

## Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: honako mugikortasun mota hauetan sakontzeko Mugikortasun Mahaiaren saio monografikoa: garraio publikoa, mugikortasun motorduna eta aparkalekua.

Data eta lekua: 2018ko abenduaren 12an, 18:30etan, Hondarribiko Udaleko Osoko Bilkuren Aretoan.

Deialdia: Hondarribiko Udalak.

### Partaideak

16 pertsona heldu (4 emakume eta 12 gizonezko).

	<b>Izena</b>	<b>Erakundea</b>
1	Maialen Ausín	Udaleko Ingurumen Teknikaria
2	Maria Serrano	Merkataritza eta Turismoko zinegotzi ordezkaria
3	Angel Alkain	Abotsanitzeko zinegotzia
4	Garbiñe Arrambide	Talaia Guraso Elkartea
5	Gorka Obeso	Balazta
6	Jesús Uranga	Udaltzaingoa
7	Lupe Urtizbera	Landa-guneko bizilaguna
8	Iñaki Loinaz	Ama Guadalupekoa Guraso Elkartea
9	Iñaki Astudillo	Amute Kosta bizilagun elkartea/Balazta
10	Igor Enparan	Abotsanitzeko zinegotzia
11	Javier Jauregi	Bizilaguna
12	Carlos Fernández	Ostalaritza eta autonomoak
13	Juan Luis Silanes	Ingurumeneko zinegotzi ordezkaria
14	Jon Marin	Udaltzaingoa
15	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea
16	Gonzalo Navarrete	Mahaiko bideratzailea

### Gai zerrenda

1. Partaideei ongi etorria
2. *Hondarribia mugitzen da* prozesua gogoratzea
3. Aurreko saioko puntu nagusien errebasoa
4. Talde-lana gaika
5. Partekatzea eta eztabaida

## **1. Partaideei ongi etorria**

Juan Silanesek (Kalixa), Udalaren izenean, ongi etorria egin zien bertaratuei. Ondoren, mahaiko bideratzaileek gaien aurkezpena egin zuten, eta azaldu, saio monografikoaren antolakuntza eta dinamika. Bigarren saio honen gaiak honakoak izan ziren: garraio publiko bidezko mugikortasuna eta ibilgailu pribatu motordunen mugikortasuna eta aparkatzea.

## **2. Hondarribia mugitzen da prozesua gogoratzea**

*Hondarribia mugitzen da* prozesua gogorazi zen, azpimarratuz saio monografiko hauen helburu nagusietako bat: oinarritzko adostasun bat lortzea Hondarribiko mugikortasunaren egoera eta ezaugarrien inguruan, hartara gai honen baitako erronkak eta irizpideak argituko dituen Mugikortasun Jasangarrirako Itun bat lantzeko balio dezan.

Unea aprobetxatu zen mugikortasunari buruzko udal webgunea (<http://www.hondarribia.eus/mugitzenda>) eta mugikortasun ohitura eta iritziei buruzko inkesta (<https://goo.gl/forms/rWl1OtGoP3Llz7112>) aurkezteko. Halaber, inkesta bera bete eta zabaltzeko eskaera egin zen.

## **3. Aurreko saioko puntu nagusien errepasoa**

Aurreko saioko ondorio nagusien irakurketa azkar bat egin zen, zein mugikortasun ez motordunetan (oinez, bizikletaz eta mugikortasun urritua) erdiratu zen. Mugikortasun hauen inguruan espresatutako beharrak gogoratuz bistakoa eta oinarritzkoa den ideia bat mahai gaineratu zen:

Hiria eremu mugatua denez, garraio modu zehatz bati eman nahi zaion espazioa eta papera, gainontzeko moduei ematen zaien baitan egongo da. Beraz, ezinbestekoa da moduen arteko banaketa (garraio modu bakoitzean egiten diren bidaien portzentajeak) desiragarrien inguruan lehenetsunak finkatzea, eta ondorioz gaur egungo espazioaren banaketari buruz eztabaidatzea.

