

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: Portua auzoan zehar pasealdi kritikoa

Data eta tokia: 2023ko irailaren 20a, 18:30etan, Egiluze ikastetxetik abiatutako Portua auzotik pasealdia

Deialdia: Hondarribiko Udalak

Partaideak

20 pertsona heldu (7 emakumezko eta 13 gizonezko)

	Izena	Erakundea
1	Malen Rosellón	Herritarra
2	Aitor Iriondo	Herritarra
3	Izaskun Arana	Herritarra
4	Noemí Odriozola	PSEko zinegotzia
5	Gorka Obeso	Talaia institutua
6	Iñigo Aristizabal	Herritarra
7	Gema Balda	Herritarra
8	Imanol Agirre	Balazta elkarte
9	Iñaki Astudillo	Amute Kosta bizilagun elkarte
10	Igor Enparan	Alkatea
11	César Campos	Herritarra
12	Susana	Herritarra eta Césarren laguntzailea
13	Estitxu Urtizberea	Mugikortasuneko zinegotzia
14	Juan Luis Silanes	EAJ-PNVko zinegotzia
15	Manu Eizagirre	Balazta elkarte
16	Josema Casares	Komunikazio arduraduna
17	Josu Peña	Abotsanitzeko zinegotzia
18	Maialen Ausín	Udaleko Ingurumen Teknikaria
19	Gonzalo Navarrete	Mahaiko bideratzailea
20	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea

Saioaren edukia

Sabin Arana kaleko Egiluze ikastetxeko sarreran hasten da saioa. Helburua herritarren ibilaldi kritiko bat egitea eta hiri-inguruneak eskaintzen dituen arazoak eta aukerak kolektiboki identifikatzea da. Ordu eta erdian zehar 1.600 metro egingo dira, ohikoak ez diren "betaurrekoekin", ohiko pilotu automatikotik haratago joanez, eta ikuspuntu desberdinak integratzen saiatuz. Iritziak partekatuko dira espazioaren antolaketari eta banaketari buruz, irisgarritasunari buruz, segurtasunari buruz, espazioa erabiltzeko eta lekuetara iristeko erraztasun eta zailtasunei buruz, eta erabiltzaileen eta garraiobideen arteko elkarreraginei buruz.

Erronka da arreta jartzea, bai ondo dagoen horretan, bai hobetu daitekeen edo arazoak dituen horretan, udalaren mugikortasun-itunaren lehentasunak kontuan hartuta: lehenik eta behin oinezkoa kontuan hartuta jardutea, eta, horien artean, adinekoak, haurrak eta mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonak; bigarrenik, garraio publikoa; eta azkenik, gainerako ibilgailu motordunak. Jarraian, egindako ibilbidean sortutako gaiak laburbiltzen dira.

Sabin Arana kalea

Sabin Arana kaleko ibilbidearen hasieran, hainbat lagunek esan zuten Irundik datozen autobusen lehen geltokia gaizki kokatuta dagoela; izan ere, autobusetik jaistean, Alde Zaharrera igotzeko aurrean dauden eskaileretan gora joan nahi izanez gero, itzulginguru handi bat egin behar da behar bezala gurutzatu nahi bada, eta horrek behar ez bezalako gurutzatze asko eta harrapatua izateko arriskua sortzen du.

Gurpil-aulkien erabiltzaileek positibotzat jo dute obra berriarekin Fraxkueneko Murrua kaleko bidegurutzeko irlatxo desagertu izana. Zoruan ikusteko zailtasunak dituzten pertsonak gidatzeko botoiak jartzeak kalte egiten die bizikletei, gurpilak irristatu egiten direlako eta erortzeko arriskua dagoelako.

Trafikoaren segurtasunari buruzko zalantzak daude, Irun kaleko bidegurutzean belarria puntan jarrita ikuspen falta egon daitekeelako. Gainera, belarri horretan zuhaitzak landatzea iradokitzen da, oinezkoentzako espazio hori bizigarriagoa izan dadin.

Alde Zaharrerako igogailuaren sarreran aparkaleku bat jartzea iradokitzen da.

Irungo norabideko autobus-geltoki berrian iritzi desberdinak daude mendi-hegalean dagoen arboladiari dagokionez. Batzuentzat beharrezkoa da itzala ematen duten zuhaitzak egotea; beste batzuentzat, berriz, gauez zuhaitz horiek ikuspena ken dezaketela eta segurtasunik ezaren sententzia sor dezaketela ikusten dute. Adostasun handiagoa dago markesina berri bat proposatzean edo dagoena handitzean. Era berean, intermodalitatea sustatzeko bizikletentzako aparkaleku bat jartzea proposatzen da.

San Kristobal plazaren eta Ama Guadalupekoa ikastetxearen arteko trantsizio-eremura iristean, hainbat gai sortu ziren. Sabino Arana kalea berrurbanizatzearekin batera, oinezkoentzako plataforma handi bat sortu da, eta agerian geratu da ez dagoela argi nola funtzionatu behar duen, gurutzatzen duten pertsonen eta gidarien artean nahasteak eta tentsio-egoerak egon baitira. Baliteke arrazoia izatea zebrabideak ez duela plataforma osoa estaltzen, zati bat baino ez, eta gainerakoan gris kolorekoa izatea, nahiz eta igota egon. Oro har, uste da bidegurutze hori hobetu egin behar dela, eta kolorearen bidez argi geratu behar dela oinezkoen lehentasuna plataformaren luzera osoan. Mota horretako gurutze guztietarako irizpide berdina hartzeko eskatzen da.

Bitoriano Juaristi kalea

Kale hau asko hobetu zela esan da, eskola-ingurune bizigarria bihurtu baitzen. Irudipena da gehiago direla ikastetxera modu jasangarrietan (oinez, etab.) joaten direnak. Bidasoa pasealekuarekiko bidegurutzeko biribilgune txikian, Zuberoa kalearekiko bidegurutzea urrutiegi dagoela aipatzen da, biribilgunera hurbiltzea iradokiz.

Bidasoa ibilbidea

Pasealeku honetan argitasuna eta uniformetasuna eskatzen dira oinezkoen eta txirrindularien arteko bidegurutzeetan, txirrindulariek oinezkoei pasatzen uzteko betebeharra adieraziz. Pasealeku honetako bidegorriari buruz honako hau esan zen: "pena da Miramar parean moztuta egotea. Hemen ihes egiten utzi zaio bidegorria modu naturalean luzatzeko aukera handi bati". Bidegorria amaitzen denean, bizikletak galtzadan txertatzea eskatzen da, alegia, pasealeku honetako galtzadaren gainean bizikleta-piktogramak margotzea, erreiren erditik zirkulatzeko eskubidea adieraziz.

Mugikortasun urriko pertsonak atentzioa eman zuten "aparkaleku berezietako plazek espaloira igotzeko arazoa dutelako, eta, beraz, errepidean sartu behar delako". Espaloia maila berean jartzea eskatzen da.

Butrón pasealekua

Pasealeku honen hasieran, bizikletan ibiltzea debekatzeko seinalea desagertu dela ikusten da, eta pasealekuaren etorkizuneko bizikleta-erregulazioari buruz galdetu da. Udaletik erantzun da azterlan bat egin dela dauden aukera desberdinei buruz, eta laster aurkeztuko dela Mahaiari.

Ostalaritza-establezimenduetako terrazek gero eta oinezkoen espazio handiagoa hartzen dutela esaten da, eta beharrezkoa dela ordenantza bat egitea gai hori arautzeko.

Zuloaga kalea

Butron pasealekuko arazo bera egiaztatu da; izan ere, kale honetan igarotzea eta egotea nabarmen oztopatzen duten terrazak baitaude. Aipatu da, halaber, auto gehiegi dagoela, egoiliarra ez den eta aparkaleku bila dabilen trafiko asko. Eztabaida txiki bat dago kale horien erabilera arautu eta mugatzeko aukerari buruz, eta azpimarratzen da kale horiek pertsonentzat izan behar dutela lehenik eta behin, eta ez autoentzat. Parte-hartzaile batek asteburuetan trafikoa mugatzen hastea proposatu du, Irunen (Igande Sasoi) egiten den bezala, emaitzak eta eskariaren eta onarpenaren maila ebaluatuz.

San Pedro kalea

Aipatzen da kale hau askoz bizigarriagoa dela plataforma bakarra egin zenetik, eta oinezkoen erabilera lehenetsi zela argi eta garbi, trafiko motordunaren aldean. Barruan bizikleta asko dituen atari batetik igarotzean, bizikletentzako aparkaleku seguruak jarri behar direla aipatzen da.

Martxoak 8 eta San Kristobal plazak

Aipatzen da biribilgunearen parean oso pasabide estua dagoela Harresilanda eta Ugarte kaleetara iristeko. Biribilguneari lekua irabazteko aukera planteatzen da, eta gaindimentsionatuta ez ote dagoen planteatzen da. Biribilgune honen galtzadaren hesi-efektua eta lekuetara iristeko egin beharreko itzulinguruak aipatzen dira.

Bizikletaren erabiltzaileek adierazten dutenez, plaza horietan hainbat bizikleta-bide elkartzen dira, eta beharrezkoa da horiek elkarrekin lotzea.

Aipatzen da ere gune historikoan auto gehiegi sartzen direla, despistatuta eta "despistatu gabe", eta, beraz, badirudi beharrezkoa dela hobeto seinaleztatzea (beste hizkuntza batzuetan) eta araudia betearaztea.

