urbanizazio-jarduerak espazio publikoan, trafikoa eta aparkamendua arautzea edo berriki egindako bizikleta-sarea, nahiz eta hainbat tokitan etenda egon. Era berean, azken urteetan, jasangarritasunarekin eta mugikortasunarekin erlazionatutako plan eta egitasmotan lan egin da, adibidez, Tokiko Agenda 21 egitasmoan eta jasangarritasunerako bigarren ekintza planean, herriko bizikleta-bideen planean, irisgarritasun planean eta Plan Orokorren aurrerakadan.

Gaur egungo egoeran, erronketako bat da Beasaingo mugikortasun-eredua aldatzen lagunduko duen eragile anitzen inplikazioa lortzea, bat egin dezaten kultura- eta gizarte-eraldaketek Udalaren programa eta esku hartzeekin. Mugikortasun jasangarriagoa eta inklusiboa soilik lor daiteke pertsonen, erakundeen eta entitateen partaidetzarekin.

Berriki, Udalak komenigarritzat jo du Mugikortasun Jasangarrirako Plan bat egitea eta Mugikortasun Mahai iraunkor bat eratzea. Beasainek, hortaz, hausnarketa kolektiboa sustatu nahi du mugikortasun-irizpide eta -estrategia partekatu eta partaidetzazko batzuk eskuratu ahal izateko.

Mahaia eratu da partaidetzarako lehen zirkulu gisa; biztanle guztiengana iristeko lagungarri izango da, eta lotura, beste erakunde eta bizilagunen artean, oro har. Beasaingo Mugikortasuna Mahaiaren lehen topaketa 2020ko otsailean egin zen.

2. Mahaiaren funtzionamendua

a. Dinamizaziorako laguntza

Udalbatza Osoko Bilkuran eskuratutako akordioen ostean, Udalak erabaki zuen laguntza teknikoa behar zuela Mugikortasun Mahaia sustatzeko. Laguntza horren bidez lortu nahi zen mugikortasunaren inguruko partaidetza egituratua izatea, eta hainbat eztabaida-gaietan sakonduko zela ziurtatzea. Gai horiek, orain arte, hainbat komunikabidek ezagutzera eman dituzte, baina ez zegoen kanal formalizaturik ezta ideiak biltzeko eta kontrastatzeko sistemarik ere.

Beasaingo Mugikortasun Mahaiaren funtzionamendua bera definitze bidean dago, eta ireki berri diren kanaletan jasotako ekarpen batzuk definitze horretarako iradokizunak dira, hain zuzen.

Mugikortasun Mahaia martxan jarri zenean, 30 bat pertsona bildu, eta ideiak eta iritziak elkar trukatzeko hasi ziren. Pixkanaka, partaidetzarako topaketak eta guneak helburu argiak dituen prozesu bat bilakatuko dira, eta, faseka, eztabaidarako edukiak eta jarduerak zehaztuko dira, Beasaingo etorkizuneko mugikortasun-eredua definitzen laguntzeko. Horrek guztiak eskatzen du saioen dinamizazioa zaintzea, erreferentziak ematea, aktak egitea, komunikaziorako materialak eskuragarri jartzea eta gaiak eta edukiak prestatzea.

b. Helburu eta egiteko nagusiak

Beasaingo Mugikortasun Mahaiaren helburu nagusia da herriko mugikortasun-eredua aldatzen lagunduko duten pertsonen eta erakundeen arteko topaketa erraztea, kultura-eta gizarte-eraldaketak bat egin dezan herrian martxan dauden politikekin. Gainera, hainbat helburu zehatzek testuinguru orokorra garatzen dute:

- Mugikortasun Jasangarrirako Plan bat egiteko irizpideak eztabaidatu eta proposatzea.
- Mugikortasunarekin erlazionatutako Udalaren proposamenak kontrastatzea.
- Udalak martxan jartzeko hobekuntza-proposamenak egitea, etorkizuneko Mugikortasun Planaren ezarriko direnak kasu.
- Beasaingo mugikortasun jasangarria sustatzeko ekintzak bultzatzea.

Lehen helburuari dagokionez, alegia, Mugikortasuna Jasangarrirako Plana sustatzeko Mahaia baliagarri ote den erabakitzeko garaian, garrantzitsua da adieraztea Mugikortasun Mahaiaren jardura eta eztabaidaren garapena bat etor daitekeela Udalaren Mugikortasun Jasangarrirako Planaren baldintza-agiriaren erredakzio-prozesuarekin. Egokiena da Mahaia sortzea baldintza-agiriaren azken erredakzio baino



lehen, Mahaiak adostutako urratsen arabera bidera daitezen agiri horiek. Edonola ere, Mahaiaren beste helburu batzuk ere aipatu dira, eta askotariko eragileen inplikazioak prozesu iraunkor bat hasi nahi du, etorkizuneko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren erredakzioa baino haratago jarduerak eta datak izan ditzan.

Helburuak eskuratzeko, Mahaiaren talde bideratzaileak Udaleko lantaldeekin elkarlanean lan egiten du honako egiteko hauetan:

- Lan-metodologia argi bat finkatu; erreferentzia izan dadila parte hartzen duten talde guztientzat, eta inplikazioa susta dezala inklusiotik eta gogo-berdintasunetik.
- Mahaiaren jardueren definizioan lagundu eta partaideen beharren arabera egutegia eta lan-metodologiak egokitu.
- Beharrezko informazio zabaltzeko eta parte hartzea dinamizatzeko komunikabide-kanalak finkatzen eta erabiltzen lagundu.
- Egungo mugikortasunak eragiten dituen arazo nagusiak zein diren eta nola egin aurre jakiteko akordio orokor bat eskuratzeko bidean lagundu.
- Udaleko mugikortasunari dagozkion eskuratu beharreko helburuak argitu, aukera errealetatik aldaketa-aukerak zehaztuz.
- Eztabaida-gune espezializatuak edo gaiaren arabera sortzen lagundu, beharrezkoa balitz, sektore-mahai edo -talde moduan, ekarpenak egin ahal izateko mahai nagusiari.
- Topaketa orokorren deialdian aldez aurretik lagundu, adostutako ordutegian, eguneko gai-zerrendarekin, eta bilera bakoitzeko akta bat egin.
- Epe-muga bat finkatu eztabaida-prozesurako eta hainbat akordioetarako.
- Prozesuaren ebaluazio bat egin eta memoria-dokumentu bat entregatu.
- Euskaraz eta gaztelaniaz zabaltzeko dokumentu guztiak erredaktatu.

Egiteko horiek egokitu eta zehaztuko dira Mahaiaren jardura garatu ahala. Komeni da urtero egiaztatzea ea egin diren eta baliagarri izan diren, baloratuz zer beste egiteko den beharrezkoa Mugikortasun Mahaia sustatzeko eta egonkortzeko.

c. Mugikortasun Mahaiaren eragileak

Lehen fase honetan, oraindik ez dago Mahaia osatzen duen talde egonkor bat. Lehen saioa eta paseoaren ostean, komunikazio lan bat eta interesen bilketa bat egin da elkarriketa eta galdetegien bidez; horretarako berrogei bat pertsonaren inplikazio zuzena izan dugu eta 250 bat herritarren iritzia ere jaso dugu hainbat formatutan. Egonkortu gabeko hasierako talde batez hitz egin dezakegu, eta hor daude elkarrekin ordezkariek, eragile ekonomikoak, lantalde teknikoak eta erakundeetako eragileak.





Hurrengo jardueretan egiaztatu ahal izango da hasiera batean inplikaturako pertsonen interesa eta konpromisoa, eta ea finka daitekeen Beasainen mugikortasun-gaietan modu egonkorrean parte hartuko duen lehen zirkulu bat. Beste pertsona batzuk jarraituko dute, aldizka, soilik saio batzuetara joaten edo ekarpenak egiten beste kanal batzuetatik.

Dokumentu hau erredaktatzeko garaian, honako hau da parte hartu duten kolektibo eta erakundeen zerrenda:

- Herritarrak eta elkarteak
 - Gueske adinekoen elkartea
 - Loinaz txirrindulari elkartea
 - Oriako Lamiak talde feminista
- Eragile ekonomikoak
 - Tokiko autoeskolak
 - CAF enpresako LAB sindikatua
 - Bareak merkatari-elkartea
 - Goieki Goierriko Garapen Agentzia
 - Goitur Goierriko Turismo Agentzia
 - Goierrialdea Autobusak enpresa
- Lantalde teknikoak
 - Ingurumeneko udal arduraduna
 - Udal arkitektoa
 - Udal aparejadorea
 - *Biziker* eta *Improvistos* enpresak (Mugikortasun Mahaiaren bideratzaileak)
- Erakundeetako eragileak
 - Udal gobernua (Alkatetza, Urbanismoko zinegotzigoa, Ingurumeneko zinegotzigoa)
 - Alderdi politikoak: EAJ, PSE-EE, EH Bildu
 - Udaltzaingoa
 - Ikastetxeak (zuzendaritzak eta Eskola Agenda 21eko arduradunak)

Aurreikusita daukagu orain arte parte hartu ez duten eragileak geureganatzea, adibidez, ikastetxeetako guraso-elkarteak, Aranealde adineko pertsonen elkartea, nekazaritza-guneko auzoetako ordezkariak, Ezkiaga auzo-elkartea eta Aspacegi elkartea.

