

BEASAIN

*lanean*



Beasaingo Hiria Antolatzeko Plan Orokorra (HAPO)  
Plan General de Ordenación Urbana de Beasain (PGOU)

**HERRITARREN PARTAIDETZARAKO PROGRAMA  
PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

**BIGARREN TAILERRAREN EMAITZAK  
RESULTADOS DEL SEGUNDO TALLER**





## HERRITARREN PARTAIDETZARAKO PROGRAMA BIGARREN TAILERRAREN EMAITZAK AURKIBIDEA

Sarrera.  
Tailerraren helburuak.  
Tailerraren metodologia.  
Partaidetza  
Emaizak  
Ondorioak

Orria / Pág.

5  
6  
7  
8  
9  
11

## PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA RESULTADOS DEL SEGUNDO TALLER INDICE

Introducción.  
Objetivos del taller.  
Metodología del taller.  
Participación  
Resultados  
Conclusiones







## 1. SARRERA

HAPOaren hirigintza-antolamenduaren elementu gakoetako bat, pertsona eta salerosgaien mugikortasunarekiko erlazioa duten azpiegituretako trazatua da.

Okupatzen duten azalera handia, izaera lineala eta ezartzerakoan dauden lurralde-arazoak direla eta, komunikabideen ingurumen-ezaugarri adierazgarrienak izaten dira.

Askotan finkatuak daude aspaldi eta Beasaingo udalerrira gainditzen duten azpiegiturek dira.

Gertatzen da ere, Beasainen kasua denez gero, bide-azpiegitura handiek hirigunea zeharkatzen dutela eta dituen behar funtzionalek (itxidurak, zirkulatzeko abiadura, segurtasuna eta abar) aldameneko eremuak bereizten dutela.

Beasaingo hirigunea zeharkatzen duten bi azpiegitura handiarenak, N-I errepidea eta aldiriko trena alegia, herritarrek bizi duten egoera ezagutzeko eta duten proposamenak jakiteko herritarren partaidetzarako bigarren tailerra hau txertatzen da.

Bi komunikabideen trazatua aldatzea, Beasain-Zumarraga eskualde-egituraren lurralde zatiko planak proposatzen ditu. Arazo honi buruzko herritarren eztabaida aukera bat da ere komunikabide hauen sarbideak birmoldatzeko eta gaurko mugikortasuna zein Beasaingo hiri-barruko zirkulazioa birplanteatzeko.

## 1. INTRODUCCIÓN.

Uno de los elementos claves de la ordenación urbanística del PGOU es el trazado de las infraestructuras que tienen relación con la movilidad de las personas y mercancías.

La gran superficie que ocupan, su configuración lineal y los problemas territoriales de implantación, son los aspectos ambientales más significativos de de las vías de comunicación.

A menudo sucede que están ya consolidadas desde hace tiempo y que corresponden a infraestructuras que sobrepasan el ámbito municipal de Beasain.

También sucede, como es el caso de Beasain, que las grandes vías atraviesan el núcleo urbano y que sus necesidades funcionales (cierres, velocidad de circulación, seguridad, etc.) contribuyen a segregar los ámbitos colindantes.

El segundo de los talleres del proceso de participación ciudadana se inserta en la búsqueda de la opinión, incluso de las propuestas, de los ciudadanos acerca de la situación que viven a diario con respecto a las dos grandes vías que atraviesan el núcleo de Beasain, la carretera N-I y el ferrocarril de cercanías.

La modificación de los trazados de ambas vías de comunicación ha sido propuesta en el planeamiento territorial parcial del área funcional de Beasain-Zumarraga. El debate ciudadano sobre esta cuestión es además una oportunidad de replantear la mejora del acceso a estas vías y de reconsiderar la movilidad existente y la circulación interna de Beasain.



## 2. TAILERRAREN HELBURUAK.

Egungo bide eta burdinbide azpiegiturak aldatze ala mantentzeko, mugikortasunarekiko eta abarreko dauden hirigintza arazoak, baita sor litezkeen aukerei buruzkoak ere, Beasaingo hiritarrak duten proposamenak eta alternatibak jasotzeko fasean, txertatzen da tailerra.

