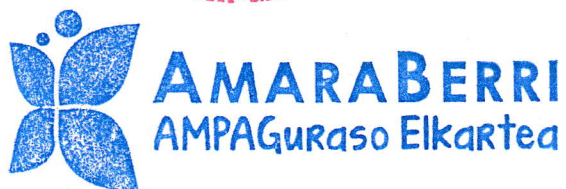


AMARA BERRIKO MUGIKORTASUN AKTIBOA HOBETZEKO PROPOSAMENAK

Kalapie hiriko txirrindularien elkarteak.

Amara-Berri Auzo Elkarteak (ABAE) y.....

2021ko martxoa



AMPA
ALFEREZ CATALINA



KATALIN ERAUSO
IKASTETXE PUBLIKOA
Tel. 943 464359 - Fax 943 469825
Katalina de Erauso, 8 - DONOSTIA

Hitzaurrea

Isabel II.aren kalearen zati bat berrurbanizatzearen aurrean, auzoan mugimendu bat sortu da, eta mugimendu horrek eskatzen du orain dela une egokia zer auzo mota nahi dugun eta bertatik nola mugitu nahi dugun birpentsatzeko. Gaingiroki, dokumentu honen planteamenduak espazio publikoaren banaketaren arazoari irtenbidea eman nahi dio, zehazki espazio horretan autoaren okupazioari eta erabilera masifikatuari. Proposatutako irtenbideen bidez, beraz, mugikortasun aktiboa sustatu nahi da, bai auzoaren barnekoa, bai kanpokoak, ibilgailu pribatu eta motordunaren erabileraren kaltetan. Proposamenen artean, bi behar nabarmendu nahi ditugu:

- Bereizitako bidegorri baten bidez, Loiolako Erribera eta Amara erdialdea Isabel II.aren bidez lotzea, eta, gainera, bereizitako bidegorri baten bidez Amara berri auzoaren bi zatia lotzea, gaur egun Karlos I.ak bananduta, non ez dagoen bizikletaz joateko loturarik.
- Oinezkoentzako espazioa auzoari itzultzea, oinezkoentzako guneetatik bidegorri bat eraiki den tokietan.

Horregatik guztiagatik, Kalapieren eta Auzo Elkartearen artean dokumentu hau prestatu dugu, eta espero dugu Amara berri auzoko eta inguruko auzoetako mugikortasun aktiboa hobetzeko beharrezko argudioak ematea.

Dokumentu hau bizilagunei, udal taldeari eta udala osatzen duten alderdi guztiei helaraziko diegu.

AURKIBIDEA

Sarrera	2
Hiria 30 km/h.	4
Amara berriko mugikortasuna hobetzeko proposamen zehatzak	5

Sarrera.

Amara berri Donostiako auzorik populatuena da, 30.000 bizilagun baino gehiagorekin.

Auzo hau pixkanaka eraiki zen; hasiera batean Antso Jakitunaren Etorbidea 50eko hamarkadan, gero Madril etorbidea, ondoren 60ko eta 70eko hamarkadetan Karlos I.a eta dezente beranduago Amara Osinaga.

Gure auzoaren diseinu urbanistikoa automobilarentzat pentsatua izan zen; etorbide handiak, biribilgune handiak. Hau ez da aldatu 70 urteren ondoren. Lehen biribilguneak Donostian eraiki dira, eta gaur egun Tolosa etorbidekoekin baino ezin dira alderatu.

Gure biribilguneak (Pio XII, Anoeta, Irun plaza) oso handiak dira. Gure hiribideak: Antso jakintsua, Madril hiribidea, Karlos I.a, Felipe IV.a, sei errei ditu bakoitzak.

Etorbide hauetan, gure auzoa ia eremu estankoean banatuta egon da. Kasu hau nabarmena izan da Karlos II.aren saihesbidearen diseinuak urteetan zehar ekarri duen "hormarekin". Gaur egun, egungo hirigintza-konfigurazioak oinezkoen mugikortasuna oztopatzen du oraindik, eta zaildu egiten du etorbidearen bi aldean arteko lotura.

Eraikitako bidegorriei dagokienez, pixkanaka-pixkanaka mugikortasuna hobetzeko balio izan du. Bat eraiki den bakoitzean, bizikleta bidezko mugikortasuna nabarmen handitu da, eta hori oso positiboa dela ikusten dugu.

