

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarrirako Mahaiaren jardueraren memoria 2020



1. Egoera orokorra

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarrirako Mahaia martxan dago 2017 urte amaieratik, eta segida ematen dio mugikortasunaren inguruan herrian dagoen eztabaida publikoari. 2018-2019 jardueramemorian jaso bezala, jasangarritasun, mugikortasun zein espazio publikoari buruz herritar, teknikari nahiz politikariek dituzten interesen ondorioz eratu zen Mahaia: gai horiei buruzko ideiak trukatzeko espazioa. Inplikaturako talde eta pertsonen aniztasunak hasieratik ekarri du ikuspegi oso anitza landutako gaitara, eta horren bidez gauzatu ahal izan da Mugikortasun Jasangarrirako Ituna eta Mugikortasun Plana udaleko osoko bilkurako alderdi politiko guztien babesarekin.

Egun, esan daiteke mugikortasun prozesuetan eta hiriko irisgarritasunean inplikaturako eragileen arteko elkarrikerak iraunkorrerako gune bilakatu dela Mugikortasun Mahaia. Ez da erakunde publiko bat baina ezta talde informal bat ere, entzuteko, ikertzeko eta proposamenak partekatzeko gune bat baizik. Funtzionamendurako sistema bat eta komunikaziorako kanal eraginkorrak ditu, eta helburuak, faseak eta jarduerak dituen prozesu gisa egituratzen da, Hondarribiko mugikortasun-eredua aldatzen laguntzeko. Beraz, sakontze demokratikorako tresna bat da, hiria hobetzeko, eta erakunde publikoen, alderdi politikoen, merkataritza- eta gizarte-elkarteen eta, oro har, hiritarren ekarpenak ditu oinarri.

Hala ere, 2020an hainbat zailtasun sortu dira, bai barnean eta bai kanpoan, eta horiei aurre egitea erronka bat izan da Mahaiaren jarraitutasunerako. Pandemia-garaian, aurrez aurre elkartzeko zailtasunei gehitu zaie Mugikortasun Jasangarriaren Planaren garapenean izan diren atzerapenak; horrek eragin du inplikaturako jendea nekatzea, lankidetzan landutako proposamenak ez baitira martxan jarri behar bezain azkar. Era berean, horrek erakusten du Mahaia ongi egiten ari dela jarraipen-lana, udal-lanetan informazioa eta eraginkortasuna eskatuz. Gainera, urte honetako mugarri nagusiek (adibidez, mugikortasun-ordenantza berria martxan jartzeak, abiadura-muga 30 km/h erregulatzeak, pandemiaren aurrean hartutako premiazko neurriek eta eskola-inguruneak egitasmoek) interesa eta eztabaida aberatsa piztu dute kasu bakoitzean.

Azken batean, Mahaiak jarraitzen du Hondarribiko mugikortasunaren partaidetzarako lehen zirkulu izaten, eta beste erakunde nahiz herritarren arteko lotura da.

2. 2020ko bideratze-lana eta lortutako helburuak

Mahaiaren jarduerak, 2020an, bideratze-lan bat izan du dinamizazio-saioak, komunikazioa, materialen prestaketa, helburuen garapena eta prozesuaren dokumentazioa egiteko. Beraz, ideia- eta iritzi-trukea gauzatzea lortu da eta edukiak gehiegi errepikatzea saihestu. Gainera, deialdi-lana giltzarria izan da topaketa bakoitzean landutako gaiekin erlazionaturako hainbat talde eta pertsonen parte hartzeko, kontuan izanda osasun-murrizketak eta -gomendioak. Dinamizazio-roletik, hitzaren erabilerak espazio guztia hartzea ekidin nahi izan da, eta elkarri entzutea eta sormena sustatzeko tresnak iradoki dira. Bideratze-lana baliagarri izan dela erakusten digu pertsona-kopuru konstante baten parte hartzeak, nahiz eta aurtengo gaiak zailak izan (mugikortasunaren erregulazioa, besteak beste), erakutsi da bideratze-lan hori baliagarria izan dela.

Bideratze-lanaren helburuak lortu diren jakiteko balantzea egiteko garaia da. Bideratze-taldearen egitekoa zen "dinamizatzea eta laguntzea Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiak ongi funtziona zezan 2020an, aurreko urtean eskuratutako funtzionamendu eta aurrerakuntzekin, eta baita HMJPren neurrien aurreikusitako garapena, sakontze-lanetarako erronka eta interes berriak eta Udaleko mugikortasun jasangarriarekin erlazionaturako beste jarduerak batzuk ere. Egiteko hori honako helburuen bidez gauzatzen zen:

- **2020rako Mahaiaren erronkak eta helburuak eguneratzen laguntzea.** Udal-taldeekin koordinazioan, hurrengo hilabeteetarako bideratze-lanaren planteamendu orokorra finkatu zen, eta, bereziki, Mahaiaren posta elektronikoko bidez jasotako ekarpenak eta iradokizunak aztertu ziren.
- **Ordura arte erabilitako lan- eta partaidetza-metodoak berrikustea eta hobekuntzak iradokitzea.** Partaidetza-moduen lehen berrikuspina pandemiaren etorrerak ekarri zuen, urteko lehen saioa prestatzen ari ginenean. Aurrez aurreko topaketa hori bertan behera utzi eta ideia-trukea bitarteko elektronikoko bidez egitea beharrezkoa izan zen. Zehazki, pandemian zehar martxan jarritako premiazko neurriei buruzko komunikazioa indartu egin zen. Azkenean, saioa egin ahal izan zenean, deialdian jakinarazi zen maskararen erabilera beharrezkoa izango zela, eta erakunde bakoitzeko pertsona bakarra joatea eskatu zen, segurtasun distantziak beteko zirela ziurtatzeko.
- **Saio orokorrak dinamizatzea eta tresnak ematea pixkanaka Mahaiaren autonomia areagotzeko.** 2020an, Mahaiaren hiru saio orokor egin ziren, eta egiteke geratu da, urterako aurreikusita zeuden jardueren arabera, eskola-mugikortasunari eskainitako topaketa bat. Mahaiak oso inplikaturako 20 pertsonako talde egonkorra du, eta hainbat pertsona maiztasun txikiagoarekin azaltzen dira. Oinarria horixe da funtzionamendua autonomoa izan dadin edo, beharrezkoa denean, talde-bideratzaile batek lagunduta funtziona dezan.
- **Eztabaida-gune espezializatuak edo gaiaren araberakoak sustatzea, mahai edo sektore-talde moduan.** Osasun-murritzketek mugatu egin dituzte, oro har, aurrez aurreko topaketak, eta, aipatu bezala, eskola-mugikortasunari buruzko saio monografiko bat ezin izan zen egin. Hala ere, saio orokorretako bat baliatu zen mugikortasun-ordenantza berriari buruz eztabaidatzeko, eta horretarako gonbidatu berezi bat izan genuen, Alfonso Sanz, ordenantzaren zirriborroaren erredakzioaren arduradun teknikoa. Gaiaren araberako talde edo mahaiek ez dute oraingoz behar topaketa orokorreko beste espazio eta denborarik, baina etorkizunean baliagarria gerta daiteke ugarituko balira mugikortasun-egitasmoak nahiz arreta handiz landu beharreko gaiak.
- **Saioak deitzea eta dokumentatzea.** Topaketa bakoitza posta elektronikoko bidez deitu da, eta, kasu batzuetan, telefono-dei bidez osatu. Beti aurrez, nahikoa denborarekin, egin da, adostutako ordutegia eta gai-ordena jakinaraziz. Bilerak bakoitzean akta bat egin zen euskaraz zein gaztelaniaz, eta "Hondarribia mugitzen ari da" webgunean zintzilikatu.
- **Posta elektronikoko kudeaketa.** Aldian-aldean Mugikortasun Mahaiaren funtzionamenduaren inguruan jasotako posta berrikusi da mugikortasuna@hondarribia.eus kontuan, eta jasotako galderen edo zalantzen erantzunak nahiz mahaiaren posta-taldeari zuzendutakoak posta elektronikoko bidez bidali ziren.
- **Ebaluaketa bat eta memoria gisa azken dokumentu bat egitea.** 2020ko jardueraren ebaluaketaren partaidetza-topaketa gisa egin zen ebaluaketa, eta galdetegi digital baten bidez osatu. Azken memoria honako txosten hau da.

