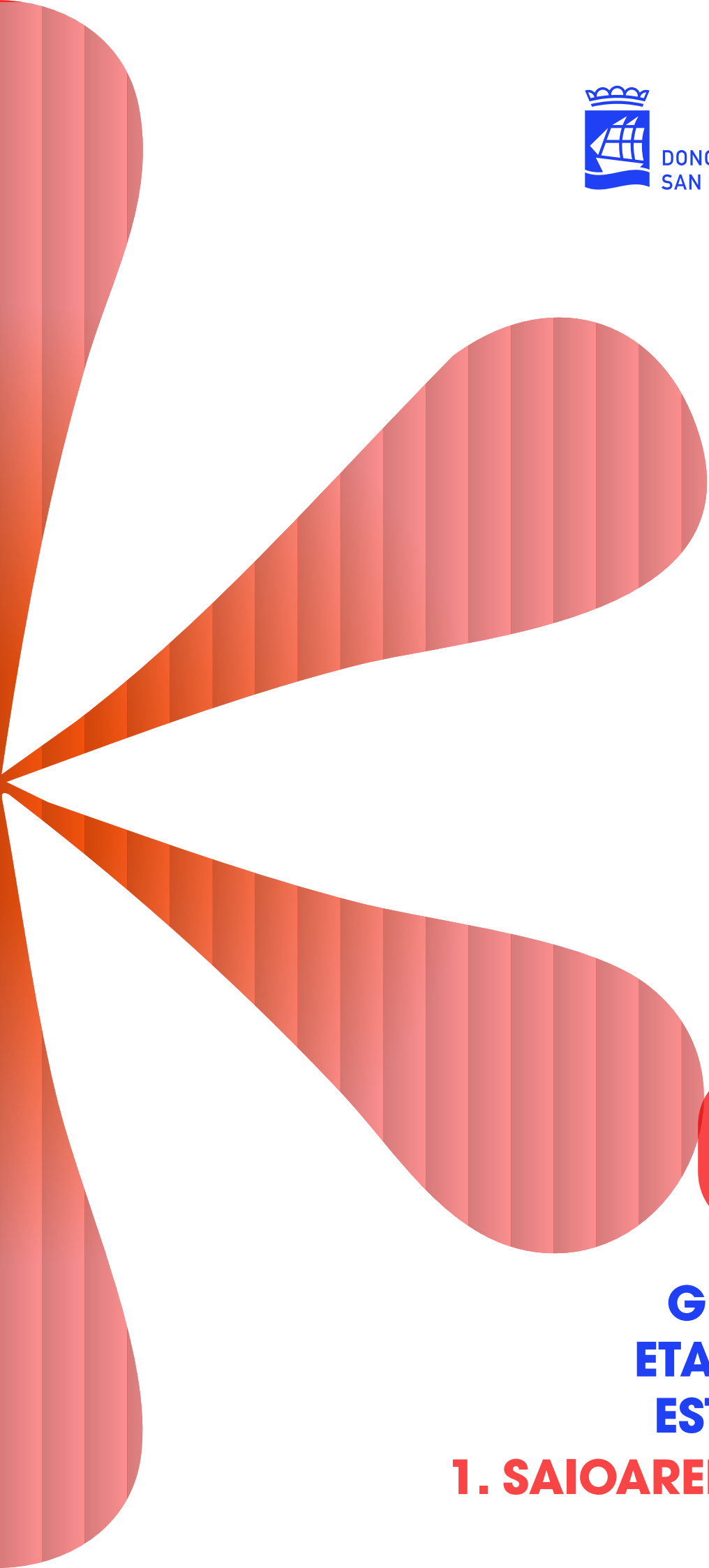




01 /

**GERTUKO HIRIA
ETA AZPIEGITURA
ESTRATEGIKOAK**

1. SAIOAREN LABURPENA

Edukiak

1.Saioaren testuingurua.....	4
2.Eremuaren definizioa: Gertuko hiria eta azpiegitura estrategikoak.....	5
3.Etorkizunerako esparru-baldintzak: Hasierako diagnostikoa	6
4.Parte-hartzaileek diagnostikoari egindako ekarpenak	
Funtsezko ideiak eta etorkizuneko erronkak	12
5.Ondorioak, eztabaidarekin jarraitzeko	15

Saioaren testuingurua

Helburua

Esparruaren analisi sistemikoan oinarritutako abiapuntuko diagnostiko bat adostea, geroko lana egituratuko duten funtsezko elementuak eta gai estrategikoak identifikatuta.