## **4. Talde-lana gaika**

Beraz, Mahaiaren bigarren saio honetan proposatu zen lanaren gakoa zera izan zen: espazioaren bidezko banaketa batean oinarritutako mugikortasun jasangarri, seguru, eta inklusiboa erdiesteko lehenetsun ordena bat ezartzearen beharra. Partaideak 3 taldetan banatu ziren 40 minutuz Hondarribiko mugikortasunarekin erlazionatutako 8 galderen inguruko erantzunen inguruan eztabaidatzeko:

G1- Jasangarritasunarekin eta inklusioarekin konpromezua duen politika baten ikuspuntutik, zer ordenean lehenetsi behar ditugu garraio moduak?

G2- Adinak, generoak, egoera fisiko edo psikikoak, pertsonen mugikortasuna eta irisgarritasuna baldintzatzen al dute?

G3- Ba al da mugikortasunari buruz hitz egiteko beharrezkoa den eta saio hauetan parte hartzen ari ez den pertsona edo kolektiborik? Zergatik?

G4- Kutsadurak osasunari eta ingurumenari egiten dio kalte. Nola gutxituko ditzakegu trafikoaren isuriak eta zarata?

G5- Garraio publiko eskaintza Hondarribian nahikoa al da?

G6- Espazio publikoaren %70 inguru autoak hartuta dago, zeinek denboraren %96a geldirik ematen duen; bitartean Hondarribiko barne desplazamenduen %40a autoz egiten da. Zuzena edo bidezkoa al da? Espazioaren banaketa ezberdina bultzatu behar al da?

G7- Trafikoaren intentsitateak eta abiadurak istripuak eta arrisku sententzioa sortzen dute, nola ekidin daitezke?

G8- Aparkalekuen eskaintza igotzeak trafiko motordunarengan dei-efektua sortzen du. Hondarribian orokorrean ez da aparkatzeko tokirik falta. Nola bideratu beharko genuke gai hau lehenengo galderaren gaia (G1) kontuan hartuta?



## 5. Partekatzea eta eztabaida

**G1- Jasangarritasunarekin eta inklusioarekin konprometua duen politika baten ikuspuntutik, zer ordenean lehenetsi behar ditugu garraio moduak?**

Eztabaida labur baten ondoren adostasunera iritsi zen ondorengo lehentasun ordenaren inguruan:

- 1-Oinezkoa (mugikortasun urrituko pertsonak barne)
- 2-Bizikleta
- 3-Garraio publikoa
- 4-Merkataritzarekin eta profesionalen lotutako mugikortasun motorduna

## 5-Gainontzeko mugikortasun motorduna

Mugikortasun motordunari dagokionez adierazi zen mugikortasun elektrikoa lehenetsi beharko litzatekela.

### **G2- Adinak, generoak, egoera fisiko edo psikikoak, pertsonen mugikortasuna eta irisgarritasuna baldintzatzen al dute?**

Argi egonda Hondarribian, beste lekutan bezala, aipatutako faktoreek (adina, generoa, etab.) pertsonen mugikortasuna eta irisgarritasuna baldintzatzen dutela, zein neurritan egiten duen ikusi beharko litzateke eta hiri eta mugikortasun eredu inklusibo baterantz abiatu.

### **G3- Ba al da mugikortasunari buruz hitz egiteko beharrezkoa den eta saio hauetan parte hartzen ari ez den pertsona edo kolektiborik? Zergatik?**

Bai. Saio honetan adineko pertsonen kolektiboa, merkatarien eta baita garraio publikoko enpresen ordezkariak falta somatu zen. Positiboki baloratu zen hezkuntza komunitateko pertsonen, kolektibo bizikletazaleen, udaltzaingoaren, talde teknikoaren eta arduradun politikoaren presentzia.