3. Mahaiaren egungo parte hartzea eta funtzionamendua

2020an Mugikortasun Mahaiaren parte hartze orokorrak behera egin zuen aurreko urtearekiko; 20-23 pertsona izatetik 20 baino baten bat gutxiago izatera pasa zen. Hala ere, taldeak interesari eta konpromisoari eutsi dio, nahiz eta tentsio pixka bat egon urte konplexu honetan. Nolanahi ere, elkarte, eragile ekonomiko, talde tekniko eta eragile instituzionalen ekarpenak egon dira. Aurreko urtean inplikaturako zenbait elkarte 2020an egon ez den arren, beste pertsona batzuk lehen aldiz azaldu dira modu egonkorrean taldeko partaide izateko. Egun, Mahaiak hogeita bat pertsona horien konpromisoa

du, eta talde egonkor horri batu zaio maiztasun txikiagoarekin Mahaiaren jarduera interesarekin jarraitzen duen bigarren zirkulu bat: soilik saio batzuetara joaten dira eta iritzia posta elektroniko bidez partekatzen dituzte. Ekarpenean puntualak eta sare sozialetako interakzioak aintzat hartu gabe, esan daiteke 30 bat pertsonen osatzen dutela Mugikortasun Mahaia.

2020an egon diren kolektibo eta erakundeak honako hauek dira:

- **Herritarrak eta elkarteak**
 - Nagusilan adinekoen elkartea
 - ONCE fundazioa
 - ACUBI kontsumitzaileen elkartea
 - Balazta bizikletaren aldeko elkartea
 - Ikastetxeetako ikasleen familia-elkarteak
 - Emeki emakumeen elkartea
 - Amute bizilagun-elkartea
- **Eragile ekonomikoak**
 - Merkataria eta autonomoak
 - Diez autobusak
 - Jaizubia aparkalekua
 - Sorbeltz karabana-elkartea
- **Lantalde teknikoak**
 - Mugikortasun eta Ingurumen sailerako udalako lantalde teknikoak
 - Mugikortasun-ordenantza erredaktorea
- **Erakundeetako eragileak**
 - Udal gobernu (Alkatetza, Hirigintza zinegotzigoa, Ingurumeneko zinegotzigoa)
 - Ordezkaritza duten alderdi politikoak
 - Udaltzaina
 - Ikastetxeetako zuzendaritza-taldeak

Azkenik, bizilagunen eta pertsona banakoen inplikazioak ikuspegi askotariko ekarpenak egin dituzte auzoetako eguneroko bizitza eta mugikortasunari buruz.

Funtzionamenduari eta komunikazio-kanalei dagokionez, irizpideak eta tresnak Mugikortasun Jasangarriaren Itunean aurreikusitakoak dira; aipatu ziren eta, neurri batean, eguneratu 2018-2019 jardura-memorian. Xehetasunetan sartu gabe, honako hauek dira: aldizkako topaketa orokorrak, helburuen berrikuspena, Mahaiaren posta elektrikoaren kudeaketa, bideratze-talde baten laguntza, jendea erakartzea eta deialdiak egitea, aktak egitea, askotariko jarduerak proposatzea, emaitzak dokumentatzea eta jarraipena egitea eta memoria labur bat erredaktatzea jardura-aldi bakoitzerako. Beste urte batzuetan bezala, 2020an, aldian-aldian aurrerapausoen kontrola egin da, talde partaideei kontsultak eta Udalarekin bilerak eginaz, eta horrek bideratze-lana birbideratzeko balio izan du.



Aipatu behar da webgunea aldatu egin dela eta orain “Hondarribia mugitzen ari da” izena duela¹; irudia berri du, eta azalean jarri ahal izan da mugikortasun aktiborako moduen kanpaina bat. Era berean, urte honetan mugikortasuneko lana lotu zaio pandemiaren aurkako udal ekintzen programari, Itxeki Hondarribia izenekoari.

4. 2020ko mugariak

Beharrezkoa da Mugikortasunaren Mahaiaren jarduera kokatzea mugikortasunarekin eta espazio publikoarekin erlazionatutako udalaren 2020rako erronka multzoan. Honako helburu hauek azpimarra daitezke:

- Bitoriano Juaristi kaleko eta Ama Guadalupekoa ikastetxearen ingurune esku hartzea gauzatzea: eskola-ingurunea hobetzeko egitasmo pilotua.
- Esperientzia horretatik abiatuz, prozesua eta proiektua egokitzea beste eskola-ingurune batzuk hobetzeko.
- Mugikortasun-ordenantza berri bat erredaktatzen hastea.
- HMJPren garapena sustatzea, epe laburrean, egitasmoak eta jardunak zehaztuz.
- Mugikortasun Mahaiaren jarduerari jarraipena ematea. Honako hauek sartuko lirateke: eskola-ingurune eta haur-mugikortasunari buruzko saio monografikoa, ibilaldi bat Europako Mugikortasun Astean martxan dauden jardunak ikusteko, mugikortasun-ordenantza berri baten beharrari buruzko saio monografikoa, HMJPren aurrerakuntzen eta martxan dauden ekintzen ebaluaketa-topaketa bat

Helburu nolabait handizaleegiak ziren, eta horietako batekiko mendekoak: Mugikortasun Planean aurreikusitako neurriak eta ekintzak martxan jartzea. HMJPren garapenean gertatzen ari diren atzerapenei garrantzia kendu gabe, pandemiak lehentasun berriak ekarri zituen eta erakundeen lana

¹ <http://www.hondarribia.eus/eu/mugitzenarida>

moteldu. Hala ere, erronka horien zati garrantzitsu bat egin ahal izan da, eta bidezkoa da helburu horien lorpena ospatzea.

