

## Kosta Hobetzen prozesuko 3. topaketaren akta

Jarduera: aurreproiektua errebisatzeko topaketa/tailer kolektiboa

Data eta modua: 2021eko abenduaren 15a, aurrez aurreko topaketa Amute-Kosta bizilagun elkartearen espazioan

Deialdia: Hondarribiko Udala

Partaideak: 26 pertsona (16 gizonezko eta 10 emakumezko)

Parte-hartzaile gehienak bizilagunak dira. Zenbaketan 2 zinegotzi (Mugikortasuna, eta Obra-lanak), udaltzain bat, ingurumen teknikaria, eta 2 bideratzaile daude sartuta.

### Topaketaren edukia

Mugikortasun zinegotziak ongi etorria eman ondoren, Kosta Hobetzen prozesuan emandako pausuak eta bigarren topaketako ondorioak laburbiltzen dira. Topaketa horretan izandako ekarpenen analisiarekin, ikusita zenbatetan errepikatu eta azpimarratu ziren alternatiba bakoitzaren abantaila eta desabantailak, azken aurreproiektuak jaso behar dituen hainbat oinarritzko ezaugarri ondorioztatzen dira:

1-Lehentasunezkoa da garraio publikoaren bi noranzkoak mantentzea.

2-Lehentasun bat da ere ahalik eta espaloirik zabalena lortzea, oinezkoen baldintzak lehenetsiz.

Aurreko bi baldintzak bideragarri dira soilik bizikleta galtzadan integratzen duen soluzio batekin.

3-Bizikletaren integrazioak ahalik eta seguru eta erakargarri izan behar du.

Jarraian aurreproiektuaren zirriborro aurreratua aurkezten da, aipatutako irizpideak jasoaz aurreko tailerrean aurkeztutako 1. proposamenaren 1B aldaera garatzen duena, hau da, **motordunentzako noranzko bikoitza noranzko bakarreko bi bizikleta bandekin** (bizikleta banda edo banda ziklagarriak bezala ere ezagutzen direnak), **trafikoa baretzeko neurri gehigarriekin**.

Azaldu egiten da soluzio hori Gipuzkoako Foru Aldundiaren argitalpen ofizial batean jasota dagoela eta gaur egun Kosta kaleak duen trafiko kopurua soluzioarekin bateragarria dela. Rouen hiriko (Frantzia) bideo bat proiektatzen da antzeko ezaugarriak dituen adibide batekin, bertan bizikleta banden funtzionamendua esplikatzen delarik. Bertaratuen artean planoak eta zirkulazioaren egoera desberdinak (ibilgailuen arteko gurutzaketak, autobus geltokiak, etab.) irudikatzen diren sekzioak banatzen dira, baloratuak izan daitezten. Saioaren helburua honakoa da: taldeka soluzioak sor ditzakeen zalantzen gainean lan egitea, abantailak eta desabantailak azalerratu eta hobekuntzak proposatzeko. Bertaratutako 5 taldetan antolatzen dira. Jarraian ondorio nagusiak zerrendatzen dira:

Nahiz eta **gehiengo batek soluzioaren aldeko iritzia duen** (horrela esaten da lan-mahai guztietatik), zalantzak daude auto gidarien portaera eta abiaduraren inguruan. Gehiengoak uste du trafikoa baretzeko oztopoak jarri behar direla, bizikletarekin bateragarria izango den abiadura bermatzeko (<30km/orduko).

Parte hartzaile gehienek uste dute noranzko bakarreko bizikleta bandena soluzio onena bada ere oso garrantzitsua izango dela komunikazioa lantzea ulertua izan

dadin eta txirrindulariak errespetatuak izan daitezten. Diseinuak eta seinaleztapenak erabiltzaileen arteko errespetua sustatu behar du. Ezinbestekoa da komunikazio kanpaina bat lantzea beraz. Talde teknikitik esaten da soluzioa berria bada ere hainbat tokitan arrakasta izaten ari dela, diseinua bera funtzionamendua argitzeko nahikoa delako.