Saioaren datuak

Lekua eta eguna:

Donostiako Udala
2026ko ekainaren 23a

Saioaren iraupena:

3 ordu
(16:00 – 19:00)

Parte-hartzaileen kopurua:

19

Emakumeak: 7

Gizonak: 12

Eremuaren definizioa: Gertuko hiria eta azpiegitura estrategikoak

Mugitzeko moduak eguneroko bizitza baldintzatzen digu. Eremu honek gai honi buruz hausnartzera gonbidatzen gaitu: nola eraiki Donostia konektatuago, irisgarriago eta hurbilago bat, pertsonek eguneroko bizitzan behar dituzten zerbitzuak, ekipamenduak eta aukerak erraz eskuratu ahal izan ditzaten.

Hausnarketarako gai izango da gertuko hiriaren eta mugikortasunaren, jasangarritasunaren eta lurralde-kohesioaren erronkei erantzuteko behar diren azpiegituren arteko oreka, auzo guztiak elkarren artean eta ingurunearekin ondo konektatuta egongo direla bermatzeko.

Abiapuntua

Mugikortasun jasangarria eta irisgarria
Gertuko hiria
Garraio publikoa eta konexio estrategikoak
Pertsonentzako hiri-espazioa
Etorkizunerako azpiegiturak

Etorkizunerako esparru-baldintzak: Hasierako diagnostikoa

Donostiako Udaleko Mugikortasuneko Zuzendaritzak, DBUSeko Zuzendaritzak eta Ander Gortazarrek, EHUKo Arkitekturako aditu eta irakasleak, parte hartu dute hasierako diagnostiko hau egiten.

Informazio zehatzagoa nahi izanez gero, kontsultatu hasierako txostena, www.donostia.eus/donostiarra2040 webgunean eskuragarri.

Hirigintza eta gertuko hiria

Komeni da azken urteetan hainbeste hitz egin den hamabost minutuko hiriaren kontzeptuarekin edo hurbiltasuneko hiriaren kontzeptuarekin hastea. Funtsean, ideia da zeinahi auzotan bizita ere eguneroko jarduerak oinez edo bizikletaz egin ahal izatea, hamabost minutuko erradioan. Badakigu helburu hori ezin dela beti lortu, baina printzipio hori dago hiri-eredu honen oinarrian.

Hala ere, planteamendu horrek baditu zailtasunak ere. Gure hirien bilakaerari begiratu besterik ez dago ikusteko, denborarekin, hazten eta sakabanatzen joan direla. Hiri trinkoaren eredu tradizionalaz bestera, gaur egun hiri-forma hedatuagoak dira nagusi. Horrek, ordea, zaildu egiten du hain distantzia txikian herritarrek zerbitzu eta jarduera guztiak eskueran izatea. Gainera, azpiegitura estrategikoak hiri-lurralde sakabanatu horretan kokatu ditugu. Horregatik, funtsezko kontu bat sortzen da: nola egin posible, edo nola kudeatu, hurbileko hirigintza bat edo hurbileko hiri bat hiri sakabanatu batean? Paradoxa da, nolabait.

Testuinguru horretan, Donostiaren kasuak hiru auzi planteatzen ditu nagusiki. Lehena da nola kudeatu hurbiltasunaren kontzeptua hiri sakabanatu batean. Bigarrenak eredu horren adibide den eremu zehatz bat hartzen du erreferentzia gisa: Anoeta-Ospitaleak-Miramón-Errekalde ardatza, hiri-zentralitate berri gisa eratua, nahiz eta, beharbada, oraindik ez zaion guztiz aitortu duen garrantzia. Hirugarrenak estrategia berri bat proposatzen du, hiru jarduera-ildo osagarritan oinarritua: hirigintza, mugikortasuna eta gobernantza. Gure ustez, hiru eremu horiek integratuz bakarrik egin ahal izango da aurrera egungo hiri-errealitateara egokitutako hurbileko hiri-eredu baterantz.