Herritarren partaidetzarako programaren arabera bigarren tailerraren helburuak honako hauek dira:

- ✓ Beasaingo bide eta trenbide azpiegiturei buruzko **informazioa** ematea eta **proposamenak baloratzera** eta **egitera**.
- ✓ Baita ere udalerriko errepideen, **herriko bide-sarearen**, bideen, oinezkoen eta txirrindularien ibilbideen eta mendiko bideen inguruan.
- ✓ Herrigunea zeharkatzen duen egungo **trenbide-sareko bide-zabalgunearen** egoera, horien trazadura aldatuz gero sor daitezkeen aukerak eta jarduteko alternatibak eztabaidatu nahi dira.
- ✓ Bukaeran, ikuspuntu tekniko batetik, diziplina anitzeko ikuspegi batetik eta herritarren pertzepziotik abiatuta aztertuko diren **ondorio batzuk** finkatuko dira.

## 2. OBJETIVOS DEL TALLER.

El taller se inserta en la fase de recoger de los ciudadanos de Beasain propuestas y alternativas a diversos problemas urbanísticos existentes u oportunidades que puedan surgir a partir de la modificación o mantenimiento de las infraestructuras viarias, la movilidad, etc.

De acuerdo al programa de participación, los objetivos del Taller nº 2 son los siguientes:

- ✓ **Informar, valorar** y efectuar **propuestas** sobre las infraestructuras viarias y ferroviarias en Beasain.
- También acerca de las carreteras del término municipal, la **red viaria urbana**, los caminos, itinerarios peatonales, en bicicleta, de montaña, etc.
- ✓ Se plantea un debate respecto a la situación de la **playa de vías de la red ferroviaria** actual que cruza por el centro urbano, las oportunidades que puedan surgir en el caso de modificación de su trazado y de las alternativas de actuación.
- ✓ Se establecerán al final del mismo unas **conclusiones** que serán analizadas desde un punto de vista técnico, multidisciplinar y desde la percepción ciudadana.





### 3. TAILLERRATEN METODOLOGIA

Jardunaldia hiru zatitan banatzen da.

Lehenengo zatian "Power Point" baten bidez HAPOaren talde-idazlearen kide batek honako informazio hau ematen du:

- Aurreko tailerraren emaitzak
- Bigarren tailerraren saioaren egitaraua, bide eta burdinbide azpiegiturei buruzkoa izango dela.
- Lortu nahi diren helburuak.
- Egun lurralde plangintzak, indarrean dauden AA.OOek eta egindako ikerketak eta programa batzuk dituzten proposamenak ADIFen gertuko burdinbide sarearen trazadura aldatzeko, N-leko errepidearen trazadura aldatzeko, barruko mugikortasuna eta AA.OOen gauzatu ez diren proposamenak.

Lehenengo zati hau 25 minutu irauten da. Ondoren:

- Partaideak 6-7 pertsonen taldeetan biltzen dira, bide azpiegiturarei buruz eztabaidatzeko.

Bigarren zatia 40 bat minutuen iraupena izan du. Azkenean:

- Talde bakoitzeko kide batek, bere taldean eztabaidako konklusioak azaltzen ditu beste partaideei.
- Eztabaida, proposamenen arteko argibideak eskatuz eta alternatiba desberdinetara seinalatuz, hasten da.

Hirugarren zatia 20-25 minutuen iraupen bat du.

### 3. METODOLOGÍA DEL TALLER

La jornada se divide en tres partes.

En la primera, por medio de un "Power Point" un miembro del equipo redactor del PGOU informa acerca de:

- Los resultados del taller anterior.
- El programa de la jornada del segundo taller que estará dedicada a las infraestructuras viarias y ferroviarias.
- Los objetivos que se persiguen.
- Las propuestas y alternativas existentes en el planeamiento territorial, NN.SS vigentes y diversos estudios efectuados para la modificación de los trazados de la red de cercanías de ADIF, de la carretera N-I, la movilidad interna y las conexiones viarias previstas en las NN.SS que no se han efectuado.

