

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: honako mugikortasun mota hauetan sakontzeko Mugikortasun Mahaiaren saio monografikoa: oinezkoen mugikortasuna, bizikleten mugikortasuna, eskoletako mugikortasuna eta mugikortasun murriztua.

Data eta lekua: 2018ko azaroaren 13an, 19:00etan, Hondarribiko Udaleko Osoko Bilkuren Aretoan.

Deialdia: Hondarribiko Udalak.

Partaideak

14 pertsona heldu (5 emakume eta 9 gizonezko).

	Izena	Erakundea
1	Maialen Ausín	Udaleko Ingurumen Teknikaria
2	Maria Serrano	Merkataritza eta Turismoko zinegotzi ordezkaria
3	Angel Alkain	Abotsanitzeko zinegotzia
4	Estibalitz Hernandez	Talaia Guraso Elkarte
5	Gorka Obeso	Balazta
6	Jesús Uranga	Udaltzaingoa
7	Ainhoa Larretxea	Talaia Eskolako zuzendaritza
8	Lorea Zanguitu	Udal Arkitektoa
9	Iñaki Astudillo	Amute Kosta/Balazta bizilagun elkarteak
10	Igor Enparan	Abotsanitzeko zinegotzia
11	Javier Jauregi	Bizilaguna
12	Juan Luis Silanes	Ingurumeneko zinegotzi ordezkaria
13	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea
14	Gonzalo Navarrete	Mahaiko bideratzailea

Gai-zerrenda

1. Ongi etorria, antolakuntza-proposamena eta jarraitu beharreko dinamika
2. Talde-lana gaika
3. Partekatzea eta eztabaida



1. Ongietorria eta antolakuntza-proposamena

Juan Silanesek (Kalixa), Udalaren izenean, ongi etorria egin zien bertaratuei. Ondoren, mahaiko bideratzaileek gaien aurkezpena egin zuten, eta azaldu, saio monografikoaren antolakuntza eta dinamika. Motorrik gabeko mugikortasunari buruz izan zen saioa, euren artean erlazionatuta dauden honako azpi-gai hauetan zatitu zuten: oinezkoen, bizikleten eta eskolako mugikortasuna eta mugikortasun murriztua. Hurrengo bi saio monografikoetarako gaiak honako hauek izango dira: garraio publiko eta motorduna, batetik, eta hiri-gunetik kanpoko mugikortasuna, bestetik. Hilabete hauetan, Mugikortasun Mahaiak funtsezko egitekoa du, *Hondarribia mugitzen da* prozesuan sakontzea eta berau berrikustea. Eta hor sartuko litzateke Mugikortasun Jasangarriaren Plana erredaktatzea.

Saio monografiko horien helburu nagusia da oinarrizko adostasun bat eskuratzea Hondarribiko mugikortasunaren egoera eta ezaugarrien inguruan, aldeko nahiz kontrako alderdiak aintzat hartuz. Emaitzek balioko dute erronkak eta irizpideak argituko dituen Mugikortasun Jasangarriaren Ituna prestatzeko, eta ondoren mugikortasun-gaietan lantzeko.

2. Talde-lana gaika

Ondoren, talde bideratzaileak proposatu zuen etorritako pertsonak 3 taldetan banatzea gai nagusiak lantzeko (oinezkoen mugikortasuna eta murriztua, eskolako mugikortasuna eta bizikleten mugikortasuna). 30 minututan, pertsona guztiek (bizilagun, elkarteetako ordezkari, Udaleko teknikari-talde eta arduradun politikoek), talde txikitik, gai bakoitzaren ezaugarri eta arazoei buruz eztabaidatu zuten; helburua zen mugikortasun-mota horiek Hondarribian dituzten 3 alderdi positibo eta 3 alderdi negatibo, gutxienez, adostea. Aipatu zuten arazoa testuinguruan kokatzen lagunduko duten toki zehatzen kasu ugari aterako zirela eta kontua dela horiek identifikatzea eta multzokatzea puntu garrantzitsuenak adosteko.

