



Hondarribiko Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hitzarmena

Aurrekariak

2017ko abenduan Hondarribiko Mugikortasun Iraunkorraren Mahaia sortu zen. Mahaia topagunea eta eztabaidarako kontsulta-gunea da, eta udalerrian mugikortasunean interesa duten pertsona eta erakunde guztiek dute parte hartzeko aukera.

Geroztik, bilkura asko egin dira gaien inguruko eztabaidak eta tailerrak eginez, eta hainbat elkarte eta erakunde joan dira, eta horiez gain teknikarien taldeak eta arduradun politikoak ere bai. Horrek frogatzen du mugikortasunaren aldeko interesa orokorra dela.

Mahaia jarduten ari zela, Udala Hiri Mugikortasunaren aldeko Plan bat idazten joan da Mahaiaren inplikazioarekin eta interesa zuen edozein talde eta pertsonari irekita zegoen parte-hartze prozesuarekin. Prozesu horrek bidea eman du hiriaren mugikortasun eredua modu parte-hartzailean eta partekatuan zehazteko.

Eztabaida bilakatzen joan da hainbat ekarpenekin eta gaur egun Mahaiaren jarduerak joera iraunkorra du, *Hondarribia mugitzen da* izeneko prozesuaren zati sendotu moduan. Jarduera nagusiak jaso dira www.hondarribia.eus/mugitzenda webgunean argitaratutako aktetan eta mugikortasunari bakarrik eskainitako komunikazio bideak daude, adibidez mugikortasuna@hondarribia.eus helbide elektronikoa.

2019ko hasieran egindako Mahaiaren bilkuretan eztabaidatu zen Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hitzarmena idazteko aukera, eta parte-hartzaileak edukien zirriborroak ematen hasi ziren. 2019ko martxoaren 6an tailer berezi bat egin zen aurreko bilkura eta eztabaidetan oinarrituta eraiki zen zirriborro baten edukiak aztertzeko.

Zuriketa

Mugikortasun iraunkorraren Hitzarmena 1999 urtetik erabiltzen ari den tresna da, mugikortasunaren udal politiketarako eta horien azterketa kritikoa egiteko erreferentziazko eremu bat ezartzeko. Hitzarmena udal taldeen borondate politikoaren azalpena da, baina horrez gain lehenik hainbat elkarte, erakunde eta bizilagunen inplikazioan oinarritutako gizarte akordioa ere bada.

Hondarribian, ikusita mugikortasunaren alde azaldutako interesa eta Mahaiaren landutako gaien garrantzia, beharrezkoa da iraunkortasunean eta inklusioan oinarrituta mugikortasuna hobetzearen alde lan egiteko pertsonak eta erakunde parte-hartzaileak konprometitzen dituen ikuspegi bateratu bat eta akordio publiko bat izatea.

2019ko urriaren 30ean Hondarribiko Udaleko talde politiko guztiek hiriko Mugikortasun Iraunkorraren Hitzarmen hau sinatu zuten. Dokumentuak jasotzen ditu Hiritarrak eta Hondarribiko bizi kalitatea hiri mugikortasunaren eredu berri baten erdigunean kokaten dituzten 16 printzipio.

Hitzarmen horren bidez Hondarribiko gizarte erakundeek, talde teknikariek eta hiri mugikortasunaren gaian eskumena duen administrazioak Hiri Mugikortasunaren Mahaiak martxan jarraitzeko oinarriak jartzen dituzte, buru ingurumen eta mugikortasuneko Zinegotzia dela.



Hitzarmenak azaltzen ditu Mugikortasunaren Mahaiaren eginkizunak, nabarmenduz mugikortasunaren aldeak aldatzeko agente parte-hartzaileek bultzatu beharreko jarduerak. Hitzarmenak jasotako Mahaiaren beste eginkizun giltzarri bat da Hondarribiko Hiri Mugikortasunaren Planaren (HHMP) jarraipen soziala, eta hori garatu da Mugikortasun Mahaia bera eta talde eta pertsona anitz inplikatu diren parte-hartze prozesu bati esker.

Mugikortasunaren gaur egungo egoera Hondarribian

Mugikortasunak udal lurraldean eta Hondarribiko hirigunean indarguneak eta ahuleziak ditu iraunkortasunaren, osasunaren eta inklusioaren ikuspegitik.

Mugikortasunaren joeren azterketak azaltzen du motordun ibilgailuen kopuru handia dagoela garraio moduen banaketan. Era berean, Hondarribiak oso motorizazio tasa handia du Gipuzkoako lurralde historikoko antzeko neurriak dituzten beste udalerriekin alderatuta, horrek azaltzen du auto eta motoaren erabileran oso errotuta dagoen kultura dela.

Trafikoak sortutako arazoak bereziki nabarmentzen dira Hondarribiko bisitarien kopurua, udaldian turismoagatik handitzen denean

Hondarribia mutur batean dagoen hiria da, eta irteera bakarra du errepidez. Horrek irispidea baldintzatzen du bisitariantzat eta egoiliarrentzat, kontuan izanda enplegua duen populazioaren zati handi bat eta ikasleak egunero hiritik kanpo joaten direla. Azkeneko urteetan garraio kolektiboan hobekuntzak egin diren arren, honen eskaintza egokia eta lehiakorra ez izateak eta batez ere, bizikletarako azpiegitura propioa ez izateak Irunekiko loturari dagokionez, ekartzen du pertsona gehienek ibilgailu pribatu motorizatua aukeratzea kanpo alderako joan-etorriak egiteko.

Antzeman den beste arazo bat da erdi guneeetan dauden aparkaleku plazen eskaintza handia. Horrek trafiko handia sortzen du hiriguneko eremu sentikorretan eta ondorioz zarata, bide segurtasun eza eta kutsadura atmosferikoa sortzen dira.

Ibilgailu motorizatuak gehiegi erabiltzeak bereziki eragiten die autorik ez duten edo hainbeste erabiltzen ez duten populazio taldeei: emakumei, adineko pertsonari eta gazteei. Antzemandako bide segurtasun ezaren ondorioz gertatzen den autonomia galerak ekartzen du guraso askok autoz eramatea gazteak eskola edo institutura.

Era berean, oinezko mugikortasunerako, irisgarritasun oztopoak, etenaldiak, maila desberdintasunak, bidegurutzeetan dauden segurtasun eza edo erosotasun eza, eta espaloi estuak, oso arazo garrantzitsu bihurtzen dira haien eguneroko bizitzan.

Hala ere, hirigunean egiten diren joan-etorri gehienak oinez egiten dira, zeren eta distantziak oso eskuragarriak dira eta oinez ibiltzeko edo bizikletan ibiltzeko oso ingurune erakargarriak daude, aukera bat izanik.

Gainera, elkarte eta talde batzuk oso aktiboak dira modu aktiboak sustatzen. Horien artean daude eskola hiriguneetan oinarritutako elkarte hezitzaileak, bizikleta sarearen lotura handiagoa erreklamatzeko duten talde ziklistak, leku ez seguruen mapak egin dituzten emakumeen elkarteak, eta beharrak (zuzenean ezagutzen dituztenak) gogorarazten dituzten bizilagun elkarteak. Era berean aukera unea ere bada talde

eta pertsona hauen inplikazioagatik: ONCE, Bidasoa Bizirik garapenaren agentzia, merkataria eta ostalarien elkarteak, eta Mugikortasunaren Mahaian haien kabuz parte hartzen duten bizilagunak.

Hondarribiko Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hitzarmenaren Printzipioak

Mugikortasunaren Mahaia proposatzen du Hondarribian mugikortasuna hobetzeko jarraian doazen printzipioak jarraitzea:

1. Printzipio orokor moduan, Hondarribiak zuzendu behar du pertsona guztien beharrei inolako diskriminaziorik gabe erantzuten dien eta ingurumenari kalteak ekiditen eta baliabide naturalen kontsumoa ekiditen dituen hiri batera eta mugikortasun eredu **osasuntsuago, inklusiboago, iraunkorrago efizienteago eta integratuago** batera.
2. Mugikortasun politikek jarraitu behar dute nazioarteko akordioek markatutako lerroa eta egokitu behar dute indarrean dagoen legeriara irisgarritasun unibertsalaren, oztopoak kentzearen, aldaketa klimatikoaren, igorpen kutsagarriak txikitzearen eta iraunkortasun agenden gain.
3. Mugikortasunaren ereduak pentsatu behar da lehenetsun hurrenkera jarraituz aldaketak planifikatzerakoan eta hobekuntzak sartzerakoan, hierarkia bidezkoago bat erraztuz estimulu eta disuasio politiken bidez. Mugikortasun mahaiak proposatutako ordena hau da: 1. oinez, 2. bizikletan, 3. garraio publikoan, 4. motordun mugikortasunean.
4. Uda/negua eta lanegun/asteburu aldikotasunak asko baldintzatzen ditu pertsonen eta merkantzien irisgarritasuna, trafiko mugimenduak eta aparkaleku eskaera. Kudeaketa hobekuntzak pentsatu behar dira aldikotasun hori kontuan izanda, eta aintzat hartuta mugikortasunaren beharrak, beti ingurumen eta gizarte iraunkortasun handiena duen ereduaren barruan.
5. Ikastetxeetara doazen bide seguruak eta eskola inguruneen egonaldi kalitatea eta ingurumen kalitatea beharrezko apustua dira umeen segurtasun, osasun eta autonomia arrazoiengatik. Horiek hezkuntza komunitatearen laguntzarekin egitekoak dira, eta beharrezkoa dute programa- eta azpiegitura- irtenbide zehatza.
6. Hiriguneko auzoek, eta landa eremuek eta urbanizazioek beharrezkoa dute elkarren artean konektatuta egotea, erraztuz egoiliarren arteko elkar ekintza. Hondarribiko Mugikortasun Iraunkorraren Hitzarmena. Hondarribiak potentziala du distantzia laburreko hiri moduan. Horretarako sustatu behar da hiri eredu bizia, trinkoa, eta erabilera anitz dituen.
7. Udalerrian aire kalitate hobea garantizatu behar da eta kutsadura eta zarata txikitu behar dira, hiri mugikortasunaren inpaktua mugatuz, batez ere bizitegi eremuetan, atsedenerako eskubidea garantizatuz. Horretarako garrantzitsua da trafiko motordunaren abiadura eta intentsitatea txikitzea, motorren elektrifikazioaren alde egitea eta auto partikularraren alternatiboak diren ibilgailu eta zerbitzuen erabilera erraztea.



8. Hiri eremuaren multzoak izan beharko luke '30 hiria', hurbil dauden udalerrri batzuek egin duten bezala. Egokitu egin beharko litzateke kaleen diseinua trafikoa lasaitzeko eta bide segurtasuna handitzeko.
9. Mugikortasunak lagundu behar du hiria eta bere auzoak eta kaleak dinamizatzen, erraztuz lantokira baliabide iraunkorren bidez iristea, zerbitzuen garapena, merkataritza eta turismoa berpiztuz, eta aldi berean joan-etorrien efizientzia handituz.
10. Hiriko eremu publikoa modu desorekatuan dago banatuta trafiko motordunaren alde, beraz banaketa bidezkoagoa bultzatu behar da, autoaren mugarik gabeko erabilera ez egiteko konbentzitu behar da hiritarra, eta eremu publikoa pertsonen egote eginkizunerako eta mugikortasunerako berreskuratu behar da.
11. Hondarribiko oinezkoen eta ziklisten mugikortasun sareek jarriak izan behar dute, oztoporik gabeak eta arriskutsuak ikusten diren gunerik gabeak, eta diseinu egokiak izan behar dituzte. Giltzarrietako bat dira mugikortasun iraunkorrerantz hurbiltzeko, bereziki paisaia erakargarria duen udalerrri batean.
12. Garraio publikoak zerbitzu nahikoa baina hobe daitekeena eskaintzen du, horregatik hiri minibus bat ezarriko da. Ondo hedatu eta ebaluatu beharko da martxan jarri ondoren.
13. Teknologia berriek mugikortasunaren gaian informazioa eta hedapena hobetzeko aprobetxatu beharreko aukerak eskaintzen dituzte, eskura dauden eta erosoak diren formatuekin. Hondarribiak online kontsultatzen errazak diren mugikortasunari buruzko baliabideak eta edukiak behar ditu.
14. Kaleak eta mugikortasun sistemak eraldatzen dituzten esku-hartzeak beharrezkoak dira, baina ez dira nahikoak, zeren eta kultura- eta hezkuntza- izaerako neurriak izan behar dira, mugikortasunaren kultura berri baterantz joaten laguntzen duten komunikazio estrategiak eta sentsibilizazio ekintzak izan behar dira.
15. Mugikortasunaren planifikazioak pentsatu behar ditu mugikortasun neurriak diseinatzeko eta ezartzeko beharrezko epe laburra, tarteko epea eta epe luzea, aztertuz eta ebaluatuz mugikortasun jarraibideak, joeren garapena eta aldaketa ekonomikoak eta demografikoak. Mugikortasunaren Mahaia jarraitzea giltzarria da denboran zehar Hitzarmen horren printzipioei jarraipena emateko.
16. Agente sozial, politiko eta ekonomikoen parte-hartzea oinarrizkoa da ikuspegi orokorra eta aldi berean toki bakoitzera egokitutako ikuspegi lortzeko. Mugikortasunaren Mahaia berak jarraitu behar du printzipio horiekin elkarren ardura hartzen duten talde eta pertsonak inplikatzen, eta Mahaiaren bilkuretara joaten ez diren talde zehatzekin guneak eta topaguneak bultzatu ahal ditu.



Mugikortasun Mahaiaren funtzionamendua

Mahaiaren eginkizun nagusia da mantentzea Hondarribian mugikortasunari eskainitako aldiari aldiko topagune bat, bidea emango diona inplikaturako pertsona eta taldeei mugikortasunaren ereduak eraldatzeko Mugikortasun Iraunkorraren Hitzarmenaren printzipioak jarraituz.

Mugikortasunaren Mahaiak egitekoak betetzera eta Hondarribiko mugikortasuna hobetzera bideratzen duen funtzionamendu eskema argia izan behar du, Hitzarmenaren printzipioak jarraituz.

Funtzionamendu giltzarriak hauek dira:

- Mahaik aldiari aldiko topaketa orokorrak egiten ditu, parte-hartzaileek erabakitako maiztasunarekin. Edozein pertsonak eskatu ahal du Mahaiko parteidea izatea eta Mahaiko edozein kidek proposatu ahal ditu topaketetan landu beharrezko edukiak posta elektronikoz helbide honetara idatzita: mugikortasuna@hondarribia.eus
- Udalak Mahaian parte hartzen du eta lagundu egiten du bere funtzionamendua egokia izateko, egokiak ikusten dituen lanak edo baliabideak emanez, besteak beste, Mahaiaren komunikazioa eta deialdia errazten duen posta elektronikoa kudeatuz.
- Mahaiaren erabilera oinarrituta dago adimen kolektiboan, horretarako beharrezkoa da hainbat pertsona eta talderen inplikazioa, adibidez oinezkoen eta ziklisten elkarteena, ikastetxeena, garraio publiko eta pribatuaren ordezkariera, 3. adinarekin eta desgaitasuna duten pertsonekin lotutako erakundeena, bizilagunen erkidegoena, eskualdeko garapen agentziena, zinegotziena, udal talde teknikaria eta interesa duten beste taldeena.
- Mahaik eztabaida espezializatuertarako edo tematikoertarako guneak sortu ahal ditu, topaketa guneei ideiak garatzen eta ematen dizkieten lan taldeentzat edo jarduera osagarriak garatzen dituzten lan taldeentzat. Talde horiek Mahaian parte hartzen duten pertsonen proposatzen dituzte eta Mahaik onartzen ditu.
- Lan taldeek haien kontura aparteko bilerertarako deialdiak egiteko autonomia dute, eta izan ahal dituzte barruan Mahai orokorrean parte hartzen ez diren pertsonak, baina lantaldearen ekarpenak Mahaia azaltzeko konpromisoa hartzen duen bozeramaile bat izan beharko dute.
- Mahaik proposatu ahal ditu eztabaidetakoak edo aldiari aldiko topaketetakoak ez diren jarduerak edo lanak, adibidez, Mugikortasunaren Europar Astea aprobetxatuz, edo oinarrituta Mugikortasun Planaren garapenaren jarraipena egiteko sentsibilizazio ekintzak, jarduera ludiko-festiboak, edo jarraipen tailerrak antolatzeke lan taldeen proposamenetan.
- Mahaiaren topaketa orokorren deialdiak egin behar dira aurrerapen nahikoarekin, gogoratuz adostutako ordutegia, topaketa baino lehen kontsultatu behar den informazioa emanez eta landu beharrezko gaiak sartuz. Beharrezkoa da bilera bakoitzaren akta bat egitea eta www.hondarribia.eus/mugitzenda webgunean argitaratzea.
- Eztabaida eta jarduera prozesuek, eta Mahaian lantzen ari diren akordioek eta proposamenek, beharrezkoa dute epe nahiko baina mugatua, emaitzak lortzea errazteko.
- Urtero garrantzitsua da helburuen funtzionamenduen eta aldiari aldiko azterketaren ebaluazioa egitea.