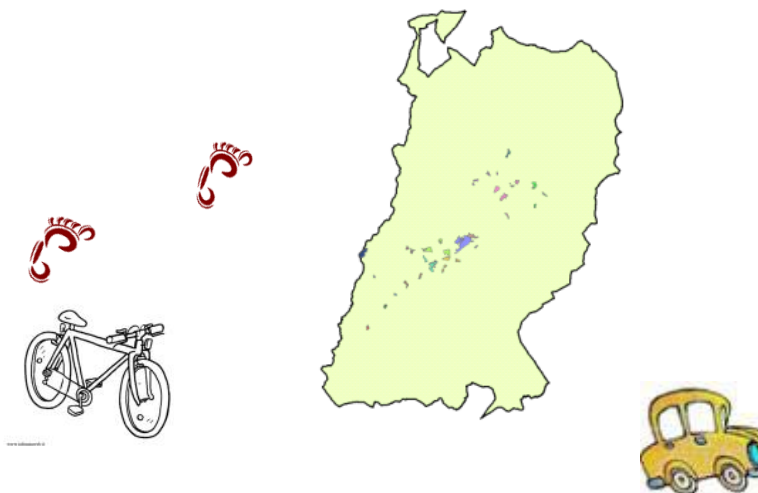


B.3. Transporte y movilidad



Documento “Análisis y Diagnóstico Integral de Baztan en clave de sostenibilidad”

Índice de contenidos:









Ámbito de análisis y diagnóstico	Capítulos del documento
A. Realidad socioeconómica	A.1. Demografía
	A.2. Educación
	A.3. Cultura, euskera y deportes
	A.4. Sanidad y servicios sociales
	A.5. Información, comunicación, participación y gestión
B. Realidad territorial	B.1. Medio físico y natural
	B.2. Territorio y planeamiento urbanístico
C. Realidad ambiental y de gestión	B.3. Transporte y movilidad ▶▶▶
	C.1. Agua
	C.2. Energía
	C.3. Residuos
	C.4. Aire y ruido

- Documento validado por el Municipio-

Documento elaborado por TERRA S.L.-PROMETEA S.C. gracias a la participación de personas y entidades de Baztan

- Junio de 2006 -

Código de símbolos:

 <p>Hace referencia a una buena práctica, una propuesta de acción sostenible.</p>	 <p>En función de la “luz del semáforo” coloreada, representa una potencialidad (en verde), un área de mejora (en rojo), o un punto de atención del diagnóstico (en naranja).</p>
 <p>Expresa información útil para el tema objeto de análisis y diagnóstico.</p>	 <p>Simboliza un objetivo a conseguir desde la perspectiva de la sostenibilidad.</p>
 <p>Destaca un aspecto, una idea importante y sobre la que poner atención.</p>	 <p>Significa una propuesta de acción sostenible, a tener en cuenta en la elaboración del Plan de Acción hacia la Sostenibilidad de Baztan.</p>
 <p>Se corresponde con un indicador de estado y/o tendencia.</p>	 <p>Indica que se adjunta un mapa ilustrativo, elaborado en formato SIG.</p>

▪ **Transporte y movilidad**

0. **En síntesis**

1. Relación entre el transporte y movilidad y la sostenibilidad
2. Algunos conceptos clave
3. Para más información,...
4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
5. Diagnóstico participativo
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



0. En síntesis

En las últimas décadas, la creciente separación entre las actividades (hogar, trabajo, compras,...), las mejoras en la renta disponible y otros factores de índole social han exacerbado el **crecimiento de la movilidad, traducido en un enorme incremento del número de vehículos, y, por tanto del tráfico**. Esto ha hecho aumentar el consumo de energía (energías fósiles no renovables), las emisiones a la atmósfera de contaminantes (con los problemas ambientales que esto supone), el aumento de nivel de ruido, los accidentes, la ocupación de la vía pública..., tanto a nivel global como a escala local.

El reto principal que se plantea la Agenda 21 en Baztan es asegurar a nivel local y a largo plazo la **accesibilidad y movilidad sostenibles**. Para ello es necesario disponer de instrumentos eficaces para **concienciar y formar a la población** y ejercer una presión constante con vistas a disminuir el uso del vehículo privado, garantizando, al mismo tiempo, la accesibilidad a los equipamientos básicos a toda la población.

En este capítulo se realiza un **diagnóstico del transporte y la movilidad en Baztan** que incluye el análisis de los hábitos de movilidad (motivos, modos, distancias,...), sistemas de comunicación, seguridad vial, accesibilidad, servicios de transporte, ordenación del tráfico y aparcamientos.

Además, se incluye la perspectiva ciudadana en torno al transporte y la movilidad, basada en las 300 encuestas realizadas en el marco de la Agenda 21 de Baztan y en el resultado de los Foros de Participación celebrados.

Como líneas de trabajo futuras extraídas del diagnóstico, se diferencian acciones que están previstas para un futuro próximo y aspectos de mejora en torno al transporte y la movilidad. Entre los proyectos previstos destacan la construcción de la **variante Elizondo-Irurita** y el proyecto de **vía verde Elizondo-Irún**. En cuanto a mejoras detectadas aparecen la **falta de vías de comunicación entre pueblos** de Baztan para peatones y ciclistas (se considera que la N-121-B es peligrosa para desplazarse a pie o en bicicleta), la falta de un **plan de movilidad** que garantice el acceso entre los pueblos –principalmente a Elizondo-, la **ordenación del tráfico** en algunas áreas que lo precisan y la necesidad de un **programa de educación vial** que garantice la seguridad vial y calidad de vida en los pueblos de Baztan.

▪ **Transporte y movilidad**

0. En síntesis
1. **Relación entre el transporte y movilidad y la sostenibilidad**
2. Algunos conceptos clave
3. Para más información,...
4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
5. Diagnóstico participativo
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



1. ¿Qué relación guardan el transporte y la movilidad con la sostenibilidad?



Uno de los objetivos de la Unión Europea en materia de cambio climático, es reducir las emisiones de gas de efecto invernadero hasta un nivel que no provoque cambios artificiales del clima de la Tierra, alcanzando los objetivos del Protocolo de Kyoto. Una **política activa en materia de transporte y movilidad** es uno de los retos que propone el Sexto Programa de Acción Comunitaria en Materia de Medio Ambiente para avanzar hacia ese fin. La política de transporte y movilidad está ligada a la ordenación territorial; por lo tanto, el planeamiento territorial y de transporte y movilidad deben de ir de la mano.

☉ Algunos compromisos y retos de partida que nos planteamos...

Siendo conscientes de la necesidad de enfrentarnos al reto que supone la planificación del transporte y la movilidad, tanto a nivel global del planeta como en el ámbito más próximo, es necesario plantear unos compromisos de partida que guíen el esfuerzo y el desarrollo de acciones y proyectos concretos.

Siguiendo la labor iniciada en 1994, de ello se han encargado los municipios y ciudades que, desde hace una década, vienen avanzando en su compromiso hacia un futuro más sostenible, justo y equilibrado. Han sido estos entes locales los que, habiendo firmado la Carta de Aalborg gestada en la Conferencia que tuvo lugar en 1994 en la ciudad danesa del mismo nombre, se han vuelto a reunir tras diez años, con el objetivo de evaluar el camino recorrido y, sobre todo de reafirmar y fortalecer los compromisos que en su día asumieron, plasmándolos en un nuevo documento: **“Los compromisos de Aalborg+10. Inspiración para el futuro”**. Este mismo documento ha sido firmado por el Ayuntamiento de Baztan, reflejo de su compromiso por avanzar hacia la sostenibilidad.

Con relación al transporte y la movilidad (y otros aspectos estrechamente relacionados, como la planificación urbanística y territorial), el cuadro siguiente recoge algunos compromisos acordados por las más de 1.000 entidades locales y agentes internacionales que se dieron cita en la Conferencia que se celebró en Aalborg (Dinamarca) en junio de 2004.



Aalborg+10 - Inspiración para el futuro

Trabajaremos para...