Zentzu horretan, Ama Guadalupekoa eskolaren ingurunearen hobekuntza ia eginda dago erabat. Esku hartzea amaitu bezain laster, Mugikortasun Mahaia, hezkuntza- eta bizilagun-komunitatearekin batera, emaitzak ebaluatu ahal izango ditu. Garrantzitsua izango da ikaskuntzak ateratzea, mota honetako etorkizuneko esku hartzeetan arintasun handiagoa eskuratzeko. Izan ere, dagoeneko partaidetza-prozesu bat eta hobekuntza-egitasmo bat martxan daude beste bi ikastetxetan, Talaia Bordari eta Institutuan, hain zuzen. Ama Guadalupekoa nahiz Talaia eskolen kasuan, Mugikortasun Mahaia proiektuen jarraipen orokor bat egin ahal izan zuen erdibidean zeudenean, baina partaidetza, prozesu bakoitzean, hezkuntza komunitateari eta eskola-ingurune kaleetan bizi diren pertsonen bereziki dagokie.



Ordenantzaren erredakzioari dagokionez, Mahaia hasierako zirriborro bat eskuratu ahal izan zuen eta saio bat egin zen horren beharra eta irizpide garrantzitsuenak eztabaidatzeko. Egun, ordenantza erredakzio-prozesuan dago irizpide horiek jarraituz, eta kontsulta publikoaren eta tramitazioaren bidea jarraituko du.

HMJPren garapenari dagokionez, Mahaia epe laburreko nahiz epe ertainerako epekin aurrera egin nahi zuela adierazi zuenez behin eta berriz, udalak asistentzia teknikoko kanpoko zerbitzu bat kontratatu behar izan zuen epe laburreko jarduerak definitzeko eta horiei lehentasuna emateko. Lan hori pandemiaren testuinguruan hasi eta egoera berrira egokitu behar izan zen, zehazkiago esanda bide- eta osasun-segurtasunerako irizpideak txertatu behar izan zituen, bestea beste, kalea egokitzea pertsonen arteko distantzia bermatu ahal izateko. Emaitza nagusia da oinezkoen eta txirrindularien hobekuntza-estrategia gauzatzea bi gunetan: Portua eta Baserritar-Aspune. Estrategia horren hasierako zirriborria Mugikortasun Mahaia aurkeztu zitzaion, eta, ondoren, berrikusi da udaltzainekin eta udal teknikari-taldeekin egindako lan-saioetan.

Pandemiaren etorrerari ere udalak berehalako eta aldi baterako ekintzekin erantzun zion (egitasmo eskakizunik gabeko ekintzekin), adibidez, trafiko mozketak, oinezkoen erabilerarako kaleak irekitzea

eta bizikleten aparkalekuak jartzea. Gainera, 30 km/h abiadura-muga ezarri zen hiri guztian, estatu mailako erregulazio-aldaketari aurrea hartuz. Jarduera horiei komunikazio- eta sentsibilizazio-kanpaina batek lagundu zien, kotxearen erabilera murriz dezagun kontzientziatzeko².

Adi baterako jarduerak eztabaida-gai izan dira Mugikortasun Mahaian, bereziki parte hartzaile askok pentsatzen baitzuen, larrialdia eta behin-behinekotasuna igarota, beharrezkoa zela zenbait esku hartze iraunkor bilakatzea eta HMJPn aurreikusitako epe laburrerako ekintzak martxan jartzea, are beharrezkoagoak baitira pandemiaren aurrean.



Azkenik, Mahaiak jarraitu du jarduerarekin aldizkako topaketak eginaz, hori bai, aurreko urteetan baino maiztasun txikiagoarekin. Alde batetik, jardueraren beherakada espero zen aurreko urteko HMJPren erredakzioarekin erlasionatutako intentsitatearengatik. Izan ere, 2020an, partaidetza gutxiago kanalizatu behar zen Mahaiaren bidez, gehiago zuzenduz zuzenean kaltetutako komunitate eta pertsoneri. Bestalde, pandemiak egoera berrietara egokitze denbora-tarte bat hartzea ekarri zuen, berriro ere elkartzea bideragarria izan zen arte edo telematikoki elkartzeko aukera planteatu arte. Hala ere, Mahaiaren saio-kopuruan beherakada erlasionatuta dago hirian aurreikusitako jardueren aurrerapauso ezarekin ere, horrek zaildu baitu jarduera horien balorazio-topaketak egitea.

Jarraian, laburbilduta, 2020ko Mugikortasun Mahaiaren jarduera nagusiak:

Martxan dauden jardueren errepaso-topaketa (2020/07/20)

Aurrez aurreko bilerarik gabe zenbait hilabete egon ostean, saio horretan landu ziren mugikortasun-gaietan martxan dauden jarduera nagusiak. Udalak eta talde teknikoek aurrerapausoen aurkezpena egin zuten, eta ondoren hainbat gairi buruz eztabaidatu zen: Hondarribia 30 km/h hiria, mugikortasun-ordenantza berri baten erredakzioaren hasiera eta Bitoriano Juaristi, Talaia eta Portua egitasmoak. Hainbat esku hartzetan errepikatu zen mugikortasun-ordenantza gidatu behar zuten irizpideek behar zutela eztabaida soziala eta parte hartzea. Horren ondorioz, udalak konpromisoa hartu zuen

² https://www.youtube.com/watch?v=FPTg2Ac5cPM&feature=emb_title

ordenantzaren hasierako zirriborroa egin aurretik Mugikortasun Mahaiari erakusteko, eta adostu zen irizpideak eztabaidatzeko saio monografiko bat egitea, testu bat osatu eta kontsulta eta alegazioen prozesu ofiziala martxan jarri aurretik.

Gai-ordenan aurreikusitako gaiez gain, mugikortasun eta espazio publikoari buruzko askotariko arazoak eta proposamenak aipatu ziren, adibidez, oinezko- eta bizikleta-konexioa Iruneekin (eta Mendelu eta Amute), dagoeneko jarrita dauden bizikleten aparkalekuak eta minibus proiektua martxan jartzeko zailtasunak.



