

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren Mahaiaren bilera

Jarduera: Portuko mugikortasunaren etorkizunari buruzko tailerra

Data eta tokia: 2024ko martxoaren 24a, Itsas Etxean (Auditoriuma) 18:30etan

Deialdia: Hondarribiko Udalak

Partaideak: 36 pertsona

	Izena	Erakundea
1	César Martín	Nagusilan
2	César campos	Herritarra
3	Unai Korta	Herritarra
4	Garoa Lekuona	EH Bildu
5	Eneko Artano	Kofradia
6	Nagore González	Talaia Guraso Elkarte
7	Maite Berazadi	Herritarra
8	Ana Zulet	Jaizubia Auzo Elkarte
9	Arantxa Argiaga	Dendaria
10	Urko Iridoy	Psilocybenea elkarte
11	Iñaki Sandoval	Mugiri Elkarte
12	Javier Jauregui	Herritarra
13	Gorka Obeso	Balazta Txirindularien Elkarte
14	María Carrera	Amuitz Dendarien Elkarte
15	Maitena	Herritarra
16	Mikel Urretabizkaia	Ekialdebus
17	Juan Luis Silanes	EAJ-PNV
18	Juan Mari Arrozpide	Arkoia Bizilagun Elkarte
19	Lupe Olaskoaga	Herritarra
20	Rufina Bandrés	Herritarra
21	Iñaki Astudillo	Amute Kosta Bizilagun Elkarte
22	Leire Losada	Herritarra
23	Jon Ander Kanpandegi	Herritarra
24	Urtzi Erauskin	Farmazeutikoa
25	Aintzane Carrillo	Emeki Elkarte
26	Juan Carlos Escorial	Arrantzale Auzoa Elkarte
27	Karmele Izusquisa	Dendaria
28	Juan Carlos Ayerbe	Ostalarien Elkarte
29	Mikel	Udala (Aparejadorea)
30	Iñaki Vielba	Udala (Udaltzaina)

31	Patxi Aristizabal	Udala (Udaltzaina)
32	Estitxu Urtizberea	Mugikortasuneko Zinegotzia
33	Maialen Ausín	Udaleko Ingurumen Teknikaria
34	Gonzalo Navarrete	Mahaiko bideratzailea
35	Blanca Yañez	Mahaiko bideratzailea
36	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea

Saioaren edukia

Mugikortasuneko zinegotziak saioari hasiera eman dio bertaratutakoei ongietorria emanaz. Aurkezpen baten laguntzarekin, datozen hilabete eta urteetarako Portuarekin zerikusia duten zenbait lan-proposamen gogorarazi dira, aurrez Mugikortasun Mahaiarekin landutakoen artean: ostalaritzako terrazak arautzea, aparkalekuaren erregulazioa eta kudeaketa berrikustea, oinezko eta txirrindularien arteko bizikidetzak konpontzea, oinezkoen eta txirrindularien jarriritutasuna hainbat puntutan konpontzea, erosotasuna eta segurtasuna hobetzea eskola-joan-etorrietan, etab.

Jarraian, Mahaia dinamizatzeko taldeak Portuko mugikortasunaren eta espazio publikoaren zenbait arazo eta erronka aurkezten ditu, argazki eta plano batzuen laguntzaz. Askotariko erabilerak eta beharrak dituen auzoa da, bai auzoan bertan bizi direnentzat, bai Hondarribiko beste auzo batzuetan bizi direnentzat eta bisitariarentzat. Nabarmentzekoak dira saltokiak, ostalaritzako terrazak eta zerbitzuak, hala nola osasun-zentroa, ikastetxeak, auditorioa eta eliza, bai eta oinezkoentzako eta egoteko guneak ere, hala nola San Pedro kalea eta Butroe pasealekua. 5 minutu eskasetan oinez ibil daiteke auzoa, eta autobus-estaldura handia du.

