

**1. LAN AGIRIA**

**KALITATEA TURISMOAN, KULTUR ESKAINTZA, MERKATARITZA  
ETA KIROLA  
LAN-TALDEA**

**1. LAN AGIRIA:**

**TURISMO MANTENGARRIA**

**1. BILERA  
2002KO EKAINA**



## **1. LAN AGIRIA**

### **1. TURISMO MANTENGARRIA**

Mahaian honako erakundeek hartu dute parte:

1. Turismo Ekintzetxea
2. Convention Bureau
3. Donostiako Udaleko mugikortasun Batzordea
4. Donostiako Udaleko Ingurumen Negoziatua

#### **1.1. SARRERA**

Turismoa industria bat da eta, industria guztiek legez, eragin onuragarriak eta kaltegarriak izan daitezkeenak sortzen ditu. Eragin onuragarrien artean ditugu, besteak beste, populazioaren garapen ekonomikoa laguntzen duela edota elkartruke soziokulturala bultzatzen duela. Eragin kaltegarria dugu kutsadura, giza jarduera orori dagokion kutsadura, bere esanahirik zabalenean hartuta.

Garbi dago turismoak mantengarria izan behar duela; hots, giza jardueraren eta horrek bere inguruan sortzen duen eragin ekologiko eta sozialaren artean oreka izan behar dela, ez bakarrik aipatu arloetan etekina lortzen delako, baizik eta kontrolik gabeko turismoak ekar dezakeelako gure udalerrria turismoarentzat interesgarria ez izatea.

Turismo mantengarria erdiesteko, beharrezkoa da alde aurretik aztertzea toki zehatz baten errealitatea, eta beharrezkoa da, halaber, bere eragin eta gertakari guztiak ezagutzea, eta, batez ere, neurriak hartzea; neurri zuzentzaileak, jarduera turistikoaren ondorioak kaltegarriak badira, eta neurri zuhurrak, beste leku batzuetan antzemandako hutsegiteetan ez jausteko eta gertakariei aurrea hartzeko.

Zentzu honetan, azaleko lehen azterketa batean esan daiteke gai honi era arrazionalan heltzeko eta eragin onuragarriak erdiesteko une egokian aurkitzen garela. Arrazoi historikoak, soziokulturalak eta beste mota batekoak direla medio, gure hiriko jarduera ekonomikoaren parte txiki bat baino ez da jarduera turistikoa, nahiz eta jarduera garrantzitsua izan. Gipuzkoako Ganberak emandako datuen arabera, 1997an sektore turistikoaren BEG %5,28 zen Donostian, Gipuzkoako lurralde historikoan baino puntu bat pasatxo handiagoa, eta Euskal Autonomia Erkidegoan baino bi puntu handiagoa.



## **1. LAN AGIRIA**

Ordutik hona sektore turistikoak izan duen bilakaera oso garrantzitsua izan da: gaurdiak eta fluxu turistikoak nabarmen ugartu dira 1998an eta, bereziki, 1999an. Eta hazkunde hori, maila apalagoan bada ere, 2000.ean ere izan da. Bestela esanda: industria turistikoa garrantzitsua da, hel dakioken tamainakoa; orain arte ez du ingurumenean eragin konponezinik eta konpongaitzik sortu; eta he-dapen aukera argiak baina kontrolagarriak ditu, bai erakunde publikoen bai erakunde pribatuen aldetik.

Gaur egun "turismo mantengarria" esaten zaion horrek interes eta kezka handia sortu du Mediterraneoko arroan. Izan ere, hainbat urtez industria turistikoa intentsiboki ustitzearen ondorioz ingurugiroan eta beste hainbat arlotan izan den degradazioa begi bistakoa da, eta ingurunea eta bizitza kalitateari kalte egiteaz gain, jarduera turistikoa bera jarri du arriskuan.

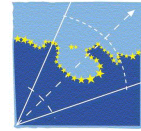
Gure egoera askoz hobea da, nabarmen. Izan ere, aurretik aipatu dugun bezalaxe, ez da izan ustiapen sakonik eta jarduera turistikoa era onargarrian txertatu da gure hiriaren egitura soziokulturalean, eta, etorkizunean hazteko aukerak dituen, "turismo mantengarri" gisa planifika dezakegu bere garapena.