Hurbiltasuna hiri sakabanatuaren testuinguruan

Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Legeak, bere printzipioen artean, mugikortasunaren piramide alderantzikatu ezaguna jasotzen du, azken urteotan modu aski zabalean onartutako kontzeptua. Eredu horretan, modu aktiboak jartzen dira lehenengo tokian, hala nola oinez eta bizikletaz ibiltzea; garraio kolektiboa bigarren tokian; eta, solik beste aukerarik ez dagoenean, ibilgailu pribatu motorduna.

Printzipio horiei buruz adostasun zabala dagoen arren, errealitatea, denok dakigun bezala, ez da gai planteamendu horri erabat erantzuteko. Kontua, beraz, hauxe da: nola gauzatu hori gaur egungo hirian.

Helburu hori izanik, interesgarria da hiru hiri-errealitate hauei erreparatzea: hiri trinkoa; hiri sakabanatua, egungo hiri-garapenaren zati handi baten ezaugarri dena; eta auzorik periferikoenak, Donostiako funtsezko zati horiek ere, nagusiki bizitegitarako edo lotarako auzo gisa finkatzen joan direnak pixkanaka.

Ikuspegi hori osatzeko, Eusko Jaurlaritzak lau urtean behin argitaratzen duen mugikortasun-inkesta har dezakegu, horren emaitza informazio-iturri baliotsua da eta. Azkena 2021ekoa da eta hiriko auzoen erradiografia xehatua eskaintzen du.

Datu horietatik abiatuta, hainbat hiri-eremu azter ditzakegu. Hiri trinkoaren adierazgarri diren bi eremutatik hasiko gara. Horietako bat Donostiako erdialdea da. Eremu horrek 22.000 biztanle inguru ditu, hiri-dentsitate handia du eta lanpostu ugari ere biltzen ditu.

Hiriko erdialdearen kasuan, bidaien ia erdiak aisia-, kultura- edo kirol-jarduerei dagozkie, eta laurden bat, gutxi gorabehera, lanarekin lotuta daude.

Datuek erakusten dute, gainera, Donostiatik kanpoko joan-etorri gehienak ibilgailu pribatuan egiten direla. Hala ere, garraiobide jasangarrien erabilera ere oso esanguratsua da. Erdialdean, adibidez, joan-etorri gehienak modu jasangarrian egiten dira, oinez edo bizikletaz egiten baitira bidaien % 50 baino gehiago. Era berean, erdialdean 283.000 joan-etorri inguru izaten dira egunean, eta horietatik laurden bat, gutxi gorabehera, ibilgailu pribatuan egiten dira. Donostiako beste auzo batzuetatik egiten diren bidaietan, garraiobide jasangarrien proportzioa handia da; hiritik kanpoko beste herri batzuetatik egiten diren joan-etorriak, aldiz, 52.000 inguru egunean, autoz egiten dira gehienbat, % 60ren bat.

Amaraberrin antzeko patroia ikusten da, baina desplazamendu-bolumena zertxobait txikiagoa da. Kasu honetan, bidaia guztien % 26 egiten da ibilgailu pribatuan. Donostia barruan eta beste auzo batzuetatik egiten diren joan-etorrietan, autoa gutxiago erabiltzen da (% 20 baino gutxiago); udalerritik kanpoko bidaietan, berriz, ehuneko hori % 70 inguru da.

Hiri sakabanatuko eremuetan, mugikortasun-ereduak ez datoz bat hiri-sare trinkoetan -hala nola erdialdean eta Amaraberrin- ikusitakoekin. Aietek, adibidez, biztanleria-dentsitate txikiagoa eta enplegu-kontzentrazio urria duenez, ibilgailu pribatuak protagonismo handiagoa du; hala ere, aisialdia, kultura eta kirola dira mugitzeko arrazoi nagusia, eta laneko bidaiak, berriz, guztizkoaren laurdena dira, gutxi gorabehera.

Miramon-Ospitaleak ardatzean egoera bestelakoa da. Jende gutxi bizi da bertan, baina enplegu-kontzentrazio handia dago. Ondorioz, laneko desplazamenduak bidaien ia erdiak dira, eta horren atzetik daude zaintzarekin lotutakoak, ospitaleek inguru horretan duten pisuaren ondorioz. Eremu horretan, garraio publikoak zeregin garrantzitsua betetzen du.