Hala ere, badira oztopo batzuk oinez nahiz bizikletaz inguruko auzoetara joaten direnentzat. Eskailera mekanikoek mendebalderanzko desnibela gainditzen laguntzen dute, Donostia kaleraino. Bidasoan, Harresilandan eta Itsasargi kalean bidegorria eteten da. San Kristobalek diseinu deserosoa du errenkada bikoitzean ibiltzeko eta geldialdi arriskutsuak egiteko, biribilgunearen gaindimentsionamendua dela eta. Zuloaga kalean eta Matxin Arzu kalean ostalaritzako terrazek espaloia erabat okupatzen dute batzuetan, gurgil-aulkian ibiltzen edo mugitzen denari pasabidea blokeatuz

Oraingoz, Portuaren barruan badira helmuga edo toki batzuk pertsona eta kolektibo jakin batzuek autoz iristeko beharra izan dezaketanak, baina pasoko trafikoak beste aukera batzuk ditu udalerriko beste kale batzuetatik, eta garrantzitsua litzateke benetan beharrezkoa den trafikoaren zein den baloratzea. Bentako aparkalekua hirigunearen erdialderako trafiko motorizatuaren erakargarri bat da, eta eten handia ezartzen du bizikleta eta oinezkoen ibilbideetan.

Aurkezpenaren ondoren, tailerreko dinamika proposatzen da. 2030ean gaudela imajinatzean datza, eta Portuan ondo atera zitekeen guztia ondo atera da. Hau da, agertoki ezin hobean gaude mugikortasunari eta espazio publikoari dagokionez, baina baita elkarbizitzari eta eguneroko bizitzari dagokionez ere. Ikuspegi horretatik, lau lantalde tematiko sortu dira, eta parte-hartzaileak beren interesaren arabera banatzen dira, profilen artean nahasten saiatuz. Talde bakoitzak "Portua ideala

2030ean* ren deskribapen bat eztabaidatzen du, gai guztiak jorratuz, baina talde bakoitzari dagokionean arreta berezia jarritz.

Taldeak honakoak dira:

- 1 – Oinezkoak, terrazak eta erabilera estantziala
- 2 – Bizikletak eta garraio moduen baterako existentzia
- 3 - Trafikoa, aparkatzea eta autobusa
- 4 - Ikastetxeak, osasun-zentroa eta beste auzoekin loturak

Azkenik, talde-lana bateratzen da. Ondorio nagusiak honako hauek dira:

1. Oinezkoak, terrazak eta erabilera estantziala

Eztabaida dago 2030ean sarbide erraza, espazio erosoak eta egoiliarrentzako zerbitzuak lehentasunez pentsatu direla uste dutenen eta turismoan eta bisitariengan pentsatu dela uste dutenen artean. Eztabaidaren emaitza ondorengo lelopean laburbilduko litzateke: Portua partekatu eta bizikidetza. Ikuspegi horren arabera, Portuak eskaera guztiak aintzat hartu ditu, baina mugak jarri ditu mehatxurik gabeko jarduerak ahalbidetzeko. Zehazki:

- Terrazak arautzeak eta aparkatzearen kudeaketa aldatzeak Portua urte osoan egoki bizitzeko modukoa izaten laguntzen dute, espaloiak autorik eta terrazarik gabe egonda, irisgarritasun-araudia betez, bizilagunei sarbidea erraztuz eta egoteko, landarediarako eta jolaserako leku lasaiak erreserbatuz.
- Oinezkoentzako eta txirrindularientzako oztopoak kentzeak errazagoa egin du auzoen artean oinez eta bizikletaz mugitzea eta itsas pasealekuaz gozatzea, adibidez, Bentako aparkalekuak eragozten zuen Bidasoa eta Butroe arteko lotura berriarekin.
- Zerbitzuak beste auzo batzuetara deszentralizatzeak lagundu egin du Portua Hondarribiko helmuga guztiak ez biltzen, saturazioa saihestuz eta beste eremu batzuetako bizitasuna indartuz.
- Udalaren, herritarren, merkatarien eta ostalarien lankidetzak elkar ulertzea sortu du neurri berriak ezartzeko, kexak murrizteko eta bizikidetza hobetzeko.

