

## Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: Udal mugikortasun ordenantzari buruzko lehenengo saio monografikoa.

Data eta lekua: 2020ko irailaren 30ean, 18:30etan, Hondarribiko Udaleko Osoko Bilkuren Aretoan.

Deialdia: Hondarribiko Udalak.

### Partaideak

19 pertsona heldu (4 emakumezko eta 15 gizonezko)

	<b>Izena</b>	<b>Erakundea</b>
1	Maialen Ausín	Udaleko Ingurumen Teknikaria
2	Belén Martínez	ACUBI elkarte
3	Xabier Jauregi	Herritarra
4	Juanjo San Sebastián	ONCE
5	Gorka Obeso	Talaia institutua
6	Angel Alkain	Herritarra
7	Lupe Urtizberea	Landa eremuko bizilaguna
8	Héctor Seijo	Parking Jaizubia
9	Iñaki Astudillo	Amute Kosta bizilagun elkarte
10	Igor Enparan	Abotsanitzeko zinegotzia
11	Estibalitz Hernández	Talaia gusaso elkarte
12	Carlos Fernández	Autonomoak
13	Juan Luis Silanes	Ingurumeneko zinegotzi ordezkaria
14	Xabier Bengoetxea	EH Bilduko zinegotzia
15	Manu Eizagirre	Balazta elkarte
16	Jesus Uranga	Udaltzaingoa
17	Alfonso Sanz	Gea 21-eko aholkularia
18	Gonzalo Navarrete	Mahaiko bideratzailea
19	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea

### Gai zerrenda

1. Partaideei ongi etorria
2. Mugikortasun ordenantzaren testuinguru eta oinarrien azalpena
3. Partaideen ekarpenen biltzea

#### 1. Partaideei ongi etorria

Ingurumen zinegotziak ongi etorria ematen die partaideei. Saioaren helburu nagusia mugikortasun ordenantzaren lanketa prozesuaren egoera azaltzea, zalantzak

argitzea eta edukiak jasotzen hastea da. Ingurumen udal teknikariak ordenantzaren zirriborroa lanerako dokumentu bat dela argitzen du, udalak barne mailan lantzen hasitakoa, eta gerora izango den ordenantzaren oinarria. Helburua interesa duten talde eta pertsona guztien artean lantzea da, ekarpen guztiak kontuan hartu eta eztabaidatuz. Hartara parte-hartzerako hainbat bide eta aukera izango dira. Teknikariak laburki azaltzen ditu ordenantza tramitatzeko administrazio-prozeduraren fase desberdinak.

## **2. Mugikortasun ordenantzaren testuinguru eta oinarrien azalpena**

Jarraian Gea21 enpresako aholkulariak ordenantza izatearen beharra sortzen den testuinguru sozial eta legala azaltzen du, beste erabilerez gain, Hiriko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren (HMJP) garapenerako balioko duela aipatuz. HMJP-k mugikortasunaren paradigma berri baten alde egiten du, trafikoaren kudeaketa soilaz harago doana, modu jasangarriak sustatzen saiatuz. Bukatzen du mugikortasun ordenantza erabilgarria eta eraginkorra izan dadin hainbat gako aipatuz:

- Ahalik eta laburren eta argien izan behar du.
- Ulertzeko eta aplikatzeko erraza izan behar du, zalantzak sortzen ez dituen.
- Moldaeraza izan behar du, egokitzeko ahalmenarekin.
- HMJP-ren proposamenekin koherentea izan behar du.

Ordenantzaren lehen zirriborroaren udal arduradunak lantzeke dauden hainbat eduki nabarmentzen ditu, geroko ordenantzaren helburu batzuk azpimarratuz:

- Kaleko erabiltzaile desberdinen arteko lehentasunak ezartzea.
- Erreferentziazko abiadura orokorra 50etik 30 km/ordukora jaitea.
- Bizikletaren mesederako izango den atal propio bat izatea.
- Patineteen zirkulazioa arautzea.
- Hainbat zonaldeetan trafikoa murriztea/mugatzea.
- Aparkatzea erregulatzea.
- Isurpen baxuko ibilgailuak.
- Autokarabanen gaia erregulatzea.