Bidegorri berriak sortzearen alde gaude, bizikleta garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko sistema gisa, ibilgailu motordunak baino osasungarriagoa eta gutxiago kutsatzen duelako. Oro har, denek ezagutzen, onartzen,

sumatzen dute oinezkoentzako espazioak eta bidegorriak sortzeak auzoaren bizigarritasun-kalitatea hobetzen duela eta tokiko merkataritza sustatzen duela. Horregatik, ildo horretatik jarraitu nahi dugu.

Gaur egun, espazioa automobilei murriztearen kontura sortu diren bidegorri bakarrak Antso Jakitunaren kalean eta Madril hiribidean daude.

Gure auzoko gainerako bidegorriak oinezkoari lekua kentzearen kontura sortu dira, eta ez autoari. Adibidez, Irungo plaza, Balleneros, Eustasio Amilibia, Errondo pasealekua, Kofradien plazak, Etxeberri eta Mercaderes.



Irungo plaza



Kofradiak plaza

Gure ustez, hirigintza-hobekuntzaren helburua ez da oinezkoari espazioak kentzea, ibilgailu motordunari baizik, hori baita mugikortasun-plan ororen eta hiri-espazioa banatzeko plan ororen oinarria.

Gizartea aldatu da, beharrak aldatu dira, klima aldaketaren aurkako borroka hor dago eta orain gure auzoaren diseinua aldatzeko garaia da.

Gure ustez, bidegorrien erabiltzaileak berdinak dira lanegunean, jaiegunetan eta oporraldietan. Bertan, adin desberdinetako erabiltzaileak aurki ditzakegu, goiztiarrenetatik hasi (3 urtetik aurrera) eta zaharrenetaraino (80 urtetik gorako pertsonak). Adina edozein dela ere, erabiltzaileen trebetasuna ere ez da berdina, eta, era berean, inguruan ibilgailu motordunekin (motorrak, autoak, autobusak) edo motorrik gabe zirkulatzeko erabiltzen duten segurtasuna ere ez da berdina. Horregatik, beharrezkoa ikusten dugu auzoko edozein hirigintza-aldaketak modu aktiboan (oinez edo bizikletaz) eta ahalik eta modu seguruenean mugitu nahi duten pertsona guztien beharrak asetzea.

Etxean giltzapetuta geratzera behartu gintuen pandemiak, eta orain kalean distantziak mantendu behar direnez, gure auzoa ere hobetzera bultzatzen gaitu.

Une aproposa da hobeto partekatutako espazio publikoen (autoak, oinezkoak, bizikletak) eta lasaiagoen diseinuan aurrera egiteko; mugikortasun iraunkorragoa eta ez hain inbaditzailea sustatzeko aukera, garraio publiko onekin eta erraztasunekin, bereziki oinezkoentzat eta txirrindularientzat.

Duela bi hamarkada, Donostiak Europako hiri aurreratu baten ospea lortu zuen mugikortasun-apustuengatik: oinezkoak, txirrindulariak, garraio publikoa..

Donostia Bizikletaren aldeko Hirien parte da, baina pixkanaka mugimendu horretatik aldentzen ari da: sareak txoke-plan bat eskatu zuen oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuna hobetzeko; Paris, Berlin, Bartzelona edo Londres bezalako hiriek behin-behineko neurriak hartu dituzte, baina baita iraunkorrak ere; tamaina txikiagoko beste batzuek ere, Valentziak edo Valladolidek, esaterako, aldaketa nabarmenak bultzatu dituzte eta ez dugu ahaztu behar Pontevedra mugikortasunaren aldeko hirigintza-aldaketaren eredu dela.

Azken batean, argi utzi nahi dugu autoek gure auzoan hartzen eta erabiltzen duten espazioa neurrigabea dela.

Kutsadurak, zaratak, arriskuek eta istripuek sortzen dituzten arazoez gain: hau espazio komunetan elkarrekin bizitzeko kontua da.

Horregatik, gure auzoan -hiribide eta txandez beteta- mugikortasun berri bat behar dugu, oinezkoentzat, bizikletentzat, umeentzat, adinekoentzat eta mugikortasun urria dutenentzat apustu argiak eginez: espazio komuna modu bidezkoago, garbiago eta atseginagoan partekatzeko.

Udalak berak, 2020ko maiatzeko osoko bilkuran, lantalde bat sortzea erabaki zuen, besteak beste, mugikortasuna gai nagusitzat hartuta. Berariaz esaten zen: talde honek eredu jasangarriago eta seguruago bat sustatuko du, non bizikleta eta garraio publikoa funtsezkoak izango diren. Baina ez dugu ikusi gidalerro horren aplikazioa, gutxienez, gure auzoan-Hirian 30 km/h.

Mugikortasuna hobetzeari dagokionez, Donostiak 30 km/h-ko hiriaren definizioa hartu du neurri nagusitzat. 2021eko maiatzaren 11tik aurrera, nahitaezkoa izango da noranzko bakarrek kale guztiak 30 km/h-ko abiadura maximoko erreiak izatea.

Argi utzi behar dugu neurri horren alde gaudela, noski, baina pentsatzen jarraitzen dugu ez dugula hor geratu behar, eta bizitzeko, paseatzeko, jolasteko, korrika egiteko, pedalei eragiteko, kirola egiteko, irakurtzeko edo terrazetan libreki, segurtasunez eta espazio garbietan, kutsadura atmosferikorik eta akustikorik gabe esertzeko dugun espazioa banatu behar dugula.

Neurri hori hartzeak ez du esan nahi bidegorri berriak sortu eta oinezkoentzako espazioak berreskuratu behar direnik.

Horregatik uste dugu bizikletekin partekatutako "30ko erreia" bat, hala nola Isabel II.arena, lineako autobusekin – Orduetegi bat bete behar dutenak –, autoekin, taxiekin – Kobratzeko metodo gisa taximetroa daramatenak – Eta banaketa masiboko eta erlojuaren aurkako furgonetekin, ez dela bateragarria familia batekin bizikletan, ikasleak bizikletan eskolara joaten, trebetasun gutxiko pertsonak bizikleta baten gainean, etab.

Isabel II berriaren proiektuak ez ditu betetzen auzo gisa eskatzen ditugun gutxieneako mugikortasun aktiborako, kasu zehatz honetan, bizikleta modu seguruan mugitzeko.

Joan den azaroan, BACC (Kataluñako Bizikleta Kluba) elkarteak 30. erreiarekin lotutako dokumentu batzuk aurkeztu zituen.

Alde batetik, 30. erreiaaren abantailak batez ere oinezkoentzat onuragarriak direla nabarmendu dute; harrapatzeen kopurua murriztu da, istripuen kopurua murriztu da eta, gainera, kutsadura akustikoa eta ingurumenekoa murriztu dira.

Bestalde, Alemaniako elkarte batek "Fix My Berlin" 2020ko uztailan egindako ikerketa bat aurkeztu dute. Bertan, 21.000 pertsonari Berlingen egindako inkesta bat aipatzen dute, bizikleta erabiltzaileak eta auto gidariak barne.

Eraitza eraisgarria da. 30 km/h-ko eremuak segurutzat jotzen dira, soilik inkestatutako txirrindularien% 28k, eta gauza bera pentsatzen dute auto gidariak. Bitxia da bi erabiltzaileek hautemandako segurtasun falta berdina izatea. Alde bat ere ez da seguru sentitzen.

<https://bacc.cat/infrastructures/ciutats-30-que-son-i-per-a-que-serveixen-i-per-a-que-no/>

<https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>

Inkestaren eraitza argia da: txirrindulariekin partekatutako 30 errei sortzeak ez du bizikletaren erabilera sustatuko.

Azkenik, elkarte honek Oier Martinez Violet Industria Antolaketako ingeniariaren eta Garraio Sistemen Masterreko (UPV-EHU) lan bati egiten dio erreferentzia, eta honako hau dio: 30 Km/o eremuak abantaila asko ditu eta are gehiago 30 Km/o hiriek, batez ere kaleak baketuz, mugikortasun aktiboa sustatuz eta hirietako trafiko oldarkorra (ohikoegia) murriztuz. Baina abantaila guztien artean, ez dago (oraindik behintzat) bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzea.