2030ean Butroe pasealekuan bizikletarik ez egotea eta bultzatu den aukera zein den eztabaidagai dira, baita aparkalekuaren erregulazioa hobetzea ere, prezioan eta denboran desberdindu baititzake egoiliarrek eta txandakako bisitariak.

2. Bizikletak eta garraio moduen baterako existentzia

Talde honetan auto gutxiago eta oinez eta bizikletaz joan-etorri gehiago egongo diren Portua irudikatzen da, batez ere barneko joan-etorrietan. Hona hemen aurreikusitako lorpenetako batzuk:

- Bisitariarentzako disuasio-aparkalekuak daude (adibidez, hondartzakoa autobus-anezkarekin eta bizikleta-zerbitzuarekin).
- Taldearen zati batek Butron pasealekua ikusten du egoteko leku gisa eta soilik oinezkoentzat; eta bizikletak beste toki seguru batetik zirkulatzen

ikusten ditu. Beste zati batek, berriz, baterako existentzia-gune gisa irudikatzen du.

- Portua pixkanaka oinezkoentzat bihurtu da.
- Bizikleta-sarearen haustura-puntuak (Bidasoa, Harresilanda, etab.) konpondu egin dira.
- Bizikletentzako aparkalekuen baldintzak hobetu dira, babestutako azpiegiturekin.
- Oinezkoen mugikortasunerako baldintza hobeak daude, terrazak behar bezala antolatu baitira.

3. Trafikoa, aparkatzea eta autobusa

Taldean partekatutako ikuspegian Portua bizigarriagoa lortu da, auto gutxiagorekin, non pixkanaka oinezkoentzako lekua berreskuratzen joan den. 2030. urtean honako helburuak erdietsi dira:

- Ez dago agitazio-trafikorik (aparkalekua bilatzen ari diren autoak), ez eta hondartza aldera abiatzen den trafikorik ere.
- Aparkaleku periferikoak eta lotutako garraio publikoko anezkak antolatu dira. Hondartzako aparkalekua disuasio-aparkaleku gisa erabiltzen da udaz kanpoko denboraldian.
- Baionako ereduari jarraituz, tokiko garraio publikoa edo minibusa oso ondo dabil.
- Motorizatu gabeko eta garraio publikoko joan-etorrien proportzio handia dago. Herritarrek ohiturak aldatu dituzte.
- Egoiliarren autoak aparkatzeko arazoa konpondu da, TAO erregimen egokiarekin, zeinak Hondarribitik urrunen dauden auzoetako bizilagunen beharrak kontuan hartzen dituen.
- Irun eta Hondarribia arteko tranbia zerbitzua martxan dago, plataforma propioa du eta asko erabiltzen da.

Lorpen horiek lortzeko, herritarrek parte hartzeko eta inplikatzeko lan jarraitua egin da, bai eta inplikaturako erakundeen (Udala, Foru Aldundia eta Eusko Jaurlaritzza) arteko lankidetzaz ere.

4. Ikastetxeak, osasun-zentroa eta beste auzoekin loturak

Taldeak funtsezkotzat jo du Portua udalerriko gainerako zonaldeekin harremanean jartzea, batez ere osasun-zentrorako, auditoriumerako, ikastetxeetarako, elizarako eta dendetarako ibilbideak eta bidaiak kontuan hartuta. 2030eko Portua ideal batean ezaugarri hauek nabarmentzen dira:

- Ez dago aparkalekurik eskola inguruetan, baina erraza eta eroso da autobusez, bizikletaz eta oinez iristea. Aparkatzeko aukera murriztuagoa dago ikasleak autoz eramaten dituenarentzat, eta ikastetxeko atetik urrunago geratzen da.

