

## **HIRI-KOMUNITATEA**

### **1. LAN AGIRIA**



**Plan Estrategikoa**  
Donostia - San Sebastián

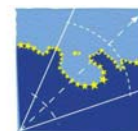
## **HIRI-KOMUNITATEA LAN TALDEA**

### **1. LAN AGIRIA HIRI-KOMUNITATEA**

**1. BILERA  
2002KO EKAINA**

# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 1. SARRERA

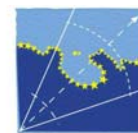
Donostiako Plan Estrategikoaren Diagnosi orokorraren baitako hainbat atal jasotzen ditu honako agiriak. Agiri hau, Hiri-komunitatea Lan Taldearen hausnarketa estrategikorako material gisa sortu da.

Agirian ondorengo alderdi nagusiei egiten zaie erreferentzia:

- Donostiaren kokapena Europako eta EAeko hirien sisteman
- Hiriaren garapena, zoruaren egungo erabilera eta aurreikusitako garapenak
- Mugikortasuna Donostian eta irisgarritasuna Donostialdetik.

# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

## 2. DONOSTIA ETA EAE-KO HIRI-SISTEMA EUROPAKO LURRALDE-TESTUINGURUAN

### 2.1 EREDU ESPAZIAL EUROPARRA

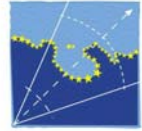
Azken urteotan, orokortu egin da garapen ardatzetan eta eremu periferikoetan oinarritutako Europaren lurralde-ikuspegia. Ereduek horren izaera sinplifikatzailea da eta askotan errealitate eta harreman askoz ere konplexuagoak ezkutatu dituzte, baina, aldi berean, Europaren lurralde-antolaketa ulertzen laguntzen du.

Dorsal europarra edo "banana urdina" deitzen duguna da eremu dinamiko eta egituratuena; Manchester eta Londresetik Suitzaraino eta Italiako Po bailararaino luzatzen da, Belgikan, Holandako Randstadt-en eta Alemaniako Errepublika Federala izan zenean barrena. Eremu honetan era guztietako erlazio indartsuak gauzatzen dira; muga politiko-administratiboak eta elementu fisikoak inoiz ez dituzte oztopatu erlazio horiek, eta, horri esker, megalopoli handia osatu dute; megalopolia da, hain zuzen, Europako hiri-sistemaren elementu egituratzaile nagusia. Zifrek lagunduko digute ulertzen horko hiri-kontzentrazioa eta kontzentrazio funtzionalaren garrantzia: Europako lurraldearen %18aren gainean kontzentratzen da populazioaren eta ekonomi-aktibitatearen %50, baita Europako hiririk garrantzitsuenen %40 ere.

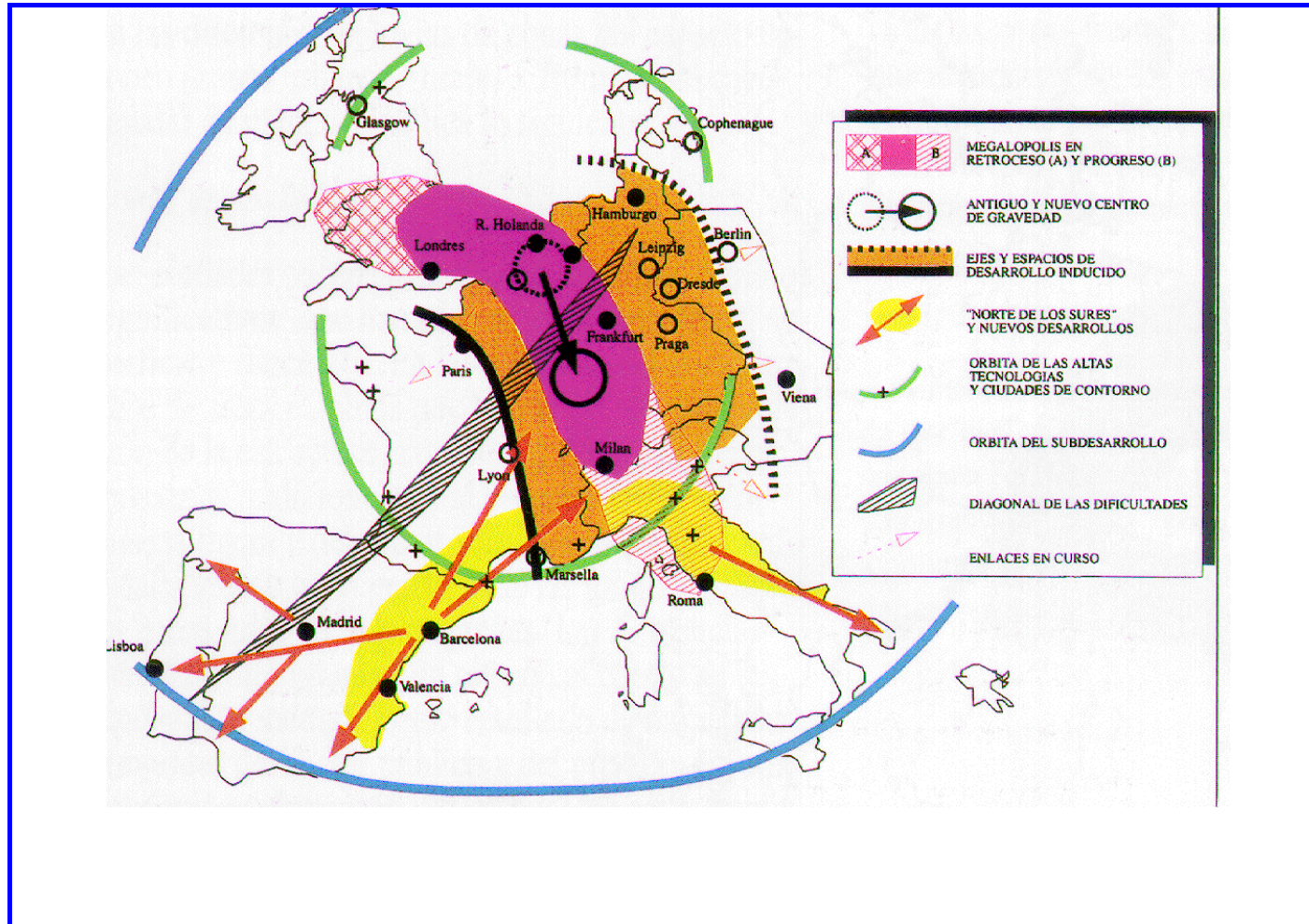
Joera guztien arebera, dorsalek hau indartzen joango da, eta itxura zabalagoa, laukizuzen erako itxura hartuko du; horra barneratuko dira jada zentralitate garrantzitsua daukaten eta leku zabalak egituratzen dituzten gertuko hiri-eremu edo eremu metropolitanoak. Hala, dorsalaren mendebaldea Paris-Lyon-Marsella hiriek mugarritutako lerroraino luzatuko litzateke, eta ekialdetik Kopenhage-Berlin-Praga-Viena lerroraino iritsiko litzateke.

# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

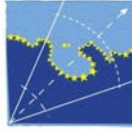


### 1. Grafikoa Eredu espazial europarra



## HIRI-KOMUNITATEA

### 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Jarraian egongo litzateke azaleratzen ari den beste eremu oso dinamiko bat, egile askorentzat Europako dortsalaren segida “naturala” dena. Zatibituta, bi besoak zabalduko lituzke Mediterraneo mendebalderaino. Lyon eta Geneva artean kokatutako erdigune batetik, Marsellarekin egingo luke bat Rodanoren korridorean barrena, eta Po bailaran Italia iparraldearekin elkartu eta Italia hegoalderantz luzatuko luke Europako dortsalaren eragina, Erroma eta Napoliraino iritsiz. Bestaldetik, Rodanotik Montpellier aldera ere zabaltzen da, jarraian Iberiar Penintsulan barneratzeko, Mediterraneoako arkua deitutakoarekin, batetik Katalunia eta Valentzia eta, bestetik, Madril eta Zaragoza barnean hartuz.

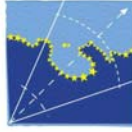
Ardatz egituratzaile horietatik kanpo hainbat periferia daude. Garapen arazo eta egoera oso ezberdinak dituzte baina, orohar, gutxi antropizatutako espazioak dira eta, tamaina dezenteko hiriak dituzten arren, ez dute lortu ez maila altuko hiri-funtzioak garatzerik ez hiri-sistema zabalagoak antolatzerik. Gainera, sektore ekonomiko tradizionalenei lotutako inertzian sartuta egon dira. Eta horrek guztiak galerazi egin die hiri-sistema handiagoetan barneratzea. “Hegoaldeko hegoa” deitu izan zaio eremu horri, eta nagusiki Greziara, Italiako hegoaldera, Espainiako hegoaldera eta Portugalera hedatzen da, baita aipatu ardatz dinamikoetatik oso urrun gelditzen diren beste leku batzuetara ere; Irlanda eta Eskoziako zati batera.

### 2.2 ATLANTIKOKO ARKUA

1989an sortu zen Atlantikoko Arkua deitutakoaren Batzordea, Europako garapen ardatz handietatik alboratuta gelditzeko arriskuan zen eskualde multzo bat bazela konturatuta –“Hegoaldeko hegoko” eremuan arazo berberak dituzte-, eta Europako “finisterreak” deitutakoekin identifikatzen da, neurri handian. Berez, Atlantikoko Arkua ez zen existitzen; egokiagoa litzateke ardatz dinamikoenen “negatibotzat” definitzea; errazagoa baita ez dena edo ez duenari begiratuta definitzea, egituratzen duenari begiratuta definitzea baino.

## HIRI-KOMUNITATEA

### 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Atlantiko itsasertzera ematen dute horko eskualde guztiek. Inguru fisikoa oinarrian hartuta sortu zen Atlantikoko Arkua, bere osaketa arrazoituko zuten ezaugarri sozio-ekonomikorik edo beste lurralde-ezaugarririk ez baitzen existitzen. Dena den, eskualde oso ezberdinak eta askotarikoak daude Arkuaren baitan. Eta, hortaz, barrutik nahiz kanpotik egituratu gabe dagoen espazioa da; bere antolaketa oso ahula da eta errealitate baino aukera gehiago aurkezten ditu.

Orokorrean, tipologia askotarikoa duten eskualde multzoa biltzen du: gainbeheran dauden industri-eskualde tradizionalak, jarduera ekonomiko nagusizat atzeraka doazen itsas-aktibitateak edo arrantza-aktibitateak dituztenak, edota nekazal gizarteetan ohikoa den mugikortasun-eza pairatzen dutenak. Itsasoari emanak daude, orohar, eta beren hiri nagusiak eta jarduera ekonomiko dinamikoenak kostaldean lekututa daude, barrualdeko dinamika geldituta eta oso desegituratuta dagoelarik.

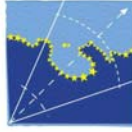
Dinamika horiek hausten lagundu dezakete honakoek: batetik, egitasmo jakinak garatzeko borondate politikoak –bai azpiegituren garapenari dagozkionak bai beste maila batekoak-; eta, bestetik, Atlantikoko Arkuko administrazio askotan eta agente sozial askorengan sortzen hasi den lurraldearen kultura berriak. Horrela, Europako dortsalarekin esku-hartze egokia izateak garapen aukera garrantzitsuak eskaintzen ditu; aipatu dortsalaren hedapen-eremu eta oreka-eremu bilakatzeko aukera, hain zuzen. Esku-hartze horrek, berezko dinamikak sortzeko bezainbat balio beharko luke gainezka eginda dauden Europako dortsaleko espazio dinamikoenek jada aterbetu ezin dituzten beste dinamika batzuk jasotzeko.

### 2.3 DONOSTIA/EAE-KO SISTEMA POLINUKLEARRA EUROPAKO TESTUINGURUAN.

Hasieran azpimarratu dugunez, ardatz handiak oinarrian hartuta egindako azterketak estali egin ditzake ezaugarri eta egoera ezberdinak. Deskribatutako panoramak ikuspegi beltza izatera bultza gaitzake, baina hori ere ez da egia. Horregatik, Iberiar Penintsularen eta Europaren arteko harremanetan, Donostiak eta EAeko hiri-sistemak leku estrategikoa dutela azpimarratu behar da; beste eskualde atlantiko

# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

asko baino kokapen askoz onuragarriagoan daude. Izan ere, Iparra-Hegoa komunikazio ardatz nagusienetako bat da (Paris-Madril/Lisboa tradizionala, Europako iparraldea/Afrika itxuratzen ari den ardatza). Abiadura handiko trenaren garapen-aurreikuspenen arabera, egungo sarea Europako dortsalaren inguruan zabalduko da, eta Paris-Madril ardatz handia EAEko lurraldetik igaroko da.

Nahiz eta Donostia eta EAEko hiri-sistema Europako garapen eremu dinamikoenetatik kanpo egon, Atlantikoko eta Mediterraneoko munduen artean, Penintsularen eta kontinentearen artean dagoen heinean leku estrategiko pribilegiatuan dago, eta egoera horrek aukera handiak zabaltzen dizkie.

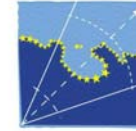
Beste era batera ere badute muga izaera Donostiak eta EAEk. Europako iparraldeko eta hegoaldeko sistemen arteko muga erakusten duen "zailtasunen diagonal" marrazten denean ikusten da hori. Diagonal horrek lerro irudikari baten bidez bereizten ditu zailtasun handienak dituzten eremuak eta egitura-garapen positiboak dutenak, eta Euskal Herria teknologia aurreratuen orbitaren mugan kokatzen du.

Etorkizunerako izugarri garrantzitsua izan daiteke txanga eginkizun horri probetxua ateratzen jakitea. Lurraldearen Antolaketarako Ildo nagusiak biltzen dituen dokumentuak areagotu egin du eginkizun hori, eta "lotura errota" definizio zabalagoa eman dio.

Hain zuzen ere, aipatu errota hori Iparra-Hegoa ardatzaren eta beste ardatz hasiberri baten arteko bidegurutzean egongo litzateke; bigarren ardatz hori sortzen ari da uneotan, eta Kantauri itsasoko ertz osoa Mediterraneoko ardatzarekin lotuko luke, Ebroko korridorea bitarteko. Horretan aldeko faktorea da hiru gune garrantzitsu dituen hiri-sistema sortu izana: Bilbo, Gasteiz eta Donostia. Era berean, Santander, Logroño, Iruñea eta Ipar Euskal Herriko BAB barrutia bezalako inguruko beste gune batzuekin antolatzen hasi dira.