3. Partekatzea eta eztabaida

Oinezkoen mugikortasuna eta mugikortasun murriztua

Alderdi positiboen artean honako hauek azpimarragarri:

- + Berrurbanizatzerakoan aintzat hartzen ari dira oinezkoak, aurrez zeunden arkitektura-oztopoak kenduz (adibide gisa Portun egindako hainbat berrurbanizazio).
- + Oinezkoen jarraikortasuna onargarria da Zumarditik Kirolkaia arte.
- + Bada oinezkoen ibilbide batzuk konpontzen dituen igogailu berri bat.
- + Udala gune atseginagoak sortzearen aldeko apustua egiten ari da.

Honako hauek alderdi negatiboak:

Badira arkitektura-oztopoak, bereziki, Alde Zaharrea. Azpimarratu zuten Kasino Zaharrea dagoen zahar-etxearen eraikinera iristeko bidea gaizki dagoela.

Aipamen berezia eta xehatua egin zitzaion Txiplao poligonora oinez iristeko bideari, baldintzak oso kaxkarrak baititu: oinezkoen pasabide arriskutsu bat du, eta, gainera, bakarra izatean, bizilagun asko behartzen ditu itzulinguru zinez luzea egitera. Poligonoak, barruan, ez du espalorik, eta arazoak daude oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzan. Azken horiek, gainera, ahuldade-sentsazioa eragiten dute.

Amuteko semaforoak denbora gehiegi behar izaten du oinezkoena berdean jartzeko.

Espaloi eskasak Santa Engrazi kalean.

Askoren kexa da Zuloaga kaleko ostatuek terrazak jartzeko gehiegizko espazio hartzen dutela espaloian; ia ezin da pasa ere egin, eta behin baino gehiagotan oinezkoak errepidera jaitsi behar izaten dira.

Gehiegizko abiadura hiriguneko zenbait zonaldeetan, nahiz eta radarra egon, abiadura-muga ez baita errespetatzen.

Kotxearen kultura oso errotuta dago, eta 2 km baino distantzia txikiagoak ere autoz egiten dira. Beste leku batzuetako oinezkoen kultura ez dago; adibide gisa Donostiako kasua aipatu zuten.

Eskolako mugikortasuna

Alderdi positiboen artean honako hauek azpimarragarri:

- + Eskolako gazteak bizikletan joan daitezke Amute eta Mendelu auzoetatik Talaia-Biteri ikastetxera, modu seguruan, bidegorri batek lotzen baititu.
- + Arraun Elkartearen eta Ama Guadalupekoa ikastetxearen Lehen Hezkuntzako eraikinaren artean ere bada bizikleta-konexio segurua, nahiz eta aurrerago, DBHko eraikinerantz, moztu egiten den.
- + Talaia-Bordari eta Institutuan, ikasle dezente ibiltzen dira patinete zein bizikletan nahiz eta azpiegitura egokirik ez egon. Horrek erakusten du garraibide horiek

duten ezkutuko potentziala. Kandaduz itxita laurogeita hamar bizikleta baino gehiago zenbatu izan dira.

Honako hauek alderdi negatiboak:

-Ez dago bide-azpiegitaririk (bidegorri seguruak) ezta motorrik gabeko ibilgailuentzako aparkalekurik (bizikleta eta patineteentzat).

-Arazo zehatz larri gisa azpimarragarri ez egotea espaloirik Satarkatik Kopa eta gaztetxera arteko bidean.

-Berriro ere aipatu zen Txiplao poligonoko irisgarritasun-arazoa, han gazteentzako jarduera asko egiten baitira. Eskolaz kanpoko mugikortasun-arazoa izan arren, eskola-adinekoen mugikortasun-autonomia ezarekin erlazionatu zuten.

-Onargarria dena baino ohikoago da diziplina eza aparkatzeko garaian; auto asko espaloi gainean uzten dira, eta eskolara doazen oinezkoen martxa oztopatzen dute ikastetxeetan sartzeko bide nagusietan.