- Pixkanaka, Portuko oinezkoentzako guneak ugaritu egin dira, baina beharrezko helmugetarako autoz sartzeko aukera ematen da, hala nola egoiliarrei, zenbait zerbitzuri, zamalanei eta osasun-zentrora.
- Bentako aparkalekua eta Portuko kaleetan lur gaineko aparkalekua deskargatzeko aukera bat aurkitu da, agian Portutik kanpoko disuasio-aparkalekuekin.
- Urrunen dauden auzoek zerbitzu eta merkataritza propioak dituzte, beraz, ez daude Portuaren mende.
- Minibusak autoa etxean uztea errazten du udalerrri barruko joan-etorrietan.
- Prozesu osoan, funtsezkoa izan da bertako bizilagunekin, ostalaritzarekin, ikastetxeekin, osasun-zentroarekin, elkarteekin eta mugikortasun urriko pertsonekin lan egitea.

Gainera, azken elkarrizketan nabarmendu zen talde guztietan errepikatzen direla auzoaren ikuspegi bat eraikitzeke beharri buruzko aipamenak, beste auzo batzuei dagokienez eta mugikortasunetik haratago.

Bilera amaitzeko, Udalak topaketaren emaitzei buruz lan egiteko konpromisoa hartu zuen, parte hartzea eskertuz eta akta web orrian jarriko dela gogoraraziz.

Reunión de la mesa de la movilidad sostenible de Hondarribia

Actividad: Taller sobre el futuro de la movilidad en Portua

Fecha y lugar: 19 de marzo de 2024, a las 18:30h. Auditorio (Portua)

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 36 personas

	Nombre	Organización
1	César Martín	Nagusilan
2	César campos	Vecino
3	Unai Korta	Vecino
4	Garoa Lekuona	EH Bildu
5	Eneko Artano	Cofradía
6	Nagore González	AMPA Talaia
7	Maite Berazadi	Vecino
8	Ana Zulet	AAVV Jaizubia
9	Arantxa Argiaga	Comerciante
10	Urko Iridoy	Asociación Psilocybenea
11	Iñaki Sandoval	Asociación Mugiri
12	Javier Jauregui	Vecino
13	Gorka Obeso	Asociación de Ciclistas Balazta
14	María Carrera	Asociación de comerciantes Amuitz
15	Maitena	Vecina
16	Mikel Urretabizkaia	Ekialdebus
17	Juan Luis Silanes	EAJ-PNV
18	Juan Mari Arrozpide	AAVV Arkoia
19	Lupe Olaskoaga	Vecina
20	Rufina Bandrés	Vecina
21	Iñaki Astudillo	AAVV Amute Kosta
22	Leire Losada	Vecina
23	Jon Ander Kanpandegi	Vecino
24	Urtzi Erauskin	Farmaceutico
25	Aintzane Carrillo	Asociación Emeki
26	Juan Carlos Escorial	AAVV Arrantzale Auzoa
27	Karmele Izusquisa	Comerciante
28	Juan Carlos Ayerbe	Asociación Hosteleros
29	Mikel	Ayuntamiento (Aparejador)
30	Iñaki Vielba	Ayuntamiento (Udaltzaina)

31	Patxi Aristizabal	Ayuntamiento (Policía local)
32	Estitxu Urtizberea	Concejala de Movilidad
33	Maialen Ausín	Técnico de Movilidad municipal
34	Gonzalo Navarrete	Facilitador
35	Blanca Yañez	Facilitadora
36	Ander Irazusta	Facilitador

Contenido de la sesión

La concejala de movilidad abre la sesión y da la bienvenida a las personas asistentes.

Con el apoyo de una presentación, se recuerdan algunas propuestas de trabajo municipal para los próximos meses y años que tienen que ver con Portua, de entre las trabajadas previamente con la Mesa de la Movilidad: regulación de terrazas de hostelería, revisión de la regulación y gestión del aparcamiento, solución de convivencia peatón-ciclista, solución de la continuidad peatonal y ciclista en diversos puntos, mejoras de comodidad y seguridad en desplazamientos escolares, etc.