Gainera, Mahaiak beren kabuz etorritako herritarren eta pertsonen inplikazioa ere badu, informazioa jaso, eta ekarpen puntualak egin dituztenak, eta baita beste jarduera osagarri batzuetan parte hartu dutenak ere, adibidez, elkarriketetan, galdetegiak bidaltzen edo posta elektronikoz ekarpenak eginaz. Bigarren zirkulu zabalgo hau anitza da eta iritzi gehiago eman ditu, eta askotariko ideiak kontrastatzen laguntzen du.



d. Antolakuntza eta komunikazio-kanalak

Beasaingo Mugikortasun Mahaiaren parte hartzea errazteko funtzionamendu-irizpideak eta komunikaziorako kanalak egun garatzen ari dira. Hasierako aurkezpenaren eta paseo kritikoaren deialdiak froga gisa balio izan zuen, eta, ondoren, hainbat tresna osagarri erabili izan dira aurrez aurrekoa ez den komunikaziorako.

Topaketa eta jarduera gehiago beharrezkoak izango dira irizpideak eta tresnak egonkortzeko. Honako hauek izan daitezke funtzionamendurako giltzarrietako batzuk:

- Mahaiak aldizka topaketa orokorrak egiten ditu, partaideek erabakitako maiztasunarekin. Edozein pertsonak eska dezake Mahaiko kide izatea, eta Mahaiko edozein kidek proposa ditzake topaketetan lantzeko edukiak, horretarako, honako helbide elektroniko honetara idatzi beharko du: mugilasai@beasain.eus.
- Udalak Mahaian parte hartzen du, eta horren funtzionamendu egokian lagundu; egokiak deritzon lan edo baliabideak proposatzen ditu, besteak beste, mugilasai@beasain.eus Mahaiko komunikazioa eta deialdiak ahalbidetzen dituen posta elektronikoa kudeatzen du.
- Mahaian parte hartzen duten pertsonen proposa ditzakete hainbat gai eztabaidatzeko espazioak sortzea, jarduerak, tailerrak edo lantalde osagarriak, ondoren, ekarpenak Mahaira eramateko.
- Mahaiaren topaketa nagusien deialdiak aurrez denbora-tarte nahikoarekin egin behar dira; adostutako ordutegia gogoratu, eta topaketaren aurretik kontsultatu beharreko informazio garrantzitsua eskuragarri jarri, baita landu beharreko gaiak ere. Beharrezkoa da bilera bakoitzaren akta egitea eta www.beasain.eus/mugilasai webgunean argitaratzea.
- Eztabaida- eta jarduera-prozesuek eta baita Mahaian lantzen ari diren askotariko akordio eta proposamenek ere epe nahikoa baina mugatua behar dute emaitzak eskuratu ahal izateko.
- Urtero, garrantzitsua da funtzionamenduaren ebaluazio bat eta helburuen aldizkako berrikuspen bat egitea.



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!

Imprimatu PDF

BEASAIN MUGI LASAI

Beasain Mugi Lasai

Mugikortasun jasangarriaren mahaia

Mugikortasun jasangarria

Mugikortasun jasangarriko plana

e. Jarraipena

Talde bideratzaileak saioetarako beharrezko informazioa prestatu, topaketetarako dinamikak proposatu eta helburuak eta datak argitzen ditu, eta horretaz gain, oharrak hartu, argazkiak atera eta topaketa guztien aktak egiteaz arduratzen da. Akta-dokumentu guztiak webgunean argitaratzen dira euskaraz eta gaztelaniaz; eskura daude, nahi duenak kontsulta ditzan. Era berean, erregulariki, udal lantaldeekin bilerak egiten dira aurrerapausoak baloratzeko eta bideratze-lana egokitzeko.

3. Egindako jarduerak

Mugikortasun Mahaiaren jarduerari, azken hilabeteetan, Alarma-egoera eta Covid-19aren konfinamendua batu zaio. Aurrez aurre egin ahal izan zen lehen saioaren ostean, jarduera egoerara egokitu da, eta partaidetzarako beste mekanismo batzuk jarri dira martxan, aurrez aurreko topaketekin noiz hasiko zain, udal lantaldeen eta osasun agintarien argibideak jarraituz.

Hona hemen Beasaingo Mugikortasun Mahaiarekin zuzenean erlazionatutako mugarrien laburpena.



a. Mahaiaren aurkezpena eta hasierako eztabaida



Beasaingo Mugikortasun Mahaia osatzeko hainbat talde eta erakunderi egin zitzairen gonbitea, besteak beste:

- Zinegotziak
- Udaleko lantalde teknikoak
- Tokiko Agenda 21
- Udal elkarteak (kiroletakoak, kultur arlokoak, emakumearen esparrukoak etab.)
- Udaleko ikastetxeak
- Udal garraio publiko eta pribatuaren ordezkariak
- Adineko pertsonekin edo desgaitasunen bat duten pertsonekin erlazionatutako erakundeak
- Auzo-elkarteetako ordezkariak
- Eskualdeko garapen agentzia

Azkenik, 32 pertsona azaldu ziren. Mahaia osatuko duen taldea antolatzeko saioa izan zen; hasiera batean parte hartu nahi zuen edozein pertsonari irekita zegoen helbide elektronikoen zerrenda bat hartu zen oinarritzat. Gainera, mugikortasun jasangarriari buruzko sarrera-aurkezpen bat egin zen Mahaiaren jardura kokatzeko.

Hasieran, egungo mugikortasun-ereduari buruz eztabaidatu zen; udaleko mugikortasun-arazoei buruzko askotariko pertzepzioak partekatu ziren, besteak beste, irisgarritasunari buruzko gaiak, bide-segurtasuna, moduen arteko gatazka, muga egiten duten herriekin erlazioa eta hainbat puntu beltz, bertaratuen iritziz, arreta behar dutenak.

Saiotik ondorioztatu zen paseo kritiko motz bat egitea Beasaingo kaleetatik. Era berean, gogorarazi zen posta elektroniko bidezko postontzi bat martxan jarriko zela edozein gai jorratzeko, eta saioaren akta eskuragarri izango zela webguneko gunerean.

b. Paseo kritikoa



Lehen saioaren osteko paseoan, hiriguneko kaleetatik oinezko ibilbide bat egin zen, Udaletxeko eraikina izan baitzen abiapuntua. Hainbat geldialdi egin ziren kaleen diseinuari erreparatu eta iruzkinak egiteko. Jorratutako zenbait gai honako hauek izan ziren: oinezkoen igarobideak ba ote dauden eta non, trafikoaren abiadura zenbait errepide-tartetan, oinezko eta txirrindularien arteko bizikidetza eta ikastetxe baterako sarrera eta irteera.

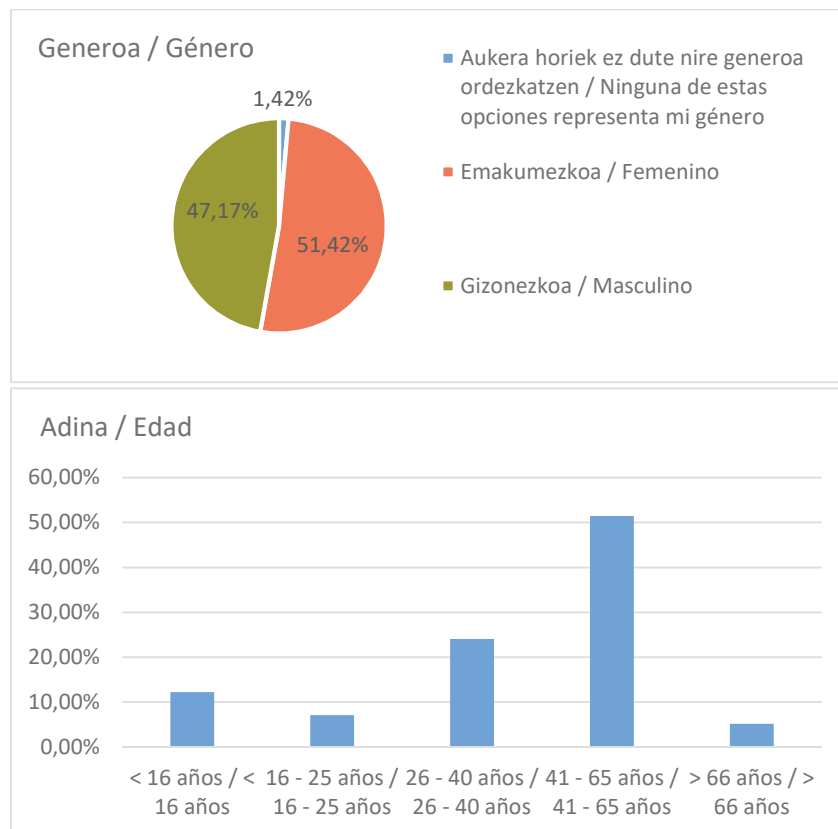
c. Eguneroko mugikortasunaren galdetegia

Beasaingo mugikortasunaren azterketak eskatzen du ohituren eta azpiegituren ikerketa-lana. Motorizazioa, moduen arteko banaketa, generoaren arabera desplazamendu-eredu eta -arrazoiak, eskoletako eta laneko mugikortasuna, bide-segurtasuna eta mugikortasunak ingurumenean duen eragina dira, hain zuzen, etorkizuneko Mugikortasun Planaren diagnostikoan aztertu beharreko hainbat alderdi. Horretarako, abiapuntua izan daiteke DGT eta Euskadiko Mugikortasun Inkesta bezalako iturrietan eskuragarri dagoen informazioa hartzea eta baita landa-lan osagarria egitea ere.