Bestalde, Altzaren egoera erdibidekoa da: lan-eskaintza mugatua du, eta biztanleria neurritsua. Zaintzagarriko joan-etorriak dira ohikoenak, eta lanagatiko bidaiak, berriz, guztizkoaren laurden bat dira. Gainera, Donostiako auzoen artean garraio publikoa gehien erabiltzen dutenetako bat da.

Hiri-desorekak Donostian

Gure hirian arrakala geografiko nabarmena dago, batez ere ekialde-mendebalde erlazioaren ondorioz. Desberdintasun hori estu lotuta dago hiriko espazio teknologikoen kokapenarekin eta lkerketa, garapen eta berrikuntzako eremuekin (I+G+b). Jarduera horiek lurraldeko puntu jakin batzuetan metatuz, zentraltasun berriak sortzen dira, baina desorekak eta mugikortasun-arazoak ere badakartza horrek.

Duela ez hainbeste, erabilera-nahasketa handiagoa zegoen auzoetan: industria-jarduera eta langileen bizilekuak elkarrengandik hurbil zeuden. Hala ere, denborarekin, azpiegitura handiei lotutako lantoki gehienak hiriguneetatik kanpo eraman dira, ibilgailu pribatuaren mendekoago diren eremu periferikoetara.

Joera horren adibide argiak dira Bilboko Zamudioko parke teknologikoa eta Gasteizko Miñao. Espazio teknologiko horiek hiri-periferian finkatu dira, eta, neurri handi batean, automobilaren mende dago espazio horien irisgarritasuna. Donostian antzeko prozesua gertatu da, baina berezitasun batzuekin. Miramon erdibideko eredu da, Errekalde, Galarreta, Miramon, Ospitaleak eta Anoeta lotzen dituen ardatz estrategikoaren barruan baitago. Korridore horretan zehar garrantzi handiko azpiegiturak eta jarduerak biltzen dira, hala nola: Euskotrenen geltokia, Leguamek, beilatokiak, Errekalde, Chillida Leku, Galarreta Orona, Tecnalia, Diario Vasco, Basque Culinary Center, CAF, Multiverse eta poliklinika.

Oro har, bi Donostia daudela esan dezakegu, eta are hiru ere. Alde batetik, mikroerdialdea dugu –Parcerisa hirigilearen kontzeptua erabiliz–, hiri-dentsitate altua, erabilera-nahasketa handia eta pilaketak sarri izaten dituen eremua. Bestalde, bada hiri-zentralitate berri bat, ez hain trinkoa eta dibertsitate funtzional txikiagokoa, baina mugikortasun-fluxu handikoa eta pilaketak eragiten dituen, batez ere lanean sartzeko eta lanetik irteteko puntako orduetan.

Azkenik, hirugarren Donostia bat dago, nagusiki bizitegitarako edo lotarako diren auzoek osatua: eremu horiek dentsitate txikiagoa dute, jarduera ekonomiko eskasa eta, beraz, erabilera-nahasketa txikiagoa. Egungo erronka desoreka horiek lehenizatzea da, aurrera egitea hiri-integrazio handiago baterantz, eta hiri orekatuago, konektatuago eta hurbilago bat lortzea. Testuinguru horretan, hirigintza aldetik funtsezkoak diren galdera batzuk sortzen dira. Lehenengoa da ea posible den hiria handitzea lurzoru gehiago okupatu gabe. Azken hogeitau urtean, Donostian biztanleria % 5 inguru hazi da, eta lurzoruaren kontsumoa, berriz, % 19. Bilakaera horren aurrean, kontua da noraino eutsi diezaiokegun hazkunde estentsiboko eredu horri.

Bigarren galdera da ea hurbileko hirigintza bat gara daitekeen hiri gero eta sakabanatuago batean. Hiri-egitura bereziago dagoenean, batetik nagusiki bizitegitarako diren auzoak eta bestetik jarduera ekonomikoko eta enpleguko eremuak daudenean, mugikortasun-fluxuak hiriko

puntu jakin batzuetan eta ordu-tarte jakin batzuetan pilatu ohi dira, eta pilaketa-arazoak eta garraio motordunarekiko mendekotasuna areagotzen dira.

