

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Foro de Agenda 21 de Legazpi

Acta del taller ♦ 15 de diciembre de 2011



Para cuando nos hemos dado cuenta, ¡ha llegado el último taller del Foro de Agenda 21 de Legazpi de este año! Un taller interesante e intenso, que hemos dedicado a un tema conocido y del que nos quedaron flecos pendientes de acordar en la anterior reunión del 15 de noviembre.

El **nuevo servicio de autobús interno de Legazpi** ha ocupado nuestras mentes y esfuerzos, ¡con muy buen resultado! Hemos logrado concretar algunos aspectos que ayudarán, en breve, a la puesta en marcha real del servicio.

Así que, como siempre... **eskerrik asko, ¡muchas gracias!** a este grupo con el que da gusto trabajar. Contar con vuestra presencia, compromiso, capacidad de escucha, ganas de aportar para mejorar Legazpi... ¡es un lujo!

Joxan Auzmendi (Ingurugela de Legazpi) • Floren Gutiérrez • Arantza Lobo (Domingo Agirre Ikastetxeko Guraso Elkarte) • Iñaki Mauleon (Domingo Agirre Ikastetxea) • Kepa Retolaza • Aurelio González (Lenbur) • Manuel Fernández (Nagusilan) • Izaskun Olaizola • M^a Jose Cantero (Nagusilan) • Junkal Fernández • Rafael Gómez (Buskabaso) • Xabier Baztarrika (Buskabaso) • Eugenio Gil (Korosti Zikloturistak) • Jose Ignacio Gil • Juan Carlos Agirre • Javier Iraeta (concejal) • Aitor Madina (concejal) • Igor Urrate (concejal) • Kepa Urzelai (Alcalde de Legazpi) • Inma Hernández (técnica de Agenda 21) ♦ Iciar y Zorione (equipo de dinamización de Prometea, SC).

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

2 noticias breves y 1 petición para empezar el taller

El noticiero particular del Foro de Agenda 21 de Legazpi lo han protagonizado, hoy, 2 noticias breves que nos ha apuntado Inma Hernández:

- **Noticia 1: el Ayuntamiento de Legazpi supera las auditorías del Ekoscan**

El Ekoscan es un certificado de gestión ambiental. Es una herramienta, una norma que promueve Ihobe, la Sociedad Pública de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco, y a la que el Ayuntamiento de Legazpi lleva adherido los últimos años con el objetivo de conseguir resultados de mejora ambiental.

En concreto, en el Ayuntamiento de Legazpi el Ekoscan se aplica tanto a las oficinas como a la brigada municipal de obras. En ambos casos cada año se fijan nuevos objetivos ambientales y su cumplimiento se verifica en la auditoría anual.



- *En las oficinas la auditoría se pasó en noviembre de 2011, con resultado satisfactorio.* Durante este año sobre todo se ha trabajado y avanzado en tema de compra verde. De cara al próximo año los esfuerzos se centrarán en dar continuidad a esa línea y en mejorar la eficiencia energética.
- La *brigada municipal* de obras se someterá a la auditoría mañana, 16 de diciembre*. ¡Esperamos que todo vaya bien! En este caso, de los 2 objetivos marcados para este año, uno se ha cumplido, pero el otro no. Así que éste será uno de los temas a reforzar para el próximo ejercicio.

* NOTA: A la fecha de elaborar este acta, sabemos ya que la auditoría ha sido superada. Zorionak brigada!!! ¡Un nuevo estímulo para continuar en el empeño y la mejora ambiental!

- **Noticia 2: El estudio sobre la utilización del bidegorri en Legazpi ofrece resultados interesantes**

Con el objetivo de medir el uso real del bidegorri en Legazpi (ya hace 3 años que se creó), la Diputación Foral de Gipuzkoa colocó un contador automático en el tramo entre Laubide y el polideportivo durante 15 días en octubre.

Este conteo ha aportado datos bien interesantes:

- *Como media, en días laborables utilizan el bidegorri unas 120 personas* (no se incluyen en esta cifra patinetes). Si a éstas sumamos las bicicletas que en lugar de ir por el bidegorri fueron por la carretera, la cifra asciende a 165 personas.
- *Además, el grado de utilización es mayor en días laborables que en festivos*, lo que denota que la bicicleta es ya un medio de transporte para trasladarse al trabajo, a los centros educativos, a hacer recados...
- En el punto de medición, de cada 10 vehículos que transitan, 1 es bicicleta.

¿Cómo valora el grupo estos resultados?

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean



El grupo...