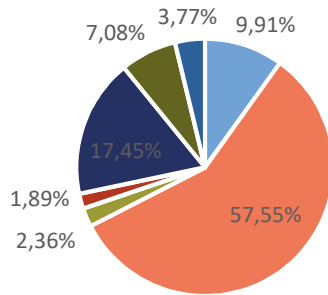


Atal honek Beasaingo mugikortasunaren pertzepzioari buruzko informazioa azaltzen du; 2020ko apirila eta maiatza bitartean egindako Eguneroko Mugikortasunaren Galdetegiari esker jaso zen. Mugikortasun Mahaiaren sorkuntza- eta dinamizazio-prozesuan sartzen da galdetegi hau. Aldi batez, aurrez aurreko topaketak ordeztzeko eta prozesua haratago eramateko helburua du, hasierako eztabaida nahiz paseo kritikoan egon ez ziren pertsonengana iristeko. Jarraian, galdera-sortaren emaitza garrantzitsuenak ikus daitezke.

Sarean zegoen galdetegia, Internet sarbidea duen edozeini irekia. Pertsona bakoitzak soilik behin erantzun zezakeen. Formularioan sartzeko esteka Beasaingo Udaleko webgunean mugikortasun atalean zintzilik egon zen, eta sare sozial eta posta elektronikoko bidez eman zen haren berri. Inkesta ausazkoa edo aleatorioa izan ez denez, emaitzak ezin dira adierazgarritzat jo. Adibidez, ordezkaritza handiena hirigunean bizi diren pertsonen eta 41 eta 65 urte bitartekoena da. Hala ere, informazio osagarri baliagarria da, bereziki, herriko mugikortasunarekin erlazionatutako arazoak eta hobekuntzak eta balizko hobekuntzak balioesteko, jakinda biztanleria aktibo eta behar bada mugikortasunarekiko nahiz hiria eta horrekin erlazionatutako gaiei buruzko interesa eta kezka dutenen iritzia hobeki jasotzen duela.

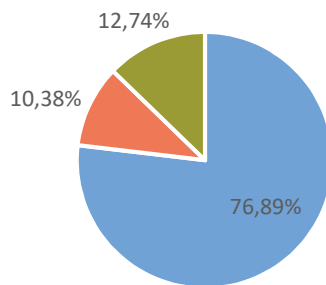


Lan egoera / Situación laboral



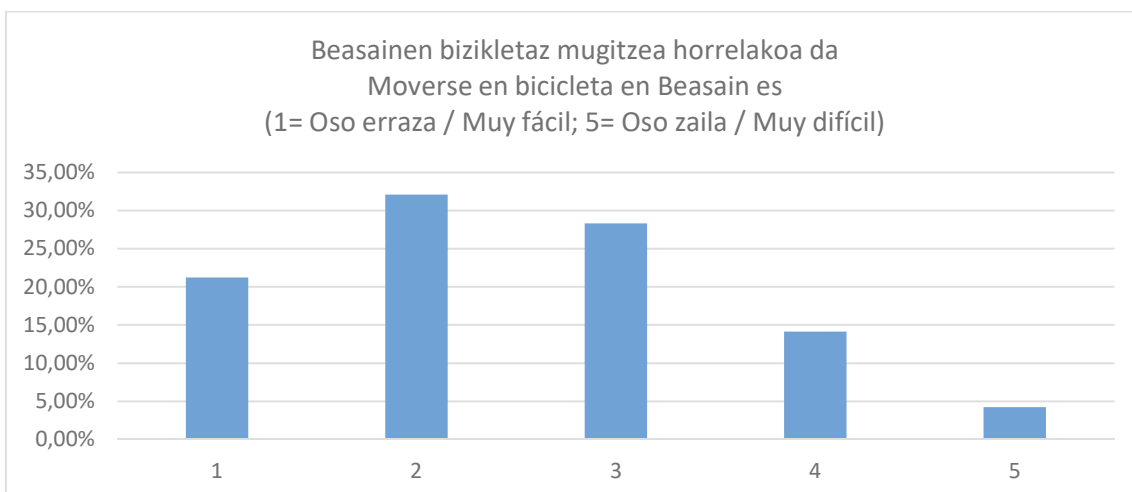
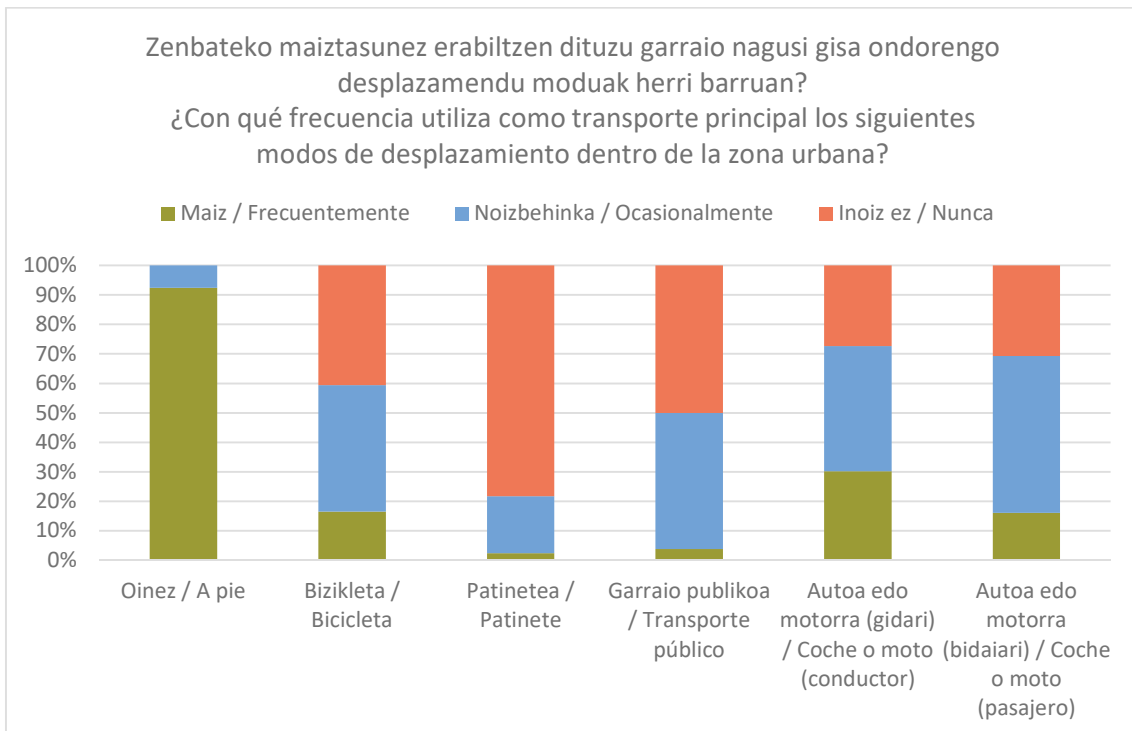
- Autonomoa / Autónomo/a
- Enplegatua / Empleado/a por cuenta ajena
- Etxeko gizon edo andre / Amo/a de casa
- Etxe-langilea / Empleado/a del hogar
- Ikaslea / Estudiante
- Jubilatua edo pentsioduna / Jubilado/a o pensionista
- Langabetua / Desempleado/a

Non bizi zara? / ¿Dónde reside usted?



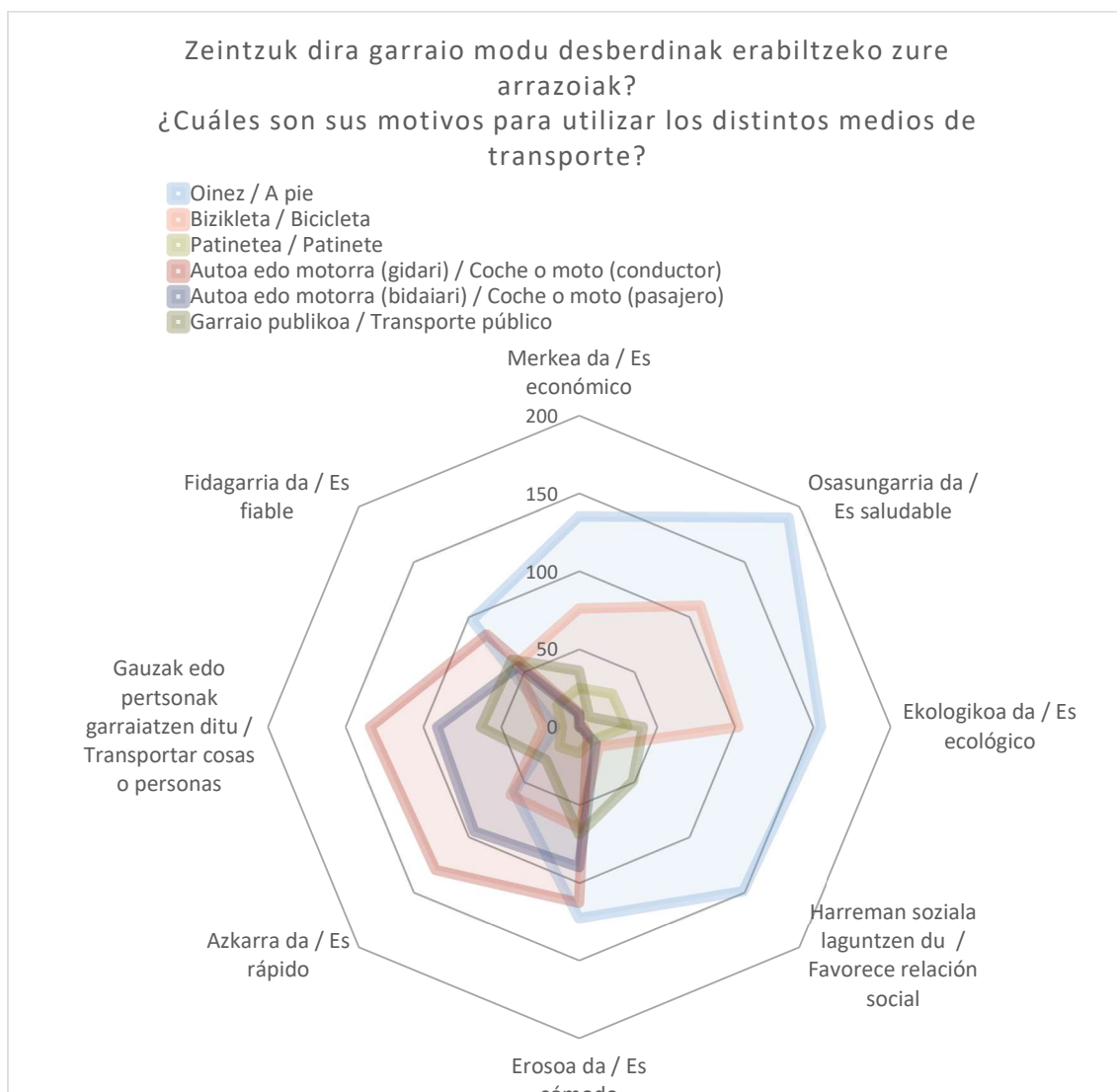
- Beasaingo udalerriko herrigunean / En el núcleo urbano del municipio de Beasain
- Beasaingo udalerritik kanpora / Fuera del municipio de Beasain
- Herrigunetik kanpora baina Beasaingo udalerrian / Fuera del núcleo urbano pero dentro del municipio de Beasain

Galdetegia erantzun duten pertsonen % 92 baino gehiago maiz oinez desplazatzen da hirigunean. Ondoren ditugu autoa eta motorra. Erabilera ohikoa eta noizbehinkakoa oso nabarmena da baita hiri-guneko desplazamenduetan ere, bai gidari eta bai bidaiari gisa. Aldiz, pertsonen % 16k baino ez du maiz bizikleta erabiltzen hiri-gunean, nahiz eta herriko desplazamenduen % 40 km 1eko distantzia baino gutxiago izan. Bizikletaren erabilera ez dago egonkortuta, are gutxiago hirigunetik kanpoko desplazamenduetan; horri gehitu behar zaio pertsonen ia erdien arabera, bizikletaz mugitzeko zailtasuna 3koa dela (1 izanik oso erraza eta 5 oso zaila).



Aipatu beharra dago, galdetegia erantzun duten pertsonen % 6,6 soilik ez duela autorik, dela etxean partekatua, dela norberaren erabilerarako. Aldiz, ia % 18k ez du bizikletarik.

Garraio-modu bakoitza aukeratzeko arrazoiari buruzko galderan, oinez ibiltzea aukeratzen da ekologikoa delako, osasungarria, ekonomikoa, eroso, fidagarria eta gizarte harremanak errazten dituelako. Autoa aurretik dago soilik moduaren aukeraketaren arrazoa azkartasuna edo gauzak garraiatzea denean. Garrantzitsua da adieraztea bizikletak ez duela balorazio onik hainbat aukeraketa-arrazoiengan. Kontuan izanda Beasain distantzia laburrak dituen herria dela, badirudi hobetu behar dela erosotasun-, fidagarritasun- eta azkartasun-balorazioa bizikleta erabiltzeko garaian garraibide bezala.

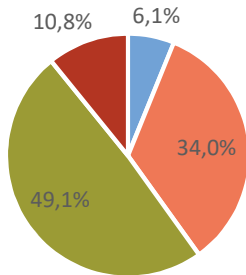


Oinezkoen mugikortasunari buruz jasotako informazioa zabalduz, espaloien zabalera, oinezkoen ibilbideen kopurua eta kokapena badirudi ez direla kezkarako arrazoi galdetegia erantzun duten pertsona gehienentzat. Hala ere, pertsonen % 35en iritziz, Beasaingo bide-segurtasuna ez da ona oinezkoen ikuspuntutik; % 41ek pentsatzen du hiri-espazioaren kalitatea hobetu daitekeela, eta erdiak baino gehiagok irisgarritasuna eskasa edo hala moduzkoa dela diote.

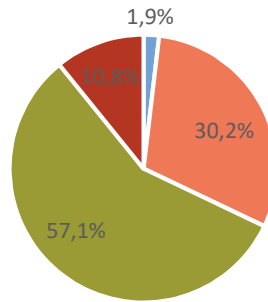
Zarata eta kutsadurak % 70eko erantzunak dituzte, alderdi horiek hala moduzkoak edo eskasak direla esanaz.



Irisgarritasuna (zintarren beheramendua, oztopoak espaloietan, etab.) / Accesibilidad (bordillos, obstáculos en aceras, etc.)

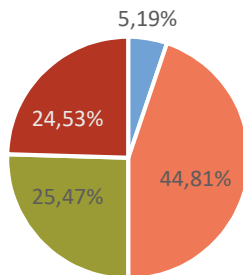


Hiri-espazioaren kalitatea (zuhaitzak, bankuak, iturriak, etab) / Calidad del espacio urbano (arbolado, bancos, fuentes, etc)



- Ez daki, ez du erantzuten / No sabe, no contesta
- Hala moduzkoa / Regular
- Egokia / Adecuada
- Eskasa / Deficiente

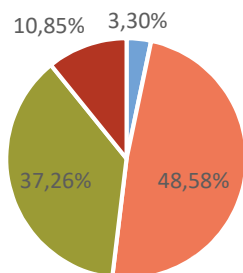
Zarata eta kutsadura / Ruido y contaminación



- Ez daki, ez du erantzuten / No sabe, no contesta
- Hala moduzkoa / Regular
- Egokia / Adecuada
- Eskasa / Deficiente

Bestalde, erantzunen % 60 inguruk adierazten du bide-diziplina eta oinezkoekiko errespetua, autoetako gidarien aldetik, hala moduzkoa edo eskasa dela.

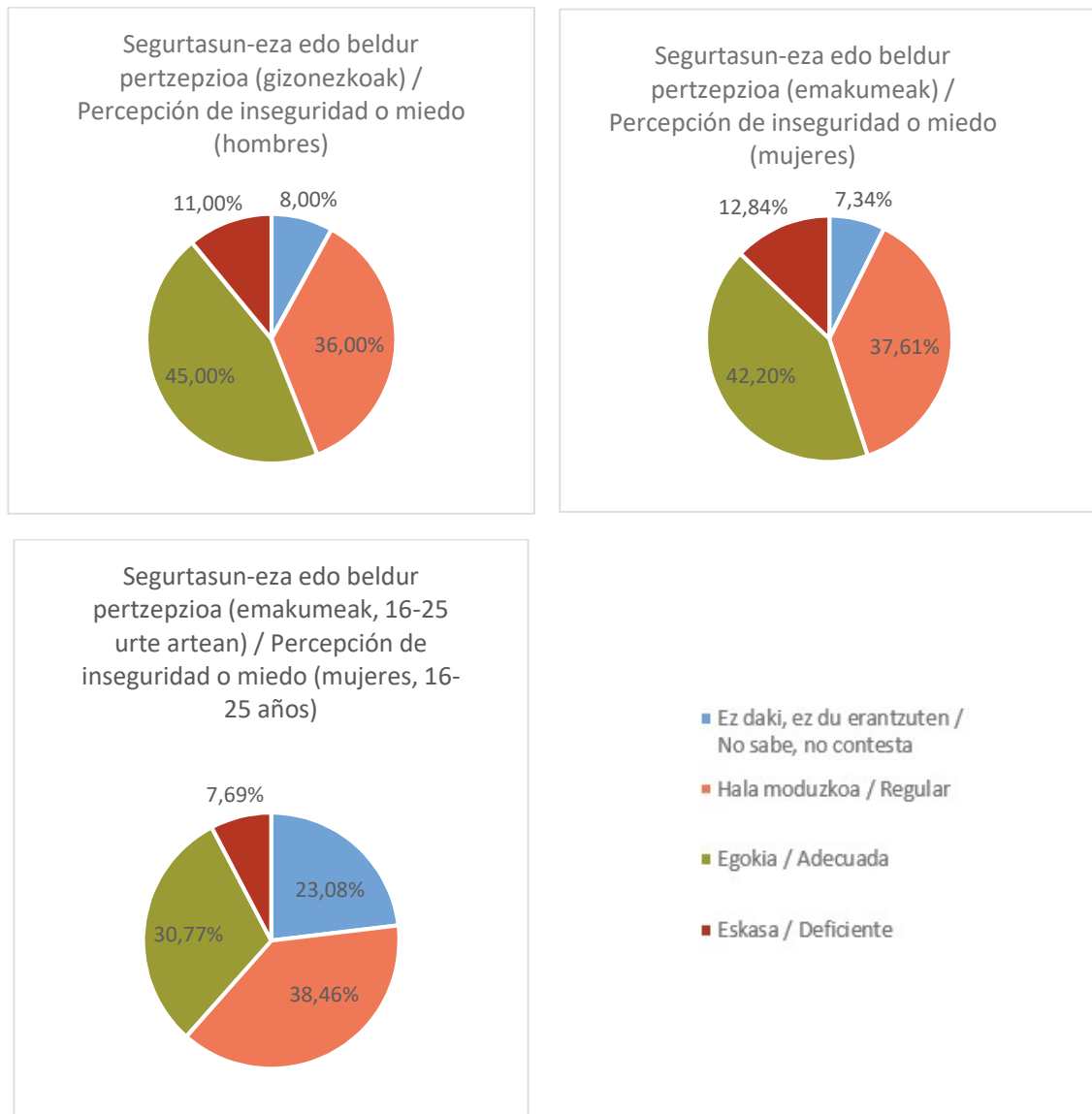
Bide-diziplina eta auto gidarien errespetua / Disciplina vial y respeto de los conductores de coches