Desabantaila azpimarragarri bat aipatzen da: uda partean edo bisitari ugari dagoenean: Kosta kaleak izaten dituen auto-pilaketak. Egoera horretan bizikleta-bandak autoek okupatuta geldituko dira, urteko parte zabalenean lortzen den ziklagarritasunaren hobekuntza denbora tarte horretan baliogabetzen delarik. Arazoa ekiditeko modu bakarra noranzko bikoitzeko bizikleta errei banandua eta autoentzako noranzko bakarra ezartzea izango litzateke (aurreko saioan baztertutako aukera). Konponbide zaileko arazoa da, izan ere eskaera eta trafiko orokorraren kudeaketarekin erlazionatzen dena. Zentzu horretan iradokitzen da txirrindulariei onura suposatuko liekeen protokolo batean pentsatzea.

Bestalde auto pilaketa handiak daudenean zer gertatuko ote den kezka sortzen da, ondorio gisa hau atera delarik: noranzko bakarreko bizikleta banden soluzioarekin orain arte bezala Kosta kalea trafikoa arintzeko erabiltzen jarraitu ahal izango da, kasu horretan bizikleten lehentasuna denbora tarte batez bertan behera geldituko delarik.

Halere proposatutako diseinuaren alde positibo bat komentatzen da: aurreikus daitekeen batazbesteko intentsitatearen murrizketa (eguneroko auto kopurua), ibilbidea autoz egiteko denbora iraupen luzeagoa izango duenez gero bizilagunak ez direnak kalea erabiltzeari uztea lortuko baita, komeni zaielako horren ordez GI-638 errepidea erabiltzea erabakiz.

Beste zalantza bat azaltzen da autobus gidariek txirrindulariekiko duten begirune mailaren inguruan. Erantzuten da autobus trafikoa urria dela (orduero noranzko bakoitzeko 2 autobus igarotzen dira), eta sekzioaren zabalera eta marjinek berez txirrindularien segurtasun maila altua bermatzen dutela. Hala ere, iradokitzen da garraio enpresarekin berariazko formakuntza lankidetzan burutzea gidariak prestatzeko (beste toki batzuetan egiten den bezala, adibidez bizikleta-bus-errei bat ezartzen denean).

Bidaiariak autobusera igo edo jaisteko unean autobusak hartu beharko lukeen tokiaz ere hitz egiten da, txirrindulariek atzean itxaro behar duten ala espaloitik igarobidea erraztu behar zaien eztabaidatuz. Lehenengo aukera egokiena dela ebazten da, autobusak galtzadan egin beharko duelarik geldialdia. Hainbat parte hartzailek zeharkako aparkalekuen kokaera aldatu behar dela adierazten dute, planoan markatzen denaren kontrako aldera. Beste alde batetik, Llobregat/Arkoiarako igoerako gurutze bideko txirrindularien igarobidea hobetzea proposatzen da, soluzioa marraztuz.

Lan taldeetako batek iradokitzen du galtzadaren diseinuan testura eta altuera desberdinak tartekatuz daitezela. Talde teknikitik adierazten da kolore desberdinak erabiltzeak (gorria bizikleta-bandentzat eta grisa edo beltza gainerako galtzadan) ikusmen egokia eta ulermena bermatzen duela, eta testura eta altuera desberdinak sartuz obra zaildu daitekeela.

Saioa bukatutzat ematen da eta udalak diseinua bukatzeko konpromisoa hartzen du, gaurko tailerraren emaitzak kontuan hartuta.

## Acta del 3<sup>er</sup> encuentro del proceso *Kosta Hobetzen*

Actividad: encuentro/taller colectivo para revisar el anteproyecto

Fecha y formato: 15 de diciembre de 2021, encuentro presencial en el espacio de la asociación de vecinos de Amute-Kosta

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 26 personas (16 hombres y 10 mujeres)

La mayoría de las personas participantes son vecinas y vecinos. En este cómputo están incluidos 2 concejales (Movilidad y Obras), la técnico de medio ambiente, y 2 facilitadores.

### Contenido del encuentro

El concejal de Movilidad da la bienvenida a los/as asistentes. Seguidamente se resumen los pasos dados hasta el momento en el proceso Kosta Hobetzen y las principales conclusiones del encuentro de noviembre (segundo encuentro). Con el análisis de los aportes y observaciones realizadas en dicho encuentro, del número de veces que se repitieron y subrayaron las ventajas y las desventajas de cada una de las alternativas presentadas, se deduce una serie de características básicas que el anteproyecto final debe recoger:

1-Es prioritario mantener el transporte público en ambos sentidos.

2-Es prioritario lograr el máximo ancho de acera, priorizando al peatón.

Las dos condiciones anteriores son sólo viables si se opta por una solución de integración de la bicicleta en calzada.