- Mejorar la calidad del aire.
- Eliminar el consumo innecesario de energía y mejorar la eficiencia en el destino final de la misma.
- Reducir la dependencia del transporte privado motorizado y promover alternativas atractivas que sean accesibles para todos.
- Aumentar el porcentaje de desplazamientos en transporte público, peatonal y en bicicleta.
- Promover el cambio a vehículos con bajas emisiones.
- Desarrollar planes integrados de movilidad urbana sostenible.
- Reducir el impacto del transporte en el medio ambiente y en la salud pública.
- Integrar la política de protección medioambiental en el núcleo de nuestras políticas en el área de la energía, el transporte, el consumo, los residuos, la agricultura y la silvicultura.
- Reducir nuestro impacto en el medio ambiente global, y promover el principio de justicia ambiental.
- Fomentar la cooperación internacional de pueblos y ciudades y desarrollar respuestas locales a problemas globales, en asociación con gobiernos locales, comunidades y partes interesadas.

Para obtener información más detallada, pueden consultarse las siguientes direcciones de Internet:

- **Web de la Conferencia Aalborg + 10** (<http://www.aalborgplus10.dk>)
- **Compromisos de Aalborg + 10 -texto en español-**
(http://www.aalborgplus10.dk/media/aalborg_commitments_spanish_find.pdf)
- **Aalborg+10 – Etorkezunerako Inspirazioa-texto en euskera**
(www.aalborgplus10.dk/media/aalborg_commitments_basc_final.pdf)

▪ **Transporte y movilidad**

0. En síntesis
1. Relación entre el transporte y movilidad y la sostenibilidad
2. **Algunos conceptos clave**
3. Para más información,...
4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
5. Diagnóstico participativo
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



2. Algunos conceptos clave relacionados con el transporte y movilidad

Antes de presentar los datos relativos a la realidad de Baztan referidos al transporte y la movilidad, consideramos necesario definir algunos conceptos clave que nos doten de herramientas y conocimientos para posteriormente valorar dicha información en clave de sostenibilidad. A modo de índice, son cuestiones importantes las siguientes:

- ⊙ Modos de transporte, sostenibilidad y riesgo de accidentes
- ⊙ Legislación relacionada con el transporte y la movilidad
- ⊙ Planes vigentes en materia de transporte y movilidad
- ⊙ Retos, objetivos y prácticas sostenibles en el transporte y movilidad

⊙ Modos de transporte, sostenibilidad y riesgo de accidentes

El tipo de movilidad determina el grado de sostenibilidad. En el siguiente cuadro se muestra la comparación, desde un análisis ecológico, entre los distintos medios de transporte y el coche privado individual para un desplazamiento en personas/kilómetro idéntico.

Base = 100 (coche individual sin catalizador)

Tabla. Comparación de diferentes tipos de transporte.

	Coche sin catalizador	Coche con catalizador *	Autobús	Bicicleta	Avión	Tren
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO ₂ (emisiones)	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno (emisiones)	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos (emisiones)	100	15	8	0	140	2
CO (emisiones)	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3

Fuente: Informe UPI, Heidelberg, 1989, citado por el Ministerio alemán de Transportes.

(*) **Coche con catalizador:** hay que recordar que la técnica del catalizador sólo es eficaz cuando el motor está caliente. En distancias cortas en ciudad no se puede contar con un verdadero efecto benéfico anticontaminación.



⊙ Legislación relacionada con el planeamiento territorial

Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial

El objeto de esta Ley básica es establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Esta Ley define aspectos como:

- Normas de circulación
- Señalización
- Autorizaciones administrativas
- Medidas cautelares
- Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial
- Procedimiento sancionador

⊙ Algunos Planes vigentes en materia de transporte y movilidad

VI Plan de actuaciones en los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra, 2005-2007

Este Plan realizado en el marco de tráfico y seguridad vial por el Departamento de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, define los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y los Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP), así como las actuaciones previstas en los mismos.

En Baztan un tramo declarado TPP y ningún TCA.

Tramos potencialmente peligrosos N-121 A: Pamplona Behobia	
Tramo	Zozaia-Mugairi (PK 40,5 - PK 41,5)
Longitud	1 km
Actuación que requiere	Balizamiento

Plan de aforos de tráfico, 2004

Este Plan realiza mapas de aforos de tráfico que incluyen las Intensidades Medias Diarias (IMD) de las principales carreteras navarras.

Consultar **mapa** de Navarra de aforos de 2004 en la página web:
<http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/carreteras2004/aforos/imd2004.pdf>

Véanse datos de IMD de las carreteras de Baztan en el capítulo 4.



II Plan director de carreteras de Navarra, 2002-2009



El objetivo de este Plan es establecer la **planificación y programación de las actuaciones** en la Red de Carreteras de Navarra para este periodo de tiempo.

Entre las actuaciones propuestas en el Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009, tres afectan a Baztan, de las cuales dos ya se han ejecutado:

Red de Interés General Pamplona-Francia por Belate Carretera N-121-B: Construcción de la variante Oronoz-Mugairi

Actuación	El objetivo de construcción de una variante en el casco urbano de Oronoz-Mugairi es evitar el tráfico de peso por el interior de la localidad. La variante contempla la construcción de un túnel, así como la construcción de un nuevo puente sobre el río Baztan y la reforma de la intersección de acceso a Orabidea. Esta actuación ya está finalizada.								
Longitud	2,00 km	Presupuesto (Millones euros)		Coste M€/ km: 3,46					
				Coste total: 6,62					
Distribución del presupuesto		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
		3,17	3,45	0	0	0	0	0	0

Red de Interés General Pamplona-Francia por Belate Carretera N-121-B: Construcción de las obras complementarias a la variante de Oronoz-Mugairi

Actuación	Adecuación del nudo Este, mediante la incorporación de un proyecto de dicha intersección existente del servicio de conservación. La nueva intersección permitirá el acceso a la cantera. Esta actuación ya está realizada.								
Longitud	-	Presupuesto (Millones euros)		Coste M€/ km: -					
				Coste total: 0,6					
Distribución del presupuesto		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
		0,6	0	0	0	0	0	0	0

Red de Interés General Pamplona-Francia por Belate Variante Irurita-Elizondo

Actuación	Se considera como la prolongación de las variantes de Mugairi y Arraiotz y abarcará las poblaciones de Irurita, Elizondo y Elbete. La actuación circunda, por el Norte, las localidades de Irurita, Elizondo-Elbetea, estando contemplado en el trazado el desarrollo urbanístico del Valle. Pese a las fechas establecidas en el Plan, la actuación no ha comenzado.								
Longitud	6,00 km	Presupuesto (Millones euros)		Coste M€/ km: 0,9					
				Coste total: 5,41					
Distribución del presupuesto		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
		0	0	0,3	2,70	2,40	0	0	0

⊙ Retos, objetivos y prácticas sostenibles en el transporte y movilidad

La configuración urbanística, el sistema de comunicaciones y los diversos modos de transporte existentes en un determinado espacio habitado deben garantizar, en términos del concepto de sostenibilidad, una movilidad y accesibilidad a los servicios y equipamientos básicos adecuada para la ciudadanía, debiendo ser ambas respetuosas con una calidad del entorno y de vida satisfactorias.



Criterios de sostenibilidad aplicados al transporte y movilidad

- Facilitar la **movilidad sostenible** a través de los **Planes Municipales**:
 - Integrar aspectos de accesibilidad, favorecer al peatón (mediante peatonalización de calles, conversión de algunas calles bi-direccionales en unidireccionales, inclusión de "Zonas 30" en áreas residenciales, etc.), promoción del uso de la bicicleta y del transporte urbano, etc.
 - Potenciar **zonas urbanas compactas** (con una densidad razonable) y **mixtas** (con mezcla de usos del suelo) para reducir la necesidad de movilidad.
- Desarrollo de **Planes de movilidad sostenible** que garanticen la movilidad de todos que lo deseen de forma sostenible.
- **Concienciar a la población** sobre las consecuencias (principalmente el cambio climático y la ocupación del suelo) del uso del vehículo privado motorizado.
- **Integrar la participación ciudadana** en la elaboración de planes de transporte y movilidad.
- Aumentar la **seguridad vial**, tanto de los peatones (pasos de cebras, pasos de cebras elevados,...) como de los vehículos (medidas de seguridad en puntos de riesgo de accidentes, señalización adecuada, etc.).

