



## 10 mugikortasun-proposamen COVID 19ren garaian

COVID 19ren krisi hau **mugikortasun ohiturak aldatzeko aukera bat** da, eta, berriz ere, ihes egiten ari zaigu.

Autoak hiritik desagertu diren unean, pertsonak euren zen lekua berreskuratu dute. Hiri pertsonen itzultzeko **neurri ausartak hartzeko unea da, beldurrik gabe probatzeko eta esperimintatzeko unea da**, autoek berriro kaleak hartu eta dena zailago egin baino lehen.

Une honetan, **korporazioak bat eginda lan egin behar du** bizikleten mugikortasunari buruzko proiektu ausartak aho batez garatzeko. Zer-nolako hiri mota nahi dugun erabakitzea mugatzen da dena.

Maiatzaren 5ean aurkeztutako idazkian azaldu genuenez, neurri horiek **Bizikletaren aldeko Hirien Sareak** COVID19ren krisia dela-eta **estatu osoan** sustatu duen **talka-planean** jasotako gomendioetan oinarrituta daude.

Balaztak zenbait neurri orokor proposatzen ditu, udalerrira egokituta, talka-plan honetan oinarrituta:

### 1. Hiri-eremu osoan gehieneko abiadura 30 km/h-ra murriztea.

- Onartu berri den PMUS planean jasotzen den bezala (5.1 neurria).

### 2. Hirietako eta hiriarteko eremuetan bizikleta-bideak ezartzea.

- Bi norabidetako errepideetan, errei bat **bizikleta-bide gisa egokitzea**. Errei bat utziz (norabide bakarrekoa) bertako bizilagunen, langileen eta garraio publikoaren ibilgailu motordunentzat. Modu **ekonomikoan** pinturarekin, konoekin edo beste segregazio mota batekin.
- Neurri hori **aste osoan** mantendu beharko litzateke, eta ez asteburuetan bakarrik.

### 3. Espazio partekatuetan oinezkoen eta txirrindularien arteko bizikidetza antolatzea.

- **Oinezkoen eta txirrindularien arteko elkarbizitza** seinale bertikal zein horizontalen bidez **antolatu** nahi da, normalean partekatzen diren eremuetan. Neurri horiek Butroe pasealekuan, Bidasoa pasealekuan eta Kirol kaia gunean ezar litezke.



#### 4. Semaforizazioa:

- **Semaforo-tarteak aldatzea**, itxaronaldiak murriztuz, edo, are gehiago, batzuk desaktibatu, **oinezkoei eta txirrindulariei lehentasuna** emateko edo itzultzeko.
- Zanpatzeko **botoia** duten semaforoak **desaktibatzea** edo anbar fasean mantentzea, hatzekin botoiak sakatzea birusa transmititzeko bide bat baita.

#### 5. Bizikletak saldu, alokatu eta konpontzeko tailerrei laguntzak.

- Bizikletak saldu eta konpontzeko **tailerrei** laguntzea, konponketetarako edo salmentetarako **bonuak** bezalako neurriak hartuaz.

#### 6. Ziklogistika lagundu eta bultzatzea paketeria banatzeko, hurbileko erosketarako eta udal-zerbitzuetarako.

- Tokiko merkataritzaren artean **bizikleta erabiliz banaketa-zerbitzuen** erabilera bultzatzea.

#### 7. Bizikletentzako aparkalekuen aukera handitu eta zabaltzea

- Bizikletentzako **aparkaleku itxiak** eta seguruak sortzea, bizikleten erabilera errazagoa eta dinamikoagoa izan dadin. Etxebizitza askok ez dute garajerik eta bizikleta egunero igo eta jaitsi behar izateak ohiko erabilera zailtzen du. Aparkaleku horiek **alokairu ekonomikoen** bidez kudeatu litezke. Sarraila duen itsas garraiorako edukiontzi bat behin-behineko aukera interesgarria izan liteke.
- Merkataritzaguneetan (supermerkatuetako sarrerak, merkataritzaguneak, etab.) eta industrialdeetan (Txiplaoko poligonoa, Kai-berria gunea, etab.) **aparkalekuak jar daitezen sustatzea.**

#### 8. Udalak bizikletaren erabilera sustatzea hiriko bizilagunen artean.

- **Bizikleta garraibide gisa** erabiltzearen aldeko **kanpaina bat** egitea (ez bakarrik aisialdirako alternatiba gisa): "Bizikletaz lan egitera", "Bizikletaz erostera" edo "eskolara bizikletaz". Horretarako, prentsako iragarkiak, irratiko iragarkiak, triptikoen banaketa eta abar erabiliaz.
- **Bizikletak** erostea **udal-lanetarako**: Udaltzaingoa, mantentze-zerbitzuak, jakinarazpenen banaketa, langileen joan-etorriak, etab.....



