

Kosta Hobetzen prozesuko 2. topaketaren akta

Jarduera: proposamenen aurrerapen eta diseinuak aurkezteko topaketa

Data eta modua: 2021eko azaroaren 10a, aurrez aurreko topaketa Amute-Kosta bizilagun elkartearen espazioan

Deialdia: Hondarribiko Udala

Partaideak: 37 pertsona (19 gizonezko eta 18 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 kaleak mugikortasunarekin lotutako arazo eta beharrekin egindako diagnostiko integrala laburbiltzen da. Diagnostiko hau aurreko tailer kolektiboaren, datu bilketa eta lan teknikoaren ondorioa da. Horrela bi diseinu-alternatiba eta bakoitzeko bi aldaera prestatu dira. Saioaren helburua horiek aurkeztea eta tailer formatuan lan kolektiboa egitea da, abantailak eta desabantailak azpimarratzeko eta azken proposamenaren diseinurako hobekuntzak proposatzeko asmoz.

Bertaratutakoak 5 taldetan antolatzen dira alternatibekin lan egiteko, horretarako planoak eta fotomuntaiak banatzen dira, bertan zalantzak, iruzkinak, abantailak, desabantailak eta iradokizunak islatzeko.

1 PROPOSAMENA: zirkulazio motordunaren noranzko bikoitza mantendu

1A aldaera: motordunen noranzko bikoitza sigi-saga edota estuguneekin, autoa bizikleta atzetik joanda espazio bera okupatzen dute.

2A aldaera: motordunen noranzko bikoitza, bizikletaren lehentasuna duten noranzko bakarreko bizikleta-bandekin. Estuguneak eta goi-ordokiak trafikoa baretzeko.

2 PROPOSAMENA: zirkulazio motordunaren noranzko bat kendu autoentzako eta bizikleta bide eskusibo bat ezarri.

2A aldaera: auto eta autobusentzat noranzko motordun bakarra eta bi noranzkoko bizikleta erre eskusibo eta banandua.

2B aldaera: motordun noranzko bakarra autoentzat, noranzko bakarreko bizikleta-erre eskusiboa eta bus-bizikleta erreia kontrako noranzkoan.

Gauzagarrien ematen duten aldaerei buruz eztabaidatzen da, batez ere 1 Proposamenaren 1A aldaera eta 2 Proposamenaren 2A aldaerari buruz. Komentario batzuk ere egiten direlarik 1B aldaerari buruz (bereziki berria denez detaile handiagoz definitu behar da zalantzak argitu eta ongi ulertua izan dadin).

Jarraian alde on, txar eta iruzkinen zerrenda bat luzatzen da (batzuk hainbat mahaitan errepikatzen diren arren hemen errepikatu gabe azaltzen dira):

1 PROPOSAMENA	
ABANTAILAK (+) (+) Oinezkoentzako eta egoteko espaloi zabala (+) Hiri altzarientzako tokia (+) Oinezkoen segurtasun eta erosotasunaren hobekuntza (+) Galtzada bizikletekin partekatzean autoek gehiago errespetatuko dituzte (+) Abiadura mugatzea lortzen bada autoaren erabilera murriztu dezake (+) Garraio publikoaren noranzko bikoitza	DESABANTAILAK (-) (-) Agian galtzada erabiliko ez duten profilak (umeak eta hasiberriak) (-) Antzemandako segurtasun-eza txirrindularien aldetik (-) Familiek segurtasun gutxiago antzeman dezakete bizikletan (-) Espaloi gehiegi dagoenez autoen irteera etxeetatik arazotsua izan daiteke (-) Ibilgailuen arteko balizko gatazkak sigi-sagetan.

2 PROPOSAMENA	
ABANTAILAK (+) (+) EBI (autoen intentsitatea) jaitsi egingo da GI-638 gehiago eta Kosta kalea gutxiago erabiltzean (+) Bizikletentzako hobe, erakargarriagoa erabiltzaile mota guztientzako (+) Bizikletentzako banandutako noranzko bikoitza	DESABANTAILAK (-) (-) Autobusak geltoki bat galtzen du (-) Arazoa eskola garraioarentzat (-) Itzulinguru handiegia (-) Espaloi txikiagoa 1 proposamenarekin alderatuta (-) Autobusak noranzko bikoitza galtzen du (-) Autoen abiadurak handituko egingo dira

BI PROPOSAMENEN INGURUKO OHAR ETA IRADOKIZUNAK

- Espaloia soberan izango denez 1 proposamenean zirkulazio banda txiki bat markatu umeak bizikletaz joan ahal izateko.
- Mendi-hegalean eraikitzeke aprobetxatu
- Espazioa partekatuko bada, hau da, 1 proposamenean bizikletentzako zoladura hobetu behar da.
- Plataforma bakarra egin.
- Zirkulazioa bertakoentzako bakarrik mugatu, autobusei bi noranzkoak bermatuz
- Lehenengo proposamenarekin erditik banda bat marraztu, autoa bizikletaren atzetik joan dadin.
- Gurpildun aulkiaren erabiltzaileak dio 2 Proposamenaren A aldaera nahiago duela, horrela espaloia zabalagoa delako