### **1.2. DIAGNOSIA**

#### **1.2.1. Turismoaren ezaugarriak udalerrian.**

Donostia hiriaren egungo egoerari begiratu bat emanaz, esan genezake 1999. urtearen amaieran kategoría ezberdineko 80 hotel-establezimendu zirela, landaturismoa, aterpetxeak eta kanpinak barnean hartuta; guztira, 2.129 logela eta 3.898 ohe zeuden hotel eta pentsioetan, 14 logela baino gehiago landaturismoetan, 96 ohe aterpeetan eta 756 plaza Donostian den kanpin bakarrean. Hori guztia, erroldan izena emanda, 178.248 bizilagun dituen herri batean. Hau da, eguneroko okupazioa %100 izanik ere, 4.000 lagun inguru gehiago egongo liriateke hirian, eta horrek ez luke gehiegi eraldatuko eguneroko bizimodua.

Urteko neurketei dagokienez, zifra handitu egiten da. 1999an 740.262 gaurdi izan ziren gure hirian (bisitari bakoitzak bi gaurdi egiten ditu batez beste) eta 1998an 660.265; 1997an baino askoz gehiago.



## **1. LAN AGIRIA**

Hortik ondoriozta daiteke jarduera turistiko hutsak ez duela itxura batean behintzat ingurumenean gehiegi eragiten, baina lehen irakurketa honi bi aldagai erantsi behar zaizkio, gure hiriko turismoaren erradiografia zuzena lortze aldera.

Batetik, oporretako (edo asteburuko) egonaldiak egiteko erabiltzen den bigarren etxebizitza. Merkataritza Ganberak egindako aipatu ikerketaren arabera, bigarren etxebizitzetan 20.868 plaza ziren 1997an, eta horiek 3.191.389 gaualdi dira guztira.

Elkarte ekologista baten aburuz, ikerketan zehazten den bigarren etxebizitzaren kopurua parametro guztiz jasanezina da, ingurumenean eragindako kalteak (hiriaren hazkundera dakar, eta horrek zoru galera etengabea) eta kalte sozioekonomikoak (etxea eskuratzeko 20 eta 40 urte bitarteko lagunek duten zailtasuna) direla eta. Horrezaz gain, hutsik zenbat etxebizitza dauden kontuan hartzen bada, arazoak dimentsio handia hartzen du.

Zalantzak agertzen dira gurea bezalako udalerrri batean ekotasa ezartzeari buruz. Edozein modutan, bigarren etxebizitza zergapetzea, hori hain erraz ez erosteko, eta asteburuko bisitarien fluxua arintzea irtenbide ona litzateke, behrabada.

Ikuspegi hau osatzen duen beste aldagai bat txangozaletasuna da; eguneko bisitaria. Tamalez, ez daukagu egunero eta urtero gure hirira datozen lagunen kopuru zehatzik; baina, ziurrenik, gaua bertan ematen duten turisten kopurua baino askoz handiagoa da. Aipagarria da Eusko Jaurlaritzako Turismo Sailak 1997an mugaz bi aldeetako txangozaletasunaz egin zuen ikerketak esaten duena: horren arabera, 565.185 lagun igaro ziren gure hiritik, eta horrek garbi erakusten digu gertaera honek gure hiriaren jarduera turistikoan duen garrantzia.

Gaueko turismoa ere aipatu behar da, halaber; izan ere, gaua bertan eman eta goizean abiatzen den turistak ere trafikoa eta kutsadura akustikoa eragiten ditu.

Arazo honi lotuta, auto pribatu bakoitzeko tasa bat ezartzea proposatzen da. John Major-rek eraman du aurrera neurri hau Londres hirigunean autoak masiboki sar ez daitezen.



