

## Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: Portuko proiektu pilotuari buruzko hausnarketa eta eztabaida partekatua

Data eta tokia: 2021eko azaroaren 3a, aurrez aurreko topaketa .... espazioan

Deialdia: Hondarribiko Udalak

Partaideak: 65 pertsona inguru

Formatua: mugikortasun Mahaiaren ohiz kanpoko saioa deitu da, pertsona talde handiarekin. Partaide batzuk ohikoak dira, gehiengoarentzat lehen aldia delarik. Udalaren aldetik mugikortasun zinegotzia, ingurumen teknikaria eta Hiriko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren idazleetako bat etorri dira.

Saioa ohikoarengandik desberdina den formatu batean egiten da, partaide kopurua hirukoiztuta, toki irekian, mikrofonoak erabiltzera behartzen duten distantziekin, bai hasierako azalpenetan zein bertaratutakoen hitzegiteko txandetan. Guzti horrek saioaren garapena baldintzatzen du, bigarren zatiko eztabaidaren jarioa giro egokian mantentzea zaila egiten delarik.

### Bileraren edukia

Saioa mugikortasun zinegotziaren ongi etorriarekin hasten da. Topaketaren helburua Portuko proiektu pilotuaren jatorri eta oinarria azaltzea da, eztabaida irekia ahalbidetzea, ikusita martxan jartzeak proiektua ezagutzeko aukerarik izan ez zuten bizilagunen artean piztu dituen iritzi ezberdin eta kexak.

Etenda dagoen proiektua Udalbatzak aho batez onartutako HMJP-Hiriko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren neurri orokorretan oinarritu dela azaltzen da. Proiektuaren helburua Butroi pasealekuko oinezko eta txirrindularien arteko bizikidetzaren arazoak eta, aldi berean, Portuako trafikoa baretzea zen, zirkulazioa murriztuz eta oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasuna sustatuz. Horrela aipatutako HMJP-ko 1.1. *Oinezkoen bideen oinarritzko sarea* eta 3.2. *Bidegorri sarea osatzea* neurriak garatzen ziren.

Beraz Butroi pasealekuko oinezkoen espazio eta ibilbidea sendotzeko asmoa zegoen, bizikletentzako bide nagusi gisa Matxin Artzu, Itsasargi eta Zuloaga kaleetako ibilbidea ezarriz, eta hori lortzeko zirkulazio motorduna mugatuko zuen hainbat neurri hartuz. Proiektu pilotuaren oinarri eta xehetasunak azaltzen dira, berau hilabeteko iraupena izatea pentsatu zen, hartara bere bideragarritasuna aztertzeko balioko zuten datuak eskuratuz eta behinbetiko soluzioa proposatu ahal izateko.

Proiektuaren ezaugarri nagusiak hauek ziren:

- Butroi pasealekua oinezko eta 12 urtetik beherako txirrindularientzako soilik gorde.
- Bidasoa ibilbideko bidegorria eta hondartzakoa ziklo-errien bidez elkartu (bizikletek galtzada ibilgailu motordunekin partekatuko lukete).
- Bizikleten integrazioa galtzadan segurua izan dadin, eta Portua trafikoa baretzeko zonaldea izatea lortzeko, berau baimendutako ibilgailuetara murriztu, hau da, bizikleta, patinete, garraio publiko, taxi, zamalanak, moto eta egoiliarren autoetara, larrialdietako ibilgailu eta mugitzeko zailtasunak dituzten eta zonaldera iritsi behar duten pertsonen autoez gain.

- Bentako parking-a erabilgarri jarraitzen zuen, horrela anbulatoriora eta gainerako zerbitzuetarako irispidea bermatuz.

Autoz egiteko konexio bererako ibilbide posible desberdinak irudikatzen dira, hainbat adibide jarritz, murrizketekin eta murrizketarik gabeko denbora diferentziak alderatuz, hauek murriztak direla adieraziz. Bestalde, proiektuak eragindako kaleetan aparkatzen duten auto gehienak egoiliarrenak direla azaltzen da, eta asmoa seinaleztapenaren bidez ez-egoiliarren autoak zonaldetik kanpo jarritako aparkalekuetara bideratzea zela.