Erronka handitzat jo da seigarren maila bitarteko neska-mutiletan patineteak hartu duen arrakasta kudeatzea,

Aipatu zen demanda handia dagoela, institutuko ikasleek hala eskatuta, bizikleta erabiltzeko, eta halaxe erakutsi dute errepidetik hondartzara hainbat eskola-talde "tutoretzapean" edo lagunduta joan direnean. Dena den, hori egiteari utzi zaio, erantzukizunari dagokionez, arriskuak saihesteko. Beraz, erronka litzateke, errepidearen erabilerari dagokionez, legetan eta bide-segurtasunean berme handiagoa edukitzea.

Udaltzaingoak eguneko batezbesteko intentsitatearen (gaztelaniazko IMDaren) datuak aipatu zituen; azaroaren 8an eta gan, 6.200 eta 6.700 ibilgailu erregistratu ziren hurrenez hurren. 190 ibilgailu ere zenbatu izan ziren 15 minututan. Era berean, aipatu zuen, momentu zehatzetan, ikastetxetako sarrera eta irteeretan 120 neska-mutil mugitzen direla bizikletan, eta asko oinez.

Bizikleten mugikortasuna

Alderdi positiboen artean honako hauek azpimarragarri:

+ Lekuen gertutasuna eta Hondarribiaren tamaina egokia egunerokotasunean bizikleta erabiltzeko.

+ Jende gaztea bizikletaren benetako erabileraren aldeko apustua egiten ari da; Hondarribiko paisaiaren zati bilakatzen ari dira.

+ Bizikleta-sareak baditu dagoeneko hainbat kilometro.

Honako hauek alderdi negatiboak:

Eguneroko garraiobide gisa bizikleta erabiltzeko sare funtzional eta erabilgarria falta da. Egungo bizikleta-sareari egituraketa eta konexio garrantzitsuak falta zaizkio. Bizikletentzako aparkalekuak ere falta dira, bertsiorik sinpleenekoak nahiz lapurreten aurkako babesa dutenetakoak. Ondorioz, pertsona askorentzat ez da erakargarria ez segurua bizikleta hartzea mugitzeko. Izan ere egungo sarea eratu zen, bereziki, dibertimenduaren ikuspegitik.

Ez dago konexio onik Amute-Mendelu ardatzarekin eta Irun aldera.

Bizikleta-sareak seinaleztapen eskasa du (aipatu zen, adibide gisa, bizikleta-bidearen hasiera eta amaiera adierazten duten R-407 seinaleak ez daudela).

Bizikleta gutxi erabiltzen dute 50 urtetik gorako pertsonak.

Urtaroak bizikletaren erabileran eragina du: "eguraldi txarrarekin" ez da erabiltzen. Bizikleta eguneroko garraio gisa erabiltzeko kulturarik ez dago.

Zenbait txirrindularik ez dituzte bideak behar bezala erabiltzen.

Oinezkoen guneetan, txirrindulari eta oinezkoen artean eztabaida sortzen da bake-bizikidetzaren inguruan edo, beste ikuspegi batetik, desadostasun gatazkatsuren inguruan. Sakontzeke geratu da zenbait lekutan txirrindulari eta oinezkoen bizikidetzaren arautzea komeni den ala ez.

Reunión de la mesa de la movilidad sostenible de Hondarribia

Actividad: Sesión monográfica de la Mesa de Movilidad para profundizar sobre movilidades peatonal, ciclista, escolar y reducida

Fecha y lugar: 13 de noviembre de 2018 a las 19:00h. Salón de Plenos del Ayuntamiento de Hondarribia

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes

Asisten 14 personas adultas (5 mujeres y 9 hombres).