## 1. LAN AGIRIA

### 1.2.2. Ingurumen inpaktua.

Gauzak horrela, eta aurretik emandako datuei helduz, ikuspuntu honetatik Donostian zein arazo nagusi dauden sumatzen has gaitezke. Izan ere, beste norako turistiko batzuetan gerta daitekeenaren kontra, industria turistikoak ez du sortu hiriaren azalean aparteko garrantzia duen eragin urbanistikorik, antolaketari dagokionez (hotel-hedadura handiak, etab.). Hotel-establezimenduen berezko historia eta izaera direnak direlako, batetik, eta azken urteotan Udalak zein beste erakunde batzuek arlo urbanistikoan arautegi zorrotzak jarri dituztelako indarrean, bestetik, hiriaren egitura errespetatu egin da, bai establezimendu berriak eraikitzean bai erabilera turistikorako eraikinak birgaitzean.

Turismo mantengarriari dagokionez, hiru arazo nagusiri egin beharko diegu aurre, nahiz eta garrantzi gutxiagoko beste arazorik ere badela aitortu. Hauek dira hiru arazo nagusiak:

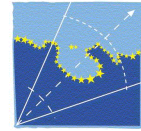
- a) **trafikoa eta mugikortasuna**
- b) **kutsadura akustikoa** (bereziki gauekoa)
- c) **gizalegezkoak ez diren jokaeren ugaritzea** (hondakinak isurtzea hotel eta zerbitzu aktibitate handiko lekuetan).

a) Donostiako eskualdean 800.000tik gora bidaiaria motorizatu izaten dira egunero; horietarik %20 garraio publikoan egiten dira eta gainerakoak auto pribatuan. 1998ko datuen arabera, joan-etorrien %43 oinez egiten dira Donostian, %33 autoz, %18 garraio publikoan eta gainerakoa, %6, beste garraiobide batzuetan, nagusiki motozikletaz eta bizikletaz.

Europako gainerako hirietan legez, azken urteotan asko ugarritu dira ibilgailu motorizatuak. 1988 eta 1998 urteen artean, autoen parkea %12 handitu da eta motozikleten kopurua bikoiztu baino gehiago egin da.

#### **OINEZKOAK**

1993.etik aurrera, autoen zirkulaziorako eta autoak geratzeko ziren kaleak oinezkoentzako espazio bilakatzeko politikari ekin zitzaion. Ordu arte, peatonalizazio politika alderdi historikora mugatu zen. Azken hamar urteotan 75.000 m<sup>2</sup>tik gora egokitu dituzte. Era berean, hiri barruan oinez egiten diren joan-etorriak bultzatzeko, espazio eta ardatz peatonalak berreskuratzeko anbizio handiko plan bat bultzatu da.



## **1. LAN AGIRIA**

### **□ TXIRRINDULARIAK**

Duela hamar urte txirrindulariak ia ez ziren existitzen gure hiriko paisaia urbanoan. Ordutik hona aldatu egin da egoera. Bizikleta garraiobide gisa bultzatzeko hainbat ekintza egin ditu Udalak. Hiriaren auzo gehienak lotuko zituen bizikleta sarea egitea onartu zen eta jada egin dira 12 km. Era berean, bizikletentzako 2.000 aparkaleku jarri dira.

### **□ AUTOAK**

1985.ean arautu zen azaleko aparkamentua hiriaren erdigunean. Azken urteotan handitu egin da alderdi hori eta azaleko 5.300 plaza daude araututa. Lurpean aparkalekuak eraiki dira bizilagunentzat, eta hainbat errotazio-aparkaleku eraiki dira hirigunean, peatonalizazioarekin galdutako plazen zati bat konpentsatzeko. Guztira, 4.500 aparkaleku plaza eraiki dira bizilagunentzat eta 4.700 errotazio-aparkaleku plaza hiri osoan.

Udal politikan bada nolabaiteko kontraesana aparkamenduari dagokionez. Izan ere, mugikortasun motorizatua kontrolatzeko tresna aparkalekuen politika dela defendatzen da, batetik; baina, bestetik, errotazio-aparkalekuak ugaritzen ditu hirigunean, merkataritza-sektoreak eta sektore turistikoak egin eskariak asetzeko.

### **□ Garraio Publikoa**

Urtero 27 milioi bidaiari garraiatzeko ahalmena duten 80 autobuseko flota daukagu, horietarik 47 zoru baxukoak izanik.