Esta primera parte tiene una duración de unos 25 minutos. Seguidamente:

- Los participantes se reúnen en grupos de 6-7 personas para debatir acerca de las infraestructuras viarias.

La segunda parte tiene una duración de unos 40 minutos. Finalmente:

- Un miembro de cada grupo expone las conclusiones de su debate al resto de los participantes.
- Se inicia un debate solicitando aclaraciones entre las propuestas y apuntando a diversas alternativas.

Esta tercera parte tiene una duración de unos 20-25 minutos.



Beasaingo udala

#### 4. PARTAIDETZA.

##### 4.1. Emandako aurre-pausoak.

- Udal web orrian lehenengo tailerraren emaitzak eta bigarren tailerraren informatzeko ponentzia argitaratzea.

##### 4.2. Herritarren partaidetza.

Hogeita hamar bat pertsona datoz bigarren tailerrera. Hortik bost udal teknikariak eta Beasaingo Udalaren ordezkariak dira eta bi talde idazlearen teknikariak.

22 pertsona, aktiboki hartzen dute parte tailerrean, udal teknikari eta ordezkariekin osatutako taldeaz gain.

#### 4. PARTICIPACIÓN.

##### 4.1. Labores previas efectuadas.

- Publicación en la web municipal de los resultados del primer taller y de la ponencia informativa del segundo.

##### 4.2. Participación ciudadana.

Unas treinta personas acuden al segundo taller. De ellas cinco son técnicos municipales o representantes del Ayuntamiento de Beasain y dos miembros del equipo redactor.

Además del grupo formado por los técnicos y representantes municipales, unas 22 personas toman parte activa en el taller.



## 5. EMAITZAK.

Partaide batek hurrengo alderdietan egindako azalpenarekiko bere desadostasuna erakusten du:

✓ Aurkezpenean egindako azpiegituraren elementuen sailkapena:

- **Trenbideak.**
- **N-I eta Beasain-Durango autobideak.**
- **Hiri kaleak eta trafikoa.**
- Garraio Publikoa.
- Herriko gainontzeko bide sarea.
- Aparkalekua.
- Bidegorriak eta oinezko ibilbideak.

Den denak garrantzitsuak direla azalduz.

✓ Baita, “*online merkataritzaren aplikazio*” bat ezartzeak lurraldearekiko eragina izango lukeela azaltzen du ere.

Hiru talde desberdinetako eztabaidaren ondoren hurrengo ideiak agertzen dira:

Talde 1.

- ✓ Azpiegitura berrien diseinuan lurzoru minimoa kontsumitzeko irizpidea adierazten dute.
- ✓ N-I autobiarene gaurko trazatua Oria ibaiaren hegoaldera eramateak ekarriko lukeen inpaktuaren kontra, tunelpean bada ere, gaurko trazatua mantentzearen aldekoak dira.
- ✓ N-I errepidearekiko paraleloki doan trazadura trenbiderako aukera onena dela adierazten dute.
- ✓ Gaurko trenbidearen zabalgunea librea uztearen aldekoak dira, nahiz eta, aparkalekua duen geltoki intermodala bat eraiki ez ezik ez dute erabilpen zehatz bat proposatzen.
- ✓ N-I errepidetik Beasaingo hirigunera bide loturak hobetzea proposatzen dute.

## 5. RESULTADOS.

Un participante muestra su disconformidad con la exposición efectuada en los siguientes aspectos:

✓ La clasificación de los elementos de las infraestructuras efectuada en la presentación:

- **Ferrovias.**
- **Autovías, N-I eta Beasain-Durango.**
- **Las calles urbanas y el tráfico.**
- El transporte público.
- Las demás vías municipales.
- El aparcamiento.
- Los carriles bici e itinerarios peatonales.

Manifestando la importancia de todas ellas.