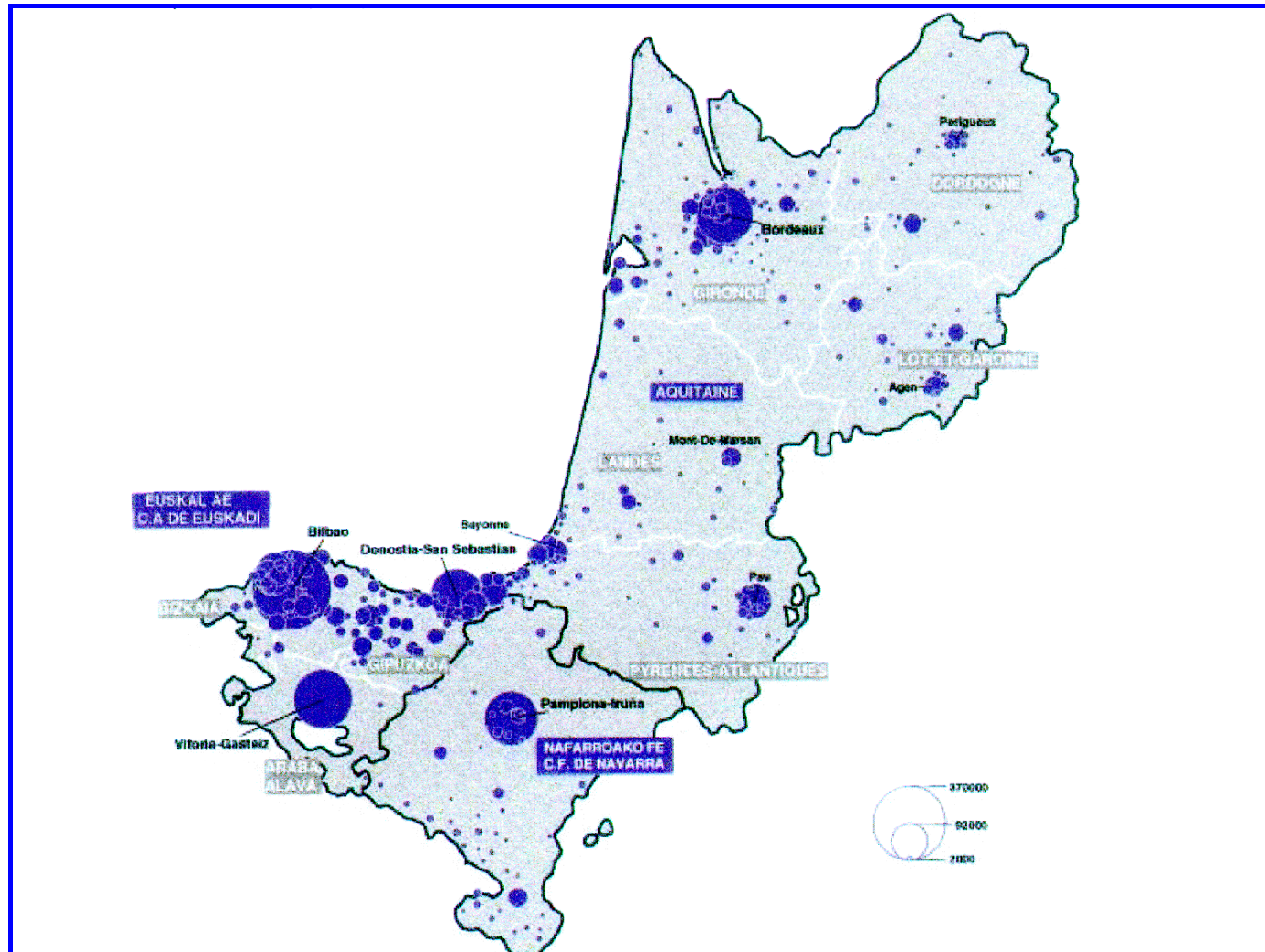
# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA



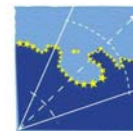
Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 2. Grafikoa 2000 ≥ biztanle dituzten udalerriek EAEn, Nafarroan eta Akitanian



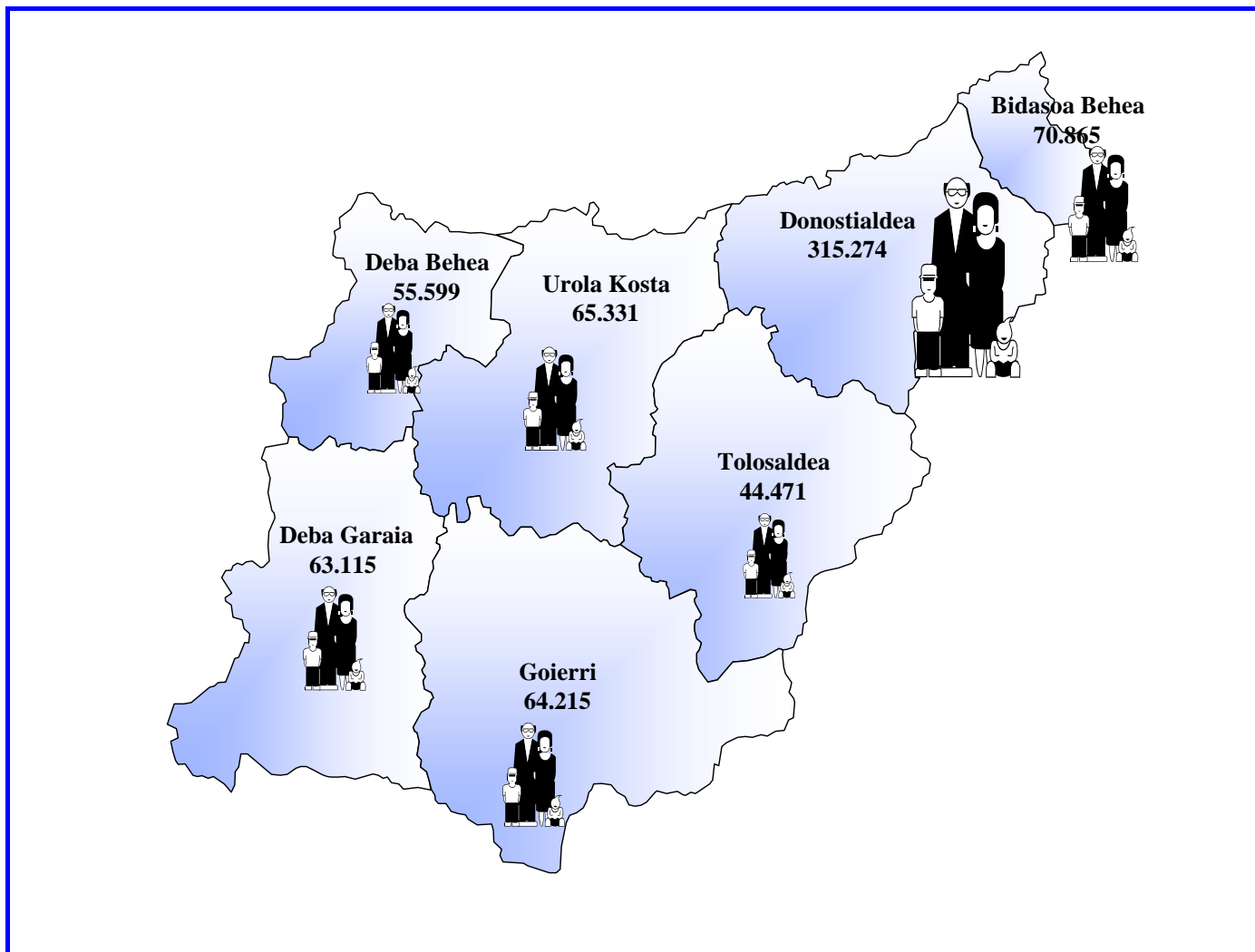
# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

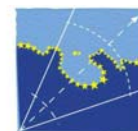


Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 3. Grafikoa Gipuzkoako eskualdeetako populazioa (biztanle zb.)



## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 1. koadroa Donostiako eta bere eskualdeko populazioa

UDALERRIA	BIZTANLE zb.
Andoain.....	14.256
Astigarraga.....	3.348
Donostia.....	179.336
Errenteria.....	39.358
Hernani.....	18.800
Lasarte-Oria.....	17.683
Lezo.....	5.837
Oiartzun.....	9.028
Pasaia.....	17.033
Urnieta.....	5.385
Usurbil.....	5.212
<b>DONOSTIALDEA.....</b>	<b>315.274</b>

Iturria: Eustat, 1999.

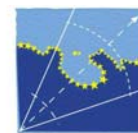
### 2. koadroa. Donostialdeko eta bere inguru hurbileko populazioa

EREMUA	BIZTANLE zb.
Donostialdea.....	315.274
• Donostia.....	179.336
Bilbo Handia.....	884.083
• Bilbo.....	356.045
Arabako Lautada.....	228.704
• Gasteiz.....	217.369
Iruñea.....	180.483
Logroño.....	128.493
Santander.....	184.264
Baiona-Angelu-Miarritze (B-A-B).....	105.396
Bordele.....	215.191
Paue.....	78.534
Tolosa.....	389.496

Iturria: Eustat, INE, INSEE (1999).

Gainera, dinamika berriek indartu egin dezakete funtzio hau. Pentsatzen zen Mediterraneoako ardatzarekiko lotura Pirinioen hegoaldean egin behar zela, Ebroren korridoretik. Gaur egun, ordea, Donostiarentzat interes handikoa izan daitekeen beste ardatz posible bat sumatzen da; Pirinioen iparraldean dago eta Donostia-Baiona konurbazioa lotu dezake, Paue eta Tolosatik barrena –azken hiri honek dinamismo eta etorkizun handia dauka–, eurohiria Europako bi ardatzik dinamikoenetara gerturatuz.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA

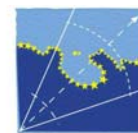


Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Testuinguru honetan, eta garatzen hasi diren geometria aldakorreko hiri-sareak kontuan hartuta, Donostiak hiru erronka lituzke:

- hiriaren eskala berria ulertzea. Udalaren eremua gainditu eta udalaz gaindiko eremua hartzen duten ikuspegiak ari dira nagusitzen (premiak bultzatuta). Gipuzkoaren berezko dinamika hedakorrak Araban eta Nafarroan aurkitzen du irteera, hegoaldeetik, (Etxarri-Altsasua-Gasteiz ardatza), baita ipar-ekialdeetik ere, eurohiriaren garapenak ireki dituen aukerekin. Donostiak ahalegindu beharko luke gertuen duen udalaz gaindiko ingurua hobeto antolatzen. Eta mentalitate berri hau bereganatuta, bere proiektuak eskala berri batean egokitu beharko lituzke, zentralitate berriak bilatu beharko lituzke Atlantikoko Arkuaren barruan (nagusiki gertueneko inguruan) eta Euskal Herriko hirien sisteman. Metropoli-aglomerazioa eta Gipuzkoako probintzia bera dira Donostiaren “masa kritikoa”.
- Euskal Herriko hirien sistema indartsuari probetxu ateratzea, garapen aukera handiak dituen inguruko lurraldea hobeto antolatzeko Europako ardatz dinamikoenera. Nahiz eta Europako sarean ez dagoen integratuta erarik egokienean, badauka lehiakorra izateko adina garrantzi.
- martxan diren nahiz onartuta dauden proiektu handiak –batzuk estrategikoak dira– integratzea Planean. Europako hiri ertainen artean bere txokoa bilatzen lagunduko liokete aipatu proiektuek, eta, hortaz, abialeku onak ditu. Horrek ahalbideratuko luke ondo garatu gabeko hainbat potentzialiteri probetxu ateratzea, eta proiektu bakoitzak bere aldetik lortuko ez lukeen eragin biderkatzaileak izatea. Arreta apartekoa mereziko lukete Donostiaren kultur- eta aisia-izaera azpimarratuko luketen proiektuek, baita kalitateko zerbitzuak eta ezagutzaren sektore aurreratuak eskainiko lituzteketen proiektuek ere.
- mentalitatea aldatzea; sortzen jarraitzen jakitea; oraingo hiriaren gainean egitea hiria (Donostian nahiz eskualdean lurzoruaren erabilgarritasuna mugatua da eta eskasa izaten hasi da); gehiegi erabilitako edo gutxiegi baloratutako espazioen aukera berriak aurkitzea; eraikitakoaren gainean eraikitzea.

Zentzu honetan, ondo barneratu behar dira Planaren garapenarekin batera egin diren ikerketa ezberdinek (Donostialdeako/Bidasoa Behereako Lurralde Plan Partzialak, eurohiriaren inguruko proiektu ezberdinak, etab.) eskain ditzaketan aukerak.



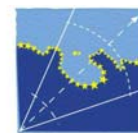
### **3 HIRI-GARAPENA ETA ZORUAREN ERABILERA**

#### **3.1 DONOSTIAKO HIRI-GARAPENA.**

Donostia betidanik izan da hiri ekintzaile eta dinamikoa. Gogoratu baino ez dago 1813ko sutearen ondorengo berreraiketa ahalegina edota Madrid-Paris trenbidearen ibilbidea hiritik pasa zedin 1864an egindakoa. Horrekin batera, hiri-militarra izateari utzi izanak eta defentsarako harresiak galdu izanak, Urgull mendiaren altzoan altxatutako hiria Alde Zaharretik kanpora zabaltzea ekarri zuen. Orduantxe eman zitzaion hasiera “Zabalguneen hiria” izenarekin ezagutu zen **garai dinamikoari**. Gerra zibilera arte iraun zuen aipatu garaiak, eta garai horretan zabaldu zen hiria, ibaia kanalizatzearekin eta itsasoari lurraldea irabaztearekin batera (Cortázar Zabalgunea, Hego-Zabalgunea, Groseko Zabalgunea, etab.). Gainera, estilo ezberdineko beste hazkunde batzuk eman ziren: lorategi-hirien erako tramak (Ondarreta, Miraconcha, Ategorrietako pasealekua, trenbidearen hegoaldea, etab.); lorategi-hiriak imitatzen zituzten langileen auzuneak (Altza, Loiola, Antiguu) edota Zabalguneen mugetan garatu zirenak (Amara Zaharra, Egia, Sagues).

Hurrengo 20 urteetan, 1962ko Plan Orokorra onartu zen arte, **bigarren garai** bat hasi zen. Hazkunde txikia eman zen, baina garapen esanguratsuak jazo ziren, Amarako Zabalgune berria, esate baterako. Hori, 20eko hamarkada baino lehen zegoen planifikatuta, baina ordura arte ez ziren eraikitzen hasi. Uste izan zen hiriko klase ertain-altuek okupatuko zutela eta hainbat zerbitzu garrantzitsu lekutuko zirela bertan (Gobernuaren bulego ezberdinak, Institutuak). Aurreko garaian urbanizatzen hasi ziren espazioak (Ondarreta eta Antiguu, Gros, Egia) garai honetantxe bete ziren. Bestaldetik, komunikazio ardatz nagusiak jarraituz, baina hiriarekin inolako jarraitasunik ez zutela, langile-klaseei zuzendutako auzoak eraiki ziren hiriaren inguruko eremuetan: mendebaldean, N-laren korridorea Frantziarantz jarraituz, garapen berriak egin ziren anexionatu berriak ziren Altzan eta Intxaurren; hegoaldean, Urumearen ardatza jarraituz, Loiola eta Martutene handitu zituzten; eta mendebaldean, N-lak Madrilerantz egiten duen lekuan, Ibaeta auzoa sortu zen.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



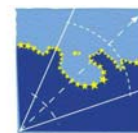
Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

1962an Plan Orokorra onartzean, hiriari lehen begiratu orokorra emateko ahalegina egin zuten, hirian eta Donostialdea osoan jazotzen ari zen hazkunde azkarra ordenatzeko saioarekin batera. Ezerezean gelditu zen ahalegina, lurzorua gainean ziren presio indartsuak eta planeamenduaren etengabeko aldaketak zirela-eta; ordurako martxan ziren Plan Partzialetan ere etengabeak izan ziren aldaketak. Hala, **hirugarren garai** bati eman zitzaion hasiera. 80.eko hamarkadara arte iraun zuen, eta honako ezaugarriak izan zituen: zonifikazio handiagoa eta aurreko garaian agerian gelditzen hasi ziren ezberdintasun edo disimetrien areagotzea; mendebaldeko korridoreak eta Urumeako bailarak langile kutsua hartu zuten, eta hirigunean eta hiriaren ekialdeko korridorean kalitate handiagoko garapeak eman ziren, orohar.

Hala, mendebaldeko ardatza guztiz bete zen, nagusiki Altzako edo La Paz-eko auzo ezberdinetan, eta hiriak segida jarraia izan zuen Erdialdetik Pasaiako Badia inguruko gunetaraino. Guztiz betetzera iritsi ez zen arren, hazkunde garrantzitsuak eman ziren, halaber, Urumearen ardatzean; Loiolan eta Martutenen. Salbuespenak salbuespen, garapen horietan tartekatu egin ziren industria-lurzorua eta bizitegi-lurzorua, lurzorua erabilera intentsiboa, dentsitate altuak, langile-osagai soziala, hornidura eta ekipamedu falta, etab. Hirigunean, Zabalguneen Hirian, bi norabidetan emango da hedapena. Batetik zabalgunek altxatzeak eginez bete ziren, bolumen txikiko eraikinen ordean ekaiketa-bolumen handiagokoak jarritz, etab.; edota, Txofreko zezen-plaza desagertu zenean "Gros berria-rekin" gertatu zen bezala, barne birmoldaketa garrantzitsuak eginez. Bestaldetik, hedapen naturala jarraitu zuten aurreko garaian hasitako hainbat garapenek, Amarako Zabalgunek eta Egia auzoak, adibidez (batzuetan dentsitate garrantzitsuekin eta hasieran baino dentsitate handiagoekin). Antigu eta Aiete, dentsitate txikia eta kalitateko habitata duten garapen erresidentzial bezala tinkatzen dira (Lorea auzoa bezalako *open planning*-ak salbuespena izanik). Antigu auzoa, irakaskuntza-horniduren hedapen bezala itxuratzen hasten da (ikastetxeak, ikastolak, unibertsitate-campus hasiberria, etab.).

70.eko hamarkadan hasitako krisi ekonomikoaren eta Espainiako trantsizio politikoaren hasieran gizartean eta politikan eman ziren zalantzen eraginez, hiriaren hazkundera eta garapena gelditu egin ziren 80.eko hamarkadan.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



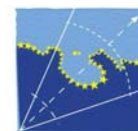
Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Geldialdiari amaiera jartzen hasiko zaio 1995ean, hiriaren Plan Orokor berria erredaktatu eta behin-betirako onartzearekin batera.

Planak, beste hainbat zirkunstantziekin batera, hiriari altxaldi berri bat ematea ekarri zuen, eta hiri-garapenaren **laugarren garaia** zabaldu zuen.

Hiri-birgaitze prozesu garrantzitsuak hasi ziren Zabalguneen Hirian. Eraikinetan jarduera puntualak egin ziren, baina, horrezaz gain, degradatutako lekuetan plan orokorrak egin ziren; adibidez, Alde Zaharrea, Groseko merkatu zaharrea, Zurriolako hondartza, oinezkoentzako gunerietan, etab. Espazio publikoen eta azpiegituren kalitatea eta zerbitzu-hornidurak –kiroldegiak, kultur-etxeak, etab.- hobetzen dira, gainera, bai hirigunean bai hiriaren inguruan. Bestaldek, hiri-garapen garrantzitsuak eman ziren auzo batzuetako lurzoru erabilgarrietan (Antigua-Ondarreta, Ibaeta, Amarako eranskina, Intxaurren), edo auzoetako hegalak hobeto erabili ziren (Aiete, Ullia, Amara-Ospitaleak), hiri osoari jarraitasun handiagoa emanez. Hiri-birmoldaketa garrantzitsuak ere egin ziren eta egiten ari dira, lurzoru industrialak (Antigua-Benta Berri) edo azpiegitura eta ekipamendu zaharkituak berkalifikatzean; Urumean eta Frantzia pasealekuan Renferen lurzoru libratzean, esaterako; Egia-Atotxako garapena ere hor dugu. Jarduera hauetako askotan sektore publikoak egin duen ahalegina handia izan den arren, bai Jauriaritzatik bai Udaletik bertatik (Intxaurren, Urumeako etxebizitzak, Errotaburu, Benta-Berri, Atotxa, Puyo, etab.), etxebizitzaren prezioa da, artean ere, hiriaren arazo garrantzitsuenetako bat.

Azken urteotako Donostiaren hiri-garapena ez da mugatu bizitegien garapenera. Izan ere, XXI. mendean hiriari bultzada berria eman nahi izan dioten beste ekimen garrantzitsu batzuk ere izan dira hiri-turistikoa, lehen mailako kultur-hiri, hiri berritzaile eta teknologia berriei lotutako hiri den honetan: Kursaal Batzar Jauregia eta Zurriolako hondartza, Anoetako kirol-komplexua, Ibaetako unibertsitate-campusaren tinkotzea, Miramongo Teknologia-Parkea, Zientziaren Museoa, Zuatzuko enpresa-parkea, etab. Bestalde, industria-sare klasikoa Martutene eta Ibaetako industrialdeetan joan da garatzen.



### **3.2 UDALERRIKO LURZORUAREN ERABILERA ETA AURREIKUSITAKO GARAPENAK**

Donostiako lurzorua hiri-erabileraren gainean jardungo dugu atal honetan, eta bereziki aurreikusitako garapenen gainean, horiek baldintzatuko baitituzte hiriaren etorkizuneko hedapen eremuak eta erabilerak (garrantzi handiko alderdia da udal ekipamendu ezberdinak planifikatzeko orduan), eta, atal, honetan, aparteko tarteak izango du bizitegien garapenak (etxebizitza berriak eraikitzea zuzenduak) eta ekonomia-aktibitateen garapenak (industri-lurzorua eta lurzoru tertziarioa).

2001ko martxoko Hirigintza Planeamenduaren arabera (Plan Orokorrean jasotako aurreikuspenak hartzen ditu barnean, baina geroko aldaketan arabera dago eguneratuta), 61.090.114 m<sup>2</sup>-ko azalera du guztira Donostiak; horietatik, %65,4 lurzoru urbanizagarriak dira eta gainerako %34,4 (21.042.632 m<sup>2</sup>) hiri-eremuari dagozkio (hiriko lurzorua gehi lurzoru urbanizagarria). Azken zifra %4 (804.967 m<sup>2</sup>) handitu da 1995ko Plan Orokorrean jasotako zifraren ondoan (orduan guztiaren %33,1 zen). Era honetan, 1995ean biztanleko 114,4 m<sup>2</sup> hiri-eremu edukizetik 2001eko martxoan biztanleko 115,3 m<sup>2</sup> izatera igaro gara.

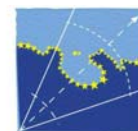
Hiri-eremuaren erabilerari dagokionez, 2001eko martxoan, eremuen %57,4 bizitegiak dira, %18,4 jarduera ekonomikoak (%9,5 eremu tertziarioa da eta %8,9 industri-eremua), %12,1 bideak, %6,5 hiri-ekipamenduak eta %5,6, azkenik, bestelako hornidurak.

#### **3. koadroa. Donostiako lurzorua erabilera urbanistikoa. Hirigintza planeamendua 2001eko martxoan.**

<b>ERABILERA URBANISTIKOA</b>	<b>Azalera - m<sup>2</sup></b>	<b>% s/guztira</b>	<b>% s/hiri-eremua</b>
Bizitegiak .....	12.085.931	19,8	57,4
Industri-eremua .....	1.871.579	3,1	8,9
Eremu-terziarioa.....	1.995.817	3,3	9,5
Komunitate-ekipamendua .....	1.363.617	2,2	6,5
Bideak .....	2.549.866	4,2	12,1
Bestelako hornidurak.....	1.175.822	1,9	5,6
Hiri-eremua guztira (hiri-eremua + urbanizagarria).....	21.042.632	34,4	100,0
Lurzoru ez urbanizagarria .....	40.047.482	65,6	-
Udalerrria guztira .....	61.090.114	100,0	-

Iturria: Donostiako Udaleko Hirigintza Planeamendua eta Etxebizitza zuzendaritza.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 4. koadroa. Hirigintza Planeamenduan aurreikusitako bizitoki- garapena, 2001eko martxo\*

AUZOA	BIZITOKIEN AZALERA		APROBETXAMENDUA						
	m <sup>2</sup> (s)	%	Finkatua		Proiektatua		Guztira		% Proiek./ Konsol.
			m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza.....	1.345.749	11,1	661.139	8,7	419.782	20,6	1.080.921	11,3	63,5
Amara Berri.....	785.988	6,5	1.112.582	14,7	261.593	12,8	1.374.175	14,3	23,5
Añorga.....	624.321	5,2	87.386	1,2	67.967	3,3	155.353	1,6	77,8
Antigua- Ondarreta .....	913.225	7,6	505.336	6,7	235.502	11,6	740.838	7,7	46,6
Ategorrieta-Ulia..	635.636	5,3	192.172	2,5	29.239	1,4	221.411	2,3	15,2
Aiete .....	1.935.343	16,0	558.795	7,4	265.293	13,0	824.088	8,6	47,5
Hirigunea .....	755.536	6,3	1.459.550	19,3	63.155	3,1	1.522.705	15,9	4,3
Egia .....	622.480	5,2	545.901	7,2	80.202	3,9	626.103	6,5	14,7
Gros .....	373.812	3,1	935.934	12,4	24.258	1,2	960.192	10,0	2,6
Ibaeta .....	958.934	7,9	281.752	3,7	160.894	7,9	442.646	4,6	57,1
Igeldo.....	263.823	2,2	69.167	0,9	17.902	0,9	87.069	0,9	25,9
Intxaurrondo .....	1.038.348	8,6	556.047	7,4	126.966	6,2	683.013	7,1	22,8
Loiola-Martutene	506.824	4,2	221.611	2,9	135.439	6,6	357.050	3,7	61,1
Miracruz- Bidebieta.....	524.476	4,3	347.848	4,6	44.689	2,2	392.537	4,1	12,8
Miramón- Zorroaga.....	745.203	6,2	22.321	0,3	97.429	4,8	119.750	1,2	436,5
Zubieta.....	56.233	0,5	5.567	0,1	8.459	0,4	14.026	0,1	151,9
<b>Guztira.....</b>	<b>12.085.931</b>	<b>100,0</b>	<b>7.563.108</b>	<b>100,0</b>	<b>2.038.769</b>	<b>100,0</b>	<b>9.601.877</b>	<b>100,0</b>	<b>27,0</b>

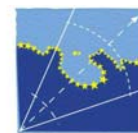
\* 1995eko Plan Orokorrean jasotako aurreikuspenak jasotzen ditu, geroko planeamenduetako aldaketetara eta egokitzapenetara egokituak.

Iturria: Donostiako Udaleko Hirigintza Planeamendua eta Etxebizitza zuzendaritza.

Hirigintza Planeamenduan jasotako bizitegien garapenean (2001eko martxo), aprobetxamenduari dagokionez, 2.038.769 m<sup>2</sup> daude proiektatuta, hots, finkatutako bizitegien azalera baino %27 gehiago. Garatuko den bizitegien azalera berria honela banatzen da auzoka: Altzan %20,6, Aieten %13, Amara Berrin %12,8, Antigua-Ondarretan %11,6 eta Ibaetan %7,9, lau auzo hauen artean guztiaren ia %66 hartzen dutelarik.

Aurreikusitako industria-garapenean, eta aprobetxamenduari dagokionez, guztira 580.429 m<sup>2</sup> daude proiektatuta, jada finkatuta dagoen industri-azalera %154

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

handitzea dakarrena. Kasu honetan, proiektatutako azalera auzoka sailkatzeko orduan, Ibaeta nabarmentzen da (guztiaren %45,8), eta hortik distantzia batera daude Añorga (%21,7), Altza (%16,9) eta Loiola-Martutene (%11,5), lau auzo hauetan kontzentratzen delarik guztiaren %96.

### 5. koadroa. Hirigintza Planeamenduan aurreikusitako garapen industrial, 2001eko martxoan\*

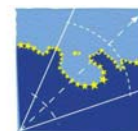
AUZOA	INDUSTRI- EREMUAREN AZALERA		APROBETXAMENDUA						
			Finkatua		Proiektatua		Guztira		% Proyec./Ko ntsol.
	m <sup>2</sup> (s)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza .....	336.595	18,0	56.542	15,0	97.951	16,9	154.49 3	16,1	173,2
Añorga .....	518.508	27,7	45.224	12,0	126.12 3	21,7	171.34 7	17,9	278,9
Ategorrieta-Ulia ..	-	0,0	476	0,1	-	0,0	476	0,0	0,0
Egia .....	25.780	1,4	23.421	6,2	-	0,0	23.421	2,4	0,0
Ibaeta .....	452.863	24,2	87.017	23,1	265.57 3	45,8	352.59 0	36,8	305,2
Loiola- Martutene .....	375.791	20,1	162.28 5	43,1	66.526	11,5	228.81 1	23,9	41,0
Miracruz- Bidebieta .....	-	0,0	981	0,3	-	0,0	981	0,1	0,0
Miramon- Zorroaga .....	-	0,0	850	0,2	-	0,0	850	0,1	0,0
Zubieta .....	162.042	8,7	-	0,0	24.256	4,2	24.256	2,5	-
<b>Guztira .....</b>	<b>1.871.57 9</b>	<b>100,0</b>	<b>376.79 6</b>	<b>100,0</b>	<b>580.42 9</b>	<b>100,0</b>	<b>957.22 5</b>	<b>100,0</b>	<b>154,0</b>

\* 1995eko Plan Orokorrean jasotako aurrikuspenak jasotzen ditu, geroko planeamenduetako aldaketetara eta egokitzapenetra egokituak .

Iturria: Donostiako Udaleko Hirigintza Planeamendua eta Etxebizitza zuzendaritza.

Hirigintza Planeamenduan aurreikusitako garapen tertziarioari dagokionez, guztira 470.703 m<sup>2</sup> daude proiektatuta, jada finkatuta dagoen azalera tertziarioa %37,5 handitzea dakarrena. Garatzeke dagoen azalera tertziarioa, auzoka banatuta, Miramon-Zorroagan (guztiaren %25,3), Altzan (%17,1), Amara Berrin (%13,8) eta Antiguu-Ondarretan (%12,4) kontzentratuko litzateke, lau auzoen artean bereganatuz guztiaren %69.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

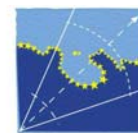
### 6. koadroa. Hirigintza Planeamenduan jasotako garapen tertziarioa, 2001eko martxoan\*.

AUZOA	EREMU TERTZIARIOAR EN AZALERA		APROBETXAMENDUA						
			Finkatua		Proiektatua		Guztira		% Proiek./Konsol.
	m <sup>2</sup> (s)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza .....	264.710	13,3	73.398	5,8	80.565	17,1	153.963	8,9	109,8
Amara Berri .....	1.350	0,1	162.220	12,9	64.765	13,8	226.985	13,2	39,9
Añorga .....	-	0,0	7.324	0,6	6.600	1,4	13.924	0,8	90,1
Antiguo-Ondarreta .....	-	0,0	62.684	5,0	58.498	12,4	121.182	7,0	93,3
Ategorrieta-Ulia .....	-	0,0	24.764	2,0	-	0,0	24.764	1,4	0,0
Aiete .....	-	0,0	19.281	1,5	6.059	1,3	25.340	1,5	31,4
Centro .....	-	0,0	391.477	31,2	15.665	3,3	407.142	23,6	4,0
Egia .....	19.087	1,0	77.480	6,2	38.644	8,2	116.124	6,7	49,9
Gros .....	-	0,0	200.520	16,0	2.981	0,6	203.501	11,8	1,5
Ibaeta .....	4.360	0,2	51.272	4,1	26.300	5,6	77.572	4,5	51,3
Igeldo .....	34.760	1,7	12.911	1,0	2.116	0,4	15.027	0,9	16,4
Intxaurren .....	-	0,0	49.685	4,0	7.525	1,6	57.210	3,3	15,1
Loiola-Martutene .....	-	0,0	24.714	2,0	15.033	3,2	39.747	2,3	60,8
Miracruz-Bidebieta .....	6.560	0,3	46.827	3,7	8.515	1,8	55.342	3,2	18,2
Miramón-Zorroaga .....	1.304.470	65,4	47.753	3,8	118.907	25,3	166.660	9,7	249,0
Zubieta .....	360.520	18,1	2.424	0,2	18.530	3,9	20.954	1,2	764,4
<b>Guztira .....</b>	<b>1.995.817</b>	<b>100,0</b>	<b>1.254.734</b>	<b>100,0</b>	<b>470.703</b>	<b>100,0</b>	<b>1.725.437</b>	<b>100,0</b>	<b>37,5</b>

\* 1995eko Plan Orokorrean jasotako aurrikuspenak jasotzen ditu, geroko planeamenduetako aldaketetara eta egokitzapenetra egokituak.

Iturria: Donostiako Udaleko Hirigintza Planeamendua eta Etxebizitza zuzendaritza.

Testuinguru honetan, lurraldeari buruzko erabaki handiak udal-ikuspegitik edota ikuspegi sektorialetik hartzen dira, eta ez ikuspegi integratu batetik. Zentzu honetan, ez da ematen planeamenduan jarduten duten agenteen arteko edota administrazio maila ezberdinen arteko hausnarketa eta eztabaida bateraturik, eta hori beharko litzateke izaera orokorragoa lukeen lurraldearen ordenamenduari begira. Hala, planeamenduan oso presente dago artean ere udalaren eskala edo ikuspuntua, eta ikuspuntu metropolitarra hartu eta inguruko udalekin lankidetzan aritzeko premia aipatzen da.



#### **4. MUGIKORTASUNA ETA IRISGARRITASUNA**

Donostia, Gipuzkoako hiriburua, tradizio turistikoa sendoa dituen hiri da; administrazioaren bizkarrezurra Gipuzkoako lurralde historikoan; baita probintziako gune ekonomikoa ere.

Gipuzkoaren ipar-ekialdean dago, Kantauri Itsasoaren ertzean. Itsas-ertzeko hiri izateak erraztu egin dizkio kanpoarekiko erlazioa eta komunikazioa. Europa mailan, Ardatz Atlantikoan dago, Iberiar Penintsularen eta Europako gainerako lurraldeen arteko nahitaezko komunikazio bidea delarik.

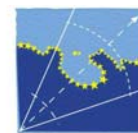
Gertuko inguruari dagokionez, Donostialdea eskualdearen erdian dago, Pasaia, Errenteria, Hernani, Lasarte-Oria eta Astigarraga inguruan dituela. Era berean, 22 Km.-ra du Frantziako muga, eta Madril 469 km.-ra. Frantzia gertu izateari esker, Baiona, Angelu eta Miarritze bezalako hiriekin harreman estuak izan ditu.

Ondoren, lehenik eta behin, Donostian diren garraio-azpiegitura nagusiak deskribatuko ditugu; horietako bakoitzaren aktibitate-maila eta egoera; eta, jarraian, Donostian mugikortasuna zertan den aztertuko dugu.

##### **4.1 GARRAIO-AZPIEGITURAK**

Donostiak garraio-azpiegitura sare zabala du eta horrek ahalbideratzen du hirirako irisgarritasuna. Baina motorizazioaren eta trafikoaren adierazleak nabarmen handitu dira azken urteotan (etorkizunean joera hau areagotu egingo dela uste da), eta horrek erakusten du errepide eta trenbide sareak hainbat gabezia edo defizit badituela.

Era berean, hiri-komunitatea gutxi egituratuta dagoela aitortzen da eta, horrekin batera, Europako garraio politikekin bat datorren intermodalitatea (trenak, hiriko autobusak, hiriartekoak, etab.) erraztuko duen garraio sistema metropolitarraren integratua falta dela. Honetan aurrerapausoak emateak, abantaila funtzionalak ez ezik, abantaila sinbolikoak ekarriko lituzke hiritarrarentzat, ikuspegi metropolitarraren barneratuko baitluke bere eguneroko bizitzan. Zentzu honetan, autobus geltoki berriaren inguruan aurreikusitako jarduerak aukera ona dira ildo honetan urratsak egiteko.



#### **4.1.1 Errepide-sarea**

Donostiako errepideen eta autopisten sarea, Gipuzkoa lurraldea zeharkatzen duten bi korridore nagusietan oinarritzen da:

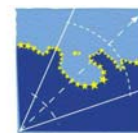
- Ekialde-Mendebaldeko korridorea: A-8 (Bilbao-Behobia) autopista eta N-634
- Ipar-Hegoko korridorea: N-1 (Gasteiztik) eta Autobia Nafarroarantz (Iruñetik), A-8tik eta N-1etik mugarantz jarraituz.

Bi korridoreen artean, maila txikiagoko errepideek osatutako sarea dago; Oinarrizko Sarea eta Lehentasun-Interesa izendatu direnak, batetik, eta eskualde edo udal mailakoak diren hainbat errepide, bestetik.

Donostialdeko Eremu funtzionalaren Lurralde-Plan Partzialean (1995) jasota zetorren legez, A-8 autopistan ordainlekua izateak zuzenean eragiten du Ekialde-Mendebaldeko eta Ipar-Hegoko korridoreen funtzionamenduan, eragina batez ere handia izanik Donostialdea eremu metropolitarraren (Donostia, Pasaia, Errenteria) ertzean den tartean; N-1eko aipatu tartea autoz gainezka izatea dakar, ibilbide luzeko jon-etorriak eta inguruko jondearen joan-etorriak biltzen baitira bertan, trafiko-fluxuak desorekatuz eta N-1a beharko litzatekeena baino gehiago moldatuz eta handituz.

Era berean, N-1aren korridorean industri-asetamenduak eta bizitoki-asetamenduak izan dira, eta horren ondorioz ere dezente handitu da trafikoa, batez ere Donostialdetik gertuen dagoen errepide-zatian, saturazio arazoak sortuz. Arazo horiek areagotu egin dira Nafarroako Autobidea ireki zenetik.

Beraz, Donostialdealdeko eremu metropolitarran eta mugarantz nahiz Tolosa alderantz doan N-1eko lotuneetan geroz eta trafiko gehikuntza handiagoa ematen da, eta, gauzak horrela, epe motzera eta ertainera saturazio arazoak izango direla aurreikus daiteke. Zentzu honetan, Donostiako bigarren gerrikoa eta Urumeako autobidea proiektu garrantzitsuak izan daitezke, bide-fluxuetan eragin dezaketen aldetik.



#### **4.1.2 Trenbide-sistema**

Trenbide sistema baten barruan sartuta dago Donostia (RENFERen geltokia, Euskotren-Eusko Trenbideak-en geltokia, Topoa). Trenbideak EAEko eta Estatu Espainiarreko hiri nagusiekin lotzen du Donostia, baita nazioarteko linea ezberdinekin ere.

##### ***a) Euskotren-Eusko Trenbideak-en zerbitzuak***

Batetik, Euskotren-Eusko Trenbideak konpainiak bi linea ustiatzen ditu. Donostia-Easoko geltokian elkartzen dira biak: Donostia eta Hendaia arteko "Topo" a eta Donostia-Bilbo linea.

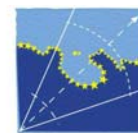
"Topo"aren linea, zerbitzu metropolitarra da Donostialdea-Bidasoa Beherearen Ekialdeko eremuan (merkatua Renferekin partekatzen du Donostia-Irun bidean), eta hiritik zenbat eta gertuago (Errenteria eta Donostia artean) orduan eta maiztasun handiagoz dabil tren-zerbitzua. Etorkizun handiko linea da, eta zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta eskari berriak bereganatzea ekarriko luketen inbertsioak egiteko aukera ematen du.

Donostia-Bilbo lineari dagokionez, bi mailatan ustiatzen dute: aldirikoa, Donostia-Zumaia eta Eibar-Ermua tarteetan; eta ibilbide luzekoa, linearen mutur batetik bestera. Ibilbide luzeko linea defizitarioa da, argi eta garbi (ezin dio aurre egin autopistatik dabilen autobusari), baina Donostia eta Zumaia artean eta Eibar inguruan dagoen potentzialitatea eta eskaria handiak dira.

##### ***b) Renferen zerbitzuak***

Madril-Irun linean, Brinkola eta Irun arteko aldiriko zerbitzua ustiatzen du. Zerbitzuaren maiztasuna areagotu egiten da Donostia inguruetan (Tolosa eta Irun artean), baina ibilbide luzeko zerbitzuak lehentasuna du, eta horrek baldintzatuta dago aldirikoa.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Donostiatik gertuko tartean geltoki ugari daude. Hor, garraio metropolitarraren izaera du, eta zerbitzu lehiakorrek eskaintzen ditu Donostialdean eta Donostia eta Tolosaldea artean.

Ibilbide luzeko zerbitzuei dagokienean, Donostiatik igarotzen den Renferen ibilbidea Madrid-Paris ardatzaren barruan dago, eta Espainiako Estatuak Frantziarekin trenez duen bi loturetako bat da. Horregatik, Europako trenbideen eskeman, leku pribilegiatua du Donostiak (eta Gipuzkoak orohar).

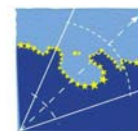
Dena den, gertuagoko ikuspuntutik, esan behar da Otzaurteko goi-lautada igotzeak zigortu egiten dituela Gasteizera eta Espainia Hegoaldera doazen ibilbide luzeko zerbitzuak, eraginkortasuna eta lehiakortasuna galtzen baitute garatzen ari diren bide-ardatzen parean. Era berean, komeni da gogora ekartzea (Euskotrenen zerbitzuak deskribatzerakoan aurretik esan den bezala) ez dagoela trenezko lotura lehiakorrik Bilborekin eta Kantauri Itsasoko ertz guztiarekin.

### ***c) Euskal "Y-a"***

Gipuzkoan aurreikusitako abiadura handiko tren-sarea EAeko hiru hiriburuak lotuko dituen Euskal "Y-a" deitutakoa da. Frantziarekin eta Iruñea-Zaragozarekin lotuta geldituko da, Oriaren bailaran zehar.

"Y-a" eraikitzean, nabarmen ugarituko dira Donostiak eta bere gertuko inguruak EAeko gainerako hiriburuekin eta Madril, Zaragoza eta Bartzelonarekin dituzten erlazioak. Ibilbide luzeko erlazioak, jakina, hiriburuan kontzentratuko dira. Bestaldetik, Renfek ibilbide luzeko zerbitzuen ibilbidea liberatzeak zera ahalbideratu du: aldiriko zerbitzuak biziagoak eta egokiagoak izatea.

Abiadura handiko sarea bidaiarien nahiz merkantzien garraiorako iango da, eta konexio adar bat ezarriko du Pasaiako Portuarekin, hasiera/amaierako geltoki eta guzti.



### **4.1.3 Aire-garraioa**

Aireportu-azpiegiturei dagokienez, Donostiak pisuzko hiru aireportu ditu gertuko eremuan: Bilbokoa, bidaiarien garraioan espezializatua, bai nazio barruko bai nazioarteko hegaldiekin; Gasteizkoa, merkantzia-garraioan espezializatua; eta Hondarribiako. Hau da Donostiak gertuen duena; 20 km-ra, Bidasoaren ibai-ahotik gertu.

Testuinguru honetan, bere inguruan sortzen diren Estatu barruko trafiko eskariei (Madrid eta Bartzelonarekin, nagusiki) erantzuten die Hondarribiako aireportuak, eta bezeria finko eta lehiala dauka. Hortaz, Gipuzkoa Estatu espainiarrarekin airez lotzea du eginkizun, eta Estatukoa izan ohi da garraiatutako bidaiari nahiz merkantzien %99 inguru.

### **7. koadroa. Merkatal-trafikoaren bilakaera Hondarribiako aireportuan.**

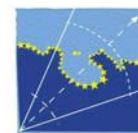
Urtea	Bidaiariak		Merkantziak	
	Milaka	% Δ	Tm.	% Δ
1997	173,9	-	313,6	-
1998	217,8	25,3	213,3	-32,0
1999	243,0	11,6	178,9	-16,1
2000	278,1	14,4	176,1	-1,6

Iturria: Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia.

Hondarribiako aireportuko garraioaren bilakaera berriari dagokionez, azpimarragarria da bidaiarien garraioan izan duen hazkunde nabarmena: 278.100 lagun garraiatu zituen 2000an, 1997an baino 100.000 gehiago. Bestaldetik, merkantzien garraioak beheraka egin du argi eta garbi: 176,1 tona izan ziren 2000an, eta 313,6 zenbatu ziren 1997an.

Hondarribiako aireportuak EAEko aire-garraioaren barruan duen partaidetza edo pisuari dagokionez, bidaiari guztien %9,6 eta merkantzia guztien %0,4 baino ez zen 2000.ean. 1997 urteko datuekin alderatuz gero ikusten denez, Hondarribiak bidaiarien garraioan duen partaidetza zertxobait handitu da (guztiaren %7,6 zen 1997an), eta txikitu egin da merkantzien kasuan (%0,8 zen 1997an).

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 8. koadroa. Hondarribiako aireportuak EAEko aire-garraioaren barruan duen partaidetza (%).

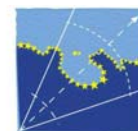
Aireportua	Bidaiariak		Merkantziak	
	1997	2000	1997	2000
Hondarribia	7,6	9,6	0,8	0,4
Bilbo	86,1	86,7	15,3	10,1
Gasteiz	6,3	3,8	83,9	89,4
<b>Guztira</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia.

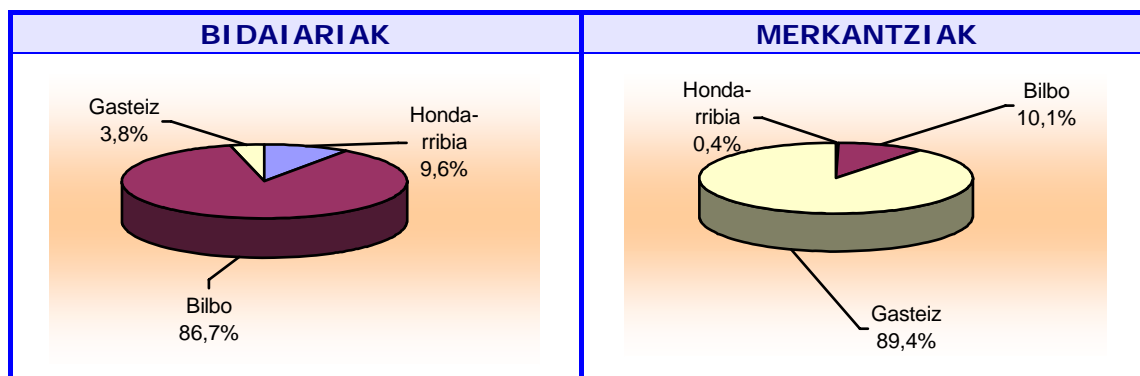
Hala, azken urteotan bidaiarien garraioan izan duen hazkundeari esker, Hondarribiak handitu egin du EAEko aire-garraioan duen partaidetza. Horrek garrantzi handia dauka kontuan hartzen badugu Bilboko aireportuak ere hazkunde nabaria izan duela bidaiarien garraioan.

Azken urteotan egindako inbertsioei esker hobekuntza handiak izan dira Hondarribiako aireportuan eta aukera eman dio lehiakortasuna handitzen jarraitzeko eta zerbitzu hobekak eskaintzeko, baina, dena den, egiturazko hutsuneak dauzka gaur egun eta, epe ertain eta luzera, hazteko aukera mugatuak ditu.

Gogorarazi behar da Espainiako Sustapen Ministerioak 2001. urtean onartu zuen Hondarribiako aireportuaren plan-zuzendariak hegaldi-pistak luzatzea (200 bat metro) eta instalakuntzak hobetzeko hainbat jarduera aurreikusi zituela; proiektua auzitan jarri izan dute Irun eta Hondarribiako Udalek, lurraldean eragingo lituzkeen kalte handiak direla-eta (industrialde bat desagertaraztea, etxebizitzak bertan behera botatzea, Irun eta Hondarribia arteko bide-konexioarekin ezin ezkontzea, etab.). Irun eta Hondarribiako Udalek uste dute, aireportua zabaldu gabe ere, Gipuzkoako garapenerako tresna izaten jarrai dezakeela eta jarraitu behar duela Hondarribiako aireportuak.



4. grafikoa. EAEko aireportuetako aire-trafikoaren banaketa (%), 2000



Iturria: Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia.

4.1.4 Itsas-garraioa

Donostiako udalerrriaren eragin eremuan bada aparteko merkataritza-garrantzia duen beste komunikazio-azpiegitura bat: Pasaiaiko portua. Merkantzia garraioan, Estatuko porturik nagusienetakotzat hartua da, eta autoen, siderurgia-produktuen, txatarraren eta paperaren garraioan espezializazio handia du.

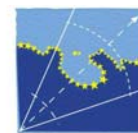
Oiartzun ibaiak itsasoratzean sortzen duen estuarioan dago Pasaiaiko portua. 1.200 metroko luzera eta, lekurik estuenean, 80 metroko zabalera duen kanal batek lotzen du itsasora, eta horrek baldintzatu egiten du portura sar daitezkeen untzien tamaina.

9. koadroa. Merkantzia-garraioaren bilakaera Pasaiaiko Portuan.

Urtea	Mila Tm	% Δ
1997	3.838	-
1998	4.008	4,4
1999	4.553	13,6
2000	4.671	2,6

Iturria: Pasaiaiko Portu-Agintaritza.

Pasaiaiko portuko merkantzia-garraioaren bilakaerari dagokionez, 4.671 mila tona garraiatu ziren 2000an (Bilboko portuan, aldiz, 28.737 mila tona). Portuaren historian inoiz izan den maximorik handiena da; 1997an garraiatutakoa baino 800 mila tona gehiago dira.



Pasaiako Portuko arduradunen arabera, merkantzien garraioan emandako hazkundeak bete egin ditu portuko instalakuntzak, espazioa falta delako. Hori dela-eta, portua Pasaia badiaren kanpoaldera zabaltzeko proiektua dago (untziek gaur egun dituzten luzera- eta sakonera-mugak ezabatuko lituzke, baita beharrezkoa den luraren azaleraren mugak ere). Portua kanpoaldera zabaltzeari buruz, ez dago proiektuari buruzko aho-bateko iritzirik inguruan (aurreproiektua 2002ko uztaila-abuzturako amaituko dutela pentsatzen da, eta garraio-gaitasuna 4 milioi tonatik 8 milioi tonara bikoiztea aipatzen da).

## **4.2 MUGIKORTASUNA UDALERRIAN ETA DONOSTIALDEAN**

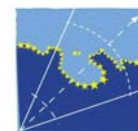
### **4.2.1 Sarrera. Lekualdatze guztiak, moduaren arabera**

Oro har, nazioen eta eskualdeen erdibitarreko eremuetan ez da izaten hierarkia zorrotzik lurralde-, azpiegitura- eta mugikortasun-politiketan; udal eremuetan, kontrara, planifikazio zurrunagoa ezarri ohi da, eta lurraldearen, espazioaren eta horren erabileraren irizpideak eta azpiegiturarako inbertsio-planak kontrastatu egiten dituzte.

Donostiako hiriaren kasuan, lurraldearen okupatze, garraio eta azpiegitura eredu bat hartzen dituzte barnean Hiriko Ordenazio Plan Orokorrek baita udalerriko auzo ezberdinetarako garraio-planek ere.

Horrela, azken hamarkadan, mugikortasuna eta espazioaren okupatzea berdefinitu nahi izan dituzten jarduerak gauzatu dira, eta garraio ez motorizatuen (oinezkoak, txirrindulariak) eta garraio publikoaren alde agertu dira (Donostiako Tranbia Konpainiak garraiatutako bidaiarien kopurua 850.000 lagunetan handitu da 1995-2000 denboraldian). Joera horiek Plan Orokorra erredaktatu zirenekoak dira.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### 10. koadroa. Donostiako Tranbiaren Konpainiak garraiatutako bidaiari kopuruaren bilakaera.

Urtea	Mila bidaiari	% Δ
1995	26.371	-
1996	26.886	2,0
1997	26.737	-0,6
1998	27.023	1,1
1999	27.338	1,2
2000	27.213	-0,5

Iturria: Donostiako Tranbiaren Konpainia.

Aurretik aipatutako irizpideak aintzat hartu izan dira auzo berrien edo hedatzeen hirigintza-antolaketan, baita zirkulazio plan ezberdinetan ere. Hasiera batean errezeloak izan ziren arren, ondorioak positiboki ebaluatu dira, nahiz eta artean ere garatzeko dauden autoan oinarritzen den mugikortasun eredu sustraitik aldatuko duten ekimenak.

### 11. koadroa. Donostiako bizilagunek egindako desplazamenduen sailkapena, garraio bideen arabera (% horizontalean).

Urtea/Eremua		Garraio bideak				
		Autoa	Garraio Publikoa	Oinez	Beste batzuk *	Guztira
Donostia	1989	20	17	60	3	100
	1999	27	22	48	3	100
Gipuzkoa	1999	38	15	45	3	100

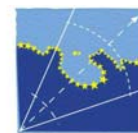
\*: Motorra, beste autobusak, enpresa-ikastetxeen autobusak, taxia, bizikleta, hegazkina, Igeldoko funikularra, txalupak, etab.

Iturria: "Bidaien gaineko inkesta Donostiako udalerrian", Plan Orokorren Bulegoa, 1989. "Bidaiarien Garraio-sare publikoa Gipuzkoan" ikerketa, 2001.

Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Donostiako Udalak egindako "Bidaiarien Garraio-sare publikoa Gipuzkoan" ikerketan jasota datorrenez, 1999an Donostiako bizilagunen lekualdatzeen %27 autoan egin ziren (%20 1989an, Plan Orokorren Bulegoak egindako inkesta baten arabera), %22 garraio bide publikoan (%17 1989an), %48 oinez (%60 1989an), eta %3 beste garraio bide batzuetan (%3 1989an).

## HIRI-KOMUNITATEA

### 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Beraz, aztertutako hamarkadan zehar (1989-1999), asko handitu dira autoz egindako desplazamenduak (baita garraio publikoetan eginak ere), oinez egindako joan-etorrien kaltetan. Aldaketaren oinarrian zera dago: batetik, nabarmen handitu direla motorizazioaren adierazleak (ibilgailu kopurua biztanleko eta familiako, eta, bestetik, hirigintza-garapenaren morfologia baldintzatu duten hainbat aldagai: gune tradizionaletatik urrun dauden hirigintza-hedapeneko lekuetan ugaritu egin dira elkari atxkitako edo atxiitu gabeko txalet-urbanizazioak (eta familiako mugikortasun motorizatua nabarmen handitu da), lurzoru erabilgarririk ez dago erdiguneko kokalekuetan (etxebizitzaren prezio erlatiboa handiagoa izatea dakar), etab.

Aurretik aipatutako datuek erakusten dute garatutako politikek erraztu egin dutela oinezkoentzako espazioen garapena eta erabilera, eta beste garraiobide batzuren zabalkundea (bizikleta, garraiobide publikoa), baina, bideen sarea hobetzean eta aparkalekuen eskaintza handitzean, ibilgailu pribatuaren irisgarritasunari ere mesede egin diote.

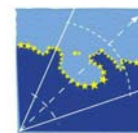
Hedatzen ari den hiri batean, orekatu egin beharko lirateke hiriko mugikortasuna eta irisgarritasuna, autoaren erabilera kontrolatzeko neurriekin, beste garraiobide batzuren erabilera sustatuko duten politiken bitartez (hiritarren mentalitatea eta ibilgailuen erabilera ohiturak aldatzea). Azken batean, hiriaren diseinuak erantzun egin behar dio bizilagunen aktibitate-diagramari (lana, ikasketak, erosketak, zerbitzuetara eta gizarte-ekipamenduetara sarbidea, gizarte-harremanak, aisia, kirola, etab.), lekualdatzeak gutxitzeko helburuarekin eta lekualdatzeak, ahal den neurrian, motorizatuak izan ez daitezen (hiriaren ingurugiroan eragin txikiagoa izanik) edo garraio publikoan izan daitezen.

#### **4.2.2 Garraio-sistema. Garraio publikoak duen parte-hartzea garraio motorizatuan**

“Bidaiarien Garraio-sare publikoa Gipuzkoan” ikerketan, desplazamendu motorizatuei dagokienez, garraio publikoa (autobusa eta trena) eta garraio pribatua (autoa) bereizten dira. Atal honen amaieran datozen koadroetan azaltzen da autobusak eta trenak Donostiako udalerriko mugikortasun motorizatuan duten parte-hartzea edo pisua, baita Donostialdea eskualdean eta Gipuzkoa osoan ere.

Ondoren zehazten dira mugikortasunak Donostian eta Donostialdean dituen ezaugarri nagusiak garraio publiko/pribatu motorizatuari dagokionez. Eta,

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

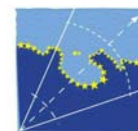
amaitzeko, alderdi onuragarri eta kaltegarri nagusiak laburtzen dira, planteatzen dituzten etorkizuneko erronkekin batera.

### *a) Donostia*

Donostian, bidaia motorizatuen %43 garraio publikoan egiten dira; ia gehienak autobusean (%42), barruko bidaietan trenak duen parte-hartzea oso marginala delarik (%1).

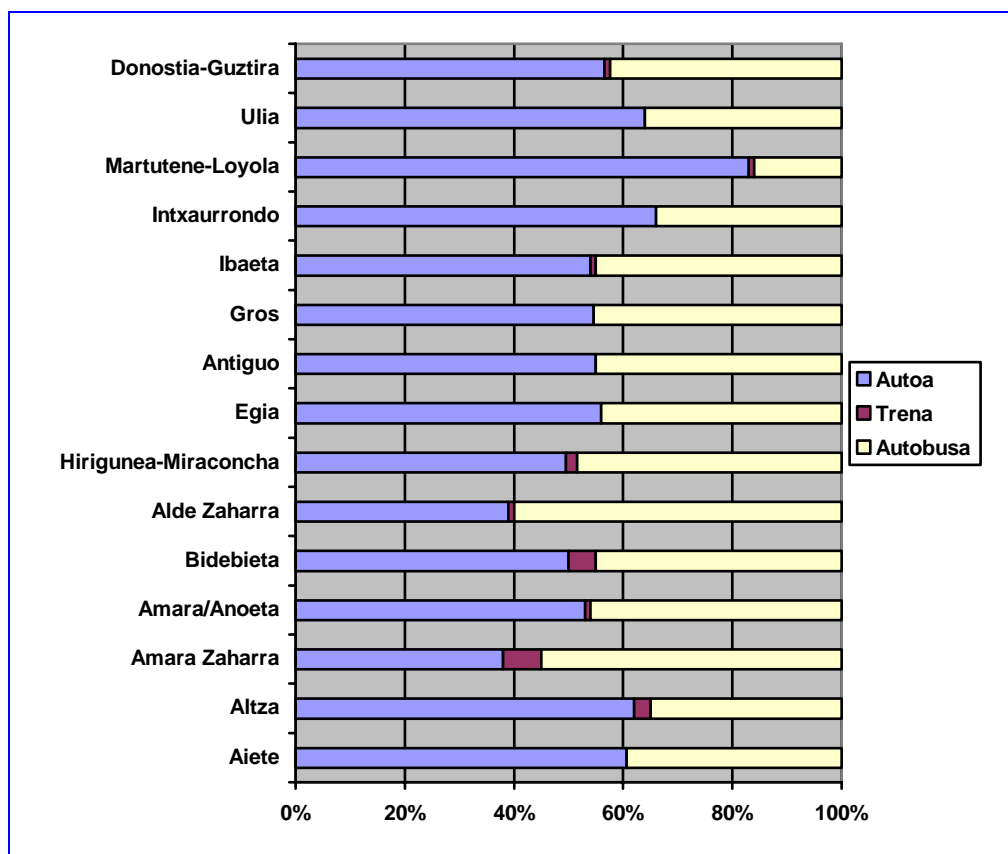
Eremuka, Alde Zaharrean, Amaran eta hirigunean ematen dira autobus-bidairik gehien, neurri batean, autoa aparkatzeak halabeharrezko bidaiariei (lanagatik edo ikasketengatik egindakoak) ezartzen dizkien murizketak direla-eta, eta, neurri batean, eskari handieneko ardatzak direlako eta garraio publikoko zerbitzuetarako baldintza onenak dituztelako. Gainerako lekuetan autobusaren estaldura nahiko orekatua da, kasu guztietan %35tik gorakoa. Salbuespena da Martutene-Loiola ingurua, alde batera, inkestaren emaitzetan A-8an, Intxaurren ondean, lekututako Merkatal Zentruak sartzen duen distortsioagatik, eta, alde batera, enplegua erakartzen duten lekuak direlako, industri-kokaleku barreiatuak; lantokian aparkalekuak izatean lanera autoz joan eta etortzeko aukera luzatzen dutenak.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

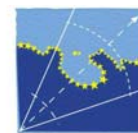
5. grafikoa. Desplazamenduen sailkapena auzoka, garraiobidearen arabera: pribatua (autoa)/publikoa (autobusa eta tren).



Iturria: 'Bidaiarien Garraio-sare Publikoa Gipuzkoan' ikerketa. 2001.

Hiru korridore nagusietan da nabarmena autobusaren pisua, argi eta garbi: Ekialdeko korridorea (Hirigunea-Altza), Hegoaldeko korridorea (Hirigunea-Amara) eta Mendebaldeko korridorea (Hirigunea-Ibaeta). Autobus zerbitzuen jarduera ona laguntzen duten hainbat faktorek ematen dita hiru korridore horietan. Lehenik eta behin, zerbitzuen eskaria handia da eta, hori dela-eta, maiztasun handiko zerbitzuak ematen dira, arrazoizko ustirapen baldintzetan. Bestaldetik, bide-azpiegitura onak eta bakar-bakarrik autobusentzat prestatutako errailak dituzte. Azkenik, hirigunera doazen zerbitzuak dira, eta hirigunean autoa denbora luzerako gelditzea zigortu egiten da.

Zeharkako erlazioetan, Ibaeta-Aiete, Amara-Martutene edo Martutene-Intxaurreondo bezalakoetan, autobusak askoz desplazamendu gutxiago hartzen ditu. Arrazoiak, honakoak: eskari bolumen handirik ez dela, bide-azpiegitura



zuzenik ez izatea eta hiri-egitura barreiatua izatea, Aieteren kasuan bezala; guzti horrek zaildu egiten du garraio publikoaren sarbidea edo zigortu egiten du garraio publikoa bai ibilbideetan bai bidaia-denboretan, eremu guztiari estaldura fisikoa emateko garaian.

### **b) Donostialdea**

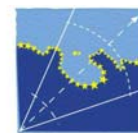
Donostialdean (Bidasoa Beherea ere barne hartuta) garraio publikoan egiten dira bidaia motorizatu guztien %36; zehatz esateko, %30 autobusean eta %6 trenean.

Eremuka, Donostian ematen da autobus-bidaia gehien, %38; zifra horretan badute zerikusirik Donostia barruan bertan egiten diren autobus-bidaien portzentaia altuek (%43). Beste hainbat udalerritan ere handia da autobusaren partaidetza, %25eko baino handiagoa Lezon, Pasaian eta Errenterian; izan ere, Donostiaren hiri-jarraipena ematen den eremuan daude, batetik, eta Irun-Donostia korridorearen azken muturrean, bestetik, eta bertan elkartzen dira autobus-linea ezberdinak, erabiltzaileei zerbitzu oso ona eskainiz.

Kontrakoa gertatzen da garraio-korridore nagusietatik kanpora dauden udalerrietan: Usurbilen, Hernanin eta batez ere Urnietan. Horietan ez da ematen bidaiari-fluxu handirik; horren eraginez, ez da erraza garraio-zerbitzuak bideragarriak izatea, eta ez diete etekina ateratzen garraio-ardatz nagusiek eskatzen dituzten zerbitzuei, N-I errepidean oinarritzen baitira nagusiki.

Udalerrien arteko harremanen azterketan, autobusaren pisurik handiena – Donostiako barne-fluxuak aparte utzita– Donostiaren eta N-1ak sortzen dituen korridoreetan barneratzen diren udalerrien artean ematen; Ekialderantz (Pasaia, Errenteria eta Pasaia) eta Hegoalderantz (Lasarte eta Andoain). Horrezaz gain, autobusaren parte-hartzea handia da korridore horietako udalerrietako barne-fluxuetan. Autobus bidaien bolumen txikiena, aldiz, N-1etik kanpo gelditzen diren udalerrien zeharkako erlazioetan ematen da. Horrela, adibidez, Hernanin dezenteko pisua du (%25) autobusak Donostiarako bidaietan, baina ez da %10era iristen Andoain edo Lasarte bezalako udalerrietarako joan-etorrietan.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Bestaldetik, Ekialdeko korridoreko udalerrietako desplazamenduen %10 bereganatzen du trenak; RENFEk eta Euskotrenek eskaintzen dute zerbitzu hori. Korridore honetan ematen diren erlazio puntualetan, esaterako, Errenteria-Irun, Donostia-Irun, Errenteria-Donostia edo Irun-Pasaia, trenaren parte-hartzea %20 baino gehixeago da. Kontrako kasuan dago Usurbil; populazioa barreiatua dauka eta Euskotrenen geltokia herrigunetik oso urrun, eta, horregatik, Donostiako bidaien %3 baino ez dira egiten trenean.

Garraio publikoa bere osotasunean hartuta, Ekialdeko korridorean dauden herriek dituzte parte-hartze portzentaia handienak, tren eta autobús zerbitzu onak baitituzte. Kontrako egoeran daude N-Ieko korridoreetatik kanpo dauden udalerriak, Usurbil, Hernani, Urnieta eta Oiartzun, esate batera.

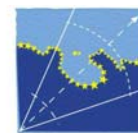
### ***c) Alderdi positiboak eta negatiboak, eta Donostiako garraio-sistemaren etorkizuneko erronka.***

Aipatutako datuen haritik, Donostiako egungo garrai-sistemaren honako alderdi positiboak azpimarratzen ditu aurretik aipatutako ikerketak:

- ❑ Autobusen garraio-publikoak zerbitzu erregularren eskaintza zabala du, eta Donostiako mugikortasun motorizatuaren portzentaia handiak betetzen ditu: eremu metropolitarran %30 eta hirian %42.
- ❑ Ahalegin nabarmena egiten ari dira autobusen eta trenen zerbitzua hobetzeko, ibilgailuen flota berritzen.
- ❑ Autobusen egungo operatzaileek esperientzia handia dute zerbitzu hauek ematen.
- ❑ Lurralde estaldura handia duen trenbide-sarea existitzen da. Gainera, merkataritza-abiada onak eskaintzen ditu RENFEren aldirikoetan eta Euskotrenen hainbat ibilbideetan.

Egungo garraio-sistemaren alderdi negatiboei dagokienez, honakoak nabarmentzen dituzte:

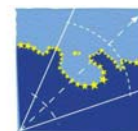
## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

- Ez dago koordinazio eraginkor eta iraunkorrik garraio kontuetan eskumenak dituzten erakunde publiko ezberdinen artean, ezta horien eta hirien eta lurraldearen antolaketaz ardurtzen direnen artean ere.
- Operatzaileen ugaritasunak eta horien artean koordinazio eraginkorrik ez izateak ezinezko bihurtzen du autobusaren erabilera bultzatuko luketen neurriak ezartzea; informazio sistemak eta bidaien izenburuak bateratzea, adibidez.
- Udalerrien arteko autobusetako tarifa-sistema ez ba batere zentzuzkoa: prezio bakarra ematen da, gehienetan ez dago saririk erabiltzaile errepikarientzat, eta tarifa-sistema horrek autobusa erabiltzeko asmoa burutik kenarazten du, distantzia txikiko hainbat erlaziotan. Aldiz, ibilbide luzeko bidaiak eta bidaiari errepikari jakin batzuk diruz laguntzen ditu.
- Autobus bidaiarien erakartzea, nahiz eta altua izan, ia geldituta dago edota beheraka doa guztizko bolumenari dagokionean, eta autobusa parte-hartze kuota ari da galtzen guztizko mugikortasunean, autoaren mesederako.
- Eremu metropolitarran oso txikia da trenak mugikortasun motorizatuan duen parte-hartzea (%6), eta erabat marginala da hirian (%1). Ondorengoak izan litezke arrazoiak:
- Hainbat lekutan oso txikia da garraio publikoaren pisua, bai eremu metropolitarran (Hondarribia eta Lezo) bai hiri-mailan (Loiola, Martutene, Aiete).
- Egungo Emakida-sistemaren arabera, autobus linea bat baino gehiago izan daitezke hainbat korridoretan, eta erabiltzaileak ez dio onurarik ateratzen eskaintzen ugaritasun horri. Egoera hori da Ekialdeko korridoreko Donostiarako sarbideetan (Errenteriatik), Mendebaldeko korridorean (Añorgatik), Erdiko korridorean (Hernanitik eta Martutenetik).
- Eremuen artean ematen diren ibilbide luzeko autobus-lineatan ordutegia antolatzeko arazoak eta merkatal-abiadurari eusteko arazoak dituzte, Gipuzkoako errepide-sarearen zati batean (N-I, GI-627, N-634, etab.-etako tartetan) ematen den auto-pilaketa maila dela-eta.
- CTSS-ren hiriko zerbitzutan izan ezik, Donostian ez dago garraiobide publikoen edota garraiobide publikoen eta autoaren arteko intermodalitatea bultzatzen duen neurririk. Zentzu honetan, beharrezkoak dira jarduera konkretuak: esate baterako, geltoki koordinatuak, txartel konbinatuak, zerbitzuen koordinazioa, garraio publikoarekin koordinatutako parkinak, etab. Era berean, operatzaile

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

ezberdinenak diren tren-zerbitzuen arteko elkartrukeak bultzatu behar dira; izan ere, gaur egun ez dute inolako elkartrukeerik eskaintzen.

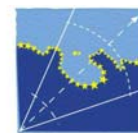
- Bizilagunentzako aparkalekuei dagokienez, defizit handia dago Donostiako leku askotan. Bestela esateko: aparkalekuek lurzoru asko hartzen dute, eta sozialki egokiagoak diren beste garraio aukera batzuri espazioa kentzen diete; garraio-modu mantsoei (oinezkoak eta ziklistak) eta garraio publikoari, hain zuzen.
- Kontrara, errotazioko aparkaleku asko dago Donostiako hirigunean, eta autoen fluxu garrantzitsuak erakartzen ditu hirigunera eta espazioa kentzen diete bizilagunei.

Azkenik, garraio sistemaren etorkizuneko erronkei dagokienez, honakoak aipa daitezke:

- lehenik, kontuan hartu behar da azken urteotan asko hazi dela auto pribatuetan emandako trafikoa (batez beste %4,6 hazi da urtero). Badirudi, gainera, joera honi eutsi egingo zaiola (autoen parkea handitu da, hobekuntzak egin dira errepide-sarean, kenkariak...) eta kontrolatzen saiatu beharko dela. Zentzu honetan, aipagarria da badela ingurugiroarekin adeitsuagoak diren garraiobideak erabiltzeko premiaren alde egiten duen kontzientziazio korrante argia, bai maila politikoan bai hiritarren artean ere. Horrezaz gain, RENFEk eta Euskotrenek badute tren-zerbitzuak hobetzeko planik, eta bada, halaber, Donostiako hiri barruko autobus zerbitzua hobetzeko planik ere.
- Donostiako Plan Orokorraren aurreikuspenen arabera, etxebizitzak hiriaren kanpoaldean -Altza, Loiola, Martutene- eraikiko dira, halabeharrez; gaur egun garraio publikoaen zerbitzu okerrenak dituen eremuetan. Baina etxebizitzak eraikitzeak areagotu egingo du mugikortasuna eta, horrekin batera, autobus zerbitzu berrien eskaria. Dena den, Donostiako Plan Orokorak hiri-eredu polizentrikoa planteatzen du eta, gauzak horrela, mugitzeko premia txikiagoa litzateke. Aipatu hiri-eredua gauzatzen den neurrian, txikiagotu egingo da autoak egungo errepide-sarean eragiten duen presioa, eta garraio-modu mantsoetarako (oinezkoak eta ziklistak) eta garraio publikorako (autobusak eta/edo tranbiak) plataformak prestatzea izango da lehentasuna.
- Donostia bertako korridoreetan bolumen oso handiko garraio-fluxuak ematen dira eta gaitasun ertaineko garraio-sistemak, tranbia adibidez, bideragarriak izan daitezkeela pentsa liteke. Zehatz-mehatz esateko, Hirigunea-Ibaeta, Hirigunea-Anoeta eta Hirigunea-Herrera korridoreetan 7 milioi desplazamendu ematen dira urtero.

## HIRI-KOMUNITATEA

### 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

- Eusko Jaurlaritzaren eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren Errepide Planetan errepide-sarea hobetzea aurrakusten da. Errepide-sarea hobetzearekin, gutxitu egingo dira gaur egun hainbat errepide-tartetan ematen diren auto-pilaketak, eta honakoa ere ekarrko luke: ordutegien erregularitasuna eta merkataritza-abiadurak hobetzea autobusen hiri barruko zerbitzuetan eta zerbitzu metropolitarretan.
- Urumearen bailaran komunikazio korapilo handia izango dela aurreikusten da: Urumeako autobidea, Bigarren Gerrikoa, Intxaurren-Galarreta zeharkako ardatza eta Euskal "Y-aren" geltokia Ergobian. Guzti horrek, abiadura handiko trenak sortutako fluxuak banatuko dituen intermodalitate aukera berriak zabaltzen ditu.
- Loiolako Autobus Geltokia martxan jartzen denean, bertan elkartuko dira autobusen lurralde-zerbitzuak eta zerbitzu metropolitarrak, eta intermodalitate aukerak bultzatuko dira. Bertan kontzentratuko diren eskualdeko fluxuak Donostia guztira banatu beharko dira. Gainera, autobusa-trena intermodua bultzatu beharko da, RENFEren geltoki baten bitartez eta, aukeran, izaera metropolitarrak handiagoa duten tren-ibilbideen bitartez.
- Intxaurren-Ospitalak eta Amara-Ibaeta zeharkako bideekin, zeharkako planteamendua duten lineak antolatu ahalko dira, eta ez dute zertan izan beharko egungo zerbitzuak bezain erradialak.
- Desplazamenduen sorleku garrantzitsuak dira hainbat leku: Ospitaleak, Ibaetako campusa, industrialdeak, etab. Bidaiari kontzentrazio handiak ematen direnez, zilegi da garraio publikoak horiek zerbitzatzeko. Zentzu honetan, garraio publikoaren eskaintza kordinatu egin behar da, ibilgailuaren erabilera arrazionaltzeko neurriekin.
- Azkenik esan, teknologia berriek (Internet etxebizitzetan, etab.) komunikazio eskema eta gizarte harreman berriak sortu dituztela. Gaur egun nekez zehaztu daitezke ondorioak, baina zalantzarik gabe erabat aldatuko dituzte egungo jarrera patrioak.

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA

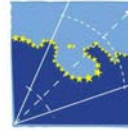


Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

---

12. koadroa. **Autobusaren eta trenaren partaidetza mugikortasun motorizatuan. Donostia eta Donostialdea**

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### OTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIA

Eremua	Aiete	Altza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Alde Z.	Hirigunea	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulia	Guztira
Aiete	21%			25%			51%		33%	35%	22%				34%
Altza		29%		18%	46%	60%	40%	67%	15%	65%	41%	29%	11%	32%	38%
Amara Zaharra				53%		100%	65%			10%					54%
Amara-Anoeta	25%	18%	53%	40%	22%	70%	56%	38%	56%	60%	51%	25%	28%	61%	45%
Bidebieta		46%		22%	21%		52%	28%		71%	40%	38%	9%	61%	43%
Alde Zaharra	18%	60%	100%	70%	53%	36%	28%	68%		34%	86%	79%		75%	61%
Hirigunea-Miraconcha	51%	40%	65%	56%	52%	28%	53%	43%	71%	24%	75%	42%	22%	45%	50%
Egia		67%		38%	28%	68%	43%	26%	40%	40%	38%	54%	6%	10%	40%
Antiguo-Ondarreta	33%	15%		56%		42%	71%		32%	55%	15%			20%	43%
Gros	35%	65%	10%	60%	71%	34%	24%	40%	55%	7%	63%	53%	21%	22%	47%
Ibaeta	22%	41%		51%	40%	86%	75%	38%	15%	63%	7%	23%	8%	37%	46%
Intxaurrondo		29%		25%	38%	79%	42%	54%		53%	23%	13%	5%	23%	34%
Martutene-Loyola		11%		28%	9%		22%	6%	5%	21%	8%	5%	23%		18%
Ulia		32%		61%	61%	75%	45%	10%		22%	37%	23%			35%
Guztira Orokorra	34%	38%	54%	45%	43%	61%	50%	40%	43%	47%	46%	34%	18%	35%	42%

Nabarmendutako zeldetan %50etik gorakoa da partaidetza zeldetatutako zeldek ez dute balio esanguratsurik Inkestan

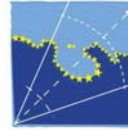
### TRENAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIA

Eremua	Aiete	Altza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Alde Z.	Hirigunea	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulia	Guztira
Aiete															0%
Altza				6%			8%					5%	3%		3%
Amara Zaharra															3%
Amara-Anoeta		6%			14%	1%						3%		1%	1%
Bidebieta				14%			8%					7%	5%		4%
Alde Zaharrao				1%											1%
Hirigunea-Miraconcha		8%			8%					2%					1%
Egia															0%
Antiguo-Ondarreta															0%
Gros							2%								0%
Ibaeta										1%	1%	1%			0%
Intxaurrondo		5%		3%	7%		36			1%		1%			1%
Martutene-Loyola		3%			5%				1%		1%				1%
Ulia				1%											0%
Guztira Orokorra	0%	3%	3%	1%	4%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%

Nabarmendutako zeldetan %50etik gorakoa da partaidetza zeldetatutako zeldek ez dute balio esanguratsurik Inkestan

Hiri-komunitatea

## HIRI-KOMUNITATEA 1. LAN AGIRIA



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

### AUTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIALDEA

	Helmuga-													Guztira
Abialeku-udalerria	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Erretera	Urnieta	Usurbil	
Andoain	11%		17%	7%			38%							13%
Astigarraga			30%	23%										21%
Donostia	17%	30%	43%	25%	14%	11%	36%	21%	18%	30%	26%	11%	11%	38%
Hernani	7%	23%	25%	1%			4%					12%		14%
Hondarribia			14%		13%	22%				11%				17%
Irun			11%		22%	22%			2%		1%			18%
Lasarte-Oria	38%		36%	4%			8%				10%		7%	22%
Lezo			21%					68%		24%	41%			26%
Oiartzun			18%			2%			23%		22%			18%
Pasaia			30%		11%			24%		49%	31%			30%
Erretera			26%			1%	10%	41%	22%	31%	43%			29%
Urnieta			11%	12%										6%
Usurbil			11%				7%						33%	16%
Guztira	13%	21%	38%	14%	17%	18%	22%	26%	18%	30%	29%	6%	16%	30%

Nabarmendutako zeldetan %30tik gorakoa da partaidetza Itzaleztatutako zeldek ez dute balio

### TRENAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIALDEA

	Helmuga-Udalerria													Guztira
Abialeku-udalerria	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Erretera	Urnieta	Usurbil	
Andoain			14%											6%
Astigarraga														
Donostia	14%		1%	14%	7%	25%	8%	18%	5%	14%	24%	21%	3%	5%
Hernani			14%									20%		8%
Hondarribia			7%											1%
Irun			25%			2%		20%	8%	21%	40%			8%
Lasarte-Oria			8%				2%				10%			5%
Lezo			18%			20%								9%
Oiartzun			5%			8%			1%	6%	3%			3%
Pasaia			14%			21%			6%	4%	14%			11%
Erretera			24%			40%	10%		3%	14%	2%			13%
Urnieta			21%	20%								7%		12%
Usurbil			3%											1%
Guztira	6%		5%	8%	1%	8%	5%	9%	3%	11%	13%	12%	1%	6%

Nabarmendutako zeldetan %30etik gorakoa da partaidetza Itzaleztatutako zeldek ez dute balio esanguratsurik Inkestan

# HIRI-KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

### AUTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. GIPUZKOA

	Helmuga Eremua								
Abialeku Eremua	Deba Garaia	Azp-Azk	Bida. Behe.	Deba Behe.	Bergara	Donostia	Eibar	Goierry	Tolosa
Deba Garaia	11%				11%	9%	14%		19%
Azpeitia-Azkoitia		8%				29%	11%		
Bidasoa Beherea			21%			9%			12%
Deba Beherea							8%		
Bergara	11%				10%	43%	13%		
Donostialdea	9%	29%	9%	13%		33%	36%	13%	12%
Eibar	14%	11%		8%	13%	36%	17%		25%
Goierry						13%		12%	
Tolosaldea	19%		12%			12%	25%		12%
Urola Kosta		12%				17%	35%		
Zumarraga	4%	26%				8%		8%	
<b>Guzti</b>	11%	11%	18%	4%	11%	31%	18%	11%	11%

ra

Nabarmendutako zeldetan %20tik gorakoa da partaidetza

Itzaleztatutako zeldek ez dute balio esanguratu

### TRENAREN PARTAIDETZAMUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. GIPUZKOA

	Helmuga Eremua								
Abialeku Eremua	Deba Garaia	Azp-Azk	Bid. Beher.	Deba Beher.	Bergara	Donostia	Eibar	Goierry	Tolosa
Deba Garaia						6%			
Azpeitia-Azkoitia						3%			
Bidasoa Beherea			1%			20%			23%
Deba Beherea							23%		
Bergara									
Donostialdea	6%	3%	20%	5%		5%	1%	23%	19%
Eibar				23%		1%	2%		
Goierry						24%		1%	21%
Tolosaldea			23%			19%		21%	3%
Urola Kosta		3%				15%			11%
Zumarraga	4%					30%		17%	33%
<b>Guztiral</b>	0%	0%	7%	8%		7%	3%	5%	9%

Nabarmendutako zeldetan %20tik gorakoa da partaidetza

Itzaleztatutako zeldek ez dute balio esanguratu

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

### AUTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIA

	Aiete	Altza	Amara Z	Amara	Bidebieta	Alde	Hirigun	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta
Erem											
Aiete	21%			25%			51%		33%	35%	22%
Altza		29%		18%	46%	60%	40%	67%	15%	65%	41%
Amara Zaharra				53%		100%	65%			10%	
Amara-Anoeta	25%	18%	53%	40%	22%	70%	56%	38%	56%	60%	51%
Bidebieta		46%		22%	21%		52%	28%		71%	40%
Casco Viejo	18%	60%	100%	70%	53%	36%	28%	68%		34%	86%
Hirigunea-Miraconcha	51%	40%	65%	56%	52%	28%	53%	43%	71%	24%	75%
Egia		67%		38%	28%	68%	43%	26%	40%	40%	38%
Antiguo-Ondarreta	33%	15%		56%		42%	71%		32%	55%	15%
Gros	35%	65%	10%	60%	71%	34%	24%	40%	55%	7%	63%
Ibaeta	22%	41%		51%	40%	86%	75%	38%	15%	63%	7%
Intxaurrondo		29%		25%	38%	79%	42%	54%		53%	23%
Martutene-Loyola		11%		28%	9%		22%	6%	5%	21%	8%
Ulía		32%		61%	61%	75%	45%	10%		22%	37%
Guztira Orokorra	34%	38%	54%	45%	43%	61%	50%	40%	43%	47%	46%

Nabarmendutao zeldetan %50tik gorakoa da partaidetza

Itzalezatutako zeldek ez dute balio esanguratsuri

### TRENAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIA

	Aiete	Altza	Amara Z	Amara	Bidebieta	Alde	Hirigun	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta
Erem											
Aiete											
Altza				6%		7%	8%				
Amara Zaharra											
Amara-Anoeta		6%			14%	1%					
Bidebieta				14%			8%				
Alde				1%							
Hirigunea-Miraconcha		8%			8%					2%	
Egia											
Antiguo-Ondarreta											
Gros							2%				1%
Ibaeta										1%	
Intxaurrondo		5%		3%	7%					1%	
Martutene-Loyola		3%			5%				1%		1%
Ulía				1%							
Guztira Orokorra	0%	3%	3%	1%	4%	1%	1%	0%	0%	0%	0%

Nabarmendutao zeldetan %50tik gorakoa da partaidetza

Itzalezatutako zeldek ez dute balio esanguratsuri

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

### AUTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIALDEA

Helmuga-Udalerria											
Abialekua	Urdorain	Astiga	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Errenteria
Andoain	11%		17%	7%			38%				
Astigarraga			30%	23%							
Donostia	17%	30%	43%	25%	14%	11%	36%	21%	18%	30%	26%
Hernani	7%	23%	25%	1%			4%				
Hondarribia			14%		13%	22%				11%	
Irun			11%		22%	22%			2%		1%
Lasarte-Oria	38%		36%	4%			8%				10%
Lezo			21%					68%		24%	41%
Oiartzun			18%			2%			23%		22%
Pasaia			30%		11%			24%		49%	31%
Errenteria			26%			1%	10%	41%	22%	31%	43%
Urnieta			11%	12%							
Usurbil			11%				7%				
Guztira	13%	21%	38%	14%	17%	18%	22%	26%	18%	30%	29%

Nabarmendutako zeldetan % 30etik gorakoa da partaidetza zaleztaturik zeldek ez dute balio esanguratsurik Inkestan

### TRENAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. DONOSTIALDEA

Helmuga-Udalerria											
Abialekua	Urdorain	Astiga	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Errenteria
Andoain			14%								
Astigarraga											
Donostia	14%		1%	14%	7%	25%	8%	18%	5%	14%	24%
Hernani			14%								
Hondarribia			7%								
Irun			25%			2%		20%	8%	21%	40%
Lasarte-Oria			8%				2%				10%
Lezo			18%			20%					
Oiartzun			5%			8%			1%	6%	3%
Pasaia			14%			21%			6%	4%	14%
Errenteria			24%			40%	10%		3%	14%	2%
Urnieta			21%	20%							
Usurbil			3%								
Guzti	6%		5%	8%	1%	8%	5%	9%	3%	11%	13%

Nabarmendutako zeldetan % 30etik gorakoa da partaidetza zaleztaturik zeldek ez dute balio esanguratsurik Inkestan

ra

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

### AUTOBUSAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. GIPUZKOA

	A Helmuga Eremua								
Abiaieku Eremua	Deba Garaia	Azp-Azk	Bid. Beher.	Deba Beher.	Bergara	Donostia	Eibar	Goierrri	Tolosa
Deba Garaia	11%				11%	9%	14%		19%
Azpeitia-Azkoitia		8%				29%	11%		
Bidasoa Beherea			21%			9%			12%
Deba Beherea							8%		
Bergara	11%				10%	43%	13%		
Donostialdea	9%	29%	9%	13%		33%	36%	13%	12%
Eibar	14%	11%		8%	13%	36%	17%		25%
Goierrri						13%		12%	
Tolosaldea	19%		12%			12%	25%		12%
Urola Kosta		12%				17%	35%		
Zumarraga	4%	26%				8%		8%	
<b>Guztirat</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>	<b>18%</b>	<b>4%</b>	<b>11%</b>	<b>31%</b>	<b>18%</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>

Nabarmendutao zeldetan %20tik gorakoa da partaidetza

Itzaleztatutako zeldek ez dute balio esangurats

### TRENAREN PARTAIDETZA MUGIKORTASUN MOTORIZATUAN. GIPUZKOA

	A Helmuga Eremua								
Area Origen	Deba Garaia	Azp-Azk	Bid. Beher.	Deba Beher.	Bergara	Donostia	Eibar	Goierrri	Tolosa
Deba Garaia						6%			
Azpeitia-Azkoitia						3%			
Bidasoa Beherea			1%			20%			23%
Deba Beherea							23%		
Bergara									
Donostialdea	6%	3%	20%	5%		5%	1%	23%	19%
Eibar				23%		1%	2%		
Goierrri						24%		1%	21%
Tolosaldea			23%			19%		21%	3%
Urola Kosta		3%				15%			11%
Zumarraga	4%					30%		17%	33%
<b>Guzti</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>7%</b>	<b>8%</b>		<b>7%</b>	<b>3%</b>	<b>5%</b>	<b>9%</b>

Nabarmendutao zeldetan %20tik gorakoa da partaidetza 20%

Itzaleztatutako zeldek ez dute balio esangurats

ra

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

### 5. LABURPENA

#### 5.1 **DONOSTIA ETA EAE-KO HIRIEN SISTEMA, EUROPAKO LURRALDE-TESTUINGURUAN**

- Europako eredu espazialean, bi dira garapen ardatz dinamiko eta egituratuena: batetik, Europako dortsala deitutakoa, eta, bestetik, "hegoaldearen iparra" deitutakoa (eremu oso dinamikoa da, azaleratzen ari da eta hainbat egilerentzat Europako dortsalaren luzapen "natural" da).
- Antolaketa oso ahula duen espazioa da Arku Atlantiarra, eta errealitate baino posibilitate gehiago ditu. Proiektu jakinak garatzeko borondate politikoak batetik, eta Arku Atlantiarreko administrazio askotan eta agente sozial askorengan sortzen hasi den lurraldearen kultura berriak, bestetik, lagungarriak izan daitezke Europako dortsalarekin integrazio egokia lortzeko.
- Donostia eta EAeko hirien sistema Europako garapen eremu dinamikoenetatik kanpo daude, baina, atlantiar eta mediterraniar munduen artean, hots, Penintsularen eta kontinentearen artean lekututa egotean, egoera estrategiko pribilegiatuan daude (beste eskualde atlantiarrak edo horietako asko baino leku onuragarriagoan), eta egoera horrek aukera handiak zabaltzen dizkie.
- "Lotura-errotula" eginkizun horri probetxua ateratzen jakitea garrantzitsua izan daiteke etorkizunari begira. Aipatu errotula hori iparra-hegoa ardatzaren eta sortzen hasiberria den beste ardatz baten arteko bidegurutzean egongo litzateke; bigaren ardatz horrek Kantauri itsasoko ertz osoa eta Mediterranioko ardatza lotuko litzuzke, Ebroko korridorea bitarteko. Horretan aldeko faktorea da hiru gune garrantzitsu dituen hirien sistema sortu izana ere: Bilbo, Gasteiz eta Donostia; azken horiek, era berean, Santander, Logroño, Iruñea eta Ipar Euskal Herriko BAB barrutiarekin eta antzerako beste gune batzurekin hasi dira antolatzen.
- Gainera, dinamika berriek indartu egin dezakete funtzio hau. Izan ere, beste ardatz posible bat sumatzen hasi gara: Donostia-Baiona konurbanizazioa Pabe eta Tolosatik barrena —azkena, dinamismo eta etorkizun handiko hiria da— lotu dezakeena, eurohiria Europako bi ardatzik dinamikoenetara gerturatuz.
- Testuinguru honetan, Donostiak hiru erronka izango litzuzke:

hiriaren eskala berria ulertzea,

- Euskal Herriko hirien sistema indartsuari probetxua ateratzea, Europako ardatz dinamikoekin artikulatzeko modua bilatuz,
- Europako hiri ertainen panorama lehiakorrean bere txokoa aurkitzen lagunduko liozkeen proiektu handiak barneratzea Planean, eta
- mentalitatea aldatzea; jada existitzen den hiriaren gainean hiria egiten jakitea.Hiri-garapena eta ZORuaren erabilera

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

### 5.2 HIRI-GARAPENA ETA LURZORUAREN ERABILERA

#### 5.2.1. Azken urteotako hiri-garapena

- 1995ean erredaktatu zen eta behin-betiko onartu hiriaren Plan Orokor berria. Planak, beste hainbat zirkunstantzietan batera, hiriari bultzada berria eman zion, eta hiriaren garapen-garai garrantzitsu bati eman zion hasiera.
- Hiri-birgaitze prozesu garrantzitsu hasi ziren Zabalguneen Hirian. Eraikinetan jarduera puntualak egin ziren, baina, horrezaz gain, degradatutako lekuetan plan orokorrak egin ziren; adibidez, Alde Zaharrea, Groseko merkatu zaharrea, Zurriolako hondartza, oinezkoentzako gunerietan, etab. Espazio publikoen eta azpiegituren kalitatea eta zerbitzu-hornidurak – kiroldegiak, kultur-etxeak, etab. – hobetu ziren, gainera, bai hirigunean bai hiriaren inguruetan.
- Bestaldetik, hiri-garapen garrantzitsuak eman ziren auzo batzuetako lurzoru erabilgarrietan (Antigua-Ondarreta, Ibaeta, Amarako eranskina, Intxaurren), edo auzoetako hegalak hobeto erabili ziren (Aiete, Uria, Amara-Ospitaleak), hiri osoari jarraitasun handiagoa emanez. Hiri-birmoldaketa garrantzitsuak ere egin ziren eta egiten ari dira, lurzoru industrialak (Antigua-Benta Berri) edo azpiegitura eta ekipamendu zaharkituak berkalifikatzean; Urumean eta Frantzia Pasealekuan Renferen lurzoruak libratzean, esaterako. Egia-Atotxako garapena ere hor dugu.
- Jarduera hauetako askotan sektore publikoak egin duen ahalegina handia izan den arren, bai Eusko Jaurlaritzatik bai Udaletik bertatik (Intxaurren, Urumeako etxebizitzak, Errotaburu, Benta-Berri, Atotxa, Puyo, etab.), etxebizitzaren prezioa da, artean ere, hiriaren arazo garrantzitsuenetako bat.
- 
- Azken urteotan, Donostiaren hiri-garapena ez da mugatu bizitegi-garapenera. Izan ere, XXI. mendean hiriari bultzada berria eman nahi izan dioten beste ekimen garrantzitsu batzuk ere izan dira hiri-turistikoa, lehen mailako kultur-hiri, hiri berritzaile eta teknologia berriei lotutako hiri den honetan.

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

### 5.2.2 Udaleko lurzoruaren erabilera urbanistikoa

- Donostiak 61.090.114 m<sup>2</sup>-ko azalera du guztira (2001eko martxoko Hirigintza Planaren arabera); horietatik, %65,4 lurzoru ez urbanizagarriak dira eta gainerako %34,4 (21.042.632 m<sup>2</sup>) hiri-eremuari dagozkio. Azken zifra hau %4 (804.967 m<sup>2</sup>) handitu da 1995ko Plan Orokorraren jasotako zifraren ondoan.
- Hiri-eremuaren %57,4 bizitegiei dagokie, %18,4 jarduera ekonomikoari (%9,5 eremu tertziarioari eta %8,9 industri-eremuari), %12,1 bideari, %6,5 hiri-ekipamenduari eta, azkenik, %5,6 bestelako hornidurari.
- Hirigintza Planeamenduan aurreikusitako garapenen arabera (2001eko martxoa), eta aprobetxamenduari dagokionez, 2.038.769 m<sup>2</sup> bizitegi eremu daude proiektatuta, hots, finkatutako bizitegien azalera baino %27 gehiago; 580.429 m<sup>2</sup> industri-eremu daude proiektatuta (jada finkatuta dagoen industri-azalera %154 handitzea dakarrena); eta 470.703 m<sup>2</sup> eremu tertziario daude proiektatuta (jada finkatuta dagoen azalera tertziarioa %37,5 handitzea dakarrena).
- Planeamenduan oso presente dago artean ere udalaren eskala edo ikuspuntua, eta, zentzu honetan, ikuspuntu metropolitarra hartu eta inguruko udalekin lankidetzan aritzeko premia aipatzen da.

### 5.3 MUGIKORTASUNA ETA IRISGARRITASUNA

#### 5.3.1 Garraio-azpiegiturak

- Ardatz Atlantikoan dago Donostia, Iberiar Penintsularen eta Europako gainerako lurraldeen arteko nahitaezko komunikazio bidea delarik (22 Km.-ra du Frantziako muga, eta Madril 469 km.-ra).

Komunikazio-sare zabala du eta horrek ahalbideratzen du hirirako irisgarritasuna. Baina azken urteotan ikusi da motorizazioaren eta trafikoaren adierazleak nabarmen handitu direla (etorkizunean joera hau areagotu egingo dela uste da), eta horrek erakusten du errepide eta trenbide sarean hainbat gabezia edo defizit badituela.

Era berean, hiri-komunitatea gutxi egituratuta dagoela aitortzen da eta, horrekin batera, Europako garraio politikekin bat datorren intermodalitatea (trenak, hiriko autobusak, hiriartekoak, etab.) erraztuko duen garraio sistema metropolitara integratua falta dela. Honetan aurrerapausoak emateak, abantaila

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

funtzionalak ez ezik, abantaila sinbolikoak ekarriko lituzte hiritarrarentzat, ikuspegi metropolitarra barneratuko baitluke bere eguneroko bizitzan. Autobus geltoki berriaren inguruan aurreikusitako jarduerak aukera ona dira ildo honetan urratsak egiteko.

Donostia kanpoaldearekin lotzen duen errepideen eta autopisten sarea, Gipuzkoa lurraldea zeharkatzen duten bi korridore nagusietan oinarritzen da: Ekialde-Mendebaldeko korridorea –A-8 autopistak eta N-634 errepideak osatua– eta Ipar-Hegoko korridorea (N-1ek (Gasteiztik) eta Nafarroako Autobiak (Iruñetik) osatua, A-8tik eta N-1etik mugarantz jarraitzen duelarik).

Donostialdeko eremu metropolitarran eta mugarantz nahiz Tolosa alderantz doan N-1eko lotuneetan geroz eta trafiko-pilaketa handiagoa ematen da, eta, gauzak horrela, epe motzera eta ertainera saturazio arazoak izango direla aurrikus daiteke. Donostiako bigarren gerrikoa eta Urumeako autobidea proiektu garrantzitsuak izan daitezke, bide-fluxuetan eragin dezaketen aldetik.

- Euskotren-Eusko Trenbideak konpainiak bi tren-linea ustiratzen ditu. Donostia-Easoko geltokian elkartzen dira biak: Donostia eta Hendaia arteko "Topo" a eta Donostia-Bilbo linea. "Topo"aren lineak izaera metropolitarra du Donostialdea-Bidasoa Beherearen Ekialdeko eremuan. Etorkizun handiko linea da, eta zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta eskari berriak bereganatzea ekarriko luketen inbertsioak egiteko aukera ematen du.

- Donostia-Bilbo linea bi mailatan ustiatzen da:
  - aldirikoa, Donostia-Zumaia eta Eibar-Ermua tartean. Donostia-Zumaia tartean eskaria handia da.
  - ibilbide luzekoa, linearen mutur batetik bestera. Ibilbide luzeko linea defizitarioa da, argi eta garbi, eta, gauzak horrela, ez dago trenezko lotura lehiakorrik Bilborekin eta Kantauri itsasoko ertz guztiarekin

Madrid-Irun linean, Brinkola eta Irun arteko aldiriko zerbitzua ustiatzen du Renfek. Donostiatik gertuko tartean zerbitzuak izaera metropolitarra du, eta zerbitzu lehiakorrak eskaintzen ditu Donostialdean eta Donostia-Tolosaldea tartean. Era berean, ibilbide hau Madrid-Paris ardatzaren barruan dago, eta Europako trenbideen eskeman leku pribilegiatua ematen dio Donostiari (eta Gipuzkoari orohar), nahiz eta Otzaurteko goi-lautada igotzeak zigortu egiten dituen Gasteizera eta Espainia Hegoaldera doazen ibilbide luzeko zerbitzuak.

## HIRI KOMUNITATEA

### 1. LAN AGIRIA

---

Gipuzkoan aurreikusitako abiadura handiko tren-sarea, EAEko hiri hiriburuak lotuko dituen Euskal "Y-a" deitutakoa da. Frantziarekin eta Iruñea-Zaragozarekin lotuta geldituko da, Oriaren bailaran zehar (Donostiak eta bere gertuko inguruak EAEko gainerako hiriburuekin eta Madril, Zaragoza eta Bartzelonarekin dituzten erlazioak ugaritzea ekarriko du).

- Donostiak pisuzko hiru aireportu ditu gertuko eremuan: Hondarribiakoa (hiritik 20 km-ra), Bilbokoa eta Gasteizkoa. Bere inguruan sortzen diren Estatu barruko trafiko eskariei (Madrid eta Bartzelonarekin batera, nagusiki) erantzuten die Hondarribiako aireportuak.

Hondarribiako aireportuak hazkunde nabarmena izan du bidaiarien garraioan (278.100 lagun garraiatu zituen 2000an), EAEko bidaiarien-garraio osoaren ia %10 bereganatzen duelarik (azken urteotan handitzen joan da bere partaidetza edo pisua).

Azken urteotan egindako inbertsioei esker, hobekuntza handiak izan dira Hondarribiako aireportuan eta aukera eman dio lehiakortasuna handitzen jarraitzeko eta zerbitzu hobeak eskaintzeko, baina, dena den, egiturazko hutsuneak dauzka gaur egun eta, epe ertain eta luzera, hazteko aukera mugatuak ditu.

Testuinguru honetan zera gogorarazi behar da: hegaldi-pistak luzatzeko (200 bat metro) eta instalakuntzak hobetzeko hainbat jarduera aurreikusi zituela Espainiako Sustapen Ministerioak 2001. urtean onartutako Hondarribiako aireportuaren plan-zuzendarian; eta proiektua auzitan jarri izan dutela Irungo eta Hondarribiako Udalek, lurraldean eragingo lituzkeen kalte handiak direla-eta.

- Donostiako udalerraren eragin eremuan dago Pasaiaiko portua, aparteko merkataritza-garrantzia duen komunikazio-azpiegitura handia (autoen, siderurgia-produktuen, txatarraren eta paperaren garraioan espezializazio handia du).

2000. urtean, Pasaiaiko portuko merkantzia-garraioa 4.671 mila tonakoa izan zen (Bilboko portukoa, aldiz, 28.737 mila tonakoa). Portuaren historian inoiz izan den maximorik handiena da; 1997an garraiatutakoa baino 800 mila tona gehiago dira.

Pasaiaiko Portuko Agintaritzak aipatzen duenez, merkantzien garraioan emandako hazkundeak bete egin ditu portuko instalakuntzak, espazioa falta delako.

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

Portua Pasaiako badiaren kanpoaldera zabaltzeko proiekturik bada, baina ez dago proiektuari buruzko aho-bateko iritzirik. Aurreproiektua 2002ko uztaila-abuzturako amaituko dela aurrikusten dute. Portuaren garraio-gaitasuna 4 milioi tonatik 8 milioi tonara bikoiztea planteatzen da.

- Azkenik, azpimarratu behar da lurraldeari buruzko erabaki handiak udal ikuspegitik edota ikuspegi sektorialetik hartzen direla, eta ez ikuspegi integratu batetik. Portuaren garapena, aireportua, abiadura handiko tren, errepide-sarearen integrazioa eta gisako gaiak argi erakusten dute ez dela nahikoa udal ikuspuntutik edota ikuspuntu sektorialetik aztertzea, eta urrunago doan ikuspuntutik aztertu behar direla.

### 5.3.2 Mugikortasuna udalerrian

- Azken hamarkadan, mugikortasuna eta espazioaren okupatzea birdefinitu nahi izan dituzten jarