

Kosta Hobetzen prozesuko 4. topaketaren akta

Jarduera: aurreproiektua errebisatzeko topaketa/tailer kolektiboa

Data eta modua: 2022eko otsailaren 16a, aurrez aurreko topaketa Amute-Kosta bizilagun elkartearen espazioan

Deialdia: Hondarribiko Udala

Partaideak: 27 pertsona

Parte-hartzaile gehienak bizilagunak dira. Zenbaketan 2 zinegotzi (Mugikortasuna, eta Obra-lanak), udaltzain bat eta aurreproiektuaren egileak.

Topaketaren edukia

Kosta Hobetzen parte-hartze prozesuaren baitan kokatzen den laugarren topaketa kolektibo honetan partekatzen da aurreko tailerretako emaitzak kontuan hartuta definitutako aurreproiektua. Proposamen teknikoaren idazleek dagoeneko lantzen ari zen soluzioan sakondu dute: motordunen noranzko bikoitza noranzko bakarreko eta bizikleten lehentasunezko erabilerako bi bizikleta bandekin, garraio publikoa mantenduz eta ahalik eta zabalera handieneko espaloia lortzeko helburua.

Oinplanoaren detaileak azaltzen dira, Santa Engraziako bidegurutzeari Amute auzoko errotondarekin lotzen duen ia 900 metroko ibilbidean zehar aldatzen doana, eremuaren bi muturretako loturen definizioa sartuz.

Alboetako bizikleten zirkulazioarekin bateragarriak diren gidatzeko modu eta abiadurak bermatzeko aurreikusitako trafikoaren baretze neurriak deskribatzen dira (segurtasun objektiboa eta antzemandakoa ere bermatzea aurreko tailerrean azpimarratutako eskaeretako bat da). Halaber, erabiltzaile guztiek bideak izango duen funtzionamendua ulertu eta bereganatzeko proposatzen den seinaleztapen berezia azaltzen da, erabiltzaile ezberdinen arteko errespetua sustatuz (azken tailerrean azaleratutako eskaeretako bat herritarrei zuzendutako komunikazio eraginkorra eta seinaleztapen iraunkor argia izan zen).

Galtzadaren kolorea homogenea, grisean, mantentzeko arazoak azaltzen dira, alboetako banda ziklagarriak marra zuri ez jarraiekin eta bizikleten piktogramekin markatuz: alde batetik, gorri markatuz gero auto gidariak banda horiek zapaldu ezin daitekeen txirringularen espazio eskusibo bezala ulertu ahal dutelako, nahasmena sor dezakeena; bestalde, gorri ez margotzeak modu errazagoan ahalbidetzen du, behar izanez gero, bizikleta bidearen tipologia aldatzea. Dena den aipatzen da gerora ere gorri margotu daitekeela, bidearen funtzionamenduaren ebaluazioan komenigarria dela irizten bada.

Aurkezpenaren ondoren bertaratutakoen artean hamar bat pertsonak ematen dute iritzia, orokorrean proposamena positiboki baloratuz. Dena den hainbat kasutan soluzioaren emaitzari buruzko zalantzak azaltzen dira, hobetu daitekeela adieraziz. Beste kasuren batean eremuaren muturretan proiektuaren helmen fisikoari buruz galdetzen da, "proiektua errematatzeke aukera ez baliatzea" kritikatzuz.

Bertaratutako batzuek, galtzadaren zabalera guztian kolore bera mantentzearen proposamenaren aurrean, zalantzak adierazten dituzte, gorritz margotzen ez bada. banda ziklagarriaren agerikotasuna eta auto-gidariak izango duten errespetuaren inguruan. Gorritz margotzea aukera hobeagoa dela uste dute.

Hainbat pertsonak bat egiten dute eskuhartzearekin urbanizatzea eta bizikleta bidezko loturak errematatu behar denaren ideiarekin, horrela aurretik existitzen diren bizikleta bideekin lotura argi eta seguruak bermatzen direla azpimarratuz. Hainbatetan eskatzen da ibilbide berriak bizikleta bidezko jarraitutasuna bermatuta izan dezan ahalegina egin dadila. Udaletik erantzuten da bi muturrak ahalik eta modurik egokienean lotzea aurreikusten dela, azalduz asfaltatze lanen kontratuaren helmenak esku-hartze bakarrean egitea ekiditen duela, eta, bestetik, seguruenik Aldundiak ez duela utziko Santa Engrazian foru errepidera doan adarraren angeluaren eraldaketa egitea.

Beste pertsona batek zalantzak ditu Santa Engraziako bihurgune batean autobusak bira modu seguruan egiteko aukerekin. Erantzuten zaio arazorik ez dela egongo begiratuko dela.

Beste partehartzaile batek autoentzako aparkalekuen galerari buruz galdegiten du, ibilbidean existitzen diren bateriako tokiak lerroko tokietan bihurtzearen ondorioz izango dena. Erantzuten da aurreproiektuaren irizpideetako bat toki kopuruaren galera minimizatzea izan dela, irizpide hau beste honen mendean jarriaz: espazioaren bidezko banaketa berria, hau da, oinezkoen eta txirrindularien segurtasuna eta erosotasuna bermatzeko espazioaren banaketa. Aipatutako bi irizpideak batzearen ondorioa aurretik existitzen ziren tokien %77 mantentzea izan da.