Mugikortasun-ordenantza berriari buruzko eztabaida-saio monografikoa (2020/09/30)

Aurreko saioan adostu zen bezala, mugikortasun-ordenantza berri baten behar eta irizpideei bereziki eskainitako topaketa bat egin zen. HMJPN aurreikusitako neurri bat da; hori martxan jartzeak eskatzen du denbora eta tramitazio administratiboa. Udalak eta bideratze-taldeak prozedura administratiboaren urratsak azaldu zituzten; eztabaida aurreko fase batean kokatu zuten Mugikortasun Mahaiaren sakontzeko. Gonbidatu berezi gisa, Mahaiak ordenantzaren erredakzioan asistentziaz arduratu den teknikaria izan zuen; sarrera txiki bat egin zuen erlazionatzeko ordenantzaren beharra Mugikortasun Jasangarrirako Itunaren irizpideekin eta HMJPK bultzatutako paradigma berriekin, trafikoaren kudeaketa hutsa baino haratago.

Azalpenak eta ondorengo eztabaidak aukera eskaini zuten hainbat giltzarri azpimarratzeko, izan ere, etorkizuneko ordenantza bezalako erregulazio-tresna bat baliagarri izan daiteke beste tresna batzuekin batera, adibidez, azpiegituretako esku hartzeekin zein sentsibilizazio-programekin, mugikortasun-eredu berri baterantz bide egiteko. Bai ala bai ordenantza laburra eta argia izan behar da, ulerterraza eta aplikatzeko modukoa, malgua eta koherentea HMJP eta Mugikortasun Jasangarriaren Itunarekin. Hasierako zirriborroa udalaren eta Mugikortasun Mahaiaren barne lanaren dokumentu bat da, eta hainbat eduki baliagarri aurreratzen ditu, baina ikuspegi orokorreko arazoak ditu eta kritika ugari jaso zituen bertaratutako pertsonen artean. Beraz, topaketa amaieran konpromisoa hartu zen dokumentua berregiteko ordenantzaren hasierako bertsio gisa, Mahaiaren landutako ideietatik eta posta elektronikoko bidez jasotako ekarpenetatik abiatuz. Mahaiaren ekarpenekin aurrez berrikusitako testu hori sartuko da kontsulta publikoaren prozeduran.



Jardueren errepasorako eta urteko balantzerako topaketa (2020/12/16)

2020 urteko azken mugarrria izan zen Mugikortasun Mahaiaren topaketa orokor bat egitea, urtean zehar egindako aurrerapausoak baloratzeko. Beharrezkoa izan zen urtearen azken aldi horretan jendea erakartzea eta gogora ekartzea, -nahiz eta jakin Hondarribian hobekuntzak martxan jartzeko garaian atzerapen handiak daudela- Mahaiaren funtzioa giltzarria dela jarraipena emateko eta neurriak martxan jar daitezen eskatzeko.

Saio hasieran aurrerapauso berriak aipatu ziren: 30 km/h erregulazioa, bizikleta-aparkalekuen sarearen hedaketa eta eskola-inguruneko hobekuntza-egitasmoak. Denbora gehiena erabili zen bertaratutako pertsonen txandak hitz egiteko; Mugikortasun Mahaian parte hartzen duten elkarte, talde eta pertsonen balorazio-txandak egin ziren. Oro har, kritikatu zuten HMJPn aurreikusitako neurriak martxan jartzeko moteltasuna; aipatuz pandemiak areagotu egin duela oinezkoen eta txirrindularien mugikortasunerako egitasmoak martxan jartzeko beharra. Juan Luis Silanes mugikortasun-zinegotziak aurreko esku hartzeetan aipatutako jarduerekin erlacionatutako egoera eta arazoak azaldu zituen, eta aitortu zuen ez direla bete 2020ko inbertsio-aurreikuspenak. Osasun-krisiak behartu du Udaleko giza baliabideak erabiltzea premiazko gizarte-arazoei aurre egiteko, baina ezinbestekoa da alde batera ez uztea mugikortasuneko lehentasunezko esku hartzeak. Asfaltatze-kanpainak, aipaturiko gaien artean, aukera eskainiko du bide- eta osasun-segurtasunak hobera egin dezan ekintza berriak egiteko.

Topaketa horretan argi geratu zen Mugikortasun Mahaian parte hartzeak nekea eta frustrazioa ekar dezakeela ez bada aurrerapausorik ikusten egindako lanaren emaitza gisa. Hala ere, saio amaieran inplikaturako talde eta pertsonen adierazi zuten ahalegina egingo zutela berriro ere Hondarribian mugikortasun jasangarriago, seguruago eta osasungarriago bat eskuratzeko.



5. 2021erako erronkak

Hondarribiko Mugikortasun Mahaia jarduera ez da normaltasunez garatu 2020an. Ideiak trukatzeko gune gisa zuen funtzio nagusiari eutsi dion arren, pandemiak zenbait topaketa atzeratzea eta jardueraren zati bat online egitea behartu du.

2021ak jasan beharko ditu oraindik ere pandemiaren ondorioak, baina aurrerapausoen urtea ere izan daiteke mugikortasunari dagokionez, eta Mahaia paper funtsezkoa du beharrezko ekintzak proposatzeko eta sustatzeko. Azken bi urteetako lan eta funtzionamendu oinarritzarekin jarraituko dela jakintzat emanda (topaketen deialdia eta dinamizazioa, akten erredakzioa, posta elektronikoaren kudeaketa etab.), jarraian, hurrengo hilabeteetan egin daitezkeen zenbait erronka ikus daitezke.