- Ez daki, ez du erantzuten / No sabe, no contesta
- Hala moduzkoa / Regular
- Egokia / Adecuada
- Eskasa / Deficiente

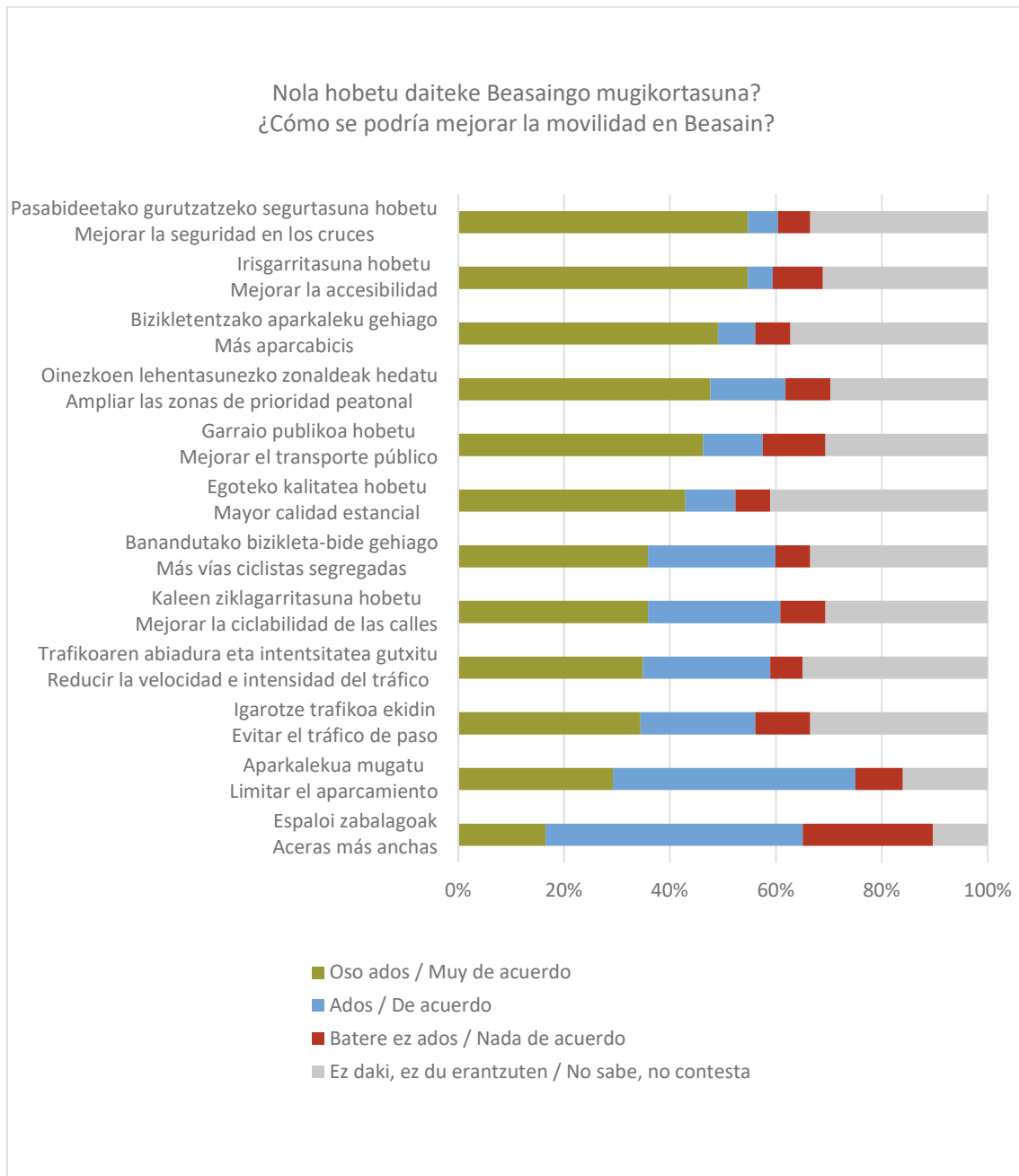
Kaleetako segurtasun-eza edo beldurraren pertzepzioari dagokionez, nabarmenak dira genero- eta adin-desberdintasunak. Gizonetan, % 45ek ez du pertzepzio negatiborik. Emakumetan, portzentaje hori ia hiru puntu jaisten da, eta emakume gazteen artean

(16-25 urte) 15 puntu gutxiagokoa da, % 30ek baino ez baitu segurtasun-ezaren edo beldurraren pertzepzio negatiboa.

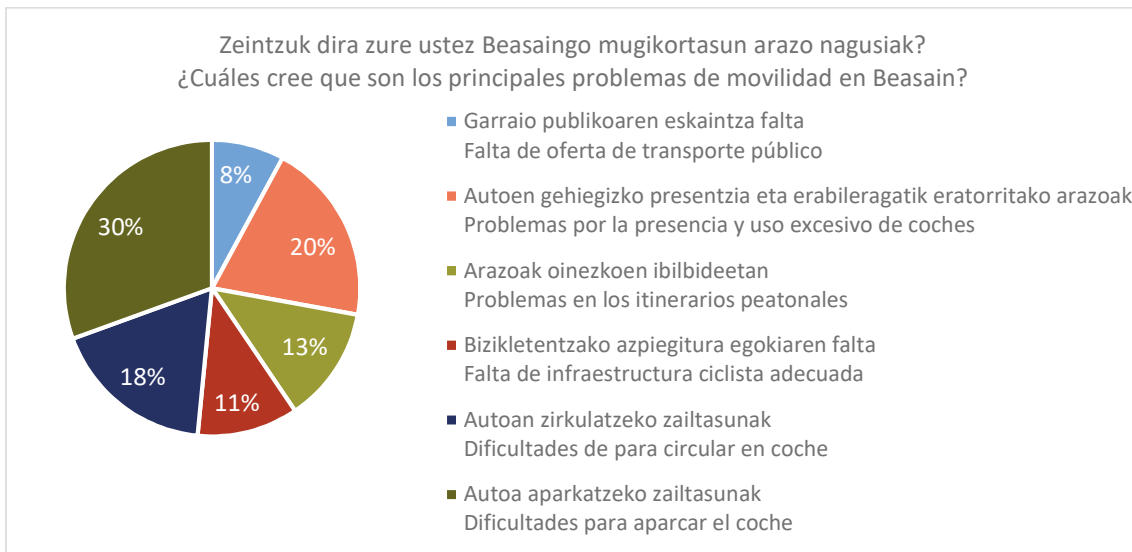


Beasaingo balizko mugikortasun-hobekuntzen balorazioari dagokionez, babes handiena, hau da, "oso ados" balorazio jaso dute honako erantzun hauek: pasabideetan gurutzatzeko segurtasuna hobetu, irisgarritasuna hobetu, bizikleta-aparkalekuak egin eta oinezkoek lehentasuna duten guneak zabaldu.

Hala ere, kontuan izanda "ados" motako erantzunak ere, ia hobekuntza guztiak iristen dira % 60ko babesa izatera. Azpimarragarria da aparkalekuak mugatzeak % 75eko babesa jaso duela eta espaloi zabalagoek, %65eko babesa. Era berean, abiadura eta trafikoaren intentsitatea murrizteak % 6,1eko gaitzespena baino ez du galdetegia bete duten pertsonen artean.



Azkenik, galdetegiak erantzun libreko galdera bat zuen, eta nolabaiteko konplexutasuna duten 190 iruzkin jaso dira. Sailka daitezke 6 gai-multzo handitan eta, edukietara lehen hurbilketa eginaz, gaika egindako ekarpenak zenbatu daitezke.



Autoan zirkulatzeko eta aparkatzeko zailtasunaren aipamenek jasotako iruzkinen % 48 batzen dute; aldiz, erantzunen % 52 modu jasangarriekin erlazionatutako arazo edo iradokizunei buruzkoak dira.

Erantzunak gaiaren arabera banatuz, ondorioztatzen da, aipamenen % 20 inguruk hitz egiten duela autoen gehiegizko erabilera eta protagonismoari buruz; aipamenen % 24k adierazten du oinezko eta txirrindulariek, % 13 eta % 11ekin, hurrenez hurren, arazoak dituztela eta ez dituztela beharrezko baldintzak mugitu ahal izateko. Eta % 8tan garraio publikoaren eskaintza aipatzen da; eskasa dela diote. Bestalde, aipamenen % 30ek erreferentzia egiten dio aparkatzeko zailtasunari, aldiz, %17,9k Beasaingo hirigunean zirkulatzeko zailtasuna aipatzen du.

Hala ere, ekarpen askoren aberastasunak eta konplexutasunak sailkatzeko zailak bilakatzen ditu; hor sartuko lirateke Beasaingo espazio publikoaren eta mugikortasunaren egoeraren eztabaidak eta balorazioak. Jarraian, aipamen laburren aukeraketa bat adibide gisa.

Oso zaila da aparkatzea, buelta asko eman behar dira Beasainen.

Jendeak autoa edozertarako erabiltzen du; trafiko gehiegi dago Beasainen.

Hainbat kaletara iristeko buelta gehiegi eman behar dira, eta gainera auto-ilarak daude.