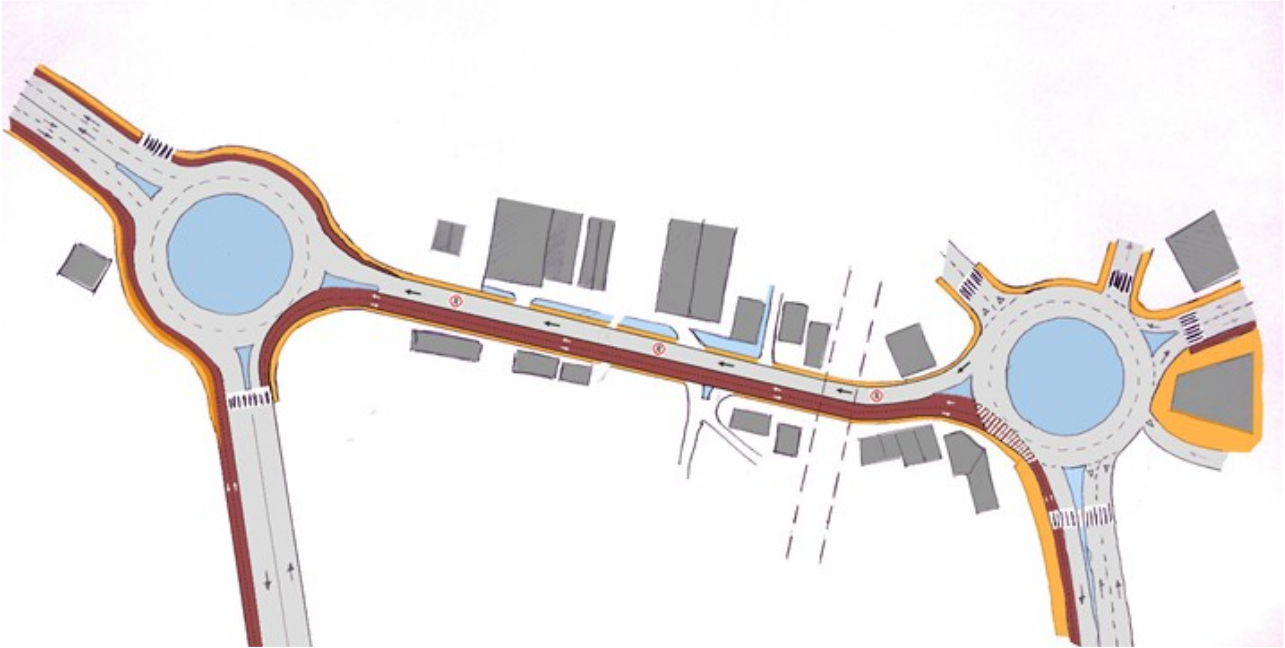
## 9. Neurri horiek betetzen direla zaintzea.

- Ez du zentzurik ohitura-aldaketa handiak dakartzaten neurriak ezartzea, baldin eta atzetik **udaltzainek** ez badute jarraipenik egiten ohitura horiek bete daitezzen.

## 10. Irun - Hondarribiko hondartza artean txirrindazko bide-lotura bat sortzea.

- Uda hurbil dagoenez, bizikletaren erabilera **masiboa** aurreikusten den **uda honetan, Irun eta Hondarribiko hondartzaren artean bizikletentzako korridore** bat sortzea planteatzen dugu.
- Uste dugu **egungo egoerak** erraz **justifika** daitezkeen ekintza ausartak egiteko aukera ematen duela, eta, egoera normal batean, agian zalantzan jarriko lirakeela. Jarduera horiek hasiera batean behin-behinekoak izan daitezke, eta denborarekin, eta emaitzen arabera, iraunkorrak izan daitezke.
- Funtsezko bi ezaugarri dituen proposamena da: batetik, **itzuli** daitezkeen neurria da, eta, bestetik, **kostu txikiko** neurria da, pintura eta seinaleak baino eskatzen ez dituen.
- Ekintzak **zailxeagoak** diren **bi zati** planteatzen ditu: Mendelu auzokoa eta Kostako errepidea. Kasu horietan, ibilgailu motordunentzat errei bat kentzea eta txirrindularientzat eta oinezkoentzat egokitzea planteatzen da. Proiektuaren **gainerakoa** hondartzaraino bideragarri izatea **nahiko egingarria** da, gehienak dauden bidegorrietatik jarraitzen baitute.
- Neurria eremuka zehaztuko dezagun:
  - **Mendelu:**
    - Hondarribia-Irun norabideko erreia kenduko litzateke ibilgailu motordunentzat. Irun-Hondarribia noranzkoan zirkulazioa mantenduz.
    - Hondarribitik Irunera joan nahi duten autoek Jaitzubiako biribilguneraino joan beharko lukete, eta handik Irunen sartu Eskualdeko Ospitaletik Letxunberrora edo saihesbidetik (N-1 zaharra). Horrek ibilbidearen iraupena hiru minutu luzatzea ekar dezake.
    - Hondarribia-Irun erreia egokituko litzateke bizikletentzat eta oinezkoentzat, bi noranzkoetan. Amuteko erabiltzaileak Jaitzubiako bidegorriaren hasieran dagoen zebrabidea zeharkatuz sartuko lirakeke (ez da beharrezkoa Amuteko semaforoa zeharkatzea). Adar horrek Zubimuxuko biribilgunera eramango gintuzke, eta han dauden zebrabideak aprobetxatuko genituzke Hondarribia kaleko bidegorrian sartzeko (Irun). Tarte horretan sartzea,

bai noranzko batean, bai bestean, guztiz segurua izango litzateke.



- **Amute:**
  - Amute auzoa zeharkatzeko, lehendik dagoen bidegorria utz daiteke.
- **Kostako errepidea:**
  - Neurri hori duela gutxi hartu da, baina asteburuan bakarrik. Bere bideragarritasuna eta herritarren erantzun positiboa erakutsiz.
  - Tarte horretan, uste dugu ez dela hain gatazkatsua motordun ibilgailuentzat Hondarribia-Irun norabideko erreia kentzea, Irun-Hondarribia noranzkoan zirkulazioa mantenduz. Horrela, autoek aireportuko errepidea biribilgune handi gisa erabiliko lukete.
  - Hondarribia-Irun erreia norabide biko bizikletentzat egokituko litzateke, egungo bidegorria eta egungo espaloia oinezkoentzat utziz. Bizikletak hasieran eta amaieran sarrera erraza dute.
- **Erribera Behera kalea:**
  - Dagoen bidegorritik jarraitu.
- **Puntal eta Bidasoa pasealekua:**
  - Dagoen bidegorritik jarraitu.
  - Hau amaitzean, Miramar eraikinaren parean, itsasoaren aldeko aparkalekuaren noranzkoa



aldatzea proposatzen da, "Baterian" beharrean "linean" izatea, eta bidegorriak berreskuratutako espazioan jarraitu ahal izango du.

- **Portua gunea zeharkatzea:**
  - Hainbat aukera daude:
    - Kai zaharra eta Butroi pasealekua: pinturarekin oinezkoen eta bizikleten elkarbizitza modu errazean ordenatu daiteke, bizikleten zirkulazio-eremua mugatuz.
    - Matxin de Artzu eta Itsasargi kaleak argi seinaleztatzea (seinaleztapen horizontala eta bertikala), bizikletentzako lehentasunezko eremu gisa. Abiadura 10 km-ra murriztuz eta betetzen dela zainduz.
- **Espigoi hasieratik hondartzaraino:**
  - Hainbat aukera daude:
    - Hondartzaraino jarraitu, dagoen bidegorritik.
    - Polikiroldegiaren eta kirol-portuaren inguruan trafiko bareko gunea bat jartzea.

Balaztatik gure laguntza eskaintzen dugu proposatutako neurriak garatu eta zehazteko, betiere bizikletaren erabiltzaileen ikuspegia emanez.