Transporte y movilidad

0. En síntesis
1. Relación entre el transporte y movilidad y la sostenibilidad
2. Algunos conceptos clave
3. **Para más información,...**
4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
5. Diagnóstico participativo
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



3. Para quien quiera saber más sobre el transporte y la movilidad...

En la tabla adjunta se incluyen algunos enlaces de interés para temas y aspectos relacionados con el transporte y la movilidad:



▪ Obras públicas y carreteras de la Comunidad Foral.	http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/carreteras/pl-18.htm
▪ Movilidad sostenible – Ministerio de Medio Ambiente	http://www.mma.es/info_ciud/camp/ciudad_sc/index.html
▪ Movilidad sostenible – Unión Europea	http://www.22september.org



▪ **Territorio y planeamiento urbanístico**

0. En síntesis
1. Relación entre el planeamiento urbanístico y la sostenibilidad
2. Algunos conceptos clave
3. Para más información,...
4. **¿Cuál es la realidad actual en Baztan?**
5. Diagnóstico participativo
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



4. ¿Cuál es la realidad actual del transporte y movilidad en Baztan?

DATOS DE ANÁLISIS y ELEMENTOS DE DIAGNÓSTICO

Con el análisis y diagnóstico del transporte y movilidad de Baztan se pretende conocer su estado actual, y la perspectiva de los habitantes de Baztan sobre estas dos cuestiones. A partir de este análisis se podrán valorar las potencialidades, que, en algunos casos, pueden ser fuente de desarrollo desde un punto de vista ambiental, social y económico.

¿Qué temas relativos al transporte y movilidad de Baztan consideramos de interés para tratar en el presente apartado? Son los siguientes:

- ⊙ Sistema de comunicaciones
- ⊙ Evolución e intensidad de tráfico
- ⊙ Seguridad vial
- ⊙ Movilidad
 - Modos y motivos de desplazamientos en Baztan
 - Distancias recorridas
 - Medios de transporte
- ⊙ Accesibilidad a los servicios y equipamientos
- ⊙ Ordenación del tráfico y aparcamientos
- ⊙ ¿Cuál es la percepción ciudadana en Baztan con respecto al transporte y la movilidad?

⊙ Sistema de comunicaciones

El sistema de comunicaciones de Baztan está vertebrado por la carretera **N-121-B** Pamplona-Francia (por Baztan), considerada Red de Interés General (RIG) por tratarse de un paso de comunicación internacional. De esta carretera derivan las redes locales a algunos pueblos de Baztan que no están a pie de esta carretera. Además, Baztan está en parte atravesado por la N-121-A, acceso principal al Valle desde la capital navarra.

No existe en la zona red ferroviaria alguna ni otro sistema de comunicaciones diferente a la carretera.

Respecto al **estado de las carreteras**, en el diagnóstico contenido en el **II Plan Director de Carreteras de Navarra (2002-2009)** se considera que el trazado de la **N-121-B** es una carretera de carácter montañoso que presenta niveles de servicio adecuados debido a la reducida intensidad de tráfico. Desde Elizondo hasta la frontera no hay arcones y desde Amaiur hasta la frontera se identifican tramos con caída de velocidad. Este Plan propone 3 actuaciones en la Red de Carreteras de Baztan, 2 de las cuales ya se han ejecutado.

El **VI Plan de Actuaciones en los Tramos de Concentración de Accidentes de la Red de Carreteras de Navarra 2005-2007** define un TPP (Tramo Potencialmente Peligroso) en las carreteras de Baztan.

Véase el mapa Baz. 9.: Mapa general de Baztan





En general las infraestructuras viarias de Baztan se valoran positivamente por la población, pero se detecta una necesidad de vías conectoras entre pueblos para peatones y bicicletas, ya que la N-121-B se considera peligrosa para viandantes y ciclistas.

El proyecto de adecuación de la Vía Verde Elizondo-Irún, que será financiado por el Gobierno Central, servirá de vía de comunicación entre algunos pueblos para peatones y ciclistas.

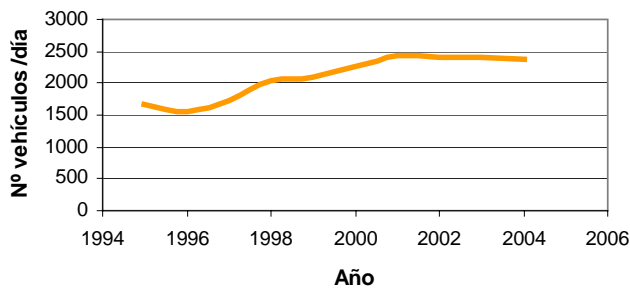


La mejora de algunos caminos a caseríos ha sido aprobada en el Plan Trienal 2005-2008. Entre éstos se encuentran caminos de las siguientes localidades: Amaiur, Azpilkueta, Elizondo, Gartzain, Irurita, Lekaroz y Ziga.

Evolución e intensidad del tráfico

La **N-121-B** ha presentado un aumento del tráfico entre 1996 y 2001, si bien a partir de esa fecha se observa una tendencia lateral, de mantenimiento. La evolución de la **Intensidad Media Diaria**¹, es el parámetro utilizado para medir el tránsito de vehículos en la red de carreteras. El tráfico de esta carretera se considera reducido.

Gráfico. Intensidad Media Diaria (IMD) en la N-121-B.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Departamento de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones.

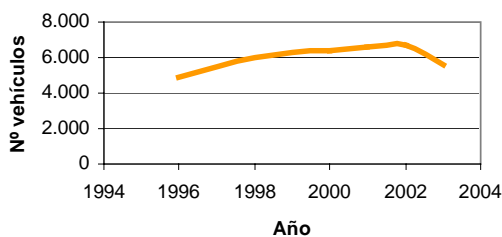
Tabla. IMD de la principal carretera de Baztan.

Carretera	Año									
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
N-121-B	1.680	1.567	1.734	2.039	2.100	2.273	2.432	2.404	2.416	2.384

Fuente: Dirección General de Obras Públicas. Gobierno de Navarra

En lo que se refiere al nivel de motorización de Baztan, es decir, al **número de vehículos existentes, hay una tendencia de incremento** entre el periodo 1994-2003; aunque en el último año hay un descenso. En cuanto a la tipología de vehículos la mayoría son turismos, seguidos de las furgonetas y los camiones.

Gráfico. Vehículos existentes en Baztan.



El aumento del número de vehículos ha ido acompañado del incremento de su uso en los desplazamientos internos de los pueblos. Este hábito, además de crear inseguridad entre los peatones, disminuye la calidad de vida de los pueblos.

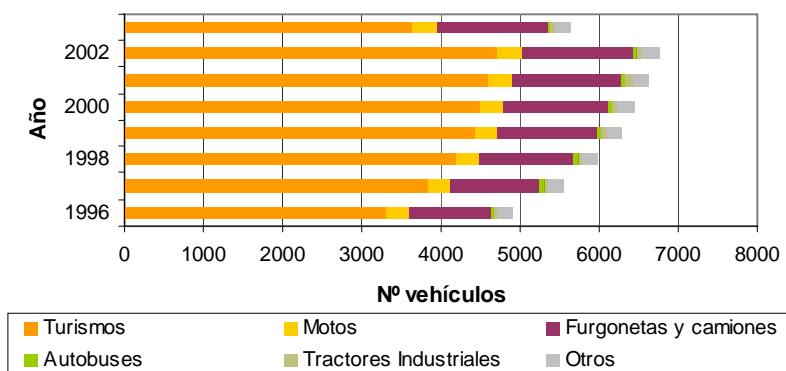


Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra.

¹ Intensidad Media Diaria (IMD): número de vehículos que han pasado a lo largo del año por un punto dividido por los 365 días del año.



Gráfico. Vehículos existentes en Baztan según tipología



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra

Tabla. Vehículos de Baztan.

Vehículos	Año							
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Turismos	3.314	3.835	4.196	4.428	4.509	4.607	4.720	3.648
Motos	274	283	284	285	283	2.95	297	293
Furgonetas y camiones	1.063	1.126	1.191	1.256	1.316	1.377	1.401	1.415
Autobuses	23	59	62	60	61	62	62	27
Tractores Industriales	44	48	58	67	75	78	78	75
Otros	184	190	182	186	199	206	192	182
TOTAL	4.902	5.541	5.973	6.282	6.443	6.625	6.750	5.640

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra

El número de turismos refleja una **tasa de motorización alta** en la población de Baztan, en el año 2003 había 5.640 vehículos para 7.746 personas, es decir 1,37 personas por vehículo, frente a 1,62 en Navarra.

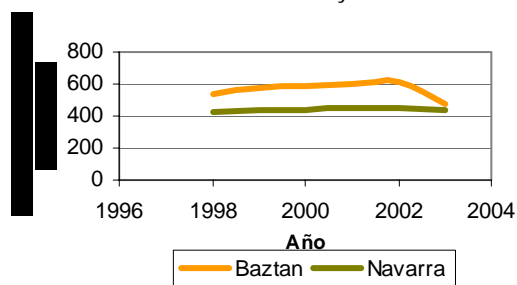


NIVEL DE MOTORIZACIÓN:

- Es un indicador homologado de la movilidad.
- Se define como: número de turismos existentes/cada 1.000 habitantes. Se expresa en forma de porcentaje.
- El porcentaje de turismos existentes en Baztan en el año 2003 es de 471 cada 1.000 habitantes.

El nivel de motorización en Baztan tiene la misma tendencia creciente que en Navarra; excepto en el último año.

Gráfico. Nivel de motorización en Baztan y Navarra



Año	Nivel de Motorización	
	Baztan	Navarra
1998	542	420
1999	572	434
2000	593	442
2001	604	447
2002	615	449
2003	471	441

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra

Seguridad vial

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra realiza un seguimiento continuo de las incidencias de tráfico registradas en la red viaria que discurre por la Comunidad Foral.

Gráfico. Accidentes con víctimas.

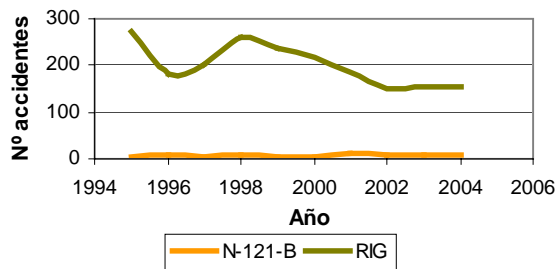
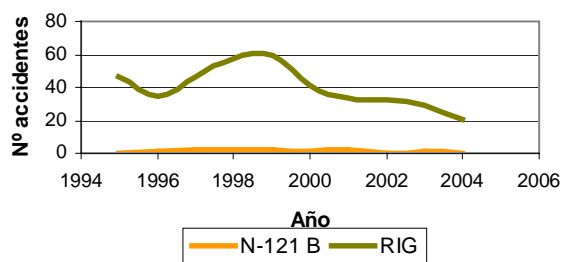


Gráfico. Accidentes con víctimas mortales



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Departamento de Obras Pública, Transporte y Comunicaciones.

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Departamento de Obras Pública, Transporte y Comunicaciones.

Tabla. Accidentes con víctimas y accidentes con víctimas mortales en la N-121-B entre los años 1995-2004.

Carretera	Longitud (km)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Media 95-04
Accidentes con víctimas												
N-121-B	31,8	3	6	2	9	5	5	11	8	6	6	6
RIG	471	271	183	203	260	238	217	186	151	154	154	202
Accidentes con víctimas mortales												
N-121-B	31,8	0	1	2	2	2	1	2	0	1	0	1
RIG	471	46	35	47	57	59	41	34	32	29	21	40

Fuente: Dirección General de Obras Públicas. Gobierno de Navarra



La carretera N-121-B es una carretera con un índice de accidentes con víctimas bajo; además se intuye cierta tendencia al descenso.

La **seguridad vial** es un aspecto que además de afectar a las personas que se desplazan en vehículo en las principales carreteras, también afecta a los **peatones**. Dependiendo de la adaptación de la trama urbana a éstos y de la disciplina viaria (tanto de peatones como de conductores), un municipio será más o menos seguro.



La **variante prevista para Irurita-Elizondo**, jugará un papel importante en la seguridad dentro de los núcleos urbanos de ambos pueblos. Sin embargo, además de las obras para reducir el tráfico en los núcleos urbanos, es importante incidir en la **educación vial** para aumentar la seguridad en las calles de los pueblos de Baztan.



☉ Movilidad

De acuerdo con los principios de sostenibilidad, las necesidades de movilidad deberían resolverse empleando lo menos posible el vehículo privado.

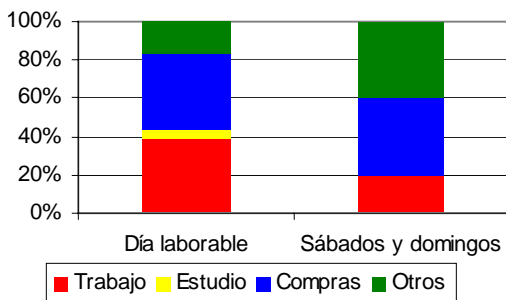
Existen diversas opciones que no limitan la movilidad pero sí la hacen más sostenible. Entre estas opciones se encuentran: medios colectivos de transporte público, utilización del vehículo privado compartido (que además supone un ahorro económico e incluso de fatiga), utilización de taxis compartidos (esta medida también supone un ahorro económico), desplazamientos en bicicleta y a pie en la medida que sea posible (medida positiva para la salud y el bolsillo), intermodalidad de los medios de transporte...

• Modos y motivos de desplazamientos en Baztan

Las necesidades de movilidad de Baztan vienen determinadas principalmente por el acceso al trabajo y la cercanía a dotaciones y/o servicios sociales como la educación, la sanidad o a recursos relacionados con el comercio, el ocio,

Hay que tener en cuenta que la sociedad actual demanda algunos servicios y equipamientos de los que no disponen todos los pueblos de Baztan y no es previsible que los tengan por masa crítica; y, por ello, es difícil reducir la movilidad; sin embargo, se puede avanzar hacia una más sostenible.

Gráfico. Modos de desplazamiento en días laborables y fines de semana



Motivo desplazamiento	Día laborable	Sábados y domingos
Trabajo	38,9%	20,0%
Estudio	4,6%	0,3%
Compra	39,6%	40,6%
Otros	17,0%	39,1%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Percepción ciudadana.

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

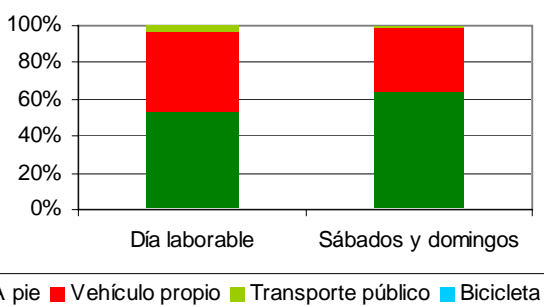


Los **motivos de movilidad varían entre los días laborables** (la razón principal es la compra junto con el trabajo) y los **fines de semana** (la razón principal son el ocio y las compras).

La **distancia media** de todos los recorridos en días laborables es de 5.480 m, mientras los fines de semana asciende a 5.801 m.

Además de los motivos, los **modos de desplazamiento** también varían entre los días laborables y los fines de semana.

Gráfico. Modos de desplazamiento en días laborables y fines de semana



Modo de desplazamiento	Día laborable	Sábados y domingos
A pie	52,8%	64,5%
Vehículo propio	44,3%	34,4%
Transporte público	2,8%	0,8%
Bicicleta	0,1%	0,3%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Percepción ciudadana.