- **HMJPren garapena sustatu.** Azken hilabeteetan, pertsona partaideek behin eta berriz aipatu dituzte dagoeneko HMJPn eta Mugikortasun Jasangarriaren Itunean formulatutako diagnostikoa eta lehentasunak; eskatu dute Mugikortasun Mahaia neurriak martxan jartzea eta jarraipena egitea. 2020ko aurrerapausoak (ordenantza berriaren erredakzioa, egitasmoak eskola-ingurunean, etab.) asmo handiagokoak izan daitezke 2021ean, eta horrek eskatzen du martxan jartzea adierazle teknikoak eta Mugikortasun Mahaia balorazio kualitatiboa egiten ari direnaren ebaluazioa. Jakinda Mugikortasun Mahaia tresna bizi eta moldagarria dela, Udaleri eta Mahaiko bideratze-taldeari dagokio argitzea 2021ean zer helburu diren betetzeko modukoak eta iradokitzea zein diren Mahaia papera eta jarduerak helburu horiek lortu ahal izateko.
- **Lehen zirkulua egonkortu.** Beharrezkoa da babesa ematea azkenaldian nolabaiteko nekea jasan duten Mahaiko talde motorrean zuzenean inplikaturik egon diren erakunde eta pertsonen. Talde motor horrek egonkortzeko beharra du eta bere burua hala identifikatzeko; egiaztatu behar du baliagarria dela eta iraunkorra. Pertsona eta talde berriei gonbidapena berriro ere egitea garrantzitsua izango da, adibidez, Amute bizilagun-elkartari.
- **Egiteke dauden eztabaidei heldu.** Autoarekiko mendekotasuna duen mugikortasun kultura batek irizpideak landu behar ditu, alegia, Plan batean horiek islatu baino zerbait gehiago. Mugikortasun Mahaia ikaskuntzarako, sentsibilizaziorako eta sakontzeko espazio bat izan daiteke, ideia berriak entzun eta paradigma-aldaketa sustatzeko. Aparkalekua batetik eta genero- eta belaunaldi-ikuspegia bestetik izan daitezke Hondarribian mugikortasun jasangarriago eta osasungarriagorekin erlazionatutako landu beharreko bi gai. Era berean, gaiaren arabera lan-taldeak berreskuratzeko aukera ere badago, talde bakoitzaren interes-gaiak jarraitutasun gehiagorekin lantzeko.
- **Eztabaidez gain beste jarduerak batzuk egitea.** HMJP garatu bitartean, paseo kritikoak erabili izan ziren tokian tokiko arazoak eta proposamenak aipatzeko eguneroko mugikortasunari buruz. Interesgarria izan daiteke paseo berri bat egitea Mahaia sustatuta eta irekia beste pertsona eta talde batzuei, Mahaian landutako gaiak ohiko topaketatan parte hartzen ez duten beste profil eta kolektiboek helarazteko. Esku hartze batzuk martxan jarrita, osasun-baldintzek bide ematen badute behintzat, aukera ona izango litzateke hiriko aldetak ikusteko, eragina baloratzeko eta arazo berriak mapeatzeko. 2020an egitea iradoki zen bezala, Mugikortasunaren Europako Astea momentu ona izango litzateke paseoa egiteko.
- **Gizarte-komunikazioa hobetzea.** Mahaian parte hartzea ez da soilik landutako gaiak interesgarriak izatearen edo proposatzen ari diren helburuak eskuratzeko konpromiso bateratu bat egotearen arabera. Funtsezkoa da informazioa iristea, ulertzea eta aurrez lantzea. Batzuetan, posta elektronikoa edo sare sozialak ez dira nahikoak, eta Mahaiko talde-bideratzaileak aldezka kontsultak, sentsibilizazioa eta jendea erakartzeko lana egin behar izan

du. Egiteko hori indartu daiteke topaketa horiek aurrez elkarrekin eta Udal taldeekin prestatuta. Gainera, aurrez aurreko topaketen murrizketen aurrean, baliagarria izan daiteke webgune eta sare sozial bidezko komunikazioa hobetzea, eta txat moduko kate bat martxan jartzea truke jarraituago bat egiteko eta baita intzidentziak jakinarazteko ere.

Memoria de actividad de la Mesa de la Movilidad Sostenible de Hondarribia 2020



1. Situación general

La Mesa de la Movilidad Sostenible de Hondarribia funciona desde finales de 2017, dando continuidad al debate público en torno a la movilidad en el municipio. Como se recogía en la memoria de actividad de 2018-2019, el interés ciudadano, técnico y político en torno a la sostenibilidad, la movilidad y el espacio público desembocó en la creación de la Mesa como espacio de intercambio sobre estas cuestiones. La diversidad de grupos y personas implicadas ha aportado desde el inicio una visión muy variada sobre los temas tratados, logrando impulsar un Pacto por la Movilidad Sostenible y un Plan de Movilidad que obtuvieron el respaldo de todos los partidos políticos en el Pleno Municipal.

Actualmente, puede decirse que la Mesa de la Movilidad se ha consolidado como un lugar de diálogo permanente entre agentes implicados en los procesos de movilidad y accesibilidad de la ciudad. No es una institución pública ni tampoco un grupo informal, sino un espacio de escucha, indagación y propuesta compartida. Cuenta, eso sí, con un sistema propio de funcionamiento y canales de comunicación eficaces, y se estructura como un proceso con objetivos, fases y actividades que contribuyan a cambiar el modelo de movilidad en Hondarribia. Por lo tanto, constituye una herramienta de profundización democrática para mejorar la ciudad basada en el aporte de las instituciones públicas, los partidos políticos, las asociaciones comerciales y sociales, y la ciudadanía en general.

Sin embargo, en 2020 han surgido algunas dificultades, tanto externas como internas, cuya superación supone un reto para la continuidad de la Mesa. A las complicaciones para la participación presencial durante la pandemia por Covid-19 se han sumado los retrasos en el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible, cansando a las personas implicadas que no ven progresar suficientemente rápido la ejecución de las propuestas conjuntamente trabajadas. Al mismo tiempo, esto demuestra que la Mesa está realizando bien la tarea de seguimiento exigiendo información y eficacia en la tarea municipal. Además, los hitos principales de este año, como la puesta en marcha de la redacción de la nueva ordenanza de movilidad, la regulación del límite de velocidad a 30 km/h, las medidas urgentes ante la pandemia y los proyectos en entornos escolares, han generado interés y un rico debate en cada caso.

En definitiva, la Mesa continúa como primer círculo de la participación en relación a la movilidad en Hondarribia, sirviendo de nexo con otras organizaciones, vecinas y vecinos.

2. Acompañamiento y objetivos logrados en 2020

La actividad de la Mesa durante 2020 ha contado con un trabajo de acompañamiento para facilitar la dinamización de las sesiones, la comunicación, la preparación de materiales, el desarrollo de objetivos y la documentación del proceso. Así, el intercambio de ideas y opiniones ha logrado concretarse y se ha evitado un exceso de repetición de contenidos. Además, se ha realizado una tarea de convocatoria que ha sido clave para contar con determinados grupos o personas participantes en relación a los temas tratados en cada encuentro, considerando además las restricciones y recomendaciones sanitarias. Desde el rol de dinamización, se ha evitado el acaparamiento del uso de la palabra y se han sugerido herramientas para impulsar la escucha y la creatividad. La propia participación de un número constante de personas, pese a la dificultad de los temas tratados este año (la regulación de la movilidad, entre otros), demuestra que el acompañamiento ha sido útil.

Es momento de hacer balance del logro de objetivos del trabajo de acompañamiento. El equipo facilitador debía realizar “la dinamización y apoyo para el buen funcionamiento de la Mesa de la Movilidad Sostenible durante 2020, contando con los avances y el funcionamiento logrados el año anterior, y el previsible desarrollo de medidas del PMUS, así como nuevos retos e intereses de profundización y otras actividades relacionadas con la movilidad sostenible en el municipio.” Esta tarea se concretaba a través de los siguientes objetivos:

- **Apoyar en la actualización de retos y objetivos de la Mesa para el año 2020.** En coordinación con los equipos municipales, se fijó el planteamiento general del trabajo de acompañamiento para los siguientes meses, y se analizaron los aportes y sugerencias ciudadanas, recibidas principalmente mediante el correo electrónico de la Mesa.
- **Revisar los métodos de trabajo y participación utilizados hasta ahora y sugerir mejoras.** La principal revisión de modos de participación se debió a la irrupción de la pandemia por Covid-19 cuando se estaba preparando la primera sesión del año. Fue necesario cancelar ese encuentro presencial y mantener el intercambio por medios electrónicos. En concreto, se reforzó la comunicación sobre las medidas urgentes de movilidad puestas en marcha durante la pandemia. Cuando por fin se pudo realizar la sesión, la convocatoria advirtió del uso obligatorio de mascarilla y se pidió que no asistiera más de una persona por organización para asegurar el cumplimiento de las distancias de seguridad.
- **Dinamizar sesiones generales y aportar las herramientas para aumentar progresivamente la autonomía de la Mesa.** En 2020 se han realizado tres sesiones generales de la Mesa, y se ha quedado pendiente, según la previsión de actividades que había para el año, un encuentro dedicado a movilidad escolar. La Mesa cuenta con un grupo estable de unas 20 personas muy implicadas, con algunas personas más variables que asisten con menos frecuencia. Esto constituye la base para un funcionamiento autónomo o apoyado por otro grupo facilitador en caso necesario.
- **Impulsar espacios de debate especializados o temáticos, en forma de mesas o grupos sectoriales.** Las restricciones sanitarias han impuesto una reducción general de los encuentros presenciales, y se ha mencionado que una sesión monográfica sobre movilidad escolar no ha podido tener lugar. Sin embargo, una de las sesiones generales se dedicó a debatir sobre la una nueva ordenanza de movilidad, para lo cual se contó con un invitado especial, Alfonso Sanz, responsable técnico de la redacción del borrador de la ordenanza. La utilización de grupos o mesas temáticos no precisa por ahora espacios y tiempos separados a los encuentros generales, pero podría ser útil en el futuro si aumenta el ritmo de ejecución de proyectos de movilidad o la cantidad de temas a tratar con detenimiento.
- **Convocar y documentar las sesiones.** Se ha convocado cada encuentro mediante correo electrónico y, en algunos casos, complementando con ronda de llamadas. Se ha hecho siempre con suficiente antelación, informando del horario consensuado e incluyendo orden del día. De cada reunión se elaboró un acta en euskera y castellano que se ha colgado en la página web de “Hondarribia mugitzen ari da.”
- **Gestión de la cuenta de correo.** Se ha revisado periódicamente el correo entrante en la cuenta mugikortasuna@hondarribia.eus en lo referente al funcionamiento de la Mesa de Movilidad, y se redactaron y enviaron los correos electrónicos de respuesta a consultas o aclaraciones, así como los destinados al grupo de correo de la Mesa.
- **Realizar una evaluación y un documento final de memoria.** La evaluación fue realizada en forma de encuentro participativo de valoración de la actividad de 2020, y completada mediante un cuestionario digital. La memoria final es el presente informe.

3. Participación y funcionamiento actual de la Mesa

Durante 2020 la participación en los encuentros generales de la Mesa de la Movilidad ha descendido respecto al año anterior, pasando de unas 20-23 personas a quedarse ligeramente por debajo de 20. Sin embargo, el interés y compromiso del grupo se ha mantenido, aun con cierta tensión durante un año complicado. Se ha contado, en todo caso, con el aporte de representantes de asociaciones, agentes económicos, equipos técnicos y agentes institucionales. Si bien algunas asociaciones que se habían implicado el año anterior no han estado presentes en 2020, otras personas han asistido por primera vez con el deseo de incorporarse de manera fija. Actualmente, la Mesa cuenta con el compromiso de esta veintena de personas, y este grupo más constante se ha completado con un segundo círculo compuesto por quienes siguen con interés la actividad de la Mesa pero que participan de manera menos frecuente, acudiendo sólo a algunas sesiones y compartiendo sus opiniones a través del correo electrónico. Sin contar aportes puntuales e interacción en redes sociales, puede considerarse que unas 30 personas forman parte de la Mesa de la Movilidad.

Los colectivos y entidades que han estado presentes durante 2020 son:

- **Ciudadanía y asociaciones**
 - Asociación de mayores Nagusilan
 - Fundación ONCE
 - Asociación de consumidores ACUBI
 - Asociación ciclista Balazta
 - Asociaciones de familiares del alumnado de los centros escolares
 - Asociación de mujeres Emeki Elkartea
 - Asociación de vecinos de Amute
- **Agentes económicos**
 - Comerciantes y autónomos
 - Autocares Diez
 - Parking Jaizubia
 - Asociación de caravanas Sorbeltz
- **Equipos técnicos**
 - Equipos técnicos municipales de las áreas de movilidad y medio ambiente
 - Redactor de la ordenanza de movilidad
- **Agentes institucionales**
 - Gobierno municipal (Alcaldía, Concejalía de urbanismo, concejalía de Medio Ambiente)
 - Partidos políticos con representación
 - Policía local
 - Equipos directores de los centros escolares

Finalmente, la implicación de vecinas y vecinos y personas a título individual ha continuado aportando puntos de vista variados desde la vida cotidiana y la movilidad en los barrios.

Respecto al funcionamiento y los canales de comunicación, los criterios y herramientas han sido los previstos en el Pacto por la Movilidad Sostenible, que se comentaron y en parte actualizaron en la memoria de actividad de 2018-2019. Sin entrar en detalle, se trata de la celebración de encuentros generales periódicos, la revisión de objetivos, la gestión del correo electrónico de la Mesa, el acompañamiento de un equipo de facilitación, la realización de tareas de captación y convocatorias, la elaboración de actas, la propuesta de actividades variadas, la documentación y seguimiento de

resultados, y la redacción de una breve memoria para cada periodo de actividad. Como otros años, en 2020 se ha realizado un trabajo de control de avance cada cierto tiempo, mediante consultas a los grupos participantes y reuniones con el Ayuntamiento, sirviendo para reorientar el trabajo de acompañamiento.



Hay que mencionar que la web se ha modificado, y ahora es “Hondarribia mugitzen ari da”,³ con una imagen renovada que además ha permitido situar en portada una campaña de fomento de modos de movilidad activa. Igualmente, durante este año se ha vinculado el trabajo en movilidad al programa de acción municipal ante la pandemia, denominado Itxeki Hondarribia.

4. Hitos en 2020

Es preciso enmarcar la actividad de la Mesa de la Movilidad en el conjunto de retos planteados en 2020 en el municipio en relación a la movilidad y el espacio público. Pueden destacarse los siguientes objetivos:

- Ejecutar la intervención en la calle Bitoriano Juaristi y entorno del colegio Ama Guadalupekoa, proyecto piloto de mejora de entorno escolar.
- A partir de esa experiencia, adaptar el proceso y proyecto para la mejora de otros entornos escolares.
- Iniciar la redacción de una nueva ordenanza de movilidad.
- Impulsar el desarrollo del PMUS concretando los proyectos y actuaciones a corto plazo.
- Dar continuidad a la actividad de la Mesa de la Movilidad, incluyendo: una sesión monográfica sobre entornos escolares y movilidad infantil, una caminata en la Semana Europea de la Movilidad visitando las actuaciones en marcha, una sesión monográfica sobre la necesidad de una nueva ordenanza de movilidad, y un encuentro de evaluación del avance del PMUS y las acciones en marcha.