✓ Considera además que la instalación de una “aplicación de comercio electrónico” tendría incidencia territorial.

Tras el debate en tres grupos diferentes se manifiestan las siguientes ideas:

Grupo 1.

- ✓ Manifiestan el criterio de consumir el mínimo suelo en el diseño de las nuevas infraestructuras.
- ✓ Son partidarios de mantener el actual trazado de la autovía N-I frente al impacto que supondría trasladarla al Sur del río Oria, incluso si fuera en túnel.
- ✓ Consideran que el mejor trazado para el ferrocarril es que discorra paralelo a la actual N-I.
- ✓ Son partidarios de liberar el terreno de la actual playa de vías, aunque no proponen ningún uso concreto salvo la construcción de una estación intermodal con aparcamiento incluido.
- ✓ Proponen mejorar las conexiones desde la N-I al centro de Beasain.



#### Talde 2.

- ✓ N-I autobia eta trenbidea Oria ibaiaren hegoaldera eramatearen aldekoak dira, baita ere Oria ibaia antolakuntza berriaren erreferentzia jotzea eta hortik iparraldera antolatu behar dela Beasaingo hirigunea.
- ✓ Ez diote atxikitzen erabilpen zehatz bat irabazitako terrenoei baina pausoko erabilera eta arduratsua egin dadila adierazten dute.
- ✓ Zaldizurretako blokea ("isla") antolakuntza berrian integratzeko beharra azpimarratzen dute.
- ✓ Treneko bi geltoki eraikitzea proposatzen dute, bat Igartzako aldean eta bestea CAF inguruan (Mataderon / Gipuzkoa Plaza).
- ✓ Senpereko gunea birmoldatzearen eta igarobide baten bidez Gipuzkoa plazarekin integratzearen aldekoak dira.

#### Talde 3.

- ✓ Beasaingo hirigunea zeharkatzerakoan, N-I autobia zein trenbidea lurperatzearen aldekoak dira, proposamenean utopiaren bat egongo dela aitortzen badute ere.
- ✓ Alternatiba bezala, N-I bere posizioan mantendu eta trenbidearen trazatu berria egungo AA.OO.ek ezartzen dutenaren arabera egitearen aldekoak dira.
- ✓ Kritikatzek dute oso trenbideak igotzeko alternatiba.
- ✓ N-leko trazatuaren aldaketa udalerrri batzuei (Idiazabal, Olaberria, Lazkao, Beasain eta Ordizia) eragiten zaie lurralde-arazoa lokala (Beasain) baino dela adierazten dute.
- ✓ Trenbidearen geltokia hegoaldera eramatearen aldekoak dira, baita ere Eki-Mendebaldeko ardatzaren kontra zeharkako ardatza bultzatzearen aldekoak.
- ✓ N-letik Beasainera, Zaldizurretako blokearen ondoan ("isla"), sarbidea gatazkatsua dela azpimarratzen dute.

#### Grupo 2.

- ✓ Son partidarios de trasladar tanto la Autovía N-I como el ferrocarril al lado Sur del río Oria, tomar el río como referencia de la nueva ordenación y organizando el núcleo de Beasain hacia el Norte.
- ✓ No señalan un uso concreto para los terrenos liberados pero dicen que se haga con ellos un uso paulatino y responsable.
- ✓ Subrayan la necesidad de integrar el bloque de Zaldizurreta ("la isla") en la nueva ordenación.
- ✓ Proponen construir dos estaciones de tren, una en la zona de Igartza y otra en la zona de CAF (Matadero / Pza. Gipuzkoa).
- ✓ Son partidarios de reconvertir la zona de Senpere y de integrarla mediante un paso con la Pza. Gipuzkoa.