- Los valora *de forma positiva*, porque nos reafirman en nuestra apuesta por el bidegorri como recurso necesario en el modelo de movilidad sostenible de Legazpi; y porque los datos contrastan en positivo con algunas opiniones de la calle en el sentido de "el bidegorri no se usa ni se usará nunca".
- Si bien apuntan *algunas cuestiones* que pueden contribuir a mejorar el protagonismo y la convivencia de la bicicleta en Legazpi.
¡Tomamos nota!
 - Aunque vamos mejorando, es necesario aún profundizar en la labor de sensibilización de las personas usuarias de la bicicleta para que actúen con sentido común, cumplan las normas de indumentaria, velocidad...
 - Conviene analizar y buscar una solución al cruce peligroso próximo a la panadería Ogi-Berri.

• Petición

Además, recogemos una petición de Manuel Fernández para que el Ayuntamiento gestione los árboles que han sido cortados y depositados junto a la calderería Aizkorri.

Tema principal de hoy: servicio interno de autobús de Legazpi y concreción de algunas cuestiones

Tras las notas iniciales, hemos dado paso al tema principal de hoy: el servicio interno de autobús de Legazpi.

Haciendo un breve recordatorio:

- En el taller del pasado 15 de noviembre el grupo fijó los públicos objetivos prioritarios del servicio, así como otros criterios básicos a tener en cuenta en el diseño del servicio: billete de precio asequible, etc.
- Con todo ello, en este último mes el Ayuntamiento ha diseñado una propuesta de recorrido y horarios del servicio. Una propuesta a contrastar hoy con el grupo, junto con otras cuestiones también importantes.

Así que, con ganas, hemos avanzado paso a paso en el detalle de cada punto a debatir. Y lo hemos hecho combinando la reflexión individual y en grupos pequeños con el diálogo entre todos y todas.



Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

A continuación, y de forma ordenada, recogemos las principales claves y resultados del trabajo compartido en relación a 4 puntos:

1. Características básicas del servicio que se propone y contraste del modelo de autobús.
2. Presentación y contraste del horario propuesto para el autobús.
3. Presentación y contraste del itinerario propuesto para el autobús.
4. Presentación y contraste de aspectos económicos y de gestión del servicio.

1. Características básicas del servicio que se propone y contraste del modelo de autobús

En primer lugar se han detallado *algunas características básicas* del servicio de autobús que propone el Ayuntamiento:



Características básicas del servicio:

- El Ayuntamiento subcontratará el servicio en su conjunto a una empresa, de modo que esta empresa se encargará de adquirir el autobús, de contratar a la persona conductora y de las tareas de mantenimiento. A cambio, el Ayuntamiento abonará una cantidad anual a la empresa.
- El autobús elegido cuenta con 22-24 plazas. El acceso por la puerta trasera queda prácticamente a ras de la acera. Y para las sillas de ruedas habría que abrir manualmente una plataforma adicional.
- Además, el Ayuntamiento solicitará a la empresa subcontratada que el vehículo y el servicio cumplan con algunos criterios ambientales.

En concreto, serán de obligado cumplimiento estos criterios:

- Normativa medioambiental de emisiones Euro 5 o motor EEV.
- El tubo de escape deberá estar situado lejos de las puertas de entrada.
- Ruido: aislamiento completo del compartimento del motor.
- El/la conductor/a deberá haber realizado un curso de conducción eficiente.

Y se valorarán con más puntuación estos otros:

- Cumplimiento de normativas de emisiones superiores a las exigidas.
- Aptitud del vehículo para el uso de biodiesel al 100%.
- Sistemas automáticos que ayuden a reducir el consumo de combustible como indicadores de cambio de marchas o sistemas de control de la presión de las ruedas
- Iluminación LED.
- Certificación en gestión ambiental tipo Reglamento EMAS, ISO 14001, Ekoscan o similar.

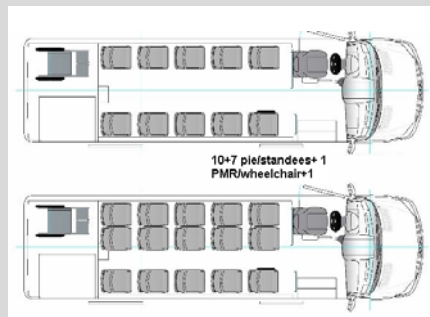
Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Y para concluir este primer punto, el grupo ha respondido a *la primera pregunta a debate*:

Contraste del modelo de autobús:

¿Qué creemos más adecuado, un autobús de 22-24 plazas de las que 10 plazas sean sentadas y el resto de pie, o 15 sentadas y el resto de pie?