³ <http://www.hondarribia.eus/eu/mugitzenarida>

Eran objetivos moderadamente ambiciosos y en parte dependientes de uno de ellos, la ejecución de medidas y acciones previstas en el Plan de Movilidad. Sin quitar importancia a los retrasos que se están produciendo en el desarrollo del PMUS, la pandemia trajo nuevas prioridades y ralentizó el trabajo de las instituciones. Aun así, una parte importante de esos retos se ha podido abordar y es también justo celebrar el logro de objetivos.

En este sentido, la mejora en el entorno del colegio Ama Guadalupekoa está casi ejecutada por completo. Una vez finalizada la intervención, la Mesa de la Movilidad, junto a la comunidad educativa y vecinas y vecinos, podrá evaluar el resultado. Será importante extraer aprendizajes para conseguir mayor agilidad en futuras intervenciones de este tipo. De hecho, se ha lanzado ya un proceso de participación y proyecto de mejora de otros dos centros escolares, en concreto Talaia Bordari e Instituto. Tanto en el caso de Ama Guadalupekoa como en Talaia, la Mesa de la Movilidad pudo hacer un seguimiento general de los proyectos cuando estaban en un estado intermedio, pero la participación en los procesos correspondientes estaba especialmente dirigida a la comunidad educativa y a las personas que viven en las calles del entorno escolar.



En cuanto a la redacción de la ordenanza, la Mesa pudo acceder a un borrador inicial y se celebró una sesión dedicada a debatir su necesidad y los criterios más importantes para su contenido. Actualmente la ordenanza está en proceso de redacción siguiendo esos criterios, y seguirá su curso de consulta pública y tramitación.

Respecto al desarrollo del PMUS, la insistencia de la Mesa en avanzar con las acciones a corto y medio plazo se tradujo en la contratación por parte del Ayuntamiento de un servicio de asistencia técnica externa para la priorización y definición de actuaciones a corto plazo. Este trabajo se inició ya en el marco de la pandemia y tuvo que adaptarse a las nuevas circunstancias, en concreto incorporando criterios de seguridad vial y sanitaria que, entre otras cuestiones, implican la necesidad de adaptar las calles para facilitar el distanciamiento interpersonal. El principal resultado es la concreción de la estrategia de mejora de la movilidad peatonal y ciclista en dos zonas: Portua y Baserritar-Aspune. El borrador inicial de esta estrategia se presentó a la Mesa de la Movilidad y

posteriormente ha sido revisado en sesiones de trabajo con la policía municipal y los equipos técnicos municipales.

El Ayuntamiento respondió también a la irrupción de la pandemia con acciones inmediatas y temporales que no requirieron proyectos, como cortes de tráfico, la apertura de calles para el uso peatonal y la instalación de aparcabicis. Además, se fijó el límite de velocidad en 30 km/h para toda la ciudad, anticipándose al cambio regulatorio a nivel estatal. Estas actuaciones se acompañaron de una campaña de comunicación y sensibilización para concienciar en un menor uso del coche.⁴

Las actuaciones temporales han sido objeto de debate en la Mesa de la Movilidad, fundamentalmente porque numerosas personas participantes consideraron que, pasado el tiempo de la urgencia y provisionalidad, era necesario convertir algunas intervenciones en permanentes y ejecutar las acciones a corto plazo previstas en el PMUS, doblemente necesarias ante la pandemia.



Finalmente, la Mesa ha continuado realizando su actividad en forma de encuentros periódicos, si bien con menos frecuencia que el año anterior. Por un lado, el descenso de actividad formaba parte de lo esperado tras la intensidad asociada a la redacción del PMUS el año anterior. De hecho, en 2020 la participación iba a canalizarse menos a través de la Mesa, dirigiéndose más a las comunidades y personas directamente afectadas. Por otro lado, la pandemia requirió un tiempo de reajuste a las nuevas circunstancias, hasta que fue viable volver a juntarse o plantear alternativas por medios telemáticos. Aun así, el descenso en el número de sesiones de la Mesa también está relacionado con la falta de avances en las actuaciones previstas en la ciudad, lo que ha dificultado celebrar encuentros de valoración de esas actuaciones.

A continuación, se resumen las principales actividades de la Mesa de la Movilidad durante 2020.

Encuentro de repaso de actuaciones en marcha (20/07/2020)

⁴ https://www.youtube.com/watch?v=FPTg2Ac5cPM&feature=emb_title

Tras varios meses sin reuniones presenciales, esta sesión trató las principales actuaciones en desarrollo en materia de movilidad. Se realizó una presentación de los avances por parte del Ayuntamiento y los equipos técnicos, seguida de un debate sobre los diferentes temas: Hondarribia Ciudad 30 km/h, inicio de la redacción de una nueva ordenanza de movilidad, y los proyectos de Bitoriano Juaristi, Talaia y Portua. Varias intervenciones insistieron en la necesidad de debate social y participación en los criterios que deben guiar la ordenanza de movilidad. Como resultado de ello, el Ayuntamiento se comprometió a adelantar el borrador inicial de la ordenanza a la Mesa de la Movilidad, y se acordó realizar una sesión monográfica para debatir los criterios, antes de consolidar un texto y lanzar el proceso oficial de consultas y alegaciones.

Además de estos temas previstos en el orden del día, se comentan problemas variados y propuestas de movilidad y espacio público, como la conexión peatonal y ciclista con Irún (y Mendelu y Amute), los nuevos aparcamientos para bicicletas instalados, y las dificultades para poner en marcha el proyecto de minibús.



Sesión de debate monográfico sobre la nueva ordenanza de movilidad (30/09/2020)

Tal y como se acordó en la sesión previa, se celebró un encuentro dedicado exclusivamente a la necesidad y criterios de una nueva ordenanza de movilidad. Se trata de una medida prevista en el PMUS cuyo desarrollo requiere tiempo de elaboración y tramitación administrativa. Desde el Ayuntamiento y el equipo facilitador, se expusieron los pasos del procedimiento administrativo, enmarcando el debate en una fase previa para profundizar en el seno de la Mesa de la Movilidad. Como invitado especial, la Mesa contó con el técnico encargado de la asistencia en la redacción de la ordenanza, que realizó una breve introducción vinculando su necesidad a los criterios del Pacto por la Movilidad Sostenible y al nuevo paradigma propugnado por el PMUS, más allá de la mera gestión del tráfico.