## 1. LAN AGIRIA

Honako hauek lirateke, laburbilduta, eginbehar nagusiak:

- Garraio publikoari gordetako bide sarea lau kilometro baino gehiagoraino luzatzea, laster batean gehiago luzatzeko.
- Garraio publikoaren eskaintza %15 handitzea; autobusek jada egiten dituzten ibilbideak zabaltea eta autobus-linea berriak sortzea
- Markesina guztiak eta hiriari buruzko informazio zutoin guztiak berritzea
- Garraioari buruzko informazio sistema berria ezartzea
- Zoru baxuko autobusak sartzea
- Taxi-bus lineak sortzea
- Txip bidezko kontaktuz funtzionatuko lukeen eta finantza-erakundeek luzatuko luketen txartel sistema berria ezartzea autobusetan



### □ ONDORIOA:

Gure ustez, bai garraio publikoan bai mugikortasunaren beste arloetan (aparkamenduak, oinezkoentzako sareak, txirrinduentzako sareak) gauzatu diren ekintzen ondorioa da bidaiari kopurua %10 inguru handitu izana. Datu oso esanguratsua da kontuan hartzen badugu gure hirian pertsona bakoitzak 150 bidaia egiten dituela urteko garraio publikoan, eta, neurri bereko hiriekin parekatuz gero, Espainiako batezbesteko altuenekoa du Donostiak.

Eguneroko joan-etorriak egiteko txirrindua geroz eta gehiago erabiltzeko joera ere hor dago. Oinezko mugikortasuna ere maila altuan dago, eta maila horri eustea da helburu nagusia, betiere oinezko mugimenduetarako baldintzak hobetuta.



## 1. LAN AGIRIA

Nahiz eta garraio publikoa erabiltzen duten bidaiariak ugaritu diren, eta nahiz eta oinezko eta bizikleta bidezko joan-etorriak sustatzeko ekintzak eraman aurrera, azken hamar urteotan auto bidaiak ugaritu dira gehien-gehienik. Horren eragile dira jarduera tertziarioak eta bizitegi-guneak toki periurbanoetan kokatzeko joera urbanistikoa, toki periurbanoetatik mugitzeko autoa ia ezinbestekoa gertatzen den aldetik, baita autoentzako bide-azpiegiturak eta aparkamenduak etengabe eraikitzea ere.

Mugikortasunarekin lotutako azpiegiturak (2. gerrikoa, AHT eta Urumeako autobidea) izateak eta ibaia bideratzeak badute eraginik ingurumenean: zorua eta biodibertsitatea galtzea eta hiriak duen padura bakarra kaltetzea.

Zalantzarik ez dago: trafikoa eta hiriko mugikortasuna dira hirietako arazo nagusiak. Eta gure hirian, fluxu turistikoa ez da uniforme araberakoa da, udako hilabeteetako batez ere. Eta, hargatik, turismoaren eragina nabaria da, bere arlo guztietan. Egindako ikerketen arabera, bisitarien eta eskuertsiaristen %80 baino gehiago beren autoan joan ohi dira hirira, eta txangozaleen %15 baino gehiago autobusean. Eta gauza jakina da zein zaila gertatzen den auto horiek hirigunean aparkatzea.

Guztiok dugu gogoan iazko udako hilabeteetan gertatu zena: auto-ilarak hirigunean, hirian mugitzeko zailtasuna, aparkatzeko ezintasuna, etb. Eta hori dugu turismo mantengarri kontzeptuaren adibiderik onena; izan ere, bisitaria gogo onez jasotzen duen hiria da gurea, baina egoera gatazkatsuen ardurak turismoari leporatu zioten ahotsak entzun ziren lehenengoz.