Bestalde, espaloietako espazioa inbaditzearen eta oinezkoei lekua kentzearen aurka gaude erabat, bizikleta garraibide gisa erabiltzea sustatzeko. Bidegorriak oinezkoentzako guneak hartzen dituenean, oso zaila da oinezkoen eta txirrindularien arteko interesen orekari eustea.

Beraz, bere garaian oinezkoari kendu zitzaion espazioa berreskuratu nahi dugu, bidegorri berriak sortuz (adibidez, Kofradien, Etxeberriren eta Mercaderesen plazak). Kasu honetan, bidegorriak murriztu zuen oinezkoentzako espazioa itzuli egin behar da, bidegorria gaur egun ibilgailu pribatu eta motordunek okupatzen duten espaziora mugituz. Horrela, helburu bikoitza lortuko dugu: oinezkoentzako espazioa itzultzea eta bidegorri bat mantentzea.

Eta ibilgailu motordunek eta pribatuek espazio publikoa okupatzen duten adibide bat jartzearen, kentzen diren 35 aparkalekuko – Auto batek 12 m²-ko espazio publikoa hartzen du – Saskibaloi-kantxa baten (420m²) baliokidea den espazio bat berreskuratzen da. Zehaztu aparkalekuen espazioa "hilda" dagoen espazioa dela, ez dela erabiltzen, ez dela aprobetxatzen, eta ibilgailu propio, pribatu eta indibidual baten 35 jaberaren erabilerrari lotuta dagoela. Hala ere, espazio publikoa, edozein erabileratarako irekia bada,% 100ean publiko bihurtzen da, eta guztiek aprobetxatzen dute. Gogora dezagun 30.000 bizilagun baino gehiago garela auzoan.

Amara berriko mugikortasuna hobetzeko proposamen zehatzak.

Kalapie hiriko txirrindularien elkarteak eta Amara berriko bizilagunen elkarteak Isabel II kalea eraberritzeko proiektua aztertu eta haztatu dugu. Proiektuak ez du aurreikusi kale batean banandutako bidegorririk, auzoaren zeharkako loturan funtsezkoa iruditzen baitzaigu.

Horago esan dugun bezala, behin eta berriz argudiatuz, horrela diseinatutako kale honek ez ditu beteko txirrindulari guztientzat beharrezkoak diren segurtasun-eskakizunak.

Isabel II kaleak bidegorria sartzeko adinako zabalera du.

Denbora eta diru galera izango da bidegorria eraikitze lanak aprobetxatzen ez badira.

Bestalde, une zehatz honetan, auzoko bizilagunei oinezkoentzako espazio gehiago emateko beharra ikusten dugu, bere garaian bidegorri baten sorrerarekin galdu zen oinezkoentzako espazio bat itzultzea planteatuz.

Aurkezten ditugun proposamenak honako behar zehatz hauei irtenbidea ematera bideratuta daude:

1. Auzoko bi aldeen artean bizikletaz mugitzeko lotura izatea.

2. Cofradías, Etxeberri eta Mercaderes plazak zeharkatzen dituen bidegorri bat sortzearen ondorioz galdutako oinezkoentzako espazioa itzultzea

Udal taldeari proposatzen diogu, Amara Berriko bizilagun gisa dugun interesa dela eta, bizikletaz mugitzeko arazo horiei irtenbidea ematea eta oinezkoari lekua itzultzea. Gure proposamenak aztertzea edo helburu hori duen proposamen hobea egitea nahi dugu

1. Arazoa: auzoko bi aldeen arteko bizikleta-lotura:

1. Proposamena:

Bidegorria Irungo plazatik Karlos I.eraingo, Isabel II.aren bidez.

2. Proposamena:

Irungo plazatik Karlos I.era doan bidegorria Felipe IV.a kaletik lotu eta Bizkaia pasealekutik Eustasio Amilibia kalean zehar bidegorri bat egin.

2. Arazoa: Kofradien, Etxeberriren eta Mercaderesen plazei oinezkoentzako espazioa itzultzea

3. Proposamena:

Cofradías, Etxeberri eta Mercaderes plazak zeharkatzen dituen bidegorriaren ordezt, bidegorri bat jartzea Carlos I kalean, bikoitien aldean.