### **G4- Kutsadurak osasunari eta ingurumenari egiten dio kalte. Nola gutxituko ditzakegu trafikoaren isuriak eta zarata?**

Kutsadura neurtzeko estazioei buruz galdetu zen. Beharrezkotzat hartu zen.

Trafikoaren isuriak eta zarata gutxitzeko moduen galderari zenbait erantzun eman zitzaizkion: auto eta autobusen motorra itzaltzea zirkulatzen ez daudenean; jendeak autoa hainbeste har ez dezan kontzientziario lana egitea; trafikoa baretzeko neurriak; panelen edo oztopo fisikoaren instalazioa zaratarentzako.

Mugikortasun elektrikoa sustatzearen inguruko eztabaida izan zen. Alde batetik defendatu egin zen, bestetik esan zen ikusarazi nahi den bezain garbia ez dela. Ondorioztatu zen helburuak izan behar duela etorkizunean egongo den mugikortasun motorduna elektrikoa izatea.

### **G5- Garraio publiko eskaintza Hondarribian nahikoa al da?**

Adostasuna izan zen hiri eremuan minibus zerbitzu bat egokitu behar denaren inguruan (Udala lantzen ari den proiektua da jada). Herriarteko eremuari dagokionez batzuek uste zuten egungo eskaintza ez dela nahikoa, aldiz, beste batzuek zioten eskaintza nahikoa baina ezezaguna eta ondorioz azpi erabilia dagoela. Gai honen inguruan ere esan zen beste tarifa sistema bat behar dela, autoa hartzeko joerari aurre egiteko modukoa (baita kontrajarri zitzaion autoa erabiltzearen kostu erreala, normalean pentsatzen dena baino askoz garestiagoa dena, erabilitako erregaitik haratago doana). Bestalde, baserrietarako eskaeraren arabera garraio publiko baten zerbitzu baten falta aipatu zen.

### **G6- Espazio publikoaren %70 inguru autoak hartuta dago, zeinek denboraren %96a geldirik ematen duen; bitartean Hondarribiko barne desplazamenduen %40a autoz egiten da. Zuzena edo bidezkoa al da? Espazioaren banaketa ezberdina bultzatu behar al da?**

Eskainitako datuen inguruan harridura sortu zen. Argitu zen lehen bi portzentajeak (%70 eta %96) gutxi gorabeherakoak direla eta aldaketa txikiekin inguruko udalerriguztietan betetzen direla. Hirugarren datua (%40) minibusaren azterketarako egindako inkestatik ateratakoa da. Egiztat jota espazioaren banaketa eta autoerabiltzaileen arteko desoreka eta, gainera, gaur egun ematen den autoaren erabilera gehiegizkotzat joaz, adostasuna izan zen gaur egungo espazioaren banaketa bidezkoa ez dela eta, ondorioz, modu jasangarrien aldeko banaketa faboratu behar dela adierazten.

**G7- Trafikoaren intentsitateak eta abiadurak istripuak eta arrisku sentsazioa sortzen dute, nola ekidin daitezke?**

Adibide ugari jarri ziren oinezko eta txirrindulari asko ibiltzen diren kale eta zonalde askotan trafiko motordunaren abiadura gehiegizkoak eta erabilera horiekin bateraezinak direla adieraziz. Kale horiek arriskutsu somatzen dira.

Hondarribia "30 Hiria" batean bihurtzeko bideragarritasun azterketa egitea proposatu zen, Irungo udalerriak egin duen antzera.