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

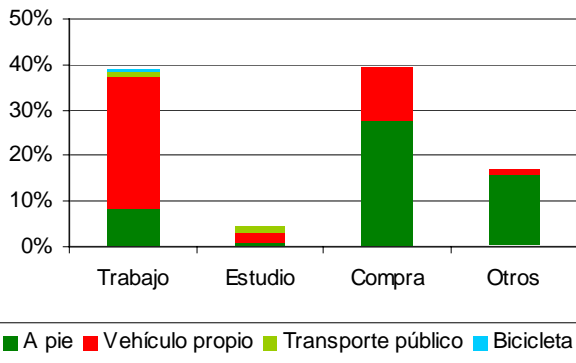


Tanto los días laborales como los fines de semana el **principal modo de desplazamiento es a pie**, seguido por el vehículo propio. Es de destacar que durante el fin de semana disminuyen los desplazamientos en vehículo propio.

Los desplazamientos en transporte público y bicicleta no llegan al 3% del total; sin embargo, este dato no es de extrañar ya que la posibilidad de desplazarse entre los pueblos en bicicleta implica hacerlo por las carreteras, vías que no se consideran seguras para ir en bicicleta y tampoco existe transporte público entre los pueblos de Baztan.

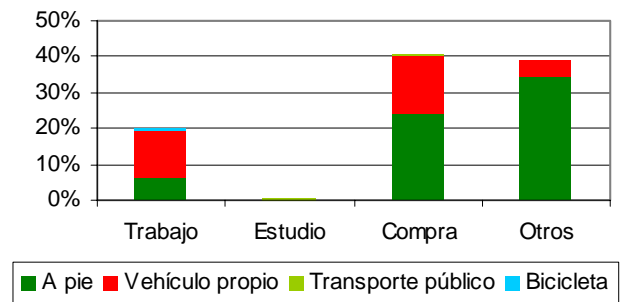
La distribución de los **desplazamientos por motivo y modo** en Baztan es la siguiente:

Gráfico. Modo y motivo de desplazamiento en días laborales.



Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

Gráfico. Modo y motivo de desplazamiento, el fin de semana.



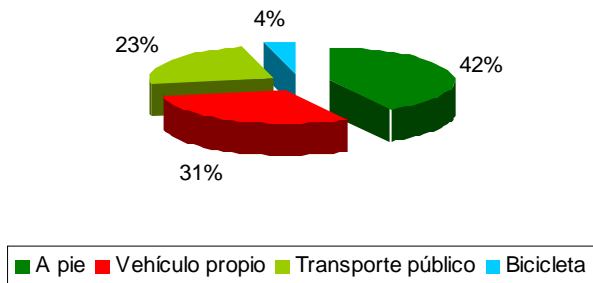
Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana



El modo de desplazamientos se mantiene similar entre días laborales y fines de semana; es decir, predominio del vehículo privado para ir a trabajar y desplazamientos a pie para el resto de actividades.

Los desplazamientos a los centros educativos forman parte de la necesidad de movilidad diaria. El siguiente gráfico refleja los desplazamientos de los estudiantes de educación obligatoria (menos de 16 años) en Baztan.

Gráfico. Modo de desplazamiento a los Centros Educativos



Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

Según los resultados de la encuesta de percepción ciudadana, la mayoría de los estudiantes va a los centros educativos **a pie**; sin embargo, hay un porcentaje elevado que utiliza el **vehículo privado** (el 31%).

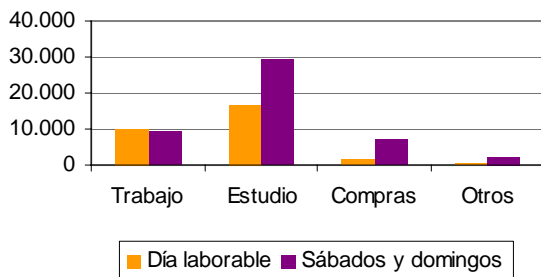


Únicamente dos centros educativos, uno de primaria y otro de secundaria, ambos de Elizondo, disponen de **transporte escolar**.

• Distancias recorridas

De los datos obtenidos de la encuesta de percepción ciudadana acerca de las distancias recorridas en función del motivo, las mayores distancias recorridas son las realizadas con motivos de estudios (una media de 16.418,3 m. en días laborales).

Gráfico. Distancias recorridas en Baztan.



Motivo	Distancia recorrida (m)	
	Día laborable	Sábados y domingos
Trabajo	9.949,8	9.403,3
Estudio	16.418,3	29.250,0
Compra	1.825,9	7.106,8
Otros	803,9	2.349,0

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Percepción ciudadana.

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

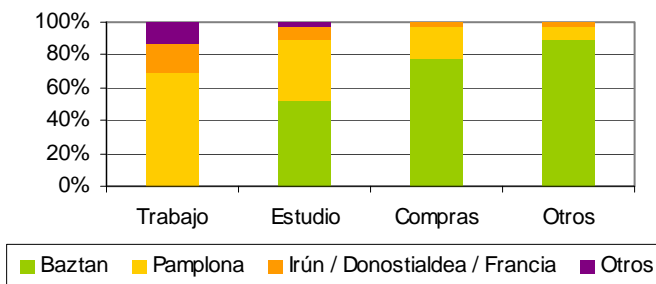


La **distancia media** recorrida entre semana de los desplazamientos en Baztan es de 5.480 m.

La distancia media recorrida durante los sábados y domingos de los desplazamientos en Baztan es de 5.801 m.

Las distancias de los desplazamientos tienen una relación directa con el lugar donde los habitantes realizan sus estudios, trabajo, compras y ocio. A tenor de las distancias medias, parece que la mayoría de estas actividades se realizan en Baztan; sin embargo, el principal modo de transporte es el vehículo privado pese a las cortas distancias que se recorren.

Gráfico. Destino de los desplazamientos.



La actividad que requiere más desplazamientos fuera de Baztan es el trabajo, seguido del estudio.



Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta de percepción ciudadana

Motivo	Destino de los desplazamientos			
	Baztan	Pamplona	Irún / Donostialdea / Francia	Otros
Trabajo	62,7%	26,1%	6,3%	4,9%
Estudio	52,3%	36,4%	9,1%	2,3%
Compra	77,5%	20%	2,6%	0,0%
Otros	88,4%	9,5%	2,0%	0,0%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Percepción ciudadana.

• Medios de transporte

En lo concerniente a los medios de transporte disponibles para dar respuesta a las necesidades de movilidad, los habitantes de Baztan disponen, además del vehículo privado, de las siguientes opciones:

Transporte escolar 		
Municipio	Centro Educativo	Ciclo Educativo
Elizondo	Colegio Público San Francisco Javier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Educación Infantil ▪ Educación Primaria
	Instituto de Educación Secundaria Lekaroz-Elizondo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Educación Secundaria ▪ Bachillerato ▪ Formación Profesional

Transporte laboral 	
Empresa	Municipio
Conservas Martiko	Bera-Vera de Bidasoa
Venta Peio	Bera-Vera de Bidasoa
Aceralia	Lesaka

Transporte público comarcal 			
		Trayecto	Frecuencia
Autobús	La Baztanesa, S.A.	Pamplona-Elizondo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diario: 2 servicios de ida y 2 de vuelta. ▪ Lunes-sábados: 2 servicios de ida y 2 de vuelta.
		Elizondo-Donostia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diario : 2 servicios de ida y 2 de vuelta ▪ Lunes-sábados: 2 servicios de ida y 1 de vuelta.
		Pamplona-Mugairi-Donztebe-Irún-Donostia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diario: 1 servicio de ida y 1 de vuelta. ▪ Lunes-sábados: 2 servicios de ida.
Taxi	Elizondo cuenta con cuatro taxis.		

Fuente: elaboración propia a partir de diversas fuentes.



Destaca como aspecto positivo el **servicio de transporte laboral** a algunas empresas de Bortzirriak. Es éste, junto al transporte escolar, el más utilizado.

El **transporte público a Pamplona** presta buen servicio y calidad; sin embargo su utilización es baja, casi exclusiva de por parte de aquellos que no disponen de vehículo privado (principalmente estudiantes, personas en edad avanzada,...).

Baztan carece de un **servicio de transporte público que inter-pueblos**. La utilización del transporte escolar (en horarios complementarios) por otros/as vecinos/as podría ser una posible vía de comunicación del resto de núcleos con Elizondo.