La exposición y el debate posterior permitieron destacar algunas claves para que una herramienta de regulación como será la futura ordenanza sea útil conjuntamente con otras herramientas, como las intervenciones en la infraestructura o los programas de sensibilización, para caminar hacia un nuevo modelo de movilidad. Ante todo, la ordenanza debe ser breve y clara, fácil de entender y aplicar, adaptable, y coherente con el PMUS y el Pacto por la Movilidad Sostenible. El borrador inicial, que es

un documento de trabajo interno del Ayuntamiento y la Mesa de la Movilidad, avanza algunos contenidos útiles, pero tiene problemas de enfoque general y recibió numerosas críticas por parte de las personas asistentes. Por lo tanto, se cerró el encuentro con el compromiso de reelaborar el documento en forma de versión inicial de la ordenanza a partir de las ideas trabajadas en la Mesa y los aportes recibidos por correo electrónico. Será ese texto previamente revisado con los aportes de la Mesa el que se incluirá en el procedimiento de consulta pública.



Encuentro de repaso de actuaciones y balance del año (16/12/2020)

El último hito del año 2020 fue la celebración de un encuentro general de la Mesa de la Movilidad para valorar los avances realizados durante el año. Fue necesario reforzar la tarea de captación en esta etapa final del año y recordar que, aunque sabemos que hay retrasos importantes en la ejecución de mejoras de movilidad en Hondarribia, la función de la Mesa es clave para dar seguimiento e insistir en la puesta en marcha de medidas.

La sesión comenzó con un repaso a los avances recientes: regulación 30 km/h, ampliación de la red de aparcabicis, y proyectos de mejora de entornos escolares. La mayor parte del tiempo se dedicó a turnos de palabra de las personas asistentes, haciendo una ronda de valoraciones de las diferentes asociaciones, grupos y personas implicadas en la Mesa de la Movilidad. El tono general fue crítico con la lentitud en el desarrollo de las medidas previstas en el PMUS, destacando que la pandemia por Covid-19 acentúa la necesidad de ejecutar proyectos de movilidad peatonal y ciclista. El concejal de movilidad, Juan Luis Silanes, expuso la situación y los problemas en relación a las actuaciones mencionadas en las intervenciones previas, y reconoció que no se han cumplido las expectativas de inversión para 2020. La crisis sanitaria ha obligado a dedicar los recursos humanos del Ayuntamiento a paliar problemas sociales urgentes, pero es imprescindible no dejar de lado las intervenciones prioritarias en movilidad. La campaña de asfaltado, entre otros puntos comentados, va a permitir realizar nuevas acciones que incrementen la seguridad vial y sanitaria.

En este encuentro se hizo evidente que la participación en la Mesa de la Movilidad puede sufrir cansancio y frustración si no se ven avances como resultado de su trabajo. No obstante, la sesión se cerró con el recordatorio conjunto entre los grupos y personas implicadas de renovar esfuerzos para continuar avanzando en una movilidad más sostenible, segura y saludable en Hondarribia.



5. Retos para 2021

La actividad de la Mesa de la Movilidad de Hondarribia no se ha desarrollado con normalidad en 2020. Aunque la función principal como espacio de intercambio se ha mantenido, la pandemia por Covid-19 ha obligado a retrasar algunos encuentros y realizar parte de la actividad online.

El año 2021 estará aun sufriendo las consecuencias de la pandemia, pero puede también ser un año de avances en relación a la movilidad, y la Mesa tiene un papel clave para proponer e impulsar las acciones necesarias. Dando por supuesto que se continuará con las tareas y el funcionamiento básico de estos últimos dos años (convocatoria y dinamización de encuentros, redacción de actas, gestión del correo electrónico, etc.), se recogen a continuación algunos posibles retos para los próximos meses.

- **Impulsar el desarrollo del PMUS.** En los últimos meses, las personas participantes han insistido en el diagnóstico y en las prioridades ya formuladas en el PMUS y en el Pacto por la Movilidad Sostenible, reclamando la puesta en marcha de medidas y su seguimiento desde la Mesa de la Movilidad. Los avances en 2020 (redacción de nueva ordenanza, proyectos en entornos escolares, etc.) podrían ser más ambiciosos en 2021, y eso requiere también poner en marcha la evaluación de lo que se va ejecutando, tanto desde los indicadores técnicos como desde la valoración cualitativa de la Mesa de la Movilidad. Sabiendo que el Plan de Movilidad es un instrumento vivo y adaptable, corresponde al Ayuntamiento y al equipo facilitador de la Mesa aclarar qué objetivos son asumibles en 2021 y sugerir el papel y la actividad de la Mesa para lograrlos.
- **Consolidar el primer círculo.** Es preciso apoyar la participación de las entidades y las personas que están más directamente implicadas en el grupo motor de la Mesa, pero que en la última etapa han acusado un cierto cansancio. Este grupo motor necesita consolidarse y reconocerse como tal, probar su utilidad y constancia. También será importante recordar la invitación a nuevas personas y grupos, como la asociación de vecinos de Amute.
- **Abordar debates pendientes.** Una cultura de movilidad dependiente del automóvil requiere trabajar sobre los criterios más allá de quedar plasmados en un Plan. La Mesa de la Movilidad puede ser un espacio de aprendizaje, sensibilización y profundización para escuchar nuevas ideas e impulsar el cambio de paradigma. El aparcamiento, por un lado, y el enfoque de género y generación, por otro, podrían ser dos temas a tratar en relación a una movilidad más sostenible y saludable en Hondarribia. Asimismo, cabe la posibilidad de recuperar los grupos de trabajo temáticos para trabajar con mayor constancia lo que interesa a cada grupo.
- **Realizar actividades diferentes a los debates.** Durante el desarrollo del PMUS se recurrió al paseo crítico para comentar sobre el terreno problemas y propuestas de movilidad cotidiana. Podría ser interesante realizar un nuevo paseo impulsado desde la Mesa y abierto a otros grupos y personas, acercando los temas trabajados en la Mesa a otros perfiles y colectivos que no suelen participar en los encuentros regulares. Con la ejecución de algunas intervenciones, si las condiciones sanitarias lo permiten, parece una buena oportunidad para visitar los cambios en la ciudad, valorar su impacto y mapear nuevos problemas. Como se sugirió hacer en 2020, la Semana Europea de la Movilidad sería un buen momento para realizar el paseo.
- **Mejorar la comunicación social.** La participación en la Mesa no sólo depende de que los temas tratados sean de interés y exista un compromiso conjunto por lograr los objetivos que se van proponiendo. Es fundamental que la información llegue, sea entendida y trabajada previamente. A veces el correo electrónico o las redes no son suficientes, y el equipo

facilitador de la Mesa ha realizado periódicamente una tarea de consulta, sensibilización y captación. Esta tarea podría reforzarse, preparando los encuentros previamente mediante el contacto directo con asociaciones y con los equipos municipales, entre otros. Además, ante las restricciones a los encuentros presenciales, podría ser útil mejorar la comunicación a través de la web y redes sociales, y habilitar un canal de tipo chat para un intercambio más constante o incluso comunicar incidencias.