#### Grupo 3.

- ✓ Son partidarios de que tanto la autovía de la N-I como el ferrocarril se soterran a su paso por Beasain, aunque reconocen una cierta utopía en la propuesta.
- ✓ Alternativamente se muestran partidarios de mantener la autovía N-I en su posición actual y el trazado del ferrocarril según lo dispuesto en las NN.SS. vigentes.
- ✓ Son críticos al valorar las propuestas de elevación de las vías.
- ✓ Consideran que la modificación del trazado de la N-I es más un problema territorial que afecta a varios municipios (Idiazabal, Olaberria, Lazkao, Beasain y Ordizia) que local (Beasain).
- ✓ Se muestran partidarios de desplazar la estación hacia el Sur y potenciar el eje transversal en contraposición al desarrollo longitudinal Este-Oeste.
- ✓ Remarcan la conflictividad del acceso a Beasain desde la N-I, junto al bloque de Zaldizurreta ("la isla").





### ONDORIOAK.

Hasierako azalpena eta bigarren tailerrean parte hartu duten pertsonen artean eztabaidatu ondoren, honako ondorio hauek ateratzen dira:

- ✓ Honako puntu hauetan adostasun bat dago:
  - Autobia eta trenbidearen bi alboetan dauden hiri eremuak erlazionatzeko beharra (Senpere eta hirigunea).
  - N-Ietik Beasaingo hirigunera dagoen sarbidea hobetzea.
  - Bide-azpiegituren arteko gune isolatuak baztertzeari (Zaldizurretako "isla").
- ✓ Eztabaidan jasotako proposamen desberdinak bi alternatibetan labur daitezke, trenbidea eta N-I igarotzeko.
- ✓ Laguntzen den krokisean jasotzen den 1 alternatiba, 1 taldeak hautatzen duena da. Bigarren taldeak 2 alternatiba nahiago du eta hirugarren taldeak hasteko 2 alternatiba hautatzen du ere, 1 alternatibak eskaintzen duen aukera baztertu gabe.

Azpiegiturarekiko inkestak ematen duen lehenengo emaitzak honako hauek dira:

- ✓ Lurralde plangintzak, N-I errepidea desbideratzeari dagokionez dauden proposamenak HAPOren aurrerakinak kontuan hartzea 70,59%ri egokia iruditzen zaio.
- ✓ Trenbide-trazaduraren aldaketari dagokionez handiagoa da, 76,47% a.
- ✓ 11,76% ez du erabakiren bat hartu.

Partaidetza prozeduraren zehar partaideek bete ahal izango duten inkesta irekia jarraitzen du. Inkestan, ekipamendu kolektiboei, espazio libreei eta HAPO berriak kontuan hartzeko aukera dituen bizitegirako eta jarduerarako ekonomikoetarako eskaintza berriei buruzko galderak egiten dira.

### CONCLUSIONES.

Tras la exposición inicial y el debate producido entre los participantes en el segundo taller, se pueden extraer las conclusiones siguientes:

- ✓ Existe una opinión unánime sobre:
  - La necesidad de relacionar las zonas urbanas situadas a ambos lados de la autovía y del ferrocarril (Senpere y el centro urbano).
  - Mejorar el acceso desde la N-I al centro de Beasain.
  - Evitar zonas aisladas entre elementos de las infraestructuras viarias (la "isla" de Zaldizurreta).
- ✓ Las diferentes propuestas que se recogen del debate se pueden resumir en dos alternativas para el paso del ferrocarril y de la N-I.
- ✓ El grupo 1 se inclina por la alternativa 1 que se resume en el croquis adjunto. El grupo 2 se inclina por la alternativa 2 y el tercer grupo se inclina inicialmente por la alternativa 2 sin descartar a la vez la opción de la alternativa 1.

Los primeros resultados de la encuesta sobre infraestructuras dan los siguientes resultados:

- ✓ A un 70,59% le parece oportuno que el avance del PGOU incluya las propuestas del planeamiento territorial relativas al desvío de la carretera N-I.
- ✓ Este porcentaje es mayor con respecto al desvío del ferrocarril, 76,47%
- ✓ Un 11,76% no tiene una opinión decidida.

Sigue abierta la encuesta que podrán rellenar los participantes a lo largo del proceso de participación, donde se formulan preguntas sobre los equipamientos colectivos, espacios libres y sobre la oportunidad de disponer de nuevas ofertas residenciales y de actividades económicas en el nuevo PGOU.