Testuinguru horretan, garrantzi berezia hartzen dute lehendik dauden espazioak eta azpiegiturak eraldatzeko eta berrerabiltzeko proiektuek. Adibidez, industrialde zaharretan edo eremu monofuntzionaletan erabilera berriak sartzeko ingurune askotarikoagoak eta orekatuagoak sortzeko aukera bat da. Erabilera-nahasketa handiago bat lortzea funtsezkoa izango da hiri hurbilago, orekatuago eta jasangarriago bat eraikitzeko.

Mugikortasun intermodala eredu eraginkor gisa

Hirigintzak mugikortasuna baldintzatzen du. Hiri-erabileren banaketa eta hiriaren konfigurazioa funtsezko faktoreak dira garraio publiko efizienteagoa bermatzeko.

Mugikortasun publikoari dagokionez, DBUSen kasuan bilakaera positiboa izan da 2020ra arte: autobusaren erabilerak hazkunde jarraitua izan du, urtean % 2tik gertukoa. Pandemiak joera hori haustea ekarri zuen; izan ere, bidaiari-kopurua erdira murriztu zen eta horrek eragin handia izan zuen enpresan. Jarduera leheneratu zenean, aurreko mailetara azkar itzultzea espero zen, baina bilakaera aurreikusitakoa baino motelagoa izan zen.

Egoera berean zeuden garraio publikoko beste sistema batzuk ere, eta, horregatik, hainbat administrazioek eskaria leheneratzeko neurriak bultzatu zituzten, batez ere gaur egun indarrean jarraitzen duten tarifa-politiken bidez. Testuinguru horretan, 2026rako aurreikuspenen arabera, DBUSek 34 milioi bidaia baino gehiago egingo ditu urtean.

Garrantzitsua da azpimarratzea Donostiak garraio publikoko lau operadore nagusi dituela, baina erreferente eztaba daezina DBUS da. Bigarren operadore gisa Euskotren nabarmentzen da, 2025ean 4 milioi bidaia egin baitzituen. Topoa martxan jarri eta finkatuta, garraio publikoaren eskaria handitzeko modua izango da; hala ere, DBUSen gaineko inpaktua mugatua izango da eta linea jakin batzuei soilik eragingo die. Horregatik, hiriko autobusa izango da donostiarren joan-etorrietarako garraiobide publiko nagusia.

Hirugarren operadorea DBIZI da, bizikleta partekatuko sistema publikoa. Zerbitzu horrek bilakaera positiboa izan du eta 1,3 milioi erabilera inguru izan ditu. Aldi jakin batzuetan, DBIZIren eskariak DBUSen linea batzuen ere gainditzen du, eta mugikortasun jasangarriko sarearen barruan elementu osagarri gisa finkatu da.

Azkenik, Lurraldebusek osatzen du garraio publikoko sistema: 700.000 bidaiari inguru izan dira 2024tik 2025era bitartean.

Gure hiri-ardatzetan mugikortasun intermodala lortzeari dagokionez, egungo erronka nagusietako bat hiriko eremu jakin batzuetan mugikortasun-fluxuak kudeatzea da. Miramon-Ospitaleak ardatza adibide ona da: gutxi gorabehera 10.000 bidaiarik erabiltzen dituzte egunero Miramongo eta ospitaleko gurelekuak, eta horietatik bi heren, gutxi gorabehera, ospitale-eremukoak dira. Ardatz

horretan 15.000 langile inguru aritzen diren lanean, eta aparkatzeko ahalmena mugatua da. Autobusaren eskaria handia da puntako orduan, eta tentsioa eta eraginkortasunik eza sortzen ditu sisteman.

Gainera, langileen mugikortasun-ereduak askotarikoak dira, Gipuzkoa osotik eta inguruko beste lurralde batzuetatik datoz eta. Sakabanaketa hori lurraldearen errealitate polizentrikoaren ondorio da, eta ez da berez arazotzat hartu behar, baina konplexutasun handiagoa dakar garraio publikorako. Ohikoa da zuzeneko desplazamenduak nahiago izatea, baina beharrezkoa da intermodalitatearen kultura baterantz aurrera egitea, garraiobide-aldaketak bidaiaren berezko zati izan daitezen.

Ilde horretan, Errekalde–Galarreta–Miramon–Ospitaleak–Anoeta eta halako ardatz estrategikoen garapenak aukera ematen du lurralde-mugikortasun berri bat antolatzeko. Trenbide-konexioen etorkizuneko hobekuntzari esker, urrunago dauden puntuetatik gerturatuko dira erabiltzaileak, baina aldaketa-nodoak indartu beharko dira, ez baitira geraleku soil izango, baizik eta benetako konexio-espazio bat.

Anoetan ikus daiteke eredu horren potentziala: trenez etortzen diren erabiltzaileen % 15 inguruk DBUS erabiltzen du lotura gisa, hau da, urtean 400.000 ibilgailu-aldaketa inguru. Errealitate horrek erakusten du intermodalitatea existitzen dela jada eta funtsezko estrategia bihur daitekeela Donostiako eta Donostialdeko mugikortasuna hobetzeko.

10

Gobernantzaren ikuspegitik, garrantzitsua da onartzea gure lurraldeak eskumen-zatiketa handia duela eta maila bateko eta besteko administrazioek parte hartzen dutela. Aniztasun hori ez da berez arazo bat, baina inplikaturako eragileen arteko koordinazioa eta lankidetzak hobetzeko erronka planteatzen du.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legeak ezartzen du, hain zuzen ere, administrazioen arteko koordinazioa, lankidetzak, operazioaren integrazioa eta erantzukidetasuna funtsezko elementuak direla mugikortasun jasangarriko sistema baterantz aurrera egiteko. Lankidetzak horrek garraio-sistema osatzen duten operadore eta erakunde guztiak inplikatu behar ditu, hala nola Euskotren, Lurraldebus eta DBUS, bai eta Gipuzkoan jarduten duten beste autobus-operadore batzuk ere. Mugikortasunari buruzko Legeak ere neurri fiskal eta ekonomikoak sartzeko aukera planteatzen du, hala nola tasak, garraio publikoa finantzatzen laguntzeko. Horrelako tresnak ezartzea beti erraza ez den arren, eta herritarrek berehala onartzen ez dituzten arren, badiara horren potentziala erakusten duten nazioarteko eta hurbileko esperientziak.

2040ko Donostia gogoan, hiri-eredu mistoago bat, mugikortasun intermodalago bat eta gobernantza kolaboratiboago bat lortzea da erronka. Hiru elementu horiek funtsezkoak izango dira hiri hurbilago, orekatuago eta jasangarriago bat eraikitzeko.

Parte-hartzaileek diagnostikoari egindako ekarpenak

Funtsezko ideiak eta etorkizuneko erronkak

Saioan sortutako lantaldeen ekarpenetan oinarrituta identifikatutako funtsezko ideien eta etorkizuneko erronken gaikako laburpena.

Ardatz tematikoa	Diagnostikoa / Funtsezko ideiak	Etorkizuneko erronkak
Hirigintza, mugikortasuna eta gobernantza	Hiru kontzeptu hauek, hirigintza, mugikortasun intermodala eta elkarlaneko gobernantza, batera landu behar dira, ez bakoitza bere aldetik; hirigintza da mugikortasuna eta hurbiltasuna gehien baldintzatzen dituen elementua.	Lehenik hirigintza planifikatzea, eta gero aztertzea, eta ez alderantziz; hiru ardatz horiek mugikortasunari buruzko edozein erabakitan txertatzea.
Diskurtso politikoa vs. mugikortasunari buruzko erabaki errealak	Hamabost minutuko hiriaren eredu onartua dago politikan, baina praktikan hartzen diren erabakiak batzuetan helburu horren kontrakoak dira, eta kontraesan nabarmena sortzen dute.	Erabaki zehatzak adierazitako hurbiltasun-ereduarekin lerrokatzea; diseinu ausartagoak egitea eta "kalitate klasikoko" hiri batean esku hartzeko beldurra gainditzea.
Mugikortasun planifikaturik gabeko hirigintza-garapenak	Garbera, Atotxaerreka, Morlans, Eskusaitzeta eta halako kasuek erakusten dute mugikortasuna berandu lantzen dela, hirigintza-garapena definituta dagoenean. Eskusaitzetak, kartzelaren ondoan garatuko den Gipuzkoako industria-parke handi bat izaki, milaka pertsona bilduko ditu eta auto pribatuaz bestelako alternatibarik ez du ia eskainiko, nahiz eta Mubil eta Naturklima ekipamenduak ondoan izan.	Mugikortasunaren plangintza integratzea, hirigintza-garapen bakoitzaren hasierako diseinutik abiatuta; administrazioen artean proiektu handiak –Eskusaitzetarena kasu– koordinatzea, gauzatu aurretik, haien onurak eta arriskuak aldeztu aurretik neurtuz.

Auto pribatuaren automendekotasuna eguneroko bizitzan	Joan-etorrien eguneroko antolaketa autoaren arabera planifikatzen da, jarduerak azkar eta bata bestearekin kateatuz egitea lehenetsiz; hiri sakabanatuaren ereduak eta egunero agenda bete-betea edukitzeak "ekaitz perfektua" sortzen dute, autoak bakarrik konpon lezakeena.	Eredu geografiko sakabanatua eta mendekotasun hori sortzen duten eguneroko dinamikak birpentsatzea; alternatiba jasangarriei zailtasun gutxiago jartzea, gaur egun denboran hain lehiakorak zergatik ez diren alde batera utzi gabe.
Garraio pribaturako eskubidea eta ekitatea haren murrizketan	Autoa eskubide bat den ala ez eztabaida piztu da: erabiltzaile batzuek benetako premiak dituzte (adinekoak, mugikortasun murriztua dutenak). Autoaren kostua –bide-mantentzea, bide-segurtasuna—gizarte osoak hartzen du bere gain, ez gidariak bakarrik; soilik prezioan oinarritutako neurriek (isunak, ZBE, aparkalekua) ballabide gehien duenari egin ohi diote mesede, Londresen ikusten den bezala.	Autoaren murrizketa kolektibo jakin batzuen benetako beharrekin bateragarri egitea; faktore ekonomikoaz haragoko murrizketa-mekanismoak bilatzea, desberdintasun sozialak errepika ez daitezen.
Oinezkoen hiria, orografia eta mugikortasun-modu berriak	Orografiak auzoaren araberako konponbideak pentsatzera behartzen du. Modu berriak, hala nola patinete elektrikoa, oso azkar finkatu dira, duela bost urte pentsaezina zen modu batean.	Hiri-plangintza oinezkoentzako eta hurbileko hiria lortzeko helburura egokitzea; mugikortasun-modu berriak lehenbailehen txertatzea plangintza horretan.
Administrazioen arteko eta atalen arteko koordinazioa	Administrazioen arteko lankidetzak (Udala, Aldundia, inguruko udalerrak) eta Udalaren barneko atalen artekoa (hirigintza eta mugikortasuna, adibidez) eskasa da oraindik ere, diskurtsoez harago.	Benetako elkarlaneko gobernantza sustatzea, bai barruan, udal-atalen artean, bai kanpoan, Aldundiarekin eta beste udal batzuekin; erabakiak hartzerakoan ikuspegi desberdinak txertatzea.
Esku-hartzeen eragina neurtzeko tresnarik eza	Mekanismo finkatuak falta dira mugikortasuneko eta hirigintzako esku-hartzeek benetan zer eragin izan duten neurtzeko, horiek aplikatu aurretik eta ondoren.	Esku-hartzeen eragina neurtzeko eta jarraipena egiteko tresnak garatzea, erabaki teknikoak eta politikoak hartzeko babes gisa.

Bizikleta eta mugikortasun aktiboa

Hasierako diagnostikoa egiteko aintzat hartu ziren garraio-tipologiak autobusa eta trena izan ziren, eta bizikleta bigarren planoan utzi zen. Erdialdea eta Amara berri lauak dira eta bizikleta erabiltzeko aproposak, baina orografiak zaildu egiten ditu goiko eremuetan bizikleta erabiltzea, nahiz eta bizikleta elektrikoa ari den hori aldatzen. Bestalde, garraio publikoaren prezioa jaitsi egin da, eta gutxi aipatu da faktore hori, baina horrek lekua kendu die bizikletari eta oinezkoari; autoaren erabilera, ostera, ez da jaitsi horregatik.

Bizikletaren erabilera indartzea eta bidegorriak eraikitzea goi-eremuetara eta ospitaleetara ere iristeko; Udalak intermodalitatea bultzatzea eta Aldundiarekin hiriarteko bizikleta-sistema publiko bat koordinatzea; garraio publikoaren prezio-politikak modu aktiboan sustapenarekin orekatzea.

Mugikortasun Jasangarriaren Legea eta enpresa-mugikortasuneko planak

Mugikortasun Jasangarriaren Legeak mugikortasun-plan bat egitera behartzen ditu 200 langile baino gehiago dituzten edo ezaugarri jakin batzuk dituzten enpresak.