Pasealdiaren amaieran, balantze positiboa egin da, askotariko pertsonak hurbildu baitira (oinezkoak, mugikortasun urriko pertsonak, txirrindulariak, etab.) eta premia eta kezka desberdinak dituztenak. Udalaren aldetik aipatzen da pasealdian jasotako iritziek eta proposamenek aipatutako alderdiak hobetuko dituzten erabakiak hartzeko balio behar dutela.

Saioa amaitutzat eman aurretik gogorarazten da www.hondarribia.eus webgunean, "mugitzen ari da" atalean, mugikortasunari buruzko planei eta proiektuei buruzko informazioa eskegitzen dela, eta ekarpenak egiten jarrai daitekeela mugikortasuna@hondarribia.eus helbidean.

Reunión de la mesa de la movilidad sostenible de Hondarribia

Actividad: paseo crítico por Portua

Fecha y lugar: 20 de septiembre de 2023, a las 18:30h.

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 20 personas (7 mujeres y 13 hombres)

	Nombre	Organización
1	Malen Rosellón	Vecina
2	Aitor Iriondo	Vecino
3	Izaskun Arana	Vecina
4	Noemí Odriozola	Concejala PSE
5	Gorka Obeso	Talaia institutua
6	Iñigo Aristizabal	Vecino
7	Gema Balda	Vecina
8	Imanol Agirre	Asociación Balazta
9	Iñaki Astudillo	AAVV Amute Kosta
10	Igor Enparan	Alcalde
11	César Campos	Vecino
12	Susana	Vecina y ayudante de César
13	Estitxu Urtizberea	Concejal de movilidad
14	Juan Luis Silanes	Concejal EAJ-PNV
15	Manu Eizagirre	Asociación Balazta
16	Josema Casares	Responsable comunicación
17	Josu Peña	Concejal Abotsanitz
18	Maialen Ausín	Técnico Medio Ambiente
19	Gonzalo Navarrete	Facilitador de la Mesa
20	Ander Irazusta	Facilitador de la Mesa

Contenido de la sesión

La sesión comienza en la entrada del colegio Egiluze de la calle Sabin Arana. El objetivo es realizar un paseo ciudadano crítico e identificar colectivamente problemas y oportunidades que ofrece el entorno urbano.

Se van a recorrer 1600 metros a lo largo de 1 hora y media, con unas "gafas" diferentes a las habituales, yendo más allá del piloto automático habitual, y tratando de ir integrando diferentes puntos de vista. Se compartirán opiniones sobre la organización y el reparto del espacio, la accesibilidad, la seguridad, las facilidades y dificultades de uso del espacio y de acceder a los lugares y las interacciones entre los diferentes usuarios y modos de transporte.

Se plantea el reto de poner la atención tanto en lo que está bien, como en lo que es mejorable o presenta problemas, considerando las prioridades del pacto de movilidad municipal: a de actuarse teniendo en cuenta en primer lugar al peatón, y, entre estos, a las personas mayores, los niños, y las personas con dificultades de movilidad; en segundo lugar el transporte público; y por último el resto de de vehículos motorizados. Se resumen a continuación las cuestiones suscitadas durante el recorrido realizado.

Sabin Arana kalea

Al comienzo del recorrido por Sabin Arana Kalea varias personas comentaron que la primera parada de los autobuses provenientes de Irun está mal ubicada, ya que, al bajar del autobús, si se desea ir al Casco Antiguo subiendo por la escalinata de enfrente, hay que dar un gran rodeo para cruzar correctamente, lo que provoca muchos cruces indebidos y riesgo de atropello.

Las personas usuarias de sillas de ruedas valoran positivamente que con la obra nueva en el cruce con Fraxkueneko Murrua kalea haya desaparecido la isleta que había anteriormente. Se comenta que las botoneras en el pavimento para guía de personas con dificultades visuales perjudican a las bicicletas porque las ruedas se deslizan y hay riesgo de caídas.

Hay dudas respecto a la seguridad para el tráfico con la oreja en punta que se ha hecho en el cruce con la calle Irun, por la posible falta de visibilidad. Además se sugiere que en esta oreja en punta se planten árboles para hacer este espacio peatonal más habitable.

En el espacio de entrada al ascensor que sube al Casco Antiguo se sugiere instalar un aparcabicis.

En la nueva parada de autobuses sentido Irun hay disparidad de opiniones respecto al arbolado existente en la ladera. Para unos es necesario que haya árboles que den sombra, mientras que otros aprecian que, de noche, éstos pueden restar visibilidad y crear sensación de inseguridad. Hay más consenso al proponer una nueva marquesina o ampliar la existente. También se propone ubicar un aparcabicis para fomentar la intermodalidad.