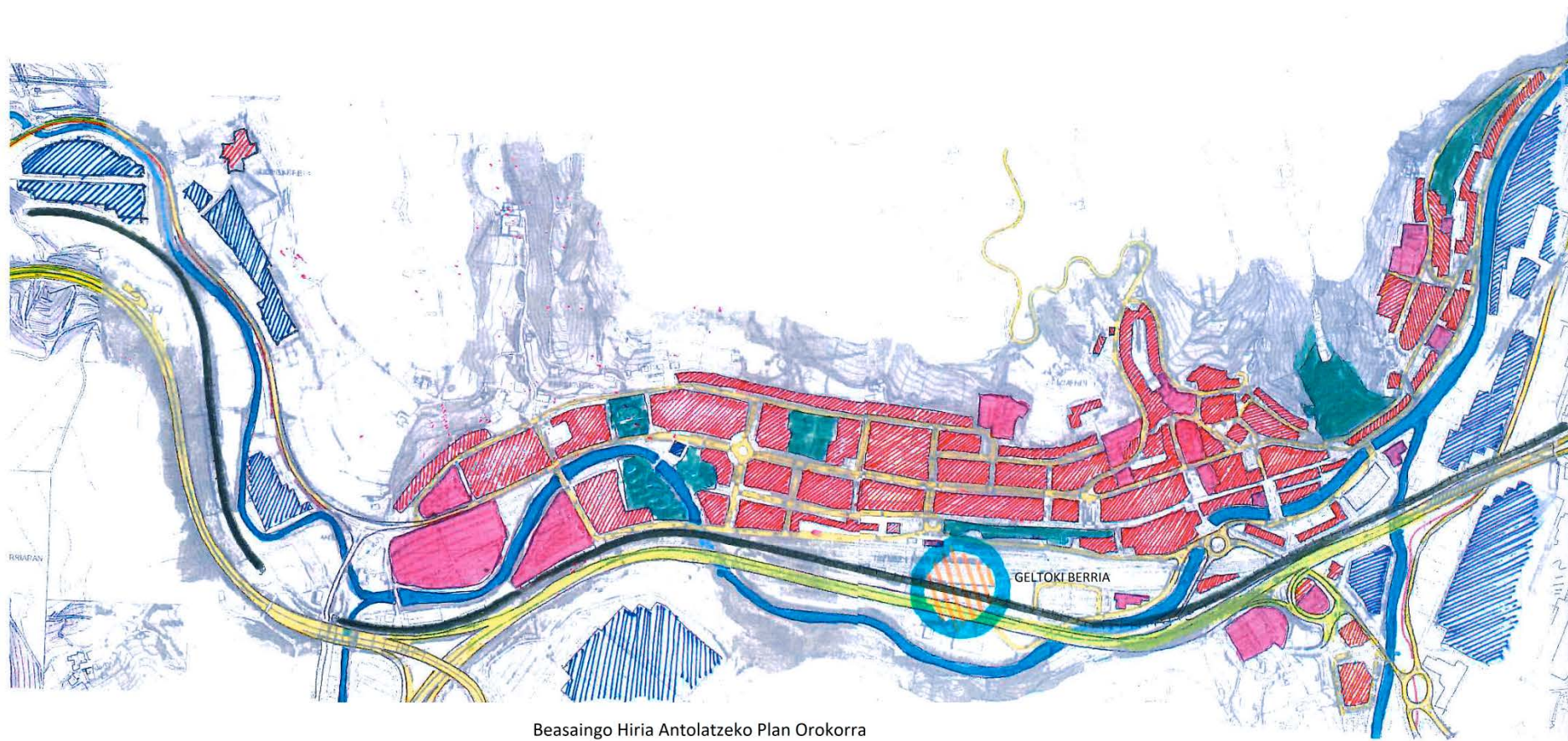


Beasaingo Hiria Antolatzeko Plan Orokorra (HAPO)  
Plan General de Ordenación Urbana de Beasain (PGOU)

HERRITARREN PARTAIDETZARAKO PROGRAMA. BIGARREN TAILERRAREN EMAITZAK.  
PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA. RESULTADOS DEL SEGUNDO TALLER.

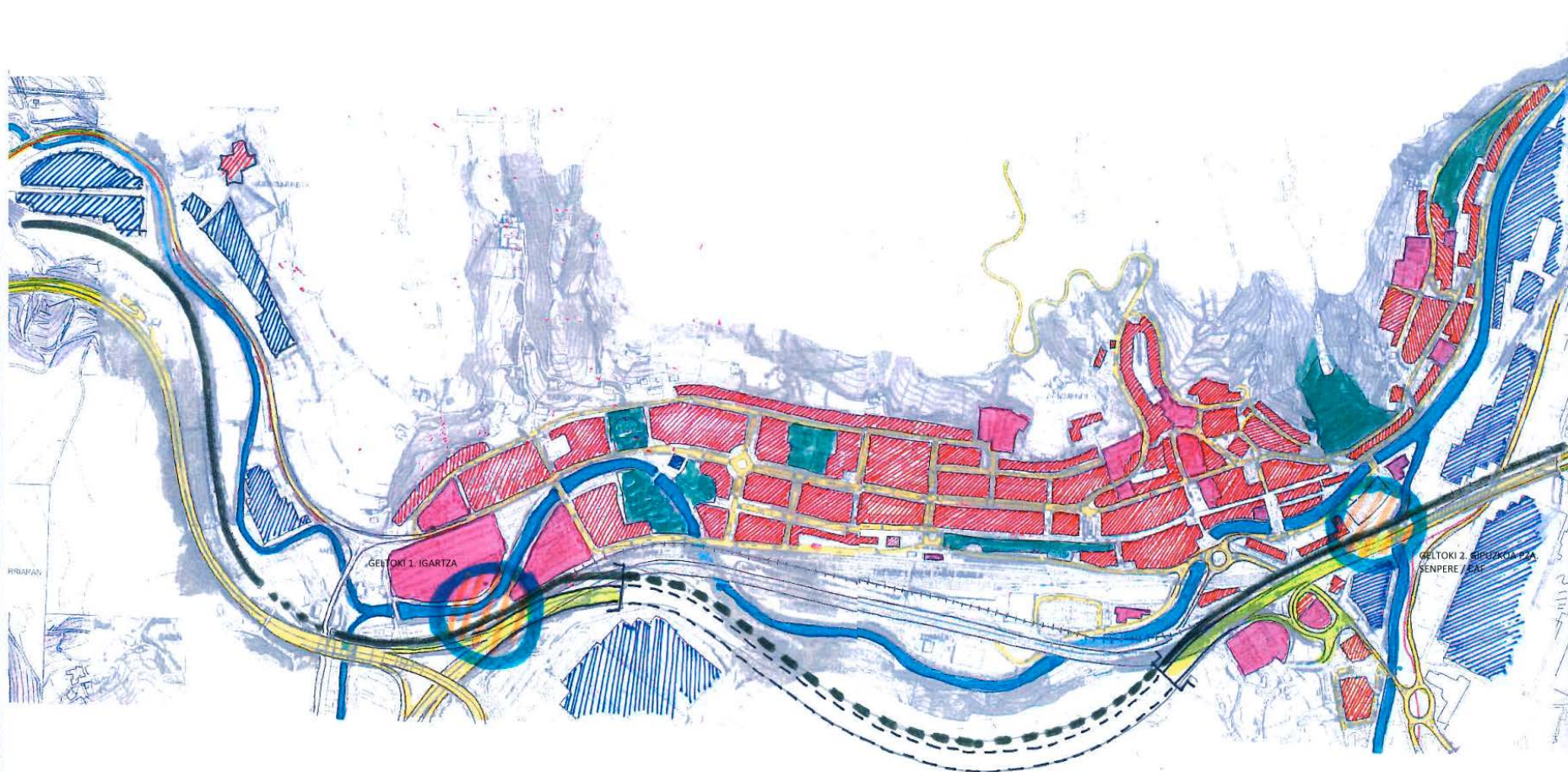


Beasaingo Udala



Beasaingo Hiria Antolatzeko Plan Orokorra  
HERRITARREN PARTAIDETZARAKO PROGRAMA. BIGARREN TAILERRA AZPIEGITURAK.  
ALTERNATIBA 1. AUTOBIA N-I MANTENDU. TRENBIDEA PARALELOKI ETA SARBIDEA HOBETU





Beasaingo Hiria Antolatzeko Plan Orokorra  
HERRITARREN PARTAIDETZARAKO PROGRAMA. BIGARREN TAILERRA AZPIEGITURAK.  
ALTERNATIBA 2. AUTOBIA N-I ETA TREN BIDEA ORIA IBAIAREN HEGOALDERA ERAMAN. BIAK LURPERATU  
BI GELTOKI BERRI BAT IGARTZA ALDEAN ETA BESTEA GIPUZKOA PLAZA INGURUAN.





#### UDAL WEB ORRIAN JASOTAKO AZPIEGITURAREKIKO EKARPENAK (1)

- ✓ Lurzoruen erabilera aldaketak ekidin lurzoru horiek berekin dituzten natur baliabideen galera atzeraezinak bakartzate, paisai erdinaturalak eta horiei lotutako ekosistemen artifizializazioa eragozte.
- ✓ Ez erabili lurzoru gehiago etxeak eraikitzeko, ez aurreikusi biztanle kopurua nabarmen hazitzea.
- ✓ Nekazal lurzoru gehiago ez okupatzea, horiek nekazaritzarako gorde behar dira edota ondorengo belaunaldientzako eurek ere eskubidea dutelako zerbait izatea izango dituzten beharrei erantzuteko; etikoki onartezina da oraingook dena geuretzat hartzea.
- ✓ Aire kutsaduraren neurketarako eta datuak zuzenean plazaratzeko azpiegitura lortzea.
- ✓ Energia berriztagarrien instalazioak ezartzeko azpiegituren kokapenak aurreikustea.
- ✓ N-I errepideko trafikoak sortzen duen zarataren eragina kentzeko azpiegitura lortzea. Pantaila akustikoekin ezin bada, trafikoaren abiadura jaitsarazi edo bestela tunel faltsuetan sartu errepidea.
- ✓ Trenbidearen bi aldeak komunikatzeko azpitik errepide bat eraiki liteke (Gasteizen hala dago, adibidez ).

(1) Jatorrizko testua euskaraz da, itzulpena **Sabai arkitektoak** egin du

#### APORTACIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS A TRAVÉS DE LA WEB (1)

- ✓ Los cambios de uso del suelo suponen la pérdida irreparable de sus valores naturales, paisajes medio naturales y la pérdida de los ecosistemas ligados a ellos, fomentando su artifizialización.
- ✓ No utilizar más suelo para construir viviendas, no se prevé un aumento notable de la población.
- ✓ No ocupar más suelo rural, deben reservarse para usos agrícolas o para que las siguientes generaciones puedan ejercer su derecho a utilizarlos para resolver las necesidades que tengan; éticamente es inaceptable que los de ahora ocupemos todo para nosotros mismos.
- ✓ Conseguir una instalación que mida la contaminación del aire y que haga públicos los datos.
- ✓ Prever la implantación de infraestructuras que utilicen energías renovables.
- ✓ Implantar infraestructuras que eliminen el ruido producido por el tráfico de la N-I. Si no es posible con pantallas acústicas, reduciendo la velocidad del tráfico o situando la carretera en un falso túnel.
- ✓ Podría construirse una carretera subterránea para comunicar los dos lados del ferrocarril (Tal y como hay en Vitoria-Gasteiz, por ejemplo).

(1) El texto original es en euskara, la traducción es de **Sabai arkitektoak**