Seguidamente, el equipo de dinamización de la Mesa presenta algunos problemas y retos de la movilidad y el espacio público en Portua, con ayuda de fotos y algunos planos. Es un barrio con usos y necesidades muy variados, tanto para residentes del propio barrio como para residentes de otros barrios de Hondarribia y visitantes. Destaca la concentración de comercios, terrazas de hostelería y servicios, como el centro de salud, centros educativos, el auditorio y la iglesia, así como espacios peatonales y estanciales como la calle San Pedro y el paseo Butrón. En apenas 5 minutos se puede recorrer el barrio caminando y tiene una cobertura importante de autobús.

Sin embargo, existen algunas barreras tanto para quien se desplaza caminando como en bicicleta hacia o desde los barrios cercanos. Las escaleras mecánicas ayudan a salvar el desnivel hacia el oeste, hasta Donostia Kalea. En Bidasoa, en Harresilanda y en Itsasargi kalea se interrumpe el bidegorri. San Kristobal presenta un diseño incómodo para caminar y paradas peligrosas en doble fila por el sobredimensionamiento de la rotonda. En calle Zuloaga y Matxin Arzu las terrazas de hostelería ocupan a veces completamente la acera, bloqueando el paso a quien camina o se desplaza en silla de ruedas.

Por el momento, dentro de Portua hay algunos destinos a los que determinadas personas y colectivos podrían necesitar llegar en coche, pero el tráfico de paso tiene alternativas por otras calles del municipio, y sería importante valorar cuál es el tráfico realmente necesario. El parking de Benta es un atractor de tráfico motorizado al centro del núcleo urbano e impone una discontinuidad importante en los recorridos ciclistas y peatonales.

Tras la presentación, se propone la dinámica de taller. Consiste en imaginar que estamos en 2030 y todo lo que podía salir bien en Portua, ha salido bien. Es decir, nos encontramos en un escenario ideal en relación con la movilidad y el espacio público, pero también en cuanto a la convivencia y la vida cotidiana en Portua. Desde

esta perspectiva, se crean cuatro grupos de trabajo temáticos en los que se reparten las personas asistentes según su interés, procurando mezclarse entre perfiles. Cada grupo debate una descripción del "Portua ideal en 2030", tratando todos los temas, pero enfocándose especialmente en el que le toca a cada grupo.

Los grupos son los siguientes:

1. Peatones, terrazas y uso estancial
2. Bicicletas y coexistencia entre modos
3. Tráfico, aparcamiento y autobús
4. Colegios, centro de salud y conexión desde otros barrios

Finalmente, se hace una puesta en común del trabajo en grupos. Las principales conclusiones, situándonos en 2030, son:

1- Peatones, terrazas y uso estancial

Existe un debate entre quien ve ideal que en 2030 se haya pensado de forma prioritaria en un acceso fácil, espacios cómodos y servicios para residentes, y quien considera que ha sido fundamental que se haya pensado también en el turismo y en quien visita Hondarribia. Este debate parece confluir en el lema: Portua compartir y convivencia. Según esta visión, Portua ha considerado todas las demandas, pero ha puesto límites para permitir actividades sin que supusieran una amenaza. En concreto:

- La regulación de las terrazas y el cambio en la gestión del aparcamiento ayudan a que Portua sea vivible durante todo el año, con las aceras libres de coches y terrazas, cumpliendo la normativa de accesibilidad, facilitando el acceso a vecinos y vecinas, y reservando lugares tranquilos de estancia, vegetación y juego.
- La eliminación de barreras peatonales y ciclistas ha hecho más sencillo moverse caminando y en bicicleta entre barrios y disfrutar del paseo marítimo, por ejemplo con la conexión entre Bidasoa y Butrón que estaba impedida por el aparcamiento de Benta.
- La descentralización de servicios a otros barrios ha contribuido a que Portua no concentre todos los destinos en Hondarribia, evitando la saturación y reforzando la vitalidad de otras zonas.
- La colaboración de Ayuntamiento, ciudadanía, comerciantes y hosteleros ha generado un entendimiento para implantar nuevas medidas, reducir las quejas y mejorar la convivencia.