**G8- Aparkalekuen eskaintza igotzeak trafiko motordunarengan dei-efektua sortzen du. Hondarribian orokorrean ez da aparkatzeko tokirik falta. Nola bideratu beharko genuke gai hau lehenengo galderaren gaia (G1) kontuan hartuta?**

HAPOk (Hiri Antolamendurako Plangintza Orokorra) datuari, zeinak dioen Hondarribian matrikulatutako auto baino aparkaleku gehiago daudela (bertakoentzako lekurik ez dela falta adierazi dezakeena) kontrajartzen zaio beste datu hau: uda garaiko bisitariengatik dagoen plaza eskaera handia. Hainbesteko auto sarrerak izan ez daitezten alternatiba batzuk aipatzen dira, adibidez, aparkaleku disuasorioak kanpoaldean errei propioa izango lukeen autobus zerbitzu batekin lotutakoak. Edonola ere, aparkalekuen inguruko politika gainontzeko mugikortasun beharrekin batera aztertu behar da, urtaro ezberdinen arteko aldaketak kontuan hartuta.

Topaketa bukatu zen gogoratuz hurrengo saioa 2019ko urtarrilaren 16an izango dela, hirigunetik kanpoko mugikortasunaz hitz egin eta Mugikortasun Jasangarriako Itunean sakontzeko asmoarekin.

- ① ¿ EN QUÉ ORDEN PRIORIZAMOS LOS MODOS DE TRANSPORTE DESDE UNA POLÍTICA COMPROMETIDA CON LA SOSTENIBILIDAD Y LA INCLUSIÓN ?
  - ② ¿ LA EDAD, EL GÉNERO, LA SITUACIÓN FÍSICA Ó PSÍGNICA CONDICIONAN LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS ?
  - ③ ¿ HAY COLECTIVOS O PERSONAS NECESARIAS PARA HABLAR DE MOVILIDAD Y QUE NO ESTÁN PARTICIPANDO ? ¿ POR QUÉ ?
  - ④ LA CONTAMINACIÓN AFECTA A LA SALUD Y AL MEDIO AMBIENTE ¿ CÓMO REDUCIMOS LAS EMISIONES Y EL RUIDO DEL TRÁFICO ?
  - ⑤ ¿ EL TRANSPORTE PÚBLICO EN HONDARRIBIA ES ADECUADO ?
- EN TORNO AL 70% DEL ESP. PÚBLICO ESTÁ DEDICADO AL COCHE, QUE PASA UN 96% DEL TIEMPO PARADO, MIENTRAS UN 40% DE LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS DE HONDARRIBIA SON EN COCHE. ¿ ES EQUITATIVO ? ¿ HAY QUE INCENTIVAR UN REPARTO DISTINTO ?
- LA INTENSIDAD Y VELOCIDAD DEL TRÁFICO PRONCA ACCIDENTES Y SENSACIÓN DE PELIGRO ¿ CÓMO SE PUEDE EVITAR ?
- AUMENTAR LA OFERTA DE APARCAMIENTO GENERA UN EFECTO LLAMADA AL TRÁFICO MOTORIZADO. EN HONDARRIBIA, A NIVEL GEN NO FALTAN PLAZAS. ¿ CÓMO TRATAMOS ESTE TEMA, CONSIDERAN LA PREGUNTA 1. ?

## Reunión de la mesa de la movilidad sostenible de Hondarribia

Actividad: Sesión monográfica de la Mesa de Movilidad para profundizar sobre movilidad en transporte público, movilidad motorizada y aparcamiento.

Fecha y lugar: 12 de diciembre de 2018 a las 18:30h. Salón de Plenos del Ayuntamiento de Hondarribia

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

### Participantes

Asisten 16 personas adultas (4 mujeres y 12 hombres).

	<b>Nombre</b>	<b>Organización</b>
1	Maialen Ausín	Técnico de Medio Ambiente Ayuntamiento
2	Maria Serrano	Concejala delegada de Comercio y Turismo
3	Angel Alkain	Concejal de Abotsanitz
4	Garbiñe Arrambide	AMPA Talaia
5	Gorka Obeso	Balazta
6	Jesús Uranga	Guardia Municipal
7	Lupe Urtizberea	Vecina medio rural
8	Iñaki Loinaz	AMPA Ama Guadalupekoa
9	Iñaki Astudillo	AAVV Amute Kosta/Balazta
10	Igor Enparan	Concejal de Abotsanitz
11	Javier Jauregi	Vecino
12	Carlos Fernández	Hostelería y Autónomos
13	Juan Luis Silanes	Concejal delegado de Medio Ambiente
14	Jon Marin	Guardia Municipal
15	Ander Irazusta	Facilitador de la Mesa
16	Gonzalo Navarrete	Facilitador de la Mesa

### Puntos tratados

1. Bienvenida a los asistentes
2. Recordatorio del proceso *Hondarribia mugitzen da*
3. Repaso de los puntos principales de la sesión anterior
4. Trabajo en grupos temáticos
5. Puesta en común y debate

## **1. Bienvenida a los asistentes**

Juan Luis Silanes (Kalixa), por parte del Ayuntamiento, da la bienvenida a los asistentes. A continuación, el equipo de facilitación de la Mesa de la Movilidad introduce los temas y explica la organización y dinámica de la sesión monográfica. Esta segunda sesión girará en torno a la movilidad en transporte público, y la movilidad y el aparcamiento de vehículos motorizados.

## **2. Recordatorio del proceso *Hondarribia mugitzen da***

Se hace un recordatorio del proceso *Hondarribia mugitzen da*, haciendo hincapié en uno de los principales objetivos de estas sesiones monográficas de la Mesa: alcanzar un consenso básico sobre la situación y características de la movilidad en Hondarribia de manera que sirva para la preparación de un Pacto por la Movilidad Sostenible que aclare los retos y los criterios en esta materia.

Se aprovecha la ocasión para presentar la web municipal sobre movilidad (<http://www.hondarribia.eus/mugitzenda>) y la encuesta ciudadana sobre opiniones y pautas de movilidad (<https://goo.gl/forms/rWlOtGoP3Llz7112>). Asimismo, se invita a rellenar y difundir dicha encuesta.

## **3. Repaso de los puntos principales de la sesión anterior**

Se realiza una lectura rápida de las principales conclusiones de la sesión monográfica anterior que se centró en las movilidades no motorizadas. En dicha sesión se debatieron los temas de movilidad a pie, en bicicleta, escolar y reducida. El recordar las necesidades expresadas en torno a estas movilidades da pie a que se ponga sobre la mesa una idea tan obvia como fundamental:

En un ámbito limitado como es la ciudad, el espacio y el papel que se le quiera otorgar a un modo de transporte concreto depende directamente de los que se les otorgue a los restantes modos. Por tanto, es fundamental fijar prioridades en cuanto al reparto modal deseable (porcentaje de viajes realizado en cada modo de transporte), y consecuentemente debatir en torno al reparto del espacio actual.

## **4. Trabajo en grupos temáticos**

Por tanto, la necesidad de establecer un orden de prioridades para la consecución de una movilidad sostenible, segura, inclusiva y basada en un reparto del espacio equitativo será la clave del trabajo que se propone en esta segunda sesión de la Mesa. Se divide a las personas asistentes en 3 grupos para que, durante 40 minutos, debatan las respuestas a las siguientes 8 preguntas en relación a la movilidad de Hondarribia:

P1- ¿En qué orden priorizamos los modos de transporte desde una política comprometida con la sostenibilidad y la inclusión?

P2- ¿La edad, el género, la situación física o psíquica condicionan la movilidad y accesibilidad de las personas?

P3- ¿Hay colectivos o personas necesarias para hablar de movilidad y que no están participando en estas sesiones? ¿Por qué?



P4- La contaminación afecta a la salud y al medio ambiente. ¿Cómo reducimos las emisiones y el ruido del tráfico?

P5- ¿Es la oferta de transporte público en Hondarribia adecuada?

P6- En torno al 70% del espacio público está dedicado al coche, que pasa un 96% del tiempo parado, mientras un 40% de los desplazamientos internos de Hondarribia son en coche. ¿Es equitativo? ¿Hay que propiciar un reparto distinto?