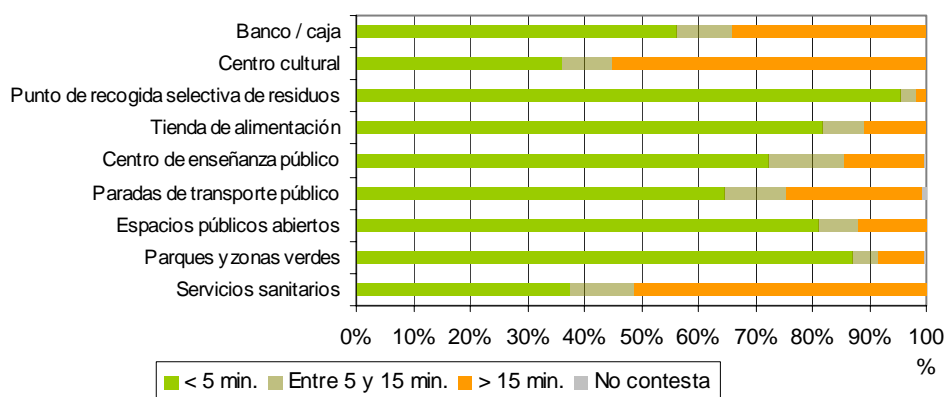

El taxi está teniendo buena acogida los fines de semana entre los jóvenes, aspecto positivo en cuanto a la seguridad.

⊙ Accesibilidad a los servicios y equipamientos

La accesibilidad a los servicios y equipamientos condiciona la movilidad y la necesidad de transporte de la población de Baztan.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de servicios y equipamientos se concentran en Elizondo, lo que supone que algunos vecinos/as, no puedan acceder a ellos a pie.

Gráfico. Accesibilidad a servicios y equipamientos de Baztan.

Más del 50% de la población no tiene un centro-local cultural o servicio sanitario al que puede acudir a pie por estar a menos de 15 min.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la encuesta de percepción ciudadana

Además de la distancia a la que se encuentran los equipamientos básicos, el estado del recorrido (incluyendo la peligrosidad de éste) es importante para valorar la accesibilidad a los equipamientos. En este sentido habría que tener en cuenta aspectos como: **peatonalización de calles, pasos de peatones, carriles bicis** para las personas que quieran desplazarse en bicicleta, la **señalización, aparcamientos** para bicicletas y para vehículos de personas discapacitadas, **ampliación de aceras**, eliminación de barreras arquitectónicas, etc.

La accesibilidad también depende de que los mismos **equipamientos sean accesibles a todas las personas** (personas con movilidad reducida, sillas de niños/as, etc.). En este sentido se están dando los primeros pasos, pero aún queda camino por recorrer, ya que en general los pueblos de Baztan no están adaptados a personas con movilidad reducida.



En las recientes obras de la travesía de Elizondo se han tenido en cuenta los criterios de accesibilidad, siendo ahora un espacio sin barreras arquitectónicas.

El Ayuntamiento de Baztan cumple la normativa de accesibilidad; sin embargo, hay equipamientos públicos que no son accesibles: biblioteca municipal y Arizkunenea. Este último, tiene prevista la instalación de un ascensor este año.

La R-5, una unidad nueva de construcción de Elizondo, está prevista que sea peatonal.

⊙ Ordenación del tráfico y aparcamientos

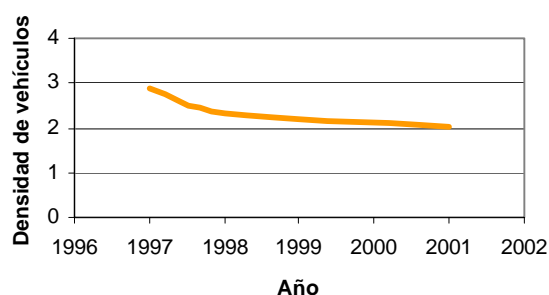
La ordenación del tráfico y el aparcamiento están muy ligados al planeamiento municipal, ya que éste define las áreas de aparcamiento; además está vinculada al número y densidad de vehículos.



Densidad de vehículos:

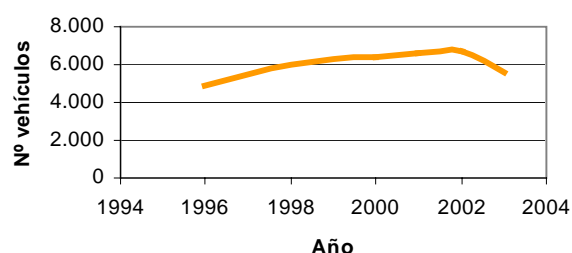
- Es un indicador homologado de la movilidad.
- Se define como: número de turismos existentes / cada 1.000 m² de suelo urbano. Se expresa en forma de porcentaje.
- El porcentaje de turismos existentes en Baztan era en el año 2001 de 2,01/ cada 1.000 m² de suelo urbano.

Gráfico. Densidad de vehículos.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra.

Gráfico. Vehículos existentes en Baztan.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Navarra.

La densidad de vehículos en Baztan tiende a disminuir; sin embargo, el número de vehículos es ascendente. Esto significa que se está dando un incremento de la superficie urbana dedicada.

En Baztan existe sitio suficiente para aparcar; en Elizondo los aparcamientos están definidos y en la mayoría del resto de pueblos no. En cuanto a la ordenación del tráfico, en Elizondo es habitual encontrar coches aparcados encima de las aceras mientras hay plazas de aparcamiento libres. Esta necesidad de ordenación del aparcamiento también está ligada al hábito de desplazarse por el pueblo en vehículo privado y aparcar en la misma puerta del destino.

De cara a futuro, las nuevas construcciones prevén aparcamientos, por lo que el aumento de población prevista, y en consecuencia de vehículos, no debería suponer problemas en la ordenación de los espacios para aparcamientos.

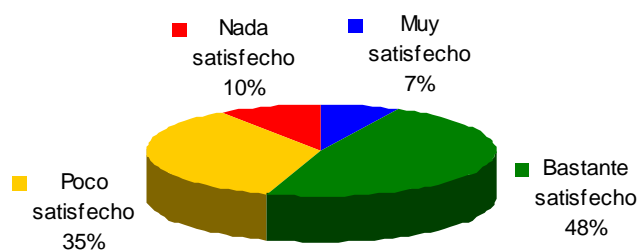
En algunos pueblos se requiere de espacio para el aparcamiento de camiones, ya que en Baztan hay un número importante de personas que se dedican a esta actividad.

☉ ¿Cuál es la percepción ciudadana en Baztan con respecto al transporte y movilidad?

En el proceso de participación de la Agenda 21 de Baztan se ha realizado una encuesta a 300 personas en verano de 2005. Las cuestiones relacionadas con el transporte y la movilidad en dicha encuesta se centran en la valoración del servicio de transporte interurbano, la ordenación del tráfico y aparcamiento y las facilidades para peatones, ciclistas y personas discapacitadas. Sus resultados quedan reflejados a continuación.

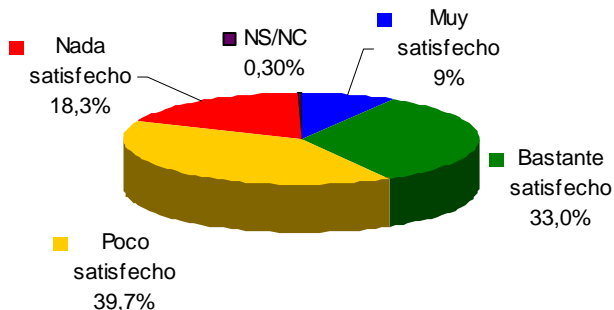
Con relación al transporte ¿qué grado de satisfacción le merece el **servicio de transporte público interurbano**?

En torno al **55%** de la población encuestada está **muy o bastante satisfecha** con el servicio de transporte público interurbano, mientras el 45% se muestra poco o nada satisfecho. **Su calidad** ha sido valorada con una media de **5,9** puntos sobre 10.



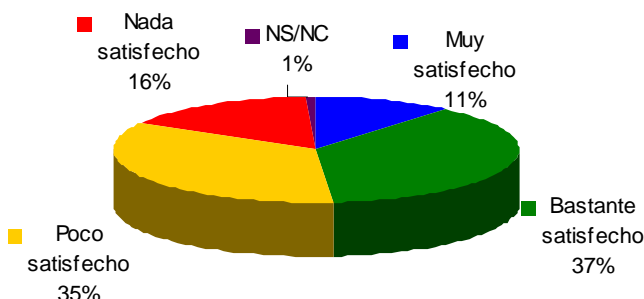
¿Qué grado de satisfacción le merece la **ordenación del tráfico y aparcamientos**?

El **58%** de la población encuestada está **poco o nada satisfecha** con la ordenación del tráfico y aparcamientos, mientras el 42% se muestra muy o bastante satisfecho. **Su calidad** ha sido valorada con una media de **5,3** puntos sobre 10.



¿Qué grado de satisfacción le merece las **facilidades para peatones, ciclistas y personas discapacitadas**?

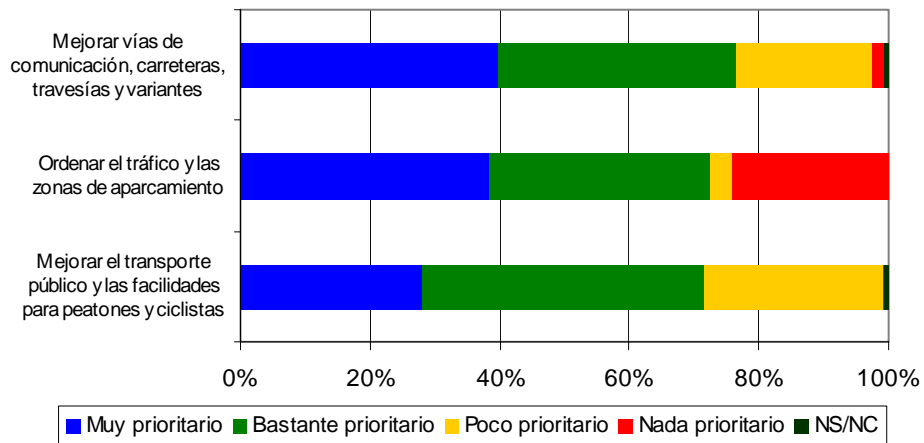
El **51%** de la población encuestada está **poco o nada satisfecha** con las facilidades para peatones, ciclistas y personas discapacitadas, mientras el 48% se muestra muy o bastante satisfecho. **Su calidad** ha sido valorada con una media de **5,7** puntos sobre 10.






¿Sobre qué aspectos considera que es necesario actuar de forma prioritaria en Baztan?

Más de la mitad de la población encuestada considera muy o bastante prioritario **mejorar las vías de comunicación, carreteras, travesías y variantes, ordenar el tráfico y las zonas de aparcamiento y mejorar el transporte público y las facilidades para peatones y ciclistas.**



▪ **Transporte y movilidad**

0. En síntesis
1. Relación entre el transporte y la movilidad y la sostenibilidad
2. Algunos conceptos clave
3. Para más información,...
4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
5. **Diagnóstico participativo**
6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro?



5. ¿Cómo interpretamos la realidad del transporte y la movilidad en Baztan?

FORTALEZAS Y ÁREAS DE MEJORA

La labor de investigación, de recopilación y contrastado de los datos disponibles, con el objetivo de alcanzar un conocimiento técnico -complementado y validado con la visión y percepción ciudadanas- constituye el primer eslabón de la cadena de acciones que pueden hacer el futuro de un Municipio o territorio más sostenible.

Por tanto, y siguiendo una sucesión lógica, el siguiente paso corresponde a la interpretación de la imagen o fotografía realizada –en este caso del transporte y la movilidad-, siempre en base a criterios de sostenibilidad y en clave participativa. Ello nos permitirá identificar los aspectos positivos y los retos o mejoras necesarias en relación con el transporte y la movilidad de Baztan: los factores incidentes, las causas e impactos, las interrelaciones entre ellos,...







El diagnóstico participativo constituye, por tanto, la base sobre la que avanzar hacia la siguiente fase de la Agenda 21: el **Plan de Acción hacia la sostenibilidad**. Es decir, la definición del camino a seguir en Baztan que permita encarar las deficiencias, puntos de mejora o retos detectados.

🕒 Contextualización...

El estudio de la realidad asociada al transporte y la movilidad requiere abarcar aspectos diferenciados (aunque su tratamiento global constituya una exigencia para el éxito de la política):

- **Planes de movilidad** que garanticen la accesibilidad de todas las personas a los servicios y equipamientos básicos mediante la movilidad sostenible; priorizando al peatón, al transporte público y a los ciclistas.
- **Ordenación del tráfico y aparcamientos.**
- **Planes municipales** sostenibles que se adapten a las necesidades de movilidad de las personas.
- **Comunicación, educación y sensibilización** en torno al uso del vehículo privado y la movilidad sostenible.

🕒 ¿Cómo interpretar el código de símbolos empleados?

 <p>El semáforo en rojo hace referencia a un aspecto a mejorar, lo que en positivo equivale a un reto para que Baztan (o Navarra en su conjunto, si se trata del marco de análisis regional) avancen hacia un futuro sostenible.</p>	 <p>El semáforo en naranja implica un punto de atención a considerar, sin que pueda ser clasificado como potencialidad o área de mejora.</p>
 <p>El semáforo en verde se aplica a potencialidades, buenas prácticas o aspectos a fortalecer identificados en Baztan (o en Navarra) por ser acordes con los principios de la sostenibilidad.</p>	 <p>La nube representa el objetivo a perseguir, el escenario deseado de llegada en base a los criterios de sostenibilidad.</p>

En las páginas siguientes se detallan las principales fortalezas, potencialidades, áreas de mejora, retos,... identificados en el ámbito del transporte y movilidad, de acuerdo a los aspectos a considerar antes citados.

⊙ ¿Cómo se valora la realidad de Baztan en materia de transporte y movilidad?

▪ En clave de **sostenibilidad**, el objetivo sería...



- Desarrollar, a nivel de Baztan, un **plan de transporte y movilidad sostenible**, basado en criterios como:
 - Creación de **vías conectoras** entre los pueblos para **peatones y ciclistas**.
 - Facilitar el desplazamiento de todas las personas a Elizondo.
 - Adaptación de los núcleos urbanos para **garantizar la accesibilidad** de todas las personas sin riesgo.
 - Garantizar una **base sólida de información, sensibilización y comunicación** para la gestión eficaz en todas las actividades relacionadas con la ordenación territorial.
 - Etc.

▪ A ello **contribuyen...** (son, por tanto, **potencialidades o fortalezas identificadas**):



- Sobre el **sistema de comunicaciones**:
 - La construcción de la **variante Irurita-Elizondo** que, va disminuir el tráfico en los núcleos urbanos de dichas localidades, mejorando así la calidad de vida y seguridad en los mismos.
 - En el Plan Trienal 2005-2008 está prevista la mejora de algunos caminos de **acceso a caseríos**.
 - El proyecto de **Vía verde** Elizondo-Irún supondrá un nuevo sistema de comunicación entre algunos pueblos para peatones y ciclistas, hasta ahora inexistente.
- Respecto a **la seguridad vial**:
 - La **variante** prevista para Irurita-Elizondo supone una mejora en la seguridad de los núcleos urbanos de estos pueblos hasta ahora atravesados por la N-121-B.
- Sobre la **movilidad y transporte**:
 - Existencia de **transporte escolar** para todos los ciclos de educación obligatoria en los centros educativos de Elizondo.
 - Servicio de **transporte laboral** por algunas empresas instaladas en la zona de Bortzirriak que tienen afluencia de trabajadores de Baztan: Aceralia, Conservas Martiko y Venta Peio.
 - Servicio de **transporte público** que conecta con Pamplona y con Donostia, aunque su uso no es generalizado.
 - Existencia de **taxis** en Elizondo, cuyo uso está incrementando entre la población joven durante los fines de semana.
 - El proyecto de **Vía verde** facilitará los desplazamientos a pie y en bicicleta entre algunos pueblos de Baztan.
- En relación con la **accesibilidad**:
 - La obra recientemente realizada en la **travesía de Elizondo** ha tenido en cuenta criterios de accesibilidad, por lo que ahora se trata de un espacio sin barreras arquitectónicas.
 - El **Ayuntamiento de Baztan** es un edificio que cumple la normativa de accesibilidad.
 - Está previsto que la Casa de Cultura **Arizkunenea** realice obras de adaptación, ya que actualmente no es accesible para las personas con movilidad reducida.
 - Una nueva área de construcción de Elizondo está prevista que sea **peatonal**.
- **Ordenación del tráfico y aparcamientos**:
 - Baztan dispone de aparcamientos **suficientes** para el número de vehículos que tiene.
 - En las nuevas urbanizaciones se prevén plazas de aparcamientos.