Otros puntos de debate, que el grupo no llegó a resolver, es si en 2030 es ideal que no haya bicicletas en paseo Butrón y cuál es la alternativa que se ha impulsado, así como la concreción de la mejora en la regulación del aparcamiento, que podría diferenciar en precio y en tiempo a residentes y a visitantes en rotación.

2- Bicicletas y coexistencia entre modos

En este grupo se comparte la visión de un Portua donde habrá menos coches y más desplazamientos a pie y en bicicleta, especialmente en los desplazamientos internos. Algunos de los logros previstos son los siguientes:

- Existen parkings disuasorios para los visitantes (por ejemplo, el de la playa con lanzadera de autobús y servicio de bicicletas).
- Parte del grupo visualiza el paseo Butron como un lugar de estancia y exclusivamente peatonal y a las bicicletas circulando por otra alternativa segura; mientras otra parte del grupo lo imagina como una zona de coexistencia.
- Portua se ha ido peatonalizando progresivamente.
- Se han solucionado los puntos de ruptura de la red ciclista (Bidasoa, Harresilanda, etc.).
- Se han mejorado las condiciones de aparcamiento ciclista con infraestructuras techadas.
- Hay mejores condiciones para la movilidad peatonal ya que las terrazas se han ordenado adecuadamente.

3- Tráfico, aparcamiento y autobús

La visión general compartida en el grupo es la de un Portua más habitable, con menos coches, en el que gradualmente se ha ido recuperando espacio para el peatón. En el año 2030 confluirían los siguientes logros:

- No hay tráfico de agitación (coches en búsqueda de aparcamiento) ni tráfico de paso hacia la zona de la playa.
- Se han habilitado parkings periféricos con sus respectivas lanzaderas de transporte público. El parking de la playa se usa como parking disuasorio en periodo no estival.
- Siguiendo el modelo de Baiona, el servicio de transporte público local o minibús funciona muy bien.
- Hay una elevada proporción de desplazamientos no motorizados y en transporte público. La ciudadanía ha cambiado sus costumbres.
- Se ha solucionado el problema de aparcamiento de coches de los residentes, con un régimen de OTA adecuado, que, además, considera las necesidades de los vecinos de los barrios más alejados de Hondarribia.
- Está en funcionamiento un servicio de tranvía entre Irun y Hondarribia, con plataforma propia y se usa mucho.

Para conseguir estos logros ha habido un trabajo continuado de participación e implicación ciudadana, y una estrecha colaboración entre las instituciones implicadas (Ayuntamiento, Diputación Foral y Gobierno Vasco).

4- Colegios, centro de salud y conexión desde otros barrios

El grupo ha considerado clave situar Portua en relación con el resto del municipio, pensando sobre todo en los itinerarios y viajes a centro de salud, auditorio, colegios, iglesia y comercios. En un Portua ideal en 2030 destacan las siguientes características:

- No hay aparcamiento en los entornos escolares, pero es fácil y cómodo llegar en bus, bici y caminando. El aparcamiento para quien lleva en coche al alumnado es más reducido y queda más lejos de la puerta del colegio.
- Progresivamente se han ido aumentando las zonas peatonales en Portua, pero permitiendo el acceso en coche para destinos necesarios, como a residentes, algunos servicios, carga y descarga y centro de salud.

- Se ha encontrado una alternativa para descargar el aparcamiento de Benta y el aparcamiento en superficie en las calles de Portua, quizá con aparcamientos disuasorios fuera de Portua.
- Los barrios más alejados tienen sus propios servicios y comercio, así que no dependen para todo de Portua.
- El minibús favorece dejar el coche en casa en los desplazamientos dentro del municipio.
- En todo el proceso, ha sido clave trabajar con residentes, hostelería, colegios, centro de salud, asociaciones y personas con movilidad reducida.

Además, en la conversación final se destacó que en todos los grupos se repiten comentarios sobre la necesidad de construir una visión de barrio en relación con otros barrios y más allá de la movilidad.

La sesión se cerró con el compromiso municipal de trabajar sobre los resultados del encuentro, agradeciendo la participación y recordando que el acta se colgará en la web.