	Nombre	Organización
1	Maialen Ausín	Técnico de Medio Ambiente Ayuntamiento
2	Maria Serrano	Concejala delegada de Comercio y Turismo
3	Angel Alkain	Concejal de Abotsanitz
4	Estibalitz Hernandez	AMPA Talaia
5	Gorka Obeso	Balazta
6	Jesús Uranga	Guardia Municipal
7	Ainhoa Larretxea	Dirección de Talaia Eskola
8	Lorea Zanguitu	Arquitecta municipal
9	Iñaki Astudillo	AAVV Amute Kosta/Balazta
10	Igor Enparan	Concejal de Abotsanitz
11	Javier Jauregi	Vecino
12	Juan Luis Silanes	Concejal delegado de Medio Ambiente
13	Ander Irazusta	Facilitador de la Mesa
14	Gonzalo Navarrete	Facilitador de la Mesa

Orden del día

4. Bienvenida, propuesta organizativa y dinámica a seguir
5. Trabajo en grupos temáticos
6. Puesta en común y debate



4. Bienvenida a los asistentes y propuesta organizativa

Juan Silanes (Kalixa), por parte del Ayuntamiento, ha empezado dando la bienvenida a los asistentes. A continuación, el equipo de facilitación de la Mesa introduce los temas y explica la organización y dinámica de la sesión monográfica. Esta girará en torno a la movilidad no motorizada, dividida en subtemas entrelazados entre sí, como son las movildades peatonal, ciclista, escolar y reducida. Seguirán próximamente dos sesiones monográficas, una centrada en transporte público y motorizado y otra dedicada a movilidad fuera del ámbito urbano. En estos meses la Mesa de la Movilidad tiene un papel clave profundizando y revisando los pasos del proceso *Hondarribia mugitzen da*, que incluye la redacción del Plan de Movilidad Sostenible.

El objetivo principal de estas sesiones monográficas es llegar a un consenso básico sobre la situación y características de la movilidad en Hondarribia, tanto aspectos favorables como desfavorables. Los resultados servirán para preparar un Pacto de la Movilidad Sostenible que aclare los retos y los criterios para abordarlos en materia de movilidad.

5. Trabajo en grupos temáticos

A continuación, el equipo facilitador propone la división de las personas asistentes en 3 grupos para tratar los temas principales (movilidad peatonal y reducida, movilidad escolar y movilidad ciclista). Durante 30 minutos, todas las personas (vecinos/as, representantes de asociaciones, equipos técnicos del Ayuntamiento y responsables políticos) debaten a nivel interno sobre las características y problemas de cada uno de los temas, teniendo como objetivo consensuar al menos 3 aspectos positivos y 3 negativos del tipo de movilidad correspondiente en relación a Hondarribia. Se comenta que saldrán numerosos casos de lugares concretos que ayudarán a contextualizar las problemáticas, y que se trata de identificar y agruparlos para consensuar los puntos más relevantes.

6. Puesta en común y debate

Movilidad peatonal y movilidad reducida

Como aspectos positivos se destacan los siguientes:

- + Las reurbanizaciones están teniendo en consideración el aspecto peatonal, suprimiendo barreras preexistentes (ponen el ejemplo de varias reurbanizaciones en la Marina)
- + Existe una continuidad peatonal aceptable desde la Alameda hasta Kirol Kaia.
- + Existe un ascensor nuevo que soluciona algunos recorridos peatonales.
- + La apuesta del Ayuntamiento por crear espacios más amables.

Como aspectos negativos se citan lo siguientes:

La existencia de barreras arquitectónicas, especialmente en Alde Zaharra. Se destaca la mala accesibilidad para llegar al edificio que alberga el hogar del jubilado en Kasino Zaharra.

Se hace una mención especial y detallada de las deficientes condiciones de acceso peatonal al polígono de Txiplao: con un paso de peatones peligroso, que, además, al ser único, obliga a muchos vecinos realizar un rodeo injustificadamente largo. El polígono internamente carece de acera y se producen problemas de coexistencia entre peatones y vehículos motorizados que generan sensación de vulnerabilidad.

Semáforo de Amute que tarda demasiado tiempo en ponerse en verde para peatones.

Aceras deficientes en la Calle Santa Engrazia.

Existe una queja compartida de que los establecimientos hosteleros de la calle Zuloaga toman para instalar terrazas un excesivo espacio de la acera, dejándola impracticable y obligando a los viandantes en más de un caso a bajarse a la calzada.

Exceso de velocidad en algunas zonas del núcleo urbano, aún existiendo radar no se respetan los límites.