P7- La intensidad y velocidad del tráfico provoca accidentes y sensación de peligro. ¿Cómo se pueden evitar?

P8- Aumentar la oferta de aparcamiento genera un efecto llamada al tráfico motorizado. En Hondarribia, a nivel general, no faltan plazas. ¿Cómo tratamos este tema considerando la pregunta 1?



## 5. Puesta en común y debate

**P1- ¿En qué orden priorizamos los modos de transporte desde una política comprometida con la sostenibilidad y la inclusión?**

Tras un pequeño debate hay consenso en torno al siguiente orden de prioridades:

- 1-Peaton (incluyendo a las personas con movilidad reducida)
- 2-Bicicleta
- 3-Transporte público

4-Movilidad motorizada de comercio y de profesionales

5-Resto de movilidad motorizada

Respecto a la movilidad motorizada se precisa que deberá priorizarse la movilidad eléctrica frente a la no eléctrica.

**P2- ¿La edad, el género, la situación física o psíquica condicionan la movilidad y accesibilidad de las personas?**

Siendo obvio que, en Hondarribia, como en otros lugares, dichos factores (edad, género, etc.) condicionan la movilidad y accesibilidad de las personas, habría que determinar el grado de condicionamiento respecto de otros lugares, y tratar de ir hacia un modelo de urbano y de movilidad más inclusivo.

**P3- ¿Hay colectivos o personas necesarias para hablar de movilidad y que no están participando en estas sesiones?**

Sí. En esta sesión de la Mesa de Movilidad se echa en falta al colectivo de personas mayores, a representantes de los comerciantes, y también de las empresas de transporte público. Se valora positivamente la presencia de personas de la comunidad educativa, colectivos ciclistas, policía municipal, equipos técnicos y responsables políticos.

**P4- La contaminación afecta a la salud y al medio ambiente. ¿Cómo reducimos las emisiones y el ruido del tráfico?**

Se pregunta por la instalación de estaciones de medición de contaminación. Es algo que se considera necesario.

Se dan algunas respuestas a la pregunta de cómo reducir las emisiones y el ruido: apagar el motor de los coches y autobuses cuando no se está circulando, concienciar para que no se coja tanto el coche, medidas de calmado del tráfico; instalación de paneles o barreras físicas para el ruido.

Se debate sobre la conveniencia de potenciar la movilidad eléctrica. Por un lado, se defiende, mientras también se afirma que no es tan limpia como se quiere hacer ver. Se concluye que el objetivo debe ser que la movilidad motorizada que haya sea más eléctrica.

**P5- ¿Es la oferta de transporte público en Hondarribia adecuada?**

A nivel urbano hay unanimidad en cuanto a la necesidad de adecuar un servicio de minibús, proyecto en el que está trabajando el Ayuntamiento. A nivel interurbano, existe la opinión de que la oferta actual no es suficiente, aunque también hay voces que opinan que existe una oferta buena pero desconocida y poco publicitada. A este mismo respecto se echa de menos un sistema tarifario que compita con la propensión al uso del coche (también se le contrapone el argumento del coste real de utilizar el coche, siendo mucho más caro de lo que normalmente se piensa, ya que va más allá de la gasolina empleada). Hay quien echa de menos un servicio de transporte público a la demanda para los caseríos.

**P6- En torno al 70% del espacio público está dedicado al coche, que pasa un 96% del tiempo parado, mientras un 40% de los desplazamientos internos de Hondarribia son en coche. ¿Es equitativo? ¿Hay que propiciar un reparto distinto?**

Se genera cierta sorpresa en torno a los datos que se ofrecen. Se aclara que los dos primeros porcentajes (70% y 96%) son aproximados y que con ligeras variaciones se cumplen en todos los municipios del entorno. El tercer dato (40%) se ha extraído de la encuesta municipal realizada para el estudio del minibús. Dando por cierta la descompensación entre el reparto del espacio y usuarios del coche y, además, considerando excesivo el nivel de uso del coche, existe unanimidad en responder que el reparto del espacio no es equitativo y que, por tanto, debe propiciarse un reparto más favorable a los modos sostenibles.

