

## Hondarribiko mugikortasun mahaiaren bilera

Jarduera: Kosta kaleko proiektuaren balorazio/ebaluazio saioa

Data eta lekua: 2023ko martxoak 1, 18:30etan. "Amute Kosta Auzo Egintza" auzo elkartearen egoitza

Deialdia: Hondarribiko Udala

Parte hartzaileak: 39 pertsona (18 emakumezko eta 21 gizonezko)

Izena	Eragilea
1 Aitor Lekuona	Herritarra
2 María Pilar Iza	Herritarra
3 Susana Fernández	Herritarra
4 Iñaki de la Fuente	Herritarra
5 Gorka Obeso	Talaia Institutua
6 Lourdes Pérez	Herritarra
7 Lupe Urtizbera	Herritarra
8 Junkal Amunarriz	Talaia Institutua
9 Iñaki Astudillo	Amute Kosta bizilagun elkarte
10 Igor Enparan	Abotsanitzeko zinegotzia
11 Itziar Iriarte	Herritarra
12 Miren Sarriegi	Herritarra
13 Juan Luis Silanes	Mugikortasuneko zinegotzia
14 Agustin Goienola	Herritarra
15 Manu Eizagirre	Balazta elkarte
16 Mikel Urretabizkaia	Ekialdebus
17 Miguel Lertxundi	Amute Kosta bizilagun elkarte
18 Gonzalo Carrión	Obra eta zerbitzuetako zinegotzia
19 Xabier Gende	Herritarra
20 M <sup>a</sup> Carmen Sobrón	Herritarra
21 M <sup>a</sup> Eugenia Carton	Herritarra
22 Eider Carton	Herritarra
23 Beatriz Romo	Herritarra
24 Carlos Muñoz	Herritarra
25 Begoña Gojenola	Herritarra
26 Juan Carlos Berdote	Herritarra
27 Noemí Rodríguez	PSE-eko zinegotzia
28 Imanol Agirre	Balazta elkarte

29	Maialen Ausin	Ingurumen udal teknikaria
30	Patxi Aristizabal	Udaltzaina
31	Iñaki Vielba	Udaltzaina
32	Nerea Álvarez	Udal aparejadorea
33	Alba Navarrete	Mahaiko bideratzailea
34	Ander Irazusta	Mahaiko bideratzailea

## Saioaren edukia

Bilkura hasteko, mugikortasuneko zinegotzi delegatuak ongietorria egiten du, eta azaltzen du saioaren helburua Kosta Kalearen egungo egoera kolektiboki ebaluatzea eta proiekturako "Kosta kalea hobetzen" prozesu parte-hartzailean ezarritako erronken bilakaera egiaztatzea dela. Zinegotziak adierazi du modu kolektiboan kontrastatu behar dela aurreko eta egungo egoeren artean aurrerapenik egon den, eta, hala bada, herritarren aldetik zer alderditan eta zer neurritan hautematen den identifikatu behar dela.

Zinegotziaren ongietorriaren ondoren, talde bideratzaileak ongietorria eman die bertaratutakoei, eta saioa Kosta Kalea proiektuaren ebaluazio integralaren barruan kokatu du, azterketa kualitatiboaren barruan, hain zuzen ere. Saioaren egitura eta denborak azaltzen dira.

Kosta Kalea proiektuaren azalpen laburra egiten da: proiektuaren aurrekariak, antzemandako beharrak, parte-hartze prozesuaren faseak, identifikatutako helburuak, etab. Aurreko egoeraren diagnostikoa azaldu ondoren, proiektuaren oinarriak azaltzen dira. Era berean, Europako hainbat hiritan egin diren antzeko esku-hartzeei egiten zaie erreferentzia, baita planteatutako konponbidea jasotzen duten mugikortasun-eskuliburuei eta gidei ere. Garraio Ministerioak, "Bizikleta-azpiegitura diseinatzeko gomendioen gida" idaztean, Kosta Kalea hartu du jarduera mota horren Estatuko erreferentzia aitzindaritzat, zehazki, honako bide-tipologiaren definizioan: Babes-bandak (VP-1).

Jarraian, aztertzen ari diren behaketak eta neurketak eta aurreko egoerarekin egindako kontraste teknikoak azaltzen dira. Bizikletaz zirkulatzen egindako bideo bat proiektatzen da, hainbat egoera erakutsiz. Azalpena amaitzeko, bildutako datuak, hobetzeko aukeren azterketa laburra eta horietako bakoitzarekin suma daitezkeen emaitzak azaltzen dira. Egindako aurkezpena udalaren webgunean jarriko da.

Azalpenaren ondoren parte hartzeko tailerrari ematen zaio hasiera. Bertaratutakoei proposatzen zaie lau taldetan kokatzea, egunero edo noizean behin Kosta kalean erabiltzen den desplazamendu-modu nagusiaren arabera: oinez, bizikletaz edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuetan (MPI), garraio publikoan eta ibilgailu motordunetan (autoa/motorra/furgoneta).

Banaketaren ondoren 3 talde identifikatzen dira: oinez, bizikletaz edo patinetez, eta autoz/motorrez. Azken talde horretako kide asko daudenez 2 azpitalde sortzen dira.

- 1. taldea: gehienbat oinez mugitzen diren pertsonak : 6 pertsona
- 2. taldea: gehienbat bizikletan edo patinetean mugitzen diren pertsonak: 8 pertsona
- 3. taldea: gehienbat autoz/motoz desplazatzen diren pertsonak: 12 pertsona
- 4. taldea: gehienbat autoz/motoz desplazatzen diren pertsonak: 8 pertsona

Taldeak egin ondoren, pertsona bakoitzak, bere izenean, hainbat galdera biltzen dituen orri bat beteko du, proiektuaren helburuen betetze-mailari buruz hausnartzeko, desplazamendu-moduari dagokionez, eta beste galdera batzuk, oro har, kalearen funtzionamenduari buruz. Banakako hausnarketaren ondoren, talde bakoitzeko pertsonak erantzunak kontrastatu eta eztabaidatu ditzakete.

Talde bakoitzeko bozeramaile bat ateratzen da bildutako iruzkinak areto osoari azaltzera. Jarraian bildutako komentario nagusiak laburbiltzen dira.

- 1. taldea "oinetz":
  - Oro har, espaloia zabalagoa da eta leku gehiago dagoela hautematen da.
  - Espaloiak gaizki eginda eta nibelatuta daude.
  - Pibotak eta oztopoak espaloiaren erdian. Markesinak ere bai.
  - Santa Engraziako bidegorriarekin loturarik ez.
  - Galtzada erabiltzera ausartzen ez direlako espaloia erabiltzen duten bizikletak.
- 2. taldea "bizikletaz/patinetez":
  - Babes-bandatik zirkulatzean izaten den erosotasun- eta segurtasun-maila ertaina/altua da. Segurtasun-gabeziaren pertzepzioa dute bizikletan joateko hain ohituta ez dauden pertsonak, autoak babes-bandaren espazioa erabiltzen duenean (beste auto/ibilgailu batekin gurutzatzean) edo korrika egiteko bizikleten babes-banda erabiltzen duten pertsonak daudenean. Jende gehiegi dago modu ezberdinetan babes-bandetan zirkulatzen.
  - Oro har, kuxin berlindarrak, bizikleta babesteko bandaren zati bat hartzen dutenak, deserosoak dira. Aipatzen da beharrezkoa dela mutiloak edo argi-seinaleak jartzea, ikuspena hobetzeko, batez ere gauez. Oro har, argi gehiago falta da kalean, baina kuxinen parean bereziki.
  - Kuxin berlindarrak hurbiltzeak ziklagarritasuna hobetuko lukeen galdetzean, erantzuna baiezkoa da. "Kuxinen artean, autoek azeleratu eta aurreratzen dutenean, dena den, batzuek babes-bandaren espazioan zirkulatzen jarraitzen dute".
  - Ibilgailu motordunen aurreratzea segurutzat jotzen da, baina pertzepzioa da ibilgailuaren gidariaren zentzutasunaren mende dagoela oraindik (kaleko arauak ezagutzen dituen ala ez, etab.). Proposatzen den aukera bat da kale hori egoiliarrentzat eta autobusentzat bakarrik irekitzea, hau da, kale horren funtzionamendua benetan nolakoa den dakiten pertsonentzat.
  - Kuxinen, radarren eta babes-banden kokapenaren balorazioari dagokionez, radar didaktikoak sartzeari proposatzen da (hainbat aurpegi edo adierazpen dituztenak). Pintura irristagaitza eta banda

zimurtsuak jartzea proposatzen da, erdiko erreia eta alboetako babes-bandak bereizteko. Nolabait ere, bizikleta babesteko banda hau autoentzat/ibilgailuentzat deserosoa izatea.

- Proiektuaren seinaleztapena hobetzea proposatzen da kaleko sarreran eta irteeran. Kalera sartu aurretik ondo informatzea egoiliarren-kalea dela eta abiadura oso baxua dela. Halaber, bizikleta babesteko banden noranzkoak adieraztea proposatzen da.
- Herriaren erdialderako oinezkoen eta bizikleten arteko loturak hobetu behar dira; gaur egun, bidegurutzeak nahasiak/arriskutsuak dira, eta ezin dira bizikletan igota egin.
- Kosta kaleko lubetaren ondoko espazioa (babes-banda) garbitu behar dela aipatzen da (eroritako hostoak, harriak, etab.).

Saioa amaitzean, Balazta Elkartek Kosta Kalerako proposamen eta soluzio zehatzak biltzen dituen dokumentu bat ematen du.

- 3. eta 4. taldeak "autoz/motorrez":
  - Kalearen funtzionamenduari buruzko iritzi desberdinak daude.
  - Segurtasun-ezaren pertzepzio nahiko hedatua dago kale horretan autoz ibiltzean, eta kezka dago ekainetik aurrera zer gerta daitekeen bisitari gehiago daudenean.
  - Aitzitik, nahiko zabaldua dagoen pertzepzio bat ere badago: soluzioa nahiko ondo funtzionatzen ari dela.
  - Formula, lehen begi-kolpe batean, zaila da ulertzea. Batzuek ez diote zentzurik ikusten.
  - Beste auto-erabiltzaile batzuek ez dute ez-segurutzat hartzen; aitzitik, segurtasuna areagotzen laguntzen duela uste dute.
  - Txirrindulariak segurtasun eza eragiten duten erabiltzailetzat hartzen dira, batez ere bizikletan ibiltzen direnak haurrak direnean.
  - Abiadura kontrolatzean eragiten duten elementuak txirrindulariak, trafikoa eta kuxinak dira.
  - Aipatzen da, oro har, ez dela kalea behar bezala erabiltzen, eta elementu deseroso gehiegi daudela autoentzat (kuxinak, radarrak, babes-bandak).
  - Bizikleten babes-bandak gorriz margotzea proposatzen da.
  - Aparkaleku asko kendu direla aipatu da.
  - Kuxinak arazo izan daitezke anbulantzientzat.
  - Kuxinen kokapenak bandak gehiegi zapaltzea eragiten du.
  - Radarren bidez kuxinak kendu eta abiadura kontrolatzeko proposamena egiten da. Aldiz, parte-hartzaile batzuek nahiago dituzte trafikoa baretzeko egungo neurriak radarrak baino.
  - Korrikalari asko daude babes-banda erabiltzen.
  - Bidegorria aireportuko errepidetik joan beharko litzateke, ez Kosta kaletik.

Talde bakoitzaren iruzkin nagusiak azaldu ondoren, hitz egiteko denbora tarte irekia zabaltzen da. Talde bideratzailea txandak esleitzeaz arduratzen da. Jarraian, parte-hartzaileen iritzietako batzuk azaltzen dira (komatxo bakoitza pertsona bati dagokio):

“Kosta kaleko proiektua bizilagunei behar bezalako kontsulta egin gabe egin zen, eta emaitza funtzionatzen ez duen eta arazoak ematen dituen formula bat da”.

“Adostutako aukera izan da, parte-hartze handia izan ondoren. Hobekuntza bat egon da, erronkak bete dira, kalea atsegina da orain. Espaloiko desnibelak lehenagotik datoz. Ez zaizkit radarrak gustatzen, hauek kentzea eta aurpegiak jartzea proposatzen dut (berdea, gorria). Garrantzitsua da kontzientziatzea. Ados nago bandak gorritz markatu eta kuxinak hurbiltzearekin. Berriz diot, adostasuna egon da”.

“Kostako bide hau kale bihurtzeko helburua, errepide izaera kenduz, anbiziotsuegia da agian, herriaren sarrera nagusia baita”.

“Proiektatutako bideoak lasaitasun handiko unea irudikatzen du. Interesgarria litzateke kalea beste une batzuetan ikustea. Irudia ez litzateke hain idilikoa”.

“Bidegorria ez zait segurua iruditzen”.

“Kalearen kontzeptua gustatzen zait, pozik nago nola geratu den”.

“Ikusiko dugu zer gertatzen den udan. Kanpoko jendearekin anabasa izan daiteke”.

“Txirrindulari gisa esan behar dut egoera hobetu dela, baina gehiago hobetu daiteke”

“Bidegorriak aireportuko errepidetik joan behar du, lotura zuzenena da. Kostako soluzioa ez zait segurua iruditzen nire alabentzat, eta aireportuko errepidetik noa oraindik ere”.

“Autoko gidari gisa orain gutxiago erabiltzen dut Kosta kalea, deserosoa delako”.

“Bizikleta-bandak mantentze-lanak behar ditu segurua izan dadin, batez ere mendiari itsatsitako banda, sasiak, etab”.

Mugikortasuneko zinegotziak azken hitz batzuk egiten ditu, esanez datu gehiago falta direla intentsitateen eta abiaduren murrizketa ikusteko, ez dakigula udan zer gertatuko den, egiaztatu egin behar dela, eta egiten ari den ebaluaziotik ondorioztatzen diren alderdiak hobetzeko jardun behar dela.

Saioa amaitutzat eman baino lehen [www.hondarribia.eus](http://www.hondarribia.eus) webgunean azaldutako prozesu, plan eta proiektuei buruzko informazioa zintzilikatzen ari dela gogoratzen da, eta [mugikortasuna@hondarribia.eus](mailto:mugikortasuna@hondarribia.eus) posta-helbidean ekarpenak egiten jarraitu daitekeela.



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

Actividad: Sesión de valoración/evaluación del proyecto Kosta Kalea

Fecha y lugar: 1 de marzo de 2023, a las 18:30h. Espacio de la Asociación vecinal "Amute Kosta Auzo Egintza"

Convoca: Ayuntamiento de Hondarribia

Participantes: 39 personas (18 mujeres y 21 hombres)

	Nombre	Organización
1	Aitor Lekuona	Vecino
2	María Pilar Iza	Vecina
3	Susana Fernández	Vecina
4	Iñaki de la Fuente	Vecino
5	Gorka Obeso	InstitutoTalaia
6	Lourdes Pérez	Vecina
7	Lupe Urtizbera	Vecina
8	Junkal Amunarriz	InstitutoTalaia
9	Iñaki Astudillo	AAVV Amute Kosta
10	Igor Enparan	Concejal Abotsanitz
11	Itziar Iriarte	Vecina
12	Miren Sarriegi	Vecina
13	Juan Luis Silanes	Concejal delegado Movilidad
14	Agustin Goienola	Vecino
15	Manu Eizagirre	Asociación Balazta
16	Mikel Urretabizkaia	Ekialdebus
17	Miguel Lertxundi	AAVV Amute Kosta
18	Gonzalo Carrión	Concejal delegado Obras y Servicios
19	Xabier Gende	Vecino
20	Mª Carmen Sobrón	Vecina
21	Mª Eugenia Carton	Vecina
22	Eider Carton	Vecina
23	Beatriz Romo	Vecina
24	Carlos Muñoz	Vecino
25	Begoña Gojenola	Vecina
26	Juan Carlos Berdote	Vecino
27	Noemí Rodríguez	Concejala PSE
28	Imanol Agirre	Asociación Balazta
29	Maialen Ausin	Técnico de Medio Ambiente municipal

30	Patxi Aristizabal	Policía local
31	Iñaki Vielba	Policía local
32	Nerea Álvarez	Aparejadora municipal
33	Alba Navarrete	Facilitadora de la Mesa
34	Ander Irazusta	Facilitador de la Mesa

### Contenido de la sesión

La sesión comienza con la bienvenida por parte del concejal delegado de movilidad, explicando que el objetivo de la sesión es evaluar colectivamente el estado actual de Kosta Kalea y contrastar la evolución de los retos que se marcaron en el proceso participativo "Kosta kalea hobetzen" que dio lugar al proyecto. El concejal señala la necesidad de contrastar colectivamente si ha habido progreso entre el estado anterior y el actual y, si es así, identificar en qué aspectos y en qué medida se percibe por parte de la ciudadanía.

Tras la bienvenida del concejal, el equipo facilitador da la bienvenida a las personas asistentes y enmarca la sesión como parte de la evaluación integral que se está realizando del proyecto Kosta Kalea, concretamente como parte del análisis cualitativo. Se expone la estructura y los tiempos que tendrá la sesión.

Se hace una breve exposición del proyecto Kosta Kalea: antecedentes del proyecto, necesidades detectadas, fases del proceso participativo, objetivos identificados, etc. Una vez expuesto el diagnóstico de la situación anterior, se exponen los fundamentos del proyecto. Asimismo, se hace referencia a intervenciones similares que han tenido lugar en distintas ciudades europeas y a manuales y guías de movilidad que recogen la solución planteada. El Ministerio de Transportes en la redacción de la "Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista" ha tomado Kosta Kalea como referencia pionera de este tipo de actuación en el Estado, concretamente en la definición de la tipología de vía "Bandas de protección (VP-1)".

A continuación se exponen las observaciones y mediciones que se están analizando y el contraste técnico realizado con la situación anterior. Se proyecta un video circulando en bicicleta mostrando diversas situaciones. La exposición finaliza con los datos recogidos, un breve análisis de las distintas alternativas de mejora y los resultados que se pueden intuir con cada una de ellas. Se comenta que se colgará en la web municipal la exposición realizada.

La exposición da paso al taller participativo. Se propone a las personas asistentes que se sitúen en cuatro grupos diferenciados en función del "principal modo de desplazamiento utilizado de manera cotidiana, o esporádica, en Kosta Kalea": a pie, en bicicleta o en vehículos de movilidad personal (VMP), en transporte público, y en vehículos motorizados (coche/moto/furgoneta).

Tras el reparto se identifican 3 grupos: "a pie", "en bici/patinete" y "en coche/moto" y, dado el elevado número de personas que forman parte del grupo "en coche/moto", se crean 2 subgrupos de este último modo, de tal forma que se dan:



- Grupo 1: personas que se desplazan mayoritariamente "a pie": 6 personas
- Grupo 2: personas que se desplazan mayoritariamente "en bici/patinete": 8 personas
- Grupo 3: personas que se desplazan mayoritariamente "en coche/moto": 12 personas
- Grupo 4: personas que se desplazan mayoritariamente "en coche/moto": 8 personas

Una vez realizados los grupos, cada persona, a título individual, rellena una hoja con una serie de preguntas dirigidas a reflexionar sobre el grado de cumplimiento de los objetivos del proyecto en relación al modo de desplazamiento y otras sobre el funcionamiento de la calle en general. Tras esta reflexión individual, las personas de cada grupo pueden contrastar y debatir las respuestas.

Una persona portavoz de cada grupo sale a exponer al conjunto de la sala los comentarios recogidos. Se resumen a continuación los principales comentarios:

- Grupo 1 "a pie":
  - En general se percibe que la acera es más ancha y que hay más espacio.
  - Las aceras están mal ejecutadas y niveladas.
  - Pivotes y obstáculos en mitad de la acera. También marquesinas.
  - Ausencia de conexión con bidegorri de Santa Engrazia.
  - Bicicletas que utilizan la acera por no atreverse a usar la calzada.
- Grupo 2 "en bici/patinete":
  - El grado de confort y seguridad que se tiene al circular por la banda de protección es media-alta. Existe una percepción de inseguridad por parte de personas que no están tan habituadas a desplazarse en bici cuando el coche utiliza y ocupa el espacio de la banda de protección (al cruzarse con otro coche/vehículo) o cuando hay personas que utilizan la banda de protección ciclista para correr. "Hay demasiada gente en diferentes modos en las bandas de protección".
  - En general, los cojines berlineses, que ocupan parte del espacio de la banda de protección ciclista, se perciben molestos. Se comenta la necesidad de incorporar bolardos o señales luminosas que mejoren la visibilidad de los mismos, especialmente de noche. En general, falta más iluminación en la calle, pero especialmente a la altura de los cojines.
  - Al preguntar si el acercar los cojines berlineses mejoraría la ciclabilidad, la respuesta es sí. "Entre los cojines, cuando los coches aceleran y adelantan, algunos después ya siguen circulando por el espacio de la banda de protección"
  - Los adelantamientos de vehículos motorizados se perciben como seguros, aunque la percepción es que dependen aún bastante de la sensatez del conductor del vehículo (si conoce las normas de la calle o no, etc.). Una alternativa que se propone es que esta calle se abriera solo para residentes y autobuses, personas que conozcan realmente cómo es el funcionamiento de ésta.



- En relación a la valoración de la ubicación de los cojines, los radares y las bandas de protección, se propone incorporar radares didácticos (con diferentes caras o expresiones). Se propone pintura antideslizante e incorporar bandas rugosas para diferenciar el carril central de las bandas de protección laterales. De alguna manera, que sea “incómodo” para los coches/vehículos ocupar esta banda de protección ciclista.
- Se propone mejorar la señalización del proyecto en la entrada y salida de la calle. Informar bien antes de entrar a la calle que se trata de una calle residencial con una velocidad muy reducida. También se propone indicar los sentidos de las bandas de protección ciclista.
- Es necesario mejorar las conexiones peatonales y ciclistas hacia el centro del pueblo, actualmente los cruces son confusos/peligrosos y no se pueden hacer montados en bicicleta.
- Se comenta la necesidad de limpiar el espacio colindante (banda de protección) al terraplén de Kosta Kalea (hojas caídas, piedras, etc).

Al finalizar la sesión, la Asociación Balazta aporta un documento con propuestas y soluciones en detalle para Kosta Kalea.

- Grupo 3 y 4 “en coche/moto”:
  - Hay opiniones muy diversas sobre el funcionamiento de la calle.
  - Hay una percepción bastante extendida de inseguridad al circular por esta calle en coche, y preocupación por lo que pueda suceder a partir de junio cuando haya más visitantes.
  - En contraste, también hay una percepción bastante extendida de que la solución está funcionando razonablemente bien.
  - La fórmula, de primeras, cuesta entenderla. Hay quienes no le ven sentido.
  - Otros usuarios de coche no lo ven como inseguro, al contrario, piensan que contribuye a la seguridad.
  - A los ciclistas se les percibe como usuarios que generan inseguridad, especialmente cuando son niños los que circulan en bici.
  - Los elementos que influyen en que se controle la velocidad son los propios ciclistas, el tráfico, los cojines.
  - Se comenta que, en general, no se hace un uso adecuado de esta calle y que hay demasiados elementos incómodos para los coches (cojines, radar, bandas de protección...).
  - Se propone pintar de rojo las bandas de protección ciclista.
  - Se comenta que se han eliminado muchas plazas de aparcamiento.
  - Los cojines pueden ser un problema para las ambulancias.
  - La ubicación de los cojines hace que se pise demasiado las bandas.
  - Propuesta de probar quitar los cojines y controlar la velocidad por medio de los radares. En contraste hay participantes que prefieren las actuales medidas de calzado del tráfico frente a los radares.
  - Hay muchos corredores utilizando la banda de protección para correr.
  - El bidegorri debería ir por la carretera del aeropuerto, no por Kosta.

Una vez expuestos los principales comentarios de cada grupo, se abre el turno de palabra general. El equipo facilitador se encarga de asignar los turnos. Se muestran

a continuación algunas de las opiniones de las personas participantes (cada entrecorillado se corresponde con una persona):

“El proyecto de Kosta se realizó sin la debida consulta a los vecinos, y el resultado es una fórmula que no funciona y es problemática”

“Es una opción consensuada, tras una participación intensa. Ha habido una mejora, se han cumplido los retos, es una calle agradable. Los desniveles de la acera vienen de antes. No me gustan los radares, propongo quitarlos y poner caritas (verde, rojo). Es importante concienciar. Estoy de acuerdo en marcar en rojo las bandas y juntar los cojines. Insisto en que ha habido consenso.”

“El objetivo de convertir este vial de Kosta en calle restándole carácter de carretera es quizá demasiado ambicioso, ya que es una entrada principal al pueblo”

“El vídeo proyectado representa un momento de mucha calma. Sería interesante ver la calle en otros momentos. La imagen no sería tan idílica”

“El bidegorri no me parece seguro”

“Me gusta el concepto de calle, estoy contenta con cómo ha quedado”

“Veremos qué pasa en verano. Se puede armar una buena con la gente de fuera”

“Como ciclista tengo que decir que se ha mejorado, pero se puede mejorar más”

“El bidegorri tiene que ir por la carretera del aeropuerto, es la conexión más directa. La solución de Kosta no me parece segura para mis hijas y sigo yendo por la carretera del aeropuerto”

“Como conductora de coche ahora utilizo menos Kosta kalea porque es incómoda”

“La banda ciclista necesita mantenimiento para que sea segura, especialmente la banda pegada a la montaña, por zarzas, etc.”

El concejal de movilidad hace una intervención final diciendo que faltan más datos para ver la reducción de intensidades y de las velocidades, que, efectivamente no se sabe lo que pasará en verano, que hay que comprobarlo y actuar para mejorar los aspectos que se deduzcan de la evaluación que se está realizando.

Antes de dar por finalizada la sesión se recuerda que en la web [www.hondarribia.eus](http://www.hondarribia.eus) se está colgando la información relativa a los procesos, planes y proyectos expuestos y que se puede continuar haciendo aportaciones en la dirección de correo [mugikortasuna@hondarribia.eus](mailto:mugikortasuna@hondarribia.eus)