## **3. Partaideen ekarpenen biltzea**

Gidoi gisa aipatutako helburuetako batzuk hartuta eztabaida tarte irekitzen da. Jarraian sortutako ideia eta ekarpen nagusiak laburbiltzen dira:

Abotsanitzeko ordezkariak esaten du ordenantza izatea bezain beharrezkoa dela zer arautu izatea, alegia, kalearen errealitatea ordenantzak arautuko duenarekin bat etortzea, horregatik HMJP gauzatzea ezinbestekoa dela esaten du.

Talaia Institutuko ordezkariak galdetzen du nola egingo den ordenantzaren betetzea kontrolatzeko, nabarmenduz agian beharrezkoa izan daitekeela ordenantzak berak jasotzea betetze hori kontrolatzeko mekanismoak.

Amute-Kostako bizilagunen elkarteko ordezkariak proposatzen du ordenantzak 30 zonaldeez gain 20 eremuak ere erregulatzea. Puntu honetan eztabaida sortzen da

30 hiriaren perimetro edo irismenaren inguruan, Mendelu ere sar ote daitekeenaren zalantza tarte. Abiaduraren gaiari lotuta semaforoaren eztabaidatzea ere ateratzen da, aipatuz abiadura baxuak dituen hirian ez direla beharrezkoak.

Hainbat pertsonak diote beharrezkoa dela ordenantzak bizikletek nondik eta zein baldintzetan zirkulatu ahal izango duten zehaztea. Balazta elkartetik gainera hainbat proposamen zehatz egiten dira (adibidez, bizikletak ibilgailu motordunen kontrako noranzkoan zirkulatzeko aukera izatea horrela seinaleztatzen den kaleetan; eta aurreratuko itzarote-plataformen seinaleztapena gurutze-bide semaforodunetan).

Bizikletentzako aparkalekuen arautzeari buruz ere hitz egin da, aipatuz ezarriko den araudia betetzeko beharrezkoa izango dela aparkaleku nahikoak existitzea, berriz ere HMJP gauzatzearen beharra nabarmenduz. Balizko arazoak konpontzeko Balaztak "baldin eta existitzen badira" bukaerako oharraren erabilera proposatzen du. Eztabaida sortzen da ordenantza indarrean sartu beharko litzatekeen unearen inguruan.

MPI berriei buruz (Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak) aipatzen da ordenantzak argi arautu behar dituela patineteak, monopatinak, "roller"ak eta beste erabiltzaileak ibil daitezkeen bide eta baldintzak, kontuan hartuta ere kirol erabilera eta horietako askok har ditzaketen abiadura handiak.

Trafiko Murriztuko Zonaldeei buruzko eztabaida sortzen da. Helburuetako bat murrizketak efektiboki kontrolagarriak eta koherenteak izatea da, beharrezkoak diren tokietan ezarriz (HMJP-ren aipamena egiten da berriz) eta murrizketen betetzea bermatuz.

Aparkatzearen arautzeari buruz Abotsanitz taldetik hiru aparkaleku mota desberdintzearen ideia iradokitzen da: bertakoentzako, iraupen laburrekoa (doako 15 minutu) eta iraupen luzekoa. Parte-hartzaile batek HMJP-ean azaltzen den hiri-inguruetako aparkalekuen beharra gogorazten du. Bestalde ordenantzak abandonatutako ibilgailuen kentzea arautu dezan proposatzen da (bizikletak barne). Bukatzeko motozikletek espaloietan aparkatzea, oinezkoen espazioa murriztuz, debekatzea proposatzen da.