De los datos descriptivos disponibles, se extrae que **es necesario avanzar en...**




- En cuanto al **sistema de comunicaciones**:
 - Necesidad de **vías conectoras** entre pueblos que no sean carreteras; destinadas a personas que van a pie y/o en bicicleta.
- Respecto a **la seguridad vial**:
 - Hábitos generalizados que provocan la falta de seguridad en los núcleos urbanos: incumplimiento de la disciplina viaria, abuso del uso del coche dentro de los pueblos, vehículos que superan los límites de velocidad, etc.
 - La **educación vial**, aspecto en el que no se ha trabajado, puede mejorar seguridad vial, sobre todo en la que respecta al núcleo urbano.
- Acerca de la **movilidad y el transporte**:
 - El **vehículo privado** es el medio de transporte prioritario.
 - Escasa utilización del **transporte público** que va a Pamplona y Donostia.
 - Inexistencia de servicio de transporte entre los pueblos de Baztan; principalmente destaca la importancia de conexión entre los pueblos con Elizondo.
 - Falta de costumbre de utilización de la **bicicleta** como transporte; su uso se reduce a la realización de deporte.
- Sobre la **accesibilidad**:
 - En general, se detecta la falta de **adaptación del espacio y equipamientos públicos** (biblioteca y Arizkunenea actualmente presentan barreras arquitectónicas) a los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida; en muchas actuaciones urbanísticas no se tiene en cuenta este criterio.
 - Inexistencia de zonas exclusivamente peatonales.
- **Ordenación del tráfico y aparcamientos**:
 - El continuo **aumento del nivel de motorización** (número de vehículos) requiere de más espacio para el aparcamiento de los vehículos.
 - Necesidad de **ordenación de los aparcamientos**, principalmente en Elizondo: algunos están vacíos mientras en algunas zonas se aparca encima de las aceras, existen aparcamientos sin marcar, etc. En el resto de pueblos, en la mayoría no están definidas las plazas de aparcamiento.
 - Inexistencia de **aparcamientos para bicicletas** en la mayoría de los pueblos.
 - Necesidad de espacio para el **aparcamiento de camiones** en algunos pueblos.

Son **consideraciones a tener en cuenta de cara a futuro**:



- Sobre el **sistema de comunicaciones**:
 - Creación de **itinerarios y senderos de comunicación** entre pueblos.
- Respecto a **la seguridad vial**:
 - Campaña de **educación vial** para mejorar la seguridad en Baztan, así como los hábitos de aparcamiento en zonas peatonales (aceras, pasos de peatones, etc.).
- Con relación a la **accesibilidad**:
 - Favorecer la accesibilidad al espacio y equipamientos públicos (tanto para peatones como para ciclistas) a través del **Plan Municipal**, incorporando criterios favorables en este sentido.
 - **Peatonalización** de algunas zonas céntricas de Elizondo.
- En cuanto a la **movilidad y transporte**:
 - Necesidad de incidir en **hábitos** de movilidad sostenible: compartir coche, ir a pie a lugares cercanos, utilización de la bicicleta como medio de transporte, etc.
 - Estudiar la posibilidad de **aprovechar el transporte escolar** por vecinos/as para ir a Elizondo.
- **Ordenación del tráfico y aparcamientos**:
 - Ordenación del aparcamiento de coches y camiones en los pueblos que se necesite.

- **Transporte y movilidad**
- 0. En síntesis
- 1. Relación entre el transporte y la movilidad y la sostenibilidad
- 2. Algunos conceptos clave
- 3. Para más información,...
- 4. ¿Cuál es la realidad actual en Baztan?
- 5. Diagnóstico participativo
- 6. **¿Cómo avanzar hacia el futuro?**



6. ¿Cómo avanzar hacia el futuro sostenible de Baztan en el ámbito del transporte y la movilidad?

DEL DIAGNÓSTICO A LA ACCIÓN

Como ya se ha indicado anteriormente, la **Agenda 21 es una herramienta de planificación de la acción sostenible local**; y permite, por tanto, definir las acciones a desarrollar con el objetivo de que los municipios y comarca avancen hacia su sostenibilidad en el tiempo.

Pero para ello es necesario haber efectuado el paso anterior; es decir, el diagnóstico de la realidad actual, ya que ello nos permite contextualizar, enmarcar y dotar de contenido a la acción y desarrollo de proyectos a futuro, desde la sostenibilidad.

En efecto, desde el análisis e interpretación de los datos relativos al territorio y planeamiento urbanístico **es posible avanzar en la propuesta de criterios, principios y acciones que guíen la elaboración** -integrando la participación ciudadana- **de la Agenda 21 de Baztan.**



Aunque el detalle final de líneas estratégicas y proyectos que compondrán la Agenda 21 de Baztan surja como resultado de la integración y visión global de todas las áreas temáticas (aspectos sociales, económicos, territoriales,...), **en las páginas siguientes se citan** – a modo de ejemplo-, **para los grandes retos planteados en el ámbito del transporte y movilidad, algunas posibles líneas de trabajo:**



- Desde el punto de vista del sistema de comunicaciones
- Desde el ámbito de la seguridad vial, la accesibilidad, movilidad y transporte
- Desde la consideración de la ordenación del tráfico y aparcamientos

Es importante señalar que algunas de las líneas que se citan a continuación han sido ya planteadas e incluso se encuentran ya en fase de planificación y/o desarrollo, y que otras han sido directa o indirectamente propuestas por las personas residentes en la zona que han participado en las sesiones de los foros de participación de la Agenda 21.



Desde el análisis del sistema de comunicaciones ... algunas líneas de trabajo generales pueden ser:



- Creación de **itinerarios y senderos** como vías conectoras para peatones y ciclistas entre diferentes pueblos; además de seguir adelante con el proyecto de vía verde Elizondo-Irún.



Desde el punto de vista del sistema de la seguridad vial, accesibilidad, movilidad y transporte ... algunas líneas de trabajo generales pueden ser:



Campaña de educación vial dirigida a toda la población de Baztan. Esta campaña tendría por objeto aumentar la seguridad vial en los núcleos urbanos incidiendo en los hábitos tanto de peatones como de conductores para evitar conductas como: aparcar encima de las aceras, no respetar semáforos, cruzar las calles por cualquier sitio, etc.



- Incorporar **criterios de accesibilidad** (rampas, anchura de las aceras, ascensores, etc.) al espacio y equipamientos públicos, así como zonas prioritarias de **movilidad sostenible** (zonas peatonales, carriles bici, aparcamientos de bicicletas, etc.) en las próximas revisiones del Plan Municipal y obras previstas.



- **Peatonalización** de alguna zona del centro de Elizondo para priorizar al peatón ante el vehículo privado recuperando así el espacio público por sus vecinos.



- Plan de impulso de la **movilidad sostenible** (desplazamientos a pie, compartir coche, uso de la bicicleta par trayectos cortos, etc.) en Baztan. Éste debe contemplar diferentes acciones como:
 - Campaña de información y sensibilización.
 - Creación de caminos seguros para viandantes y ciclistas.
 - Creación de una bolsa para compartir coche.
 - Etc.



- Estudio de la posibilidad de aprovechamiento del **transporte escolar** por vecinos/as de Baztan.



Desde la ordenación del tráfico y aparcamientos ... algunas líneas de trabajo generales pueden ser:



- Ordenación de las **áreas de aparcamiento** de coches en Elizondo y de camiones en los núcleos que lo precisan.