Al llegar a la zona de transición entre San Kristobal plaza y el colegio de Ama Guadalupekoa surgen varios temas. Con la reurbanización de la calle Sabino Arana se ha creado una gran plataforma peatonal, y queda evidenciado que no está claro cómo debe funcionar, habiendo equívocos y situaciones tensas entre personas que cruzan y conductores. Se opina que quizás la razón sea que el paso de cebra no cubre toda la plataforma, tan sólo una parte, mientras en el resto permanece de color gris, aunque está elevada. Es general la opinión de que este cruce debe mejorarse, y que a través del color debe quedar clara la prioridad peatonal en toda la longitud de la plataforma. Se pide que se adopte un criterio uniforme para todos los cruces de este tipo.

Bitoriano Juaristi kalea

Se comenta que esta calle mejoró mucho al transformarla en un entorno escolar habitable. Se tiene la sensación de que son más las personas que acuden al centro escolar en medios sostenibles (caminando, etc.). En la rotonda pequeña del cruce

con el paseo Bidasoa se comenta que el cruce con la calle Zuberoa está demasiado lejos, sugiriendo acercarlo a la rotonda.

Bidasoa ibilbidea

En este paseo se pide claridad y uniformidad en los cruces entre las vías peatonales y ciclistas, indicando la obligación de que los ciclistas cedan el paso a los peatones. Sobre el bidegorri de este paseo se comentó que “es una pena que esté cortado a la altura de Miramar. Aquí se ha dejado escapar una gran oportunidad de prolongar el bidegorri y de manera natural”. Se pide que se habilite una incorporación de las bicicletas a la calzada cuando termina el bidegorri. Se pide que sobre la calzada de este paseo se pinten pictogramas ciclistas, indicando el derecho que se tiene a circular por el centro del carril.

Personas con movilidad reducida llamaron la atención sobre el hecho de que “las plazas de aparcamiento especiales tienen el problema de subir a la acera, por lo que hay que meterse en la carretera”. Se pide ponerlas al mismo nivel de la acera.

Paseo Butrón

Al comienzo de este paseo se observa que ha desaparecido la señal de prohibido la circulación en bicicleta, y se pregunta sobre la futura regulación ciclista del paseo. Desde el ayuntamiento se responde que se ha realizado un estudio sobre las diferentes alternativas y que próximamente se presentará en la Mesa.

Se comenta que las terrazas de los establecimientos hosteleros ocupan cada vez más espacio peatonal, y que es necesaria una ordenanza para regular este aspecto.

Zuloaga Kalea

Se constata el problema citado en el paseo Butron, ya que en esta calle hay terrazas de bares que obstaculizan ostensiblemente el paso, y la estancia, peatonal. Se comenta también que hay una excesiva presencia de coches, mucho tráfico no residente en busca de aparcamiento. Hay un pequeño debate sobre la posibilidad de regular y limitar el uso de estas calles, incidiendo en la idea de que estas calles deben ser en primer lugar para las personas y no los coches. Una participante sugiere empezar a limitar el tráfico los fines de semana como se hace en Irun (Igrande Sasoi), e ir evaluando los resultados y el grado de demanda y aceptación.

San Pedro Kalea

Se comenta que esta calle es bastante más habitable desde que se hizo la plataforma única y se priorizó claramente el uso peatonal respecto del motorizado. Al pasar por un portal con muchas bicicletas en su interior se comenta la necesidad de que se habiliten aparcamientos seguros para bicicletas.

Plazas Martxoak 8 y San Kristobal

Se comenta que a la altura de la rotonda hay un paso muy estrecho para acceder a las calles Harresilanda y Ugarte. Se plantea la posibilidad de ganar espacio a la rotonda, cuestionándose si está sobredimensionada. Se comenta el efecto barrera de la calzada de esta rotonda y los rodeos que hay que hacer para acceder a los lugares.

Personas usuarias de la bicicleta comentan que hay varias vías ciclistas que confluyen en estas plazas y que son necesarias enlazar entre sí.

Se comenta que al casco histórico acceden demasiados coches, despistados y “no despistados”, por lo que parece necesario señalar mejor (otros idiomas) y hacer cumplir la regulación.

Al término del paseo se hace un balance positivo del mismo, ya que se han acercado personas muy diversas (peatones, personas con movilidad reducida, ciclistas, etc.) y con necesidades e inquietudes diferentes. Desde el ayuntamiento se concluye diciendo que las opiniones y propuestas recogidas en el paseo deben servir para tomar decisiones que mejoren los aspectos comentados.

Antes de dar por finalizada la sesión se recuerda que en la web www.hondarriba.eus, en su apartado “mugitzen ari da” se está colgando la información sobre los planes y proyectos relativos a la movilidad y que se puede continuar haciendo aportaciones en la dirección de correo mugikortasuna@hondarriba.eus