Autokarabanen gaiari buruz Parking Jaizubia-ko ordezkariak esaten du gelditzeko etorri den ibilgailu batentzako araudia falta dela, eta horren ondorioz sortu diren hainbat arazo aipatzen ditu (espazioen inbasioa, kontrolik gabeko hondakinak, etab.). Kexu da 2017an udalak autokarabanentzako toki espezifikoak ezartzea eta araudi bat lantzea erabaki zuenetik oraindik ere egin ez izanaz.

Saioari amaiera ematen zaio ondorengo akordioarekin: ordenantzaren tramitazioari eta zirriborroaren lanketari buruz informatzen jarraitzea, eta gaiari buruz eztabaidatzeko Mugikortasun Mahaiaren beste saio bat egitea.



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

Actividad: Primera sesión monográfica sobre la ordenanza de movilidad municipal.

Fecha y lugar: 20 de julio de 2020 a las 18:30h. Salón de Plenos del Ayuntamiento de Hondarribia

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

### Participantes

Asisten 19 personas adultas (4 mujeres y 15 hombres).

	<b>Izena</b>	<b>Erakundea</b>
1	Maialen Ausín	Técnico Medio Ambiente municipal
2	Belén Martínez	Asociación ACUBI
3	Xabier Jauregi	Vecino
4	Juanjo San Sebastián	ONCE
5	Gorka Obeso	Instituto Talaia
6	Angel Alkain	Vecino
7	Lupe Urtizberea	Vecina ámbito rural
8	Héctor Seijo	Parking Jaizubia
9	Iñaki Astudillo	AA.VV. Amute Kosta
10	Igor Enparan	Concejal de Abotsanitz
11	Estibalitz Hernández	AMPA Talaia
12	Carlos Fernández	Autónomos
13	Juan Luis Silanes	Concejal delegado Medio Ambiente
14	Xabier Bengoetxea	Concejal EH Bildu
15	Manu Eizagirre	Asociación Balazta
16	Jesus Uranga	Policia local
17	Alfonso Sanz	Consultor de Gea 21
18	Gonzalo Navarrete	Facilitador de la Mesa
19	Ander Irazusta	Facilitador de la Mesa

### Puntos tratados

1. Bienvenida a las personas asistentes
2. Explicación del contexto y bases de la ordenanza de movilidad
3. Recogida de aportaciones de los asistentes

#### 1. Bienvenida a las personas asistentes

El concejal de medio ambiente da la bienvenida a los asistentes. El principal objetivo de la sesión es informar sobre el estado del proceso de elaboración de la ordenanza de movilidad, aclarar dudas sobre el mismo y empezar a recoger contenidos. La

técnico de medio ambiente municipal explica que el borrador de la ordenanza es un documento de trabajo, que se ha empezado a elaborar a nivel interno por el ayuntamiento, y que constituye la base de partida de la futura ordenanza. El objetivo es elaborarla entre los grupos y personas interesadas, considerando y debatiendo todas las aportaciones, para lo cual se dispondrán de varias vías y oportunidades de participación. Explica brevemente las diferentes fases de las que consta el procedimiento administrativo para su tramitación.

## **2. Explicación del contexto y bases de la ordenanza de movilidad**

A continuación, toma la palabra el consultor de la empresa Gea21 para exponer el contexto social y legal en el que surge la necesidad de dotarse de una ordenanza que, entre otras utilidades, servirá para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del que se ha dotado el municipio. El PMUS propugna un nuevo paradigma de la movilidad que va más allá de la mera gestión del tráfico, procurando beneficiar a los modos sostenibles. Finaliza su exposición dando algunas claves para que la ordenanza de movilidad sea útil y eficiente:

- Debe ser lo más breve y clara posible.
- Debe ser fácil de entender y de aplicar, no debe generar dudas.
- Debe tener capacidad de adaptación.
- Y debe ser coherente con las propuestas del PMUS.