Plan horien garapena administrazioen eta enpresen artean koordinatzea; lan-eremuan mugikortasun jasangarrirako benetako palanka gisa finkatzea plan horiek.

2040. horizontea: zahartzea, irisgarritasuna eta teknologia

Hamabost urte barru, Donostia hiri zaharragoa izango da, eta gazteek dituztenez bestelako mugikortasun- eta irisgarritasun-premiak izango ditu. Zaila da aurretik esaten zer inpaktu izango duten teknologiak, patinete elektrikoak, garraioaren digitalizazioak eta ibilgailu autonomoek, baina garrantzitsua izango da hiri-eredurako.

Argi eta garbi definitzea zein izango diren 2040rako mugikortasun-lanaren ardatzak eta hiriaren benetan zer inplikazio izango dituen; mugikortasuna eta irisgarritasuna adinaren arabera bereiztea plangintzan; garraio-sarean izango duen inpaktu teknologikoari aurrea hartzea.

Ondorioak, eztabaidarekin jarraitzeko

5.

Ondorio hauek Gertuko hiria eta azpiegitura estrategikoak eremua osatzen duten pertsonen egindako ekarpenen laburpena dira. Horretarako abiapuntua bilkuran osatutako lantaldeetan sortu diren eztabaidak izan dira.

Hala, ondorio nagusien artean, nabarmentzekoa da mugikortasunaren, hirigintzaren eta lurralde-plangintzaren arteko lotura estua. Agerian geratu da Donostia eraldatzea eta etorkizunerako egokitzea erronka konplexua dela, nahiz eta baden ikuspegi partekatu bat, alegia, aurrera egin daitekeela, betiere ikuspegi handizaleagoak, koordinatuagoak eta luzera begirakoak hartzen badira. Ildo horretan, azpimarratu da erabakiak irizpide tekniko eta operatiboetan oinarritu behar direla, eta plangintza estrategikoa dinamika politiko koiunturalen gainetik jarri.

Adostasun handiena duen puntuetako bat da garrantzitsua dela mugikortasuna lurralde-ikuspegi zabal batetik planifikatzea, Donostiako hirigunean soilik zentratutako ikuspegia gaindituz eta Donostialdeko errealitate funtzionala kontuan hartuz. Ikuspegi horrekin batera, hurrengo hamabost urtean lurraldea nolakoa izango den pentsatu behar da, hainbat alderdi kontuan hartuta, hala nola: bilakaera demografikoa, biztanleriaren zahartzea eta horrek mugikortasun-ereduan ekarriko dituen aldaketak. Gainera, adierazi behar da mugikortasunaren eraldaketa ez dagoela soilik azpiegituren mende, baizik eta baita herritarren ohituren mende ere. Ildo horretan, sentsibilizazio- eta pedagogia-ekintzak indartu behar dira, eguneroko portaeretan benetako aldaketak sustatzeko, garraibide jasangarriak modu ohikoagoan erabil daitezen sustatuz eta etorkizuneko helburuekin koherentea den mugikortasun-kultura bat bultzatuz.

Bestalde, azpiegitura berrietarako espazio gutxi dagoenez, lehendik dauden espazioak optimizatzeko eta berrerabiltzeko beharra planteatu da, funtzio anitzeko erabilerak erraztuz eta hamabost minutuko hiriaren ereduari lotutako hurbileko azpiegitura indartuz, kirol- eta kultura-ekipamenduak eta eguneroko beste zerbitzu batzuk ere barne direla.

Azkenik, adierazi da komeni dela eskala eta anbizio handiagoko proiektuak bultzatzea, lurraldearen etorkizuneko beharrekin lerrokatuta. Adierazi da egungo azpiegitura batzuk mugatuta geratu direla eskariaren hazkundeari erantzuteko, eta horrek agerian uzten du garrantzitsua dela inbertsioei aurrea hartzea eta finantzaketa-eredu jasangarriak bermatzea, datozen hamarkadetako erronkei aurre egin ahal izateko.

15

01/

GERTUKO HIRIA ETA AZPIEGITURA ESTRATEGIKOAK



**DONOSTIA
SAN SEBASTIÁN**



www.donostia.eus/donostiarra2040