Butroi pasealekuko oinezkoen eta txirrindularien arteko bizikidetzaren arazoa kudeatzeko alternatiba ezberdinak azaltzen dira, eta ordura arte baloratutako abantaila eta desabantailak. Halaber Portutik igarotzen den auto zirkulazio handiak sortzen dituen arazoak deskribatzen dira: zarata, kutsadura, garraio publikoaren atzerapenak, espazio okupazioa eta oinezko eta txirrindularien deserosotasuna. Bestetik HMJP-k zonalde honetan trafiko motorduna gradualki mugatzeari buruz dioena ere azaltzen da.

HMJP-ren eta Mugikortasun Jasangarriraren aldeko Itunaren oinarriak esplikatzeko dira, biak aho batez Udalbatzak onartutakoak. Mugikortasun Mahaiaren funtzionamendua azaltzen da, 2017. urtetik martxan dagoen parte-hartzerako bilgunea izanik interesa duen kolektibo zein pertsona orori irekia dagoela gogoratuz.

Hurrengo minutuak bertaratutako pertsonen parte-hartzerako eskaintzen dira, zalantzak argitzeko eta iritziak emateko txandekin. Dozena bat parte-hartze daude. Lehenengoak luzeak dira, kasuren batean prestatutako testuen irakurketa eginez eta, oinarrian, autoen zirkulazio murrizketaren kritikan zentratutakoak, bizilagunentzako eta merkataritzarako arazoak aipatuz. Beste interbentzio batzuetan errestrikzioak benetako beharrei erantzuten ez diola esaten da, alderantziz baizik, autoa egunero erabili behar duten pertsonak kaltetzen dituela azpimarratuz.

Interbentzioren batean proiektuari babes esplizitua ematen zaio. Proiektua modu positiboan baloratzen da kasu horretan, antzemandako zarata jaitsiera eta lasaitasuna aipatuz. Bukaerako interbentzioak tarteko postura batean kokatzen dira, alegia, honako ideia nabarmenduz: autoen igarotzea murrizteko proiektu batek, ohitura aldaketak eskatzen dituen, komunikazio, barneratze eta onarpen prozesu zabalagoa behar du.

Saioarekin agerian gelditu da ahalik eta atxikimendu gehiena lortzeko beharrezko garrantzia, mugikortasun eredua aldatzera bideratutako neurriak inplementatzerako orduan. Horretarako Mugikortasun Mahaiaren bidezko parte-hartzea sustatzen jarraitu behar da, eta modu egokian komunikatu udalak egiten duen lana. Zinegotziak eskerrak ematen ditu eta bertaratutakoak parte-hartzen jarraitzera animatzen ditu.

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

Actividad: reflexión y debate compartido sobre el proyecto piloto de Portua

Fecha y lugar: 3 de noviembre de 2021, en el Auditorium Itsas Etxea

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: alrededor de 65 personas

Formato: sesión extraordinaria de la Mesa de Movilidad a la que acude un grupo grande de personas. Algunas de ellas son participantes habituales de la Mesa y la mayoría asiste por primera vez. Por parte del ayuntamiento acude el concejal de movilidad, la técnico de medio ambiente y uno de los redactores del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La sesión se desarrolla en un formato diferente al habitual, con más del triple de participantes, en un lugar más amplio y con distancias que hacen necesaria la utilización de micrófonos, tanto en la exposición inicial como en los turnos de palabra, lo cual condiciona el transcurso de la sesión, habiendo dificultades para la fluidez y moderación del debate posterior.

### Contenido de la reunión

La sesión comienza con la bienvenida por parte del concejal de movilidad. El encuentro se ha convocado con el objetivo de explicar el fundamento y origen del proyecto piloto de Portua, y posibilitar un debate abierto, visto el interés que suscitó su puesta en marcha y las opiniones diversas y quejas habidas por parte de vecinos que no habían tenido ocasión de conocerlo.