Cultura del coche arraigada, por lo que se hacen muchos desplazamientos inferiores a 2 km en este vehículo. Falta una cultura peatonal como la hay en otros lugares, citándose el ejemplo de Donostia.

Movilidad escolar

Como aspectos positivos se destacan los siguientes:

- + Para los escolares es posible ir en bicicleta desde los barrios de Amute y Mendelu al centro escolar de Talaia-Biteri de forma segura en bicicleta ya que está conectado por uno bidegorri.
- + También existe una conexión ciclista segura entre Arraun Elkartea y el edificio de educación primaria del centro educativo Ama Guadalupekoa, aunque más adelante hacia el edificio de la ESO se corta.

+ En Talaia-Bordari e Instituto bastantes alumnos/as van en patinete y bicicleta sin existir una infraestructura atractiva, lo que denota el potencial latente que tienen estos modos de transporte. Se han llegado a contar más de noventa bicicletas candadas.

Como aspectos negativos se citan los siguientes:

- Faltan infraestructuras viarias (bidegorris seguros) y aparcamientos para vehículos no motorizados (bicicletas y patinetes).

- Se destaca como un problema concreto grave la inexistencia de aceras desde Satarka hasta la Kopa y el gaztetxe

- Vuelve a salir el problema de accesibilidad del polígono Txiplao, que alberga muchas actividades para niños/as y jóvenes. Aunque se trata de un problema de movilidad extraescolar se relaciona con la falta de autonomía para la movilidad en edades escolares.

- Es bastante más habitual de lo admisible la falta de disciplina a la hora de aparcar, con cantidad de muchos coches subidos a las aceras que obstaculizan la marcha a pie de los escolares en itinerarios principales de acceso a los centros.

Se considera como un gran reto la gestión del éxito que ha ido adquiriendo el patinete entre las/os niñas/os de hasta sexto de primaria.

Se comenta que existe una demanda ya manifestada por el alumnado del instituto para el uso de la bicicleta como demuestran las experiencias de llevar de forma "tutelada" o acompañada a varias clases a la playa por la calzada. Se ha dejado de hacer para evitar riesgos en cuanto a responsabilidad. El reto consiste en tener mayores garantías legales y de seguridad vial en relación al uso de la calzada.

Desde la guardia municipal se cita datos de IMD de los días 8 y 9 de noviembre con 6.200 y 6.700 vehículos respectivamente, llegándose a contabilizar 190 vehículos en 15 minutos. Cita que a su vez se mueven en determinados momentos de entrada/salida de los colegios 120 niños en bicicleta, y muchos a pie.

Movilidad ciclista

Como aspectos positivos se destacan los siguientes:

+ Proximidad de los lugares y tamaño idóneo de Hondarribia para el uso cotidiano de la bicicleta.

+ La gente joven está haciendo una apuesta real por el uso de la bicicleta, empezando a formar parte del paisaje de Hondarribia.

+ Existe ya unos cuantos kilómetros de red ciclista

Como aspectos negativos se citan los siguientes:

Falta una red funcional y operativa para el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. A la red ciclista actual le faltan conexiones importantes y estructurarse. También faltan aparcamientos para bicicletas, tanto en su versión más sencilla como los de protección frente al robo. Como consecuencia para muchas personas no es atractivo ni seguro coger la bicicleta para moverse. La red actual se concibió más desde el punto de vista de uso recreativo.

La falta de una buena conexión con el eje Amute-Mendelu y hacia Irun.

La red ciclista tiene una señalización deficiente (se cita como ejemplo la falta de la señal R-407 que indican el inicio y final de una vía ciclista).

Uso escaso de la bicicleta entre personas mayores de 50 años.

La estacionalidad del uso de la bicicleta, con "mal tiempo" no se usa. Falta de cultura del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

El uso indebido del viario por parte de algunos ciclistas.

Se produce un debate sobre la convivencia pacífica o, desde otra visión, fricción conflictiva entre ciclistas y peatones en zonas peatonales. Está pendiente profundizar sobre la conveniencia de regular o no esta coexistencia en determinados lugares.