El responsable municipal del primer borrador de la ordenanza destaca algunos contenidos pendientes de elaborar con mayor profundidad, destacando algunos de los objetivos de la futura ordenanza:

- Establecer prioridades entre los diferentes usuarios de la vía pública.
- Reducir la velocidad de referencia general de 50 a 30 Km/h.
- Dotar a la bicicleta de un capítulo propio que beneficie a este medio.
- Regular la circulación de patinetes.
- Restringir/limitar el acceso y tráfico en determinadas zonas.
- Regular el aparcamiento
- Vehículos de bajas emisiones
- Regular el tema de las autocaravanas.

## **3. Recogida de aportaciones de los asistentes**

Tomando como guión para el debate algunos de los objetivos expuestos se abren turnos de palabra. A continuación, se resumen las principales ideas y aportaciones surgidas:

El representante de Abotsanitz expresa que tan necesario como el dotarse de ordenanza es que haya qué regular, es decir, que la realidad del viario sea acorde con lo que la ordenanza regulará, por lo que es fundamental que el PMUS se implemente.

El representante del Instituto Talaia pregunta por cómo se hará el control del cumplimiento de la ordenanza, subrayando que quizá sea necesario que la propia ordenanza recoja mecanismos de control para tal cumplimiento.



El representante de la asociación vecinal de Amute-Kosta propone que, además de las zonas 30, la ordenanza también regule las áreas 20. En este punto se genera debate sobre el perímetro o alcance de la ciudad 30, con la duda de si Mendelu también podría entrar. Ligado al tema de la velocidad sale a relucir el cuestionamiento de los semáforos, incidiendo en la idea de que en una ciudad con velocidades bajas no son necesarios.

Varias intervenciones inciden en la necesidad de que la ordenanza explicita los lugares y las condiciones en las que las bicicletas podrán circular. Desde Balazta además se proponen algunas cuestiones concretas (por ejemplo, la posibilidad de que las bicicletas circulen en sentido contrario al de los vehículos a motor en aquellas calles en que se señale expresamente; y la señalización de plataformas avanzadas de espera en los cruces semaforizados).

En relación a la regulación del aparcamiento de bicicletas se dice que para que la ordenanza pueda cumplirse deben existir suficientes lugares acondicionados para ello, volviendo a incidir en la necesidad de la implementación del PMUS. Balazta propone en este sentido resolver los posibles problemas a través de la utilización de la coetilla "*siempre que existan*". Se genera un debate sobre el momento en el que la ordenanza debería entrar en vigor.

En relación a los nuevos VMP (Vehículos de Movilidad Personal) se comenta que la ordenanza debe regular claramente las vías y las condiciones en que patinetes, monopatinos, "roller" y otros usuarios podrán circular, considerando también el uso deportivo y altas velocidades que muchos de ellos pueden alcanzar.

En relación a las Zonas de Tráfico Restringido se genera debate. Uno de los objetivos es que las restricciones sean efectivamente controlables y coherentes, aplicándose donde sea necesario (vuelve a haber alusiones al PMUS) y garantizando el cumplimiento de las restricciones.

En cuanto a la regulación del aparcamiento de coches desde Abotsanitz se sugiere la idea de distinguir entre tres tipos de aparcamiento: residentes, de corta duración (con 15 minutos gratuitos) y de larga duración. Una intervención incide en la idea del PMUS de la necesidad de aparcamientos periféricos. Por otra parte se propone que la ordenanza regule el asunto de la retirada de vehículos abandonados (incluidas las bicicletas). Finalmente se propone prohibir que motocicletas aparquen sobre la acera restando espacio peatonal.

En cuanto al tema de las autocaravanas el representante de Parking Jaizubia expresa que falta legislar para un vehículo que ha venido para quedarse, citando una serie de problemas derivados de la falta de normativa (invasión de espacios, residuos incontrolados, etc.). Se queja de que en 2017 el ayuntamiento decidió establecer un lugar específico para autocaravanas y elaborar una ordenanza que lo regule, y que aún no se ha hecho.

Se cierra la sesión con el acuerdo de continuar informando sobre la tramitación de la ordenanza y la elaboración del borrador, y de realizar una próxima sesión de la Mesa de Movilidad para debatir sobre el mismo.