Se explica que el proyecto, que está en suspenso, tuvo como guía las medidas generales propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Hondarribia (PMUS) aprobado por unanimidad en el Pleno. El proyecto buscaba resolver los problemas de convivencia entre los peatones y ciclistas en el paseo Butrón a la vez que calmar el tráfico en Portua, a través de la reducción del tránsito y la potenciación de la movilidad a pie y en bicicleta. Se desarrollaban así las medidas 1.1 *Red básica de itinerarios peatonales* y 3.2. *Completar la red ciclista* de dicho PMUS.

De tal manera se pretendía afianzar el espacio e itinerario peatonal del paseo Butrón, estableciendo como itinerario ciclista principal el recorrido por las calles Matxin Artzu, Itsasargi y Zuloaga, para lo que se adoptaron una serie de medidas de restricción del tránsito motorizado. El proyecto piloto, cuyos detalles y fundamentos se explican de forma detallada, pretendía probarse por el plazo de un mes, de forma que se obtuvieran datos para analizar su viabilidad y poder plantear una solución definitiva.

Las principales características del proyecto eran las siguientes:

- Destinar el paseo Butrón a peatones y ciclistas menores de 12 años.
- Unir el bidegorri de Bidasoa ibilbidea y el de la playa mediante ciclocarriles (las bicicletas compartirían calzada con otros vehículos a motor).
- Para que la integración ciclista en calzada sea segura, y para conseguir que Portua sea una zona de tráfico calmado, restringir el tráfico a vehículos autorizados, es decir, a bicicletas, patinetes, transporte público, taxis, carga y

descarga, motos y ciclomotores, y coches de residentes, además de vehículos de emergencias, y coches de personas con dificultades de movilidad que necesiten acceder a la zona.

- El parking de la Benta seguía activo, quedando así el acceso al ambulatorio y demás servicios garantizados.

Se ponen varios ejemplos de los posibles itinerarios en coche para la misma conexión, comparando las diferencias de tiempo con y sin restricciones, al objeto de subrayar que son reducidas. Por otra parte, se explica que la mayoría de los coches que ocupan las plazas de las calles afectadas por el proyecto son de residentes, y que se pretendía derivar mediante señalización a los coches de no residentes a parkings externos a la zona.

Se explican diferentes alternativas de gestión del problema de convivencia entre peatones y ciclistas en el paseo Butrón, y las ventajas y desventajas valoradas hasta el momento. Igualmente se describen los problemas que genera el elevado tránsito de coches por Portua: ruido, contaminación, retrasos en el transporte público, ocupación de espacio e incomodidad para peatones y ciclistas. Se explica también lo que dice el PMUS respecto a la necesidad de restringir gradualmente la intensidad del tránsito motorizado en esta zona.

Se exponen los fundamentos del PMUS y del Pacto por la Movilidad Sostenible, ambos aprobados por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento. Se explica el funcionamiento de la Mesa de Movilidad, foro de participación que funciona desde el año 2017, recordando que está abierta a todo colectivo o persona interesada.

Se dedican los siguientes minutos a la participación de las personas asistentes, con turnos de palabra para aclarar dudas y contrastar opiniones. Hay alrededor de una docena de intervenciones. Las primeras son largas, en algún caso con la lectura de textos preparados y básicamente centradas en la crítica a la restricción del paso de coches en Portua, citando problemas para vecinos y comercio. Otras intervenciones inciden en la idea de que las restricciones no responden a necesidades reales, sino que, al contrario, perjudican a las personas que necesitan utilizar el coche a diario.

Hay alguna intervención de apoyo explícito al proyecto por parte de vecinas de la zona que lo valoran positivamente en términos de reducción de ruido y de tranquilidad experimentada. Las intervenciones finales se sitúan en una postura intermedia, destacando la idea de que un proyecto de restricción de paso de coches, que supone unos cambios de hábito, requiere de un proceso de comunicación, interiorización y aceptación más amplio.

La sesión evidencia la necesidad de contar con la mayor adhesión posible a la hora de implementar medidas encaminadas a cambiar el actual modelo de movilidad. Para ello debe seguir fomentándose la participación desde la Mesa de Movilidad, y comunicarse con mayor acierto el trabajo que se realiza desde el ayuntamiento. El concejal agradece la asistencia animando a las personas asistentes a seguir participando.