Aldapak eta eskailerak arazo bilakatzen dira gurpildun aulkietan dabiltzan pertsonentzat.

Bizikleta eta patineteak azkarregi ibiltzen dira, eta enbarazu egiten dute; arautu egin behar dira.

Beharrezkoa da oinezkoari autoaren aurrean lehentasuna ematea.



Bizikleten aparkalekuak falta dira eta baita etenik gabeko bizikleta-bide bat definitzea ere; segurtasunik gabeko bidegurutzeak daude.

Garraio publikoaren zerbitzuak auzoetara, eskualdean eta hiriburuarekin eskasak dira.

d. Funtsezko eragileei elkarriketak

2020ko maiatza eta ekaina bitartean, dozena bat elkarriketa baino gehiago egin zaizkie Beasaingo hainbat eragileei, tokiko mugikortasunarekin erlasionatutako askotariko sektore-esparruei buruz. Elkarriketen erdiak telefonoz egin ziren; beste erdiak, bideokonferentzia bidez, eta askotarikoak izan dira iraupenak nahiz sakontasun-maila. Horiek guztiak baliagarri izan dira mugikortasunaren pertzepzio orokorraren nahiz sektorialaren ikuspuntua zein den jakiteko. Ikuspegi hori beharrezkoa da zabaltzea Beasaingo Mugikortasun Mahaian parte hartzen jarraituz.

Jarraian, elkarriketen emaitza nagusien laburpen bat eskaintzen da. Iritziek diote, oro har, Beasainen hirigintzako hobekuntzak egin direla, eta bizi-kalitateak hobera egin duela (Beasain erdigunean oinezkoen bide bat egin da Kale Nagusian eta inguruko kaleetan, bizikleta-bide sare partzial bat egin da, igogailu publikoak jarri dira, aparkamendua arautu egin da...). Dena den, aipaturiko arazoei eta horien arteko erlazioei adierazten dute beharrezkoa dela mugikortasunaren planifikazio integral bat egitea.

Oinezkoen mugikortasuna

Herri barneko desplazamendu gehienak oinez egiten dira, hala ere, badira arazoak eta zer hobetua. Txikienean mugikortasunarekiko (eskoletako mugikortasuna) eta adineko pertsonenarekiko kezka antzeman da. Zahartzen ari den biztanleriaren mugikortasuna, irisgarritasuna eta biziegokitasuna bermatzea erronka handitzat jotzen da (Beasainen 65 urtetik gorako pertsonen proportzioa biztanle guztiekiko % 22,5ekoa da). Era berean, genero-ikuspegia txertatzeko beharra ere planteatzen da, izan ere, hainbat egoeratan gizon eta emakumeek espazio publikoa desberdin bizitzen eta antzematen dute, eta desberdin mugitzen dira bertatik.

Mugikortasuna bizikletan

Herriko bizikleta-bide sarea osatu gabe dagoela iritzi zabalduta da; jendearen ustez, konektibitate- eta segurtasun-arazoak ditu. Txirrindulari askoren ibilbide nagusia oinezkoen bideak izan ohi dira, eta horrek, tarteka, bizikidetza-arazoak eragiten ditu oinezko eta txirrindularien artean. Bizikleta-bide eta motordunen bideen arteko bidegurutzeak segurtasun gabetzat jotzen dira. Beharrezkoa da bizikleta-bide



konektatu, seguru eta eroso bat planteatzea, bizikletaren potentzialtasuna garrantzitsua baita maila guztietan (lanerako, eskolarako, salerosketarako etab.).

Mugikortasuna autoan

Iritziak bat datoz Beasainen autoa gehiegi erabiltzen dela aipatzean. Trafiko gehiegi dago, batik bat, puntako orduetan, eta auto-ilarak eta kutsadura eragiten ditu. Aparkaleku eza da aipaturiko beste arazo nagusietako bat, batez ere, oraindik zonalde urdina ez dagoen auzoetan.

Garraio publikoa

Iritzi hedatuena da garraio publikoaren eskaintza ez dela nahikoa; batik bat, autobusarena (ez du beharrezko ibilbiderik, maiztasunik ezta intermodalitate erraztasunik ere). Oro har, jendeak pentsatzen du Udaleko garraio publikoa eskualdekoarekin batera joan behar dela, baina bada herri barneko ibilbide baten proposamena ere, nekazaritza-guneko eta Beasain erdiguneko eskaria konbinatzen duena. Bestalde, batzuk pentsatzen dute eskaintza eskaerara egokituta dagoela, baina ez dagoela ez informaziorik ezta ohiturarik ere garraio publikoa erabiltzeko.

Eskoletako mugikortasuna

Beasainen hainbat ikastetxe daude, eta mugikortasunarekiko duten kezka maila askotarikoa da eta baita kezkarako arrazoiak ere: Murumendi bezalako ikastetxeek, behar bada erdigunetik urrun daudelako eta inguruneko ezaugarriengatik, arazo handiak dituzte, eta urteak daramatzate mugikortasuna hobetzen hainbat ekimen eta proposamenekin. Bestalde, zenbait ikastetxek beren ezaugarriak direla medio, ez dute hainbeste arazo antzematen. Laburpen orokor bat eginaz, honako gai hauek azpimarra daitezke eskolako mugikortasunari dagokionez:

- Autoz egindako eskolarako bidaien proportzioa ahal beste murriztu beharko litzateke, erlasionatuta baitago aparkamendu-arazoekin eta eskola inguruetakoa espazio ezarekin.
- Bizikletentzako erraztasunak jartzeko eskariak gora egin du (ibilbide seguruak eta bizikleten aparkalekuak), bizikletan gero eta ikasle gehiago joaten baita.
- Ikasleen garraio kolektiboa, legez, gehieneko adin batera mugatuta dago, eta horrek autoz egindako bidaiak ugaritzen ditu.

Laneko mugikortasuna

Iritziak bat datoz Beasainen landu beharreko gai funtsezkoenetako bat Beasaingo poligonoetako mugikortasuna hobetzea dela esatean, bereziki, CAF enpresari arreta berezia eskaini behar zaio, izan ere, duen tamaina eta kokapenarengatik, eragin handia baitu herriko eta eskualdeko mugikortasun-sisteman. Horri dagokionez, erakundeek proposamenak egin dituzte eskualdeko enpresa handiak mugikortasun jasangarriarekiko konpromisoa har dezaten; elektromugikortasuna sustatu nahi dute,



eta sindikatuek proposamenak dituzte enpresetan Lanerako Garraio Plan integralak egiteko (sustatzen den mugikortasuna izan dadila oinezkoa, bizikletan, autobusez, trenez, partekatutako autoetan...).

Mugikortasuna eta merkataritza

Salgaiak garraiatzeko eta banatzeko baldintzak eta dendetako bezeroen mugikortasunak funtsezko eragina du tokiko merkataritzaren garapenean. Elkartean, espresuki, oraindik landu ez den gaia da mugikortasuna. Pertzepzio nagusia da bezero gehienak oinez joaten direla dendetara, baina askotariko iritziak daude autoak edo garraio publikoak gainerako bezeroetan jokatzen duen paperarekin.

Elkarrizketen fitxak dokumentuaren amaieran daude, eranskin gisa.

e. Posta elektronikoko bidezko ekarpenen azterketa

mugilasai@beasain.eus helbide elektronikoan, azken hilabete hauetan, hainbat mezu jaso dira zenbait kasutan bat datozen ekarpen zehatzekin. Jarraian gehien aipaturiko puntuak:

- Beasainen auto-kopurua murriztu behar da; zirkulazioa gehiegizkoa da, eta espazio handia hartzen dute.
- Guraso eta udalaren arteko batzorde bat osatu behar da, eskola inguruetan, sarrera eta irteera orduetan, sor daitezkeen arazoei aurre egiteko.
- Beharrezkoa da eskola-autobus partekatua bezalako ekimenak martxan jartzea eskolako autobusen arazoari heltzeko.
- Puntu beltzak badira: Barrendain plazako biribilgunea; Iturralde kalea eta osasun-zentroaren arteko lotunea; Bidegorriaren hainbat bidegurutze; Esteban Lasa kaletik jaistean, Gipuzkoako plazara joateko zubia gurutzatzean, arrisku handia dago, oinezkoak, bidegorria eta autoak nahasten baitira.
- Formulak bilatu behar dira bizikletak bidean integratzeko eta bizikleta-bidea ikastetxeekin konektatzeko. Txirrindulariek oinezkoak eta seinaleak gehiago errespetatu behar dituzte.
- Zirkulazioaren ordenantza berri bat behar da, eta garraio publikoaren erabilera sustatzeko kanpainak.

4. Ondorioak

Testu hau prozesuan dagoen dokumentu bat da. Beasaingo Mugikortasun Mahaiaren funtzionamenduaren lehen fasea ez da amaitu, eta aldi hori amaitzean ebaluazio bat egingo da ondorio baliagarriak ateratzeko eta jarraitu ahal izateko.





5. II. eranskina: elkarrizketen fitxak





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasun orokorra, ingurumena, Tokiko Agenda 21

ERAGILEA/PERTSONA: Rosa Aurkia (Beasaingo Tokiko Agenda 21eko teknikaria)

LANDUTAKO GAIAK:

Elkarrizketatutako pertsonak Beasaingo mugikortasunarekin erlazionatutako gai garrantzitsuenen errepaso orokor bat egin du, eta hainbat eragileri elkarrizketa egitea gomendatu du.