Udaletik obra lehenbailehen gauzatzeko konpromisoa hartzen da. Saioa amaitzen da Kosta Hobetzen prozesuaren lau topaketetan zehar izandako bertaratze joria eta parte-hartze aktiboa eskertuz (bataz beste topaketa bakoitzeko 36 pertsona).

Acta del 4º encuentro del proceso *Kosta Hobetzen*

Actividad: encuentro/taller colectivo para revisar el anteproyecto

Fecha y formato: 16 de febrero de 2022, encuentro presencial en el espacio de la asociación de vecinos de Amute-Kosta

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 27 personas

La mayoría de las personas participantes son vecinas y vecinos. En este cómputo están incluidos 2 concejales (Movilidad y Obras) y los redactores del anteproyecto.

Contenido del encuentro

En este cuarto encuentro colectivo que se enmarca dentro del proceso participativo Kosta Hobetzen se comparte el anteproyecto que se ha definido considerando los resultados de los talleres anteriores. Los redactores de la propuesta técnica han profundizado en la solución en la que se venía trabajando: doble sentido motorizado con dos bandas ciclistas unidireccionales de uso preferente ciclista, manteniendo el transporte público en ambos sentidos y el objetivo de lograr el máximo ancho de acera.

Se explican los detalles de la planta que va variando a lo largo de los casi 900 metros del itinerario que une el cruce de Santa Engrazia con la rotonda del barrio de Amute, incluyendo la definición de las conexiones en ambos extremos del ámbito.

Se describen las medidas de calmado de tráfico previstas para garantizar conducciones y velocidades motorizadas compatibles con la circulación lateral de bicicletas (garantizar la seguridad objetiva y percibida es una de las demandas que se subrayó en el taller anterior), así como la señalización específica que se propone para asimilar y entender por parte de todos los usuarios el funcionamiento que tendrá el vial, fomentando el respeto entre los diferentes usuarios (otra demanda que quedó de relieve en el último taller fue la preparación de una comunicación efectiva a la ciudadanía y una señalización permanente clara).

Se explican los motivos por los que se ha optado por mantener el color de la calzada homogéneo, gris, marcando las bandas ciclables con líneas blancas discontinuas y pictogramas ciclistas frecuentes: en primer lugar porque, en caso de pintarlas de rojo, los conductores podrían entender las bandas como espacios ciclistas exclusivos no pisables, lo que podría generar confusión; por otra parte, actuar sin pintar en color rojo permite que, en caso de necesidad, el cambio de la tipología de vía ciclista a otra, como por ejemplo, la ciclocalle, sea más factible. No obstante, desde la asistencia técnica se comenta que a posteriori se puede pintar de color rojo, en el caso de que en la evaluación del funcionamiento de la vía se deduzca que es conveniente.

A continuación de la presentación hay alrededor de una decena de intervenciones por parte de las personas asistentes en las que, en general, se valora la propuesta como positiva, aunque en varios casos se expresan dudas sobre el resultado de la solución, opinando que es mejorable.

En algún otro caso se pregunta por el alcance físico del proyecto en sus extremos, criticando que "no se vaya a aprovechar la ocasión para rematar el proyecto".

Algunos asistentes, ante la propuesta de mantener el color en todo el ancho de la calzada, muestran dudas sobre la visibilidad de la banda ciclable y el respeto que vaya a tener por parte de los conductores si no se pinta de rojo. Opinan que sería mejor pintarlas de rojo.

Varias intervenciones coinciden en insistir que se aproveche la intervención para rematar la urbanización y conexión ciclista en los dos extremos del ámbito, garantizando conexiones claras y seguras con las vías ciclistas preexistentes. Insisten en que se realice un esfuerzo para que el nuevo vial tenga la continuidad ciclista garantizada. Desde el ayuntamiento se responde que se prevé rematar ambos extremos de la mejor forma y lo más rápidamente posible, explicando que el alcance del contrato de obras del asfaltado impide hacerlo en una única intervención, y que, por otra parte, la Diputación probablemente no acepte la transformación del ángulo del ramal de acceso paralelo a la carretera de titularidad foral en Santa Engrazia.

En otra intervención se expresan dudas sobre las posibilidades del giro seguro del autobús en la curva de Santa Engrazia. Se le responde que se comprobará que no haya problemas.

En otra intervención se pregunta por la pérdida de plazas de aparcamiento para coches que se deriva de la conversión de las plazas en batería existentes en el recorrido a plazas en línea. Se responde que uno de los criterios del anteproyecto ha sido el de minimizar la pérdida de plazas, supeditando dicho criterio al de una redistribución equitativa del espacio, es decir, un reparto que dote a peatones y bicicletas del espacio necesario para garantizar su seguridad y comodidad. Conjugando ambos criterios se ha traducido en el mantenimiento del 77% de las plazas preexistentes.

Desde el ayuntamiento se toma el compromiso de ejecutar la obra lo antes posible. Se da por concluida la sesión agradeciendo la nutrida asistencia y participación activa que ha habido a lo largo de los cuatro encuentros del proceso Kosta Hobetzen, con un promedio de 36 personas por encuentro.