- Bi noranzkoak mantendu behar dira garraio publiko zerbitzua ez galtzeko.
- Autoen noranzko bat kendu daiteke, ez luke horrenbesteko kalterik eragingo.
- Noranzko bakarra utziz gero hobe da Hegoalde-Iparra noranzkoan izatea.
- Erabilera mugatu soilik bertako autoei, garraio publikoari eta bizikletei (edozein aukera dela). Hainbat taldetan azaltzen da ideia hau.
- Aprobetxatu aukera Santa Engraziako ingurunea egokitzeko
- Tarte osoko erradarra instalatu
- Autobusen frekuentzia areagotu, erabilera sustatzeko
- Mugikortasun Urrituko Pertsonen aparkalekua mantendu
- Balizko gatazkak autoen artean eta auto eta bizikleten artean sigi sagetan. Zibilizatuak al gara?
- 30 kilometro orduko abiadura gutxitu, elkarbizitza are gehiago laguntzeko.
- Kasu guztietan asmatu beharko da existitzen diren bizikleta bideen arteko trantsizioekin, bi puntetan, baita biribilguneetan ere
- Talde batek iradokitzen du 1B eta 2B arteko konbinazio bat: espalo zabala, bizikleta banda bat Ipar-Hego noranzkoan eta bizikleta errei bat Hego-Ipar noranzkoan, noranzko bakarra autoentzat (Hondarribirako noranzkoan), autobusa ni noranzkoetan (tarteka bizikleta banda okupatu dezakeelarik).
- Iruzkin bat esanez Gi-638 errepedeko bizikleta konexioa konpontzen bada ez dela gehiago Kosta kaleko soluzioan pentsatu beharko.
- Komentatzen da garrantzitsua dela hartuko den soluzioa ongi azaltzea eta hezitzea
- Zalantzak sortzen dira hainbat gairen inguruan: aparkalekuak, gehieneko abiadura, bizilagunentzako erabilera eskusiboa, edo diseinu berriak ekarriko duen erregulazioaren betetzea.

Lan-mahaien ekarpenak aztertu eta gero, aipatzen diren abantaila, desabantaila eta iruzkinak zenbatetan errepikatzen diren ikusita, oinarrizko ondorio hauek atera daitezke:

1. Lehentasunezkoa da garraio publikoa bi noranzkoetan mantentzea.
2. Lehentasunezkoa da ahalik eta espaloirik zabalena lortzea, oinezkoari lehentasuna emanez.
3. Galtzadan bizikletaren integrazioa modu seguru eta erakargarrian egin behar da.

Tailerra bukatzean parte hartzaileek esaten dute denbora gutxiegi izan dutela. Adosten da hurrengo tailerrean denbora gehiago izango dela. Adosten da ere hilabeteko epean proposamen bat aurkeztuko dela, gaurko saioan ateratako irizpideei erantzungo diena.

Acta del 2º encuentro del proceso *Kosta Hobetzen*

Actividad: encuentro de presentación de avances y diseño de propuestas

Fecha y formato: 10 de noviembre de 2021, encuentro presencial en el espacio de la asociación de vecinos de Amute-Kosta

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 37 personas (19 hombres y 18 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

Tras la bienvenida por parte del concejal de Movilidad, se resumen las conclusiones del diagnóstico integral sobre los problemas y necesidades urbanas y de movilidad de la calle Kosta. Se recuerda que este diagnóstico es el resultado del taller colectivo anterior y del trabajo técnico que ha incluido un completo trabajo de campo, recogida de datos y análisis posterior. Resultado de dicho análisis se han elaborado dos alternativas de diseño y dos variantes por cada una de las mismas. El objetivo de la sesión es presentarlas y hacer un trabajo colectivo en forma de taller para destacar los pros y los contras, proponiendo mejoras para poder avanzar en el diseño de la propuesta final.

Los asistentes se organizan en 5 grupos para trabajar sobre las alternativas, para lo que se reparten planos y fotomontajes sobre los que deberán reflejar las dudas, los comentarios, las ventajas, las desventajas y las sugerencias que surjan.

PROPUESTA 1: mantener el doble sentido de circulación motorizada

Variante 1A: doble sentido motorizado con zigzags y/o estrechamientos, coche tras bicicleta, ocupan el mismo espacio.

Variante 1B: doble sentido motorizado con bandas ciclistas unidireccionales de uso preferente ciclista. Estrechamientos y mesetas para calmar el tráfico.

PROPUESTA 2: eliminar un sentido de circulación motorizada para coches e implantar una vía ciclista exclusiva.

Variante 2A: sentido único motorizado para coches y autobuses y carril bici bidireccional exclusivo segregado.

Variante 2B: sentido único motorizado para coches, carril bici unidireccional exclusivo y carril bus-bici en el sentido contrario.

Se debate sobre las variantes que, a priori, parecen más viables, es decir, principalmente la 1.A de la Propuesta 1 y la 2A de la Propuesta 2, con comentarios respecto a la 1B (que al ser especialmente novedosa necesita ser definida en mayor detalle para despejar dudas y ser bien comprendida).

Se extrae a continuación un listado de pros, contras y observaciones (aunque algunas se repiten en más de una de las mesas, aquí se exponen todas las aparecidas sin repetir las):

PROPUESTA 1	
VENTAJAS (+)	DESVENTAJAS (-)
(+) Acera amplia para peatones y estancia	(-) Perfiles que probablemente no van a usar la calzada (niños y novatos o inexpertos)
(+) Sitio para mobiliario	(-) Inseguridad percibida por ciclistas
(+) Mejora seguridad y confort de peatones	(-) Familias percepción de menor seguridad en bicicleta
(+) Al compartir la calzada con bicis los coches respetarán más que ahora a las bicis	(-) Demasiada acera, posible salida de coches problemática por ser larga
(+) Disuadirá al coche si hay limitación de velocidad	(-) Posibles conflictos entre vehículos en los zig-zags
(+) Doble sentido del transporte público	

PROPUESTA 2	
VENTAJAS (+)	DESVENTAJAS (-)
(+) Bajará la IMD (intensidad) al utilizarse más la GI-638 y menos Kosta kalea	(-) El autobús pierde la parada
(+) Mejor para las bicicletas, más atractivo para todo tipo de ciclistas	(-) Problema con el transporte escolar
(+) Doble sentido segregado ciclista	(-) Demasiado rodeo
	(-) Menos acera en comparación con la propuesta 1
	(-) El autobús pierde doble sentido
	(-) Aumentará velocidades de coches

OBSERVACIONES Y SUGERENCIAS SOBRE LAS DOS PROPUESTAS

- Al haber acera de sobra en la propuesta 1 marcar una pequeña banda de circulación ciclista para niños en la acera
- Aprovechar para edificar en la ladera
- Si se comparte espacio, es decir, en la Propuesta 1, debe mejorarse el firme para bicicletas.
- Hacer plataforma única
- Limitar circulación sólo a vecinos, con autobuses en dos direcciones
- Pintar en la propuesta 1, una banda por la mitad para que el coche circule por detrás.

- Usuario de silla de ruedas: prefiere la variante A de la Propuesta 2, así la acera es más ancha
- Dejar dos sentidos para no prescindir del transporte público.
- Eliminar un sentido para los coches es asumible, no tendría una gran repercusión negativa.
- En caso de dejar único sentido mejor de Sur a Norte. Hacer enlace por las huertas.
- Limitar el acceso a coches residentes, transporte público y bicicletas en cualquiera de las opciones (propuesta de varios grupos).
- Aprovechar para acondicionar el entorno de Santa Engrazia.
- Instalar radar de tramo entero.
- Aumentar la frecuencia de los autobuses para favorecer más su uso.
- Mantener el aparcamiento para Personas de Movilidad Reducida
- Posibles conflictos y percances coches-coches y coches-bicis en los zig-zags ¿Somos civilizados?
- Regular a una velocidad inferior a 30 km/h para favorecer aún más la convivencia.
- En todos los casos debe acertarse con las transiciones con las vías ciclistas existentes en los dos extremos, y con la seguridad de las rotondas
- Un grupo sugiere una combinación entre la propuesta 1B y 2B: acera ancha, una banda ciclista en el sentido Norte-Sur y un carril bici en el sentido Sur Norte, coches en un solo sentido (sentido Hondarribia), autobús en los dos sentidos (pudiendo eventualmente ocupar la banda ciclista).
- Comentario de que si se resuelve la conexión ciclista por la GI-638 se quita el problema de pensar en el encaje de la bicicleta en Kosta kalea.
- Se comenta en la importancia de explicar bien la solución y educar
- Surgen dudas sobre temas como los aparcamientos, la velocidad máxima, la limitación de uso exclusivamente a los vecinos, o sobre si se respetará la regulación que implicará el nuevo diseño.

Tras el análisis de las aportaciones de cada una de las mesas de trabajo, viendo el número de veces que se repiten los pros, contras y observaciones se pueden extraer 3 conclusiones básicas que aglutinan un claro consenso:

- 1-Es prioritario mantener el transporte público en ambos sentidos.
- 2-Es prioritario lograr el máximo ancho de acera, priorizando al peatón.
- 3-La integración de la bicicleta en calzada debe ser segura y atractiva.

Cuando acaba el tiempo del taller los participantes comentan que ha habido poco tiempo. Se acuerda que para el próximo taller debe haber más tiempo de debate. Se acuerda que en el plazo aproximado de un mes se presentará una propuesta que atienda a los principales criterios que se han extraído en la presente sesión.