Eskoletako mugikortasuna da mugikortasunean landu beharreko gai nagusienetako bat. Azken urtetan, hainbat ikastetxek askotariko ekimenak sustatu dituzte, baina planifikazio- eta kudeaketa-arazoak direla medio, ez dira gauzatu edo ez dute jarraipenik izan:

- Oinezko desplazamenduak sustatu, Eskolara Oinez (Andramendi eta La Salle).
- Eskolako autobusak optimizatu eta partekatuta erabili.
- Txindoki institutuaren beheko zonalderaino bidegorri-lotura egiteko proposamena.

Laneko mugikortasuna da landu beharreko beste ardatzetako bat, arreta berezia eskainiz CAF enpresari, izan ere, egungo mugikortasun-sisteman eragin izugarria du. Aipatzen du enpresarako garraio-kolektibo esperientzia bat egon zela; hasiera batean, doakoa izan zen sustatu ahal izateko, baina, azkenik, bertan behera utzi behar izan zen ez zelako erabiltzen edo gutxi erabiltzen zelako tarifa bat finkatu zenean.

Garraio publikoa ez da efizientea hirigunean trafiko ugaria dagoelako; herri artekoari dagokionez, autobus eta trenaren arteko intermodalitatea zaila da ezinezkoa baita garraibide bien ordutegia koordinatzea. Azkenik, adierazi du herriak garraio publiko beharrak dituen 8 auzo inguru dituela; bada taxibus zerbitzu bat, baina hobetu egin beharko litzateke.



MUGIKORTASUN ESPARRUA: Eskoletako mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Ruth Martin (Alkartasuna lizeoko zuzendaria)

LANDUTAKO GAIAK:

Elkarrizketak eskolako haurren desplazamendu-moduak izan ditu ardatz. Esan du ez dutela garraio publikorik eta ez dutela beharrezkotzat jotzen. Ikasle gehienak oinez joaten dira; zenbait familiek autoz ekartzen dituzte, eta horretarako laguntza batzuk daude.

Sarrera- eta irteera-orduetan arazo batzuk daude motordun trafikoarekin, baina ez ditu larritzat jotzen. Udaltzainek laguntzen dute trafikoa moztuz. Zebrabide bat botatzen du faltan sarreraren parean, gurutzatzeko lekua ez baita errespetatzen. Interesgarria litzateke, aurrerago, ikastetxeko Agenda 21eko arduradunarekin hitz egitea.

Egiteke geratu da informazio gehiago eskuratzea Margarekin, alegia, lizeoko Agenda 21 Eskolako arduradunarekin hitz eginda.





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Eskoletako mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Esther Irastorza (La Salle-San Jose ikastetxeko Agenda 21)

LANDUTAKO GAIAK:

Esan digu ikasle oso gutxi joaten direla eskolara autoz; gehienak oinez joaten dira. Asko bizikleta nahiz patinetan joaten dira, bizikleta aparkalekuek gainezka egiteraino. Irteera-orduetan, ondoko kale nagusiko motordun trafikoko ugaria dela eta, udaltzainek bidegurutzea zaintzen dute, ikasleek segurtasun osoz gurutzatzen dutela bermatuz.





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Eskoletako mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Txaro Alonso (Beasain-Loinazpe institutuko Agenda 21) eta Yolanda Mendizabal (Beasain-Txindoki institutuko Agenda 21)

LANDUTAKO GAIAK:

Loinazpe eraikina

Eraikin horretara DBHko 1. eta 2. mailako 400 ikasle eta 59 irakasle joaten dira. Gehienak oinez. Inguruko udalerrietako ikasleak, autobusez. Ez dago bizikletentzako aparkaleku nahikoa. Irakasle gehienak trenez, autobusez eta autoz joaten dira. Ez du mugikortasunarekin erlazionatutako arazo handirik antzematen.

Txindoki eraikina

Bigarren hezkuntzako eraikin hau toki garai batean kokatuta dago, eta 850 ikasle eta 80 irakasle bertaratzen dira egunero. DBH 3. eta 4. mailako ikasleak autobusa dute; batxilergokoek ez, hortaz, asko autoz joaten dira. Zentro horretara iristeko bizikleta ez da ia ezer erabiltzen. Irakasleak aparkatzeko arazoak izaten dituzte (bi parking daude goian); askok aldapan uzten dute autoa. Lanera joateko autoak partekatzeko sistema bat antolatzeko asmoa izan zen, baina ez zuen jarraipenik izan, oso zaila baita.





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Eskoletako mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Murumendi eskolako zuzendaritza-taldea

LANDUTAKO GAIAK:

Beasainek hirigune luze eta estua du. Murumendi eskola Ezkiaga auzoaren goialdean kokatuta dago (Porteriako zonaldean), Beasain iparraldean, Ordiziatik gertu, alegia, Beasaingo erdigunea 1,4 km-tara dago, eta horrek asko baldintzatzen du eskolako mugikortasuna. Auzoan aparkaleku arazo bat dago, CAF enpresako bulegoetako langile askok han aparkatzen baitute. Baina berriki arindu da arazoa, ordutegi zehatz batean, debekatuta baitute aparkatzea bertan bizi ez direnek. Beasaindik kanpo bizi diren eskolako langileek baimen berezia dute autoz etorri ahal izateko.

Motor gabeko irisgarritasunari dagokionez, mugikortasuna errazten duten 3 igogailu daude, baina, hala ere, zonalde horretara iristea oso konplexua da.

400 ikaslelik % 25 kilometro erdia baino hurbilago bizi da; % 50, kilometro erdi baino urrutiagoa baina kilometro bat baino gertuago; gainerakoak urrutiago. Ikasle gehienak oinez joaten dira, eta 110 inguru, autobusez.

Bizikletaz iristeko modua ez dago definituta, aztertu egin beharko litzateke, baita garraio publiko bertikalarekin (igogailuekin) konbinatuta ere, potentzialtasun handiko garraiobidea baita Beasainen beste puntan bizi direnentzat. Eskola-esparruan bizikletak aparkatzeko lekua dute, hiru sarreretan. Patinetea asko erabiltzen den garraiobidea da.





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Laneko mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Urko Jauregi (CAF enpresako LAB sindikatuko ordezkaria)

LANDUTAKO GAIAK:

3.000 langile dituen CAF enpresako langile askok urteak daramatzate laneko mugikortasunari buruz hausnartzen; horretan azpimarragarri LAB sindikatuak sustatzen dituen hausnarketa eta proposamenak mugikortasun jasangarriago baterako. Ordezkariak defendatzen dute LGP bat (Lanerako Garraio Plan bat), eta hori koordinatu beharko litzateke lantokia kokatuta dagoen inguruko udalerrietako mugikortasun-politikekin, Beasain, Ordizia eta Lazkaokoekin, alegia. Fabrikako sarreretan pilaketak gertatzen dira, eta aparkamendu-arazoak, inguruan; gainera, egunero, kutsadura eta zarata sortzen da eta espazioa okupatzen da.

Langileen heren bat, hau da, 945 pertsona aipaturiko inguruko hiru herrietatik datoz. Alegia 3 km baino gutxiagora bizi dira, eta horrek adierazten du mugikortasun aktiboak potentzialtasun garrantzitsua duela horretarako baldintza egokiak ematen badira behintzat (azpiegitura egokiak, konektibitatea, sarrera egokiak eta instalakuntza osagarriak).

Autoaren erabilera handian oinarritutako mugikortasun-ereduak sortzen dituen ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-arazoez gain, egun, hainbat hirigintzako arazo badira, esaterako, bide-tarte eta puntu beltzek ez dituzte sustatzen oinezko, bizikletazko eta patinetzeko desplazamenduak. Adibidez, bidegorriaren tarte askoren artean Lazkaibarren lotunea osatzeko beharra aipatzen dute. Egun, lantegiak 350 bizikleta-aparkaleku ditu (260 enpresaren esparru barruan eta 90, kanpoaldean).

Beste neurri batzuen artean proposatzen da autobuseko garraio kolektiboen zerbitzuak indartzea, trenaren erabilera sustatzea –erraztasunak eskainiz–, oinezko nahiz bizikleta elektrikoko mugikortasunerako pizgarriak eta telelana egin ahal izateko neurri egokiak.

Enpresen eta erakundeen inplikazio handiagoa eskatzen dute planteatu eta ezarri dadin mugikortasun estrategia integral bat aipaturiko arazoei aurre egiteko (Lanerako Garraio Plana).





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasun orokorra eta laneko mugikortasuna

ERAGILEA/PERTSONA: Iker Galparsoro (Goieki – Goierriko Garapen Agentzia)

LANDUTAKO GAIAK:

Goiekiren lan-esparrua Goierri eta bertako 18 udalerriak dira (44.000 biztanle), baina erdigunean, hau da, Beasain, Ordizia eta Lazkaon pilatzen dira mugikortasun-arazo handienak.

Azken urteetan, garraio publikoaren hobekuntzan lan egin da, baina askotariko arrazoi eta ekimenen zailtasunengatik ez dira behar bezala gauzatu (Lanbus egitasmoa, ordutegien koordinazioa tren eta autobusaren arteko intermodalitatea errazteko etab.). Amaitu gabe dagoen eskualdeko bizikleta-sarearen plan bat ere badago.

Berriki, 2019an, Agentziak *Etorkizuneko Mugikortasun Jasangarriaren Eskualdeko Ikerketa* egin du, eta ekintza-plan bat proposatzen du; funtsean, mugikortasun elektrikoa sustatzeko proposamenak eskualdeko enpresetako sektore-garapenarekin elkartzen ditu. Honako hau da proposamenen zerrenda:

1. Mugikortasun elektrikoa

- ibilgailuentzako kargagailu elektrikoak instalatu.
- Bizikleta elektrikoak maileguan eskaintzeko beharrezko azpiegiturak egitea.
- Partekatutako patinete elektrikoen zerbitzua kargatzeko geltokirik gabe.