**P7- La intensidad y velocidad del tráfico provoca accidentes y sensación de peligro. ¿Cómo se pueden evitar?**

Se expresa repetidamente que hay varias zonas y calles de características urbanas de Hondarribia muy transitadas por peatones y bicicletas en las que la velocidad del tráfico motorizado es excesiva, incompatible con dichos flujos. Esas calles se perciben como peligrosas.

Se propone el estudio de viabilidad de conversión del ámbito urbano de Hondarribia en una "Ciudad 30", al modo en que lo ha hecho el municipio de Irun.

**P8- Aumentar la oferta de aparcamiento genera un efecto llamada al tráfico motorizado. En Hondarribia, a nivel general, no faltan plazas. ¿Cómo tratamos este tema considerando la pregunta 1?**

Al dato del PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) de que existe un número superior de plazas de estacionamiento al de coches matriculados en Hondarribia (lo que indica que podrían no faltar plazas para residentes), se le contrapone la alta demanda de plazas que se produce en época estival y en vacaciones (plazas para visitantes). Se mencionan algunas alternativas para evitar la entrada de tanto coche, por ejemplo, aparcamientos disuasorios en el exterior con servicios lanzadera de autobús con carriles reservados. En todo caso cualquier propuesta de política de aparcamientos debe estudiarse en conjunto con el resto de necesidades de movilidad y tener en cuenta el factor de la estacionalidad de la demanda.

Se cierra el encuentro con el recordatorio del próximo encuentro del día 16 de enero de 2019, en el que se profundizará sobre movilidad fuera del núcleo urbano y se seguirá avanzando en el Pacto por la Movilidad Sostenible.

- ① ¿ EN QUÉ ORDEN PRIORIZAMOS LOS MODOS DE TRANSPORTE DESDE UNA POLÍTICA COMPROMETIDA CON LA SOSTENIBILIDAD Y LA INCLUSIÓN ?
- ② ¿ LA EDAD, EL GÉNERO, LA SITUACIÓN FÍSICA Ó PSÍGNICA CONDICIONAN LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS ?
- ③ ¿ HAY COLECTIVOS O PERSONAS NECESARIAS PARA HABLAR DE MOVILIDAD Y QUE NO ESTÁN PARTICIPANDO ? ¿ POR QUÉ ?
- ④ LA CONTAMINACIÓN AFECTA A LA SALUD Y AL MEDIO AMBIENTE ¿ CÓMO REDUCIMOS LAS EMISIONES Y EL RUIDO DEL TRÁFICO ?
- ⑤ ¿ EL TRANSPORTE PÚBLICO EN HONDARRIBIA ES ADECUADO ?
- ⑥ EN TORNO AL 70% DEL ESP. PÚBLICO ESTÁ DEDICADO AL COCHE, QUE PASA UN 96% DEL TIEMPO PARADO, MIENTRAS UN 40% DE LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS DE HONDARRIBIA SON EN COCHE. ¿ ES EQUITATIVO ? ¿ HAY QUE INCENTIVAR UN REPARTO DISTINTO ?
- ⑦ LA INTENSIDAD Y VELOCIDAD DEL TRÁFICO PRONCA ACCIDENTES Y SENSACIÓN DE PELIGRO ¿ CÓMO SE PUEDE EVITAR ?
- ⑧ AUMENTAR LA OFERTA DE APARCAMIENTO GENERA UN EFECTO LLAMADA AL TRÁFICO MOTORIZADO. EN HONDARRIBIA, A NIVEL GEN NO FALTAN PLAZAS. ¿ CÓMO TRATAMOS ESTE TEMA, CONSIDERAN LA PREGUNTA 1. ?