3-La integración de la bicicleta en calzada debe ser lo más segura y atractiva posible.

Seguidamente se presenta un borrador avanzado de anteproyecto que reúne los criterios citados y desarrolla la variante 1B de la propuesta 1 presentada en el anterior taller, es decir, **dobles sentido motorizado con dos bandas ciclistas unidireccionales de uso preferente ciclista** (también denominadas bandas de protección o bandas ciclables) con **medidas adicionales para calmar el tráfico**.

Se explica que es una solución recogida en una publicación oficial de la Diputación Foral de Gipuzkoa y que la intensidad del tráfico que actualmente soporta Kosta kalea es compatible con la misma. Se proyecta un vídeo con un ejemplo reciente de una calle con sección de características similares en Rouen (Francia) en el que se explica el funcionamiento de las bandas ciclistas. Se reparten entre los asistentes planos y secciones donde se muestran diferentes situaciones de la circulación para valorarlas (cruces entre vehículos, paradas de autobús, etc.). El objetivo de la sesión es que por grupos se trabaje sobre las dudas que puede presentar la solución, destacar los pros y los contras, y proponer mejoras. Los asistentes se organizan en 5 grupos. A continuación, se extraen las principales conclusiones:

Aunque en general **la solución recibe una opinión favorable por parte de la mayoría** de los participantes (así se comenta desde todas las mesas) hay dudas sobre el comportamiento de los coches en cuanto a la velocidad. Es una opinión

generalizada que deben ponerse obstáculos, medidas de calmado de tráfico, para garantizar una velocidad compatible con la bicicleta (< 30 km/h).

Es una opinión generalizada que, aunque las bandas ciclistas unidireccionales son la mejor solución, será muy importante trabajar la comunicación para lograr que se entienda y los ciclistas sean respetados. El diseño y la señalización debe fomentar el respeto entre usuarios. Es unánime la idea de trabajar en una campaña de comunicación. Desde el equipo técnico se añade que, aunque la solución es novedosa, la experiencia de otros lugares nos indica que el éxito del diseño radica en que es lo suficientemente autoexplicativo.

Asimismo, surge la preocupación por saber qué ocurrirá en los casos de máxima congestión, determinando finalmente que la de las bandas ciclables es una solución compatible con que en caso de necesidad la vía pueda ser usada de la manera que se ha hecho hasta ahora para descongestionar el tráfico, anulando de manera puntual la preferencia ciclista.

No obstante, se comenta que un aspecto positivo del diseño propuesto es la previsible reducción de la intensidad media (cantidad de coches diaria), ya que al tardar algo más de tiempo en realizar el recorrido en coche, se conseguirá que los no vecinos dejen de usar esta calle optando, porque les compense, ir por la GI-638.

Otra duda expresada se refiere al nivel de respeto de los conductores de autobús con los ciclistas. Se apunta que sólo pasan 2 autobuses por sentido a la hora y que, las anchuras y los márgenes de la sección garantizan un alto grado de seguridad ciclista. No obstante, se sugiere hacer un trabajo específico de colaboración formativa con el operador de transporte para formar a los conductores (como se suele hacer en otros lugares en los que, por ejemplo, se implementan carril-bus-bici o las bicicletas deben compartir espacio con autobuses).

Respecto al posicionamiento del autobús en la operación de subida y bajada de pasajeros se debate sobre si las bicicletas deben esperar detrás o debe facilitársele el paso por la misma acera, concluyéndose que es mejor para todos los usuarios la primera opción, parando el autobús en calzada y sin apartadero. Varios de los grupos advierten que los aparcamientos oblicuos deben corregirse y ponerse en el sentido contrario al indicado en el plano. Se propone también mejorar el paso ciclista por el cruce de la subida a "Llobregat"/Arkoia, pintando la solución.

En uno de los grupos sugieren que en el diseño de la calzada se juegue con el empleo de texturas y/o alturas diferentes. Desde el equipo técnico se apunta que el hecho de utilizar colores diferentes (rojo para las bandas ciclistas y gris o negro en el resto) garantiza una buena visión y entendimiento del funcionamiento, por lo que la diferencia adicional de texturas y alturas puede dificultar innecesariamente la obra.

Se da por concluida la sesión y el ayuntamiento se compromete a culminar el diseño del anteproyecto teniendo en cuenta los resultados del taller de hoy.