El grupo opina:



- Mejor el modelo 10 sentados + el resto de pie, para que las personas usuarias tengan más espacio para moverse, llevar carros de la compra, carritos de niño...
- Además, se propone estudiar la altura de los asientos, buscando que sean lo más confortables posibles para las personas mayores o con dificultades de movilidad.

2. Presentación y contraste del horario propuesto para el autobús

El horario (queda recogido en el Anexo 1 de este documento) ha sido el siguiente de los puntos sometidos a debate. En su explicación, Inma Hernández nos ha detallado qué criterios se han seguido para ajustar el planteamiento. Son los siguientes:

Criterios sobre el que se ha construido la propuesta de horario del autobús:

- Se mantiene sin cambios el urbano de Lurraldebus que une Legazpi con Zumarraga.
- El nuevo servicio de autobús interno prioriza, para el tema de horarios, dar un buen servicio a:
 - Las personas usuarias del tren (primando además los trenes semi-directos a Donosti). Es necesario destacar que el autobús no subirá la última cuesta de la estación, parará abajo.
 - Vecinos/as de Brinkola y Telleriarte.
 - A vecinos/as de Urtatza.
 - A vecinos/as usuarios/as del centro social.

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Criterios sobre el que se ha construido la propuesta de horario del autobús:

- Y por tanto, se consideran no-prioritarios otros públicos como:
 - Vecinos/as de Aztiria (la distancia a este núcleo dificulta ofertar un servicio de mínima calidad que sea compatible con el resto de públicos prioritarios).
 - Trabajadores de los industrialdeas, por la complejidad de atender a horarios de entrada y salida diferentes.
 - Personas visitantes que puedan acudir a Legazpi por turismo, por ejemplo.
- La primera propuesta de horarios propone un servicio de lunes a viernes y durante 11 meses al año (no habrá servicio en agosto).

El grupo ha reflexionado en torno a las posibilidades de mejorar el horario propuesto:

Contraste del horario del autobús:

¿Consideramos necesario ajustar o modificar algo el horario propuesto?

El grupo apunta algunas propuestas que el Ayuntamiento analizará, de cara a diseñar el horario definitivo:

- ¿Sería posible extender el servicio a las mañanas de los sábados?
- Queda pendiente contrastar con vecinos/as de Guriditegi si los servicios propuestos para el barrio dan respuesta a sus necesidades. En caso de que no, o si no se comprometen a utilizarlo, el trayecto y el horario se podrán modificar beneficiando a otros colectivos.
- Es importante que el autobús llegue a la estación de tren con suficiente antelación, para que sobre todo las personas mayores tengan tiempo de sacar los billetes en las máquinas.
- Sea cual sea la propuesta de horarios final, creemos imprescindible:
 - Acordar un periodo de prueba del servicio con la empresa subcontratada, para evaluar la necesidad de hacer ajustes o no.
 - Trabajar mucho el tema de la comunicación, tanto en la puesta en marcha del servicio como si se hacen cambios a posteriori.



Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

3. Presentación y **contraste del itinerario** propuesto para el autobús

Contrastado el horario, ha llegado el turno de revisar *el itinerario* propuesto (en el Anexo 2 de este documento). En este caso, el grupo también ha hecho sus aportaciones:

Contraste del itinerario del autobús:

¿Consideramos necesario ajustar o modificar algo el itinerario propuesto?



El grupo, valorando positivamente la propuesta por responder bien a las necesidades, apunta algunas ideas:

- Crear una nueva parada en frente del Ayuntamiento.
- Crear una nueva parada frente al Centro Extremeño.
- Crear una nueva parada en Olaberria, frente a la empresa Zorrotz.

4. Presentación y **contraste de aspectos económicos y de gestión del servicio**

Por último, hemos conocido también *detalles económicos y de gestión* del servicio.

Datos económicos y de gestión del servicio:

- El servicio tendrá un coste anual de 85.000 euros (IVA incluido) para un contrato de 10 años. Haciendo cálculos, supone un coste de 320 euros/día (IVA incluido).
- Se estima que con el cobro de los billetes podría cubrirse un 5-10% del coste.
 - 50 personas usuarias/día implica una facturación aproximada de 6.600 euros/año (7,7% del coste del servicio).
- El Ayuntamiento baraja fijar un precio de 0,50 € por billete.
 - Con una ocupación de 3 viajeros por viaje, se ingresarían al año unos 6.000 €.
- De cara al cobro del billete, hay 2 opciones:
 - Con tarjeta de Lurraldebus, que permitirá bonificaciones en tarifas y el billete único.
 - Mediante el sistema tradicional de billetes y bonos.