2. Mugikortasun jasangarria

- Kargatzeko instalazioen azpiegitura-kudeaketarako enpresa.
- Eskualdeko enpresa handiak mugikortasun jasangarrian inplikatzeari.
- Goierriko bidegorri-sarea amaitu dadila sustatzea.
- Udalen laguntza Eko etiketa duten ibilgailu pribatuen erosketa sustatzeko.
- Mugikortasun jasangarriari buruzko promozioa eta informazioa.



MUGIKORTASUN ESPARRUA: Garraio publikoa

ERAGILEA/PERTSONA: Iban Aranburu (Goierrialdea Autobusak)

LANDUTAKO GAIAK:

Esan du beharrezkoa dela eskualdeko garraio publiko ohikoa indartzea. Paper garrantzitsua joka dezake adineko pertsonen artean, aisialdian, ikasleen artean eta eskualdeko ospitalea bezalako ekipamendu zehatzetara joaterakoan. Ez hainbeste lanerako, zaila baita poligonoetan sartzeko lineak antolatzea eta laneko sarrera eta irteerekin ordutegiek bat egitea.

Lanerako beharrezko da Lanbus bezalako egitasmoei berriro ere heltzea, potentzialtasun handia baitu behar bezala planteatu eta kudeatzen bada. Aipatzen du poligonoetara joateko autoaren erabilera oso handia dela, okupazio-indize oso baxuarekin (kotxe gehienetan pertsona bakarra doa).

Herribus baten proposamena: Beasaingo hirigunearen tamaina eta formarengatik (luzea eta estua), ez du beharrezkotzat jotzen hirigunerako soilik den autobus-zerbitzu bat. Udal zerbitzu on baten alde egiten du; eskualde mailakoa izan gabe, Beasaingo nekazaritza-guneko auzoak aintzat hartzen dituen eta, aldi berean, barne eskaria asetzen duena. Linea horrek izan dezakeen ibilbide eta geldialdien proposamena eransten du. Egungo zerbitzua zabaldu egingo litzateke; Mandubiatik aterako litzateke.



MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasuna eta generoa

ERAGILEA/PERTSONA: Elena Sánchez (Orioko Lamiak elkarte feminista)

LANDUTAKO GAIAK:

Talde honek denbora asko darama lanean, baina, ofizialki, 2019an eratu zen elkarte. Bere ustez, emakumeen mugikortasun-kezkak eta -beharrak egoera askotan desberdinak dira, hortaz, edozein planifikazio egiten dela ere, aintzat hartu behar dira desberdintasun horiek. Emakumeak lan- eta zaintza-arrazoiengatik gehiago ibiltzen dira, baina baita aisialdi eta paseongatik ere. Taldeka ere gehiago mugitzen dira, sozialki hartu-eman gehiago dituztelako, hortaz, kalea gehiago erabiltzen dute. Kontu horiek hirigintza- eta mugikortasun-gaietan kontuan izan behar dira.

Herri barruan zonalde berde gutxi dagoela deritzo; landaredi gehiago eta ibaiaren aurrealdea berreskuratzea eskatzen du, egoteko espazio eta ardatz berde gisa.

Adineko emakumeen kolektiboaren beharrak aipatzen ditu: San Inazio kaleko erretiratuen etxea urruti dago, eta ez dago batere eskuragarri. Zentroaren erabiltzaile askok dio kale horrek segurtasun ezaren sentipena eragiten diela eta beldurra, iluntzen duenean, eta nahiago dutela Kale Nagusitik sartu (horretarako arrazoiak dira argiztatze eza edo ostalaritza saltegiak edo kaleari bizia ematen diote beste jarduera batzuk). Oriamendi kaleak tarte estuegi bat duela ere esaten du.

Motordun trafikoari buruzko iritzia ematen du: autoa gehiegi erabiltzen da, eta arazoak sortzen ditu, adibidez, zenbait ikastetxetan bigarren ilarekin. Aparkalekua aurkitzeko zailtasuna da beste arazo bat, trafiko parasito ugari sortzen baitu (autoak toki bila bueltak ematen).

Bestalde, bizikleta, patinete eta oinezkoen arteko bizikidetza-arazoak daudela esaten du. Ibilgailu horiek Kale Nagusian azkarregi, aldapan behera eta arriskua sortuz ibiltzen dira.



MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasuna eta merkataritza

ERAGILEA/PERTSONA: Elene Berreteaga (Bareak merkataritza-elkarteko teknikaria)

LANDUTAKO GAIAK:

Salgaien garraio eta banaketaren baldintzak eta dendetako bezeroen mugikortasunak funtsezko eragina du tokiko merkataritzaren garapenean. Hala ere, elkarteko teknikariak esaten du mugikortasuna elkartean espresuki ez dela oraindik landu. Elkarrikeria honetan hainbat iritzi jasotzeko, egungo elkarteko zuzendaritza-taldeko kide diren 4 dendako jabeek galdetu zaie; ez dute iritzi bera hainbat gaietan.

Pertzepzio nagusia da bezero gehienak oinez joaten direla dendetara, baina askotariko iritziak daude autoak edo garraio publikoak gainerako bezeroetan jokatzen duen paperarekin. Bestalde, ez dakite argi eskualdeko bezeroen, alegia, Beasaindik kanpokoen proportzioa eta pisua zenbateko den, baina bat datoz proportzio handia dela esanaz.

Iritziak askotarikoak dira merkataritza dagoen kaleak oinezkoentzat bihurtzeak sor dezakeen eraginarekin. Batzuen ustez, kaltegarria izan daiteke ez dielako bezeroei autoa dendatik gertu uzteko aukerarik eskaintzen; beste batzuen ustez, onuragarria da ingurunea nabarmen erakargarriagoa bilakatzen baita; eta beste talde batek, berriz, zalantza egiten du, eta ez du argi ikusten.

Galdera egin zaien merkatarien artean, bizikleta garraiobide gisa sustatzeko aldeko iritzia dago, tokiko erosketa txiki eta ohikoei mesede egiten baitie. Nabari da bezero txirrindulari gehiago badela. Oro har, egungo aparkaleku-sistema ongi dabilela uste dute, nahiz eta txandakatze eta aparkaleku gehiago behar direla uste izan.



MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasuna eta turismoa

ERAGILEA/PERTSONA: Niko Osinalde (Goitur)

LANDUTAKO GAIAK:

Donostiatik edo Gipuzkoako kostaldetik Beasainera eta Goierrira datozen bisitari, turista eta txangozaleen komunikazio-kalitatea aldakorra da garraiobidearen arabera. Autoan etortzea eroso da aparkalekua baitago Bernedon eta autokarabanentzako beste parking bat ere. Pertsona horientzat aldiriko trenean etortzea eraginkorra eta eroso da.

Autobusaren eskaintza eskasa da, hobetu beharra dago (esaten du badirela Beasainen jaitsi bai baina igotzeko aukera eskaintzen ez duten autobus-zerbitzuak). Bestalde, bere uste beharrezkoa da geraleku edo deskarga-leku bat jartzea Igartza jauregira eta monumentu-multzora etortzen diren bisitariarentzat (turistak, kongresistak, eskolako umeak, ekitaldietako gonbidatuak etab.), egun, funtzio hori bide erdian egiten baita, baldintza txarretan, deseroso eta erabiltzaileentzako segurtasunik gabe eta trafiko-arazoak sortuz. Esaten du aipaturiko arazoak larriagoak bilakatuko direla Igartza Oleta kalean noranzko bikoitzeko tartea jartzen dutenean.





MUGIKORTASUN ESPARRUA: Mugikortasun orokorra

ERAGILEA/PERTSONA: Iker Barriocanal (Udaltzainburua)

LANDUTAKO GAIAK:

Oro har, hamarkada askotan, hiriak autoen mugikortasuna lehenesten zuen hirigintzarekin eraiki dira, eta horrek hainbat arazo eragin ditu (espazioaren okupazioa, kutsadura, autoarekiko mendekotasuna etab.). Beasain ere eredu horren barruan egon da, eta horri bere geografia gehitu behar zaio: hirigune luze eta estua du eta hainbat natur oztopo (ibai eta maldak) eta oztopo artifizialak (autobia eta trenbidea), eta horiek guztiek mugikortasuna baldintzatzen dute.

Moduen banaketarekiko pertzepzioari dagokionez (garraiobide bakoitzaren pisua eta garrantzia), esaten du Beasainen desplazamendu gehienak oinez egiten direla.

Bizikletak (eta patineteak) gero eta protagonismo handiagoa dute, baina bere ustez herria ez dago behar bezala prestatuta azpiegiturei eta kultur mailari dagokionez. Bizikleta-biderik ez dagoen tokietan oinezkoen bideak erabiltzen dira, eta oinezkoei arazoak sortzen dizkiete. Bizikleta-sarea egokia ez dela deritzo: bizikleta-bide estuak daude, asko espaloi gainean eta arazoak sortzen dituzten bidegurutze segurtasunik gabekoetan (esaten du udala lanean ari dela bidegurutzeetako segurtasun-arazoak konpontzeko). Pentsatu beharko litzateke ziklagarritasuna nola hobetu, baina ez oinezkoen espazioen bizkar.

Autoa behar baino gehiago erabiltzen da; aparkalekua arazo objektibo bat da. Garraio publikoaren eskaintza nahikoa dagoela deritzo, baina ez dela erabiltzen ohiturarik ez dagoelako. Gehiago sustatu beharko litzateke.