Arazoak ez du irtenbide errazik eta trafiko arduradunak jakitun dira. Hausnarketa horren emaitza da Udal instantzietatik planteatzen duten eta aldian behin egunkarrietan oihartzuna lortzen duen mugikortasun politika; adibidez, igandeetan Kontxa trafikoari moztea, bidegorriak sortzea, etab. Hauxe dugu eztabaidagai nagusia agenda XXI.eko turismo batzordean ere, eta berehala hasi nahi lukete hiriko sarrera-irteeretan bisitarien autoen fluxua kuantifikatzen eta horien mugikortasuna aztertzen, hiriko bide sarearen konfigurazioan duen eragina zein den antzeman eta baleko irtenbideak bilatzeko. Turistak bere autoan gerturatu nahi du hiriaren erdi-aldera, baina auto norakoa baztertzea dakar. Datu adierazgarria da honakoa: 1etik 100erako eskalan, bisitariaren asebetetze maila 87koa da gastronomian, jendearen adeitasunari 86 puntu ematen diote, ostatuari 80, eta hondartzei 76 inguru, baina autoen sarbideari 51 eta 48 arteko nota ematen diote eguneko bisitariak (horiek oso epe laburrean pairatzen dute trafikoaren arazoa). Inkestan datozen 30



## 1. LAN AGIRIA

aldagaien artean, trafikoak jasotzen du notarik baxuena. Esperientzia, bere osoan hartuta, 86 zenbakiarekin baloratzen dute.

Errealitatea aztertzeko lehen urrats honekin batera hainbat neurri hartzea proposatzen da: zerbitzu publikoen sarbidea eta erabilera erraztea (bonobusaren gaia), disuasio-parkinak, etab., aipatutako bi aldagaiak uztartuta.

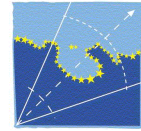
**b)** Ostalaritza establezimenduen saturazioak sortzen duen kutsadura akustikoa (nolabait deitzeko) da bigarren puntu garrantzitsua. Donostian, iaz, 309 jatetxe eta 951 taberna ziren, horietako asko toki jakinetan multzokatuak; adibidez, Alde Zaharrean, San Bartolomen, eta abarretan. Bi aurpegi dituen arazo baten aurrean aurkitzen gara berriro ere. Zerbitzuen kontzentrazioa eta zerbitzuen kalitateak bihurtzen dute eskaintza erakargarri, oso erakargarria; baina, ostalaritza establezimenduen saturazioak arazoak dakartza inguruko bizilagunentzat (gaueko zarata, hondakin pilaketa, etb.), hiriko hainbat alderditako bizilagunen protestaldiek agerian jarri dutenez.

Zentzu honetan, aisia jarduera horiek komunitatean izan dezaketen eragina leuntze aldera Udaleko instantzietatik martxan jarri nahi diren neurriak azpimarratu behar dira. Baina ez legoke gaizki neurriak martxan jartzeko garaian kontuan hartu behar diren gaien gainean hausnartzea. Guri dagokigunez, uztartu egin behar ditugu erakargarritasun turistikoa eta horrek ingurumenean sortzen duen eragina, turismo mantengarriaren oreka erdiesteko.

Azkenik, CAT-KTEren eskariz Merkataritza Ganberak hiriko turismoaren gainean egindako ikerketa baten ondorioak gogoratzea komeni da. Bartzelona, Madril, Paris, Granada edo Santander bezalako hiri turistiko ezberdinen arteko konparaketa egin zuten, eta Donostia, parametro gehienetan neurri ona emateaz gain, lehenengo lekuan gelditu zen gastronomia (ez da gauza berria), garbitasuna, hiri segurtasuna eta turistari eskainitako harreraren.

Era berean, azpimargarria da gure hondartzetako gestio ona, berriki UNE-EN-ISO 14.000 Arauaren ziurtagiria eskuratu baitu.

**c)** Halaber, aipagarria da ostalari elkarteak erakutsi duen interesa beren arloan ingurumena hobetzeko zuzendu diren jardueren garapenarekiko.



## **1. LAN AGIRIA**

Azken urteotan gehitu egin da sektore honen kontzientziatze ekologikoa, eta, hala, geroz eta gutxiago dira beren hondakinak ezarritako ordutegitik kanpo kaleratzen dituztenak edota ezarritako edukiontzietatik kanpo uzten dituztenak. Gainera, sektore honetatik datozen kartoi eta beiraren birziklapen tasa handiagoa da eta uraren eta energiaren kontsumoan aurrezteko borondatea dutela antzematen zaie.

Sektorearen sentsibilitateari dagokionez, datuak ez datoz bat bizilagunen iritziekin Litekeena da kontzientziatze ekologikoa gutxinaka-gutxinaka aurreratzea, baina bide onetik goaz.