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Para ir perfilando las últimas cuestiones, se le ha consultado al grupo sobre su preferencia en el tema del cobro de billetes:

Contraste del modelo de cobro de billetes del autobús:

¿Qué consideramos más convenientes...

- Optar por el sistema Lurraldebus?
 - Este sistema tiene varias ventajas: en 2013 nos permitirá acogernos al sistema de billete único para todos los autobuses y trenes de Gipuzkoa; ofrece un sistema de bonificaciones; aporta un informe de datos detallado con un coste de 2.000 euros/año; se delega la gestión, pero el Ayuntamiento sigue ostentando poder decisorio en cuestiones como el precio del billete, bonificaciones...
 - Y un inconveniente: el Ayuntamiento, para entrar en el sistema Lurraldebus, debe pagar 35.000 euros, más 2.000 euros/año por los informes. Pero existe la posibilidad de obtener subvenciones de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- O crear nuestro propio sistema de billetes y bonos?

El grupo, tras el debate, lo tiene claro:

- Considera conveniente integrar el servicio en el sistema Lurraldebus, y si se puede conseguir subvención para ello, mucho mejor. Porque aunque se delegue la gestión, el Ayuntamiento sigue manteniendo el poder decisorio en temas como el precio del billete, las características de las bonificaciones...
- Además, el grupo valora de forma positiva el precio por billete propuesto, porque sí que incita al uso del servicio, el primero de los objetivos a perseguir "para que no veamos el autobús vacío dando vueltas".



Y con esta opinión, hemos concluido el contraste de las cuestiones relativas al servicio de autobús.

De todo ello, vamos extrayendo una idea clara... "Lo vemos", consideramos necesario y apropiado este nuevo servicio, así que... ¡seguro que el nuevo autobús interno de Legazpi tiene éxito!



Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Terminamos el taller, y también el año 2011 para el Foro...

Con una muy buena sensación: hoy, en concreto, hemos cumplido los objetivos. Pero si ampliamos la visión al año, ¡la valoración es aún mejor!

Este espacio de encuentro se ha consolidado en un año de cambios políticos y sociales, y mes a mes vamos aprendiendo, desde la práctica, lo que supone reflexionar, proponer, trabajar, soñar, crear... JUNTOS.

Este Foro... ¡es un tesoro para Legazpi!

Eskerrik asko guztioi urte osoko esperientzia eta ikasketengatik!
2012an, gehiago!

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Anexo 1. Propuesta de horario para el servicio de autobús

GURIDITEGI	TELLERIARTE	PLAZAOLA	URTATZA	TEMAS A TENER EN CUENTA
			7:15	
		7:30	7:40	<u>Tren semi-directo</u> a Donosti: 7:35
		7:50	8:05	<u>Tren semi-directo</u> a Donosti: 7:55 Tren a Gazteiz: 7:56 Apertura Centro de Salud
8:30	8:40	8:45	9:00	Traslado de alumnos/as de Guriditegi y Telleriarte a la ikastola Haztegi y al colegio Domingo Agirre. No se podría acercar a la gente de Urtatza al <u>tren semi-directo</u> a Donosti de las 8:45
		9:15	9:30	
		9:45	-	
10:00	10:10	10:15 – 11:00 Horario descanso	11:15	
		11:30	11:45	Tren a Donostia: 11:42
		12:00	12:15	
		12:30	12:45	Tren a Donostia 12:42
	13:05	13:10		
		16:30	16:45	Tren a Gazteiz: 16:33 Traslado alumnado a Guriditegi: Domingo Agirre sale a las 16:15 y Haztegi a las 16:30. Demasiada espera para alumnado de Domingo Agirre???
17:15	17:25	17:30	17:45	Tren a Donostia: 17:47
		18:00	18:15	Tren a Donostia 18:17
		18:30–19:15 Horario descanso	19:30	<u>Tren semi-directo</u> procedente de Donostia 19:11
		19:45	20:00	
		20:15	20:30	<u>Tren semi-directo</u> procedente de Donostia: 20:15
	20:50	21:55–21:05	21:15	<u>Tren semi-directo</u> procedente de Donostia: 21:04 Recoger a las personas que salen del Centro Social ¿Demasiado tarde para ir a Telleriarte?

Legazpiko Agenda 21 de Legazpi

Guztion partehartzearekin, iraunkortasunaren bidean

Anexo 2. Propuesta de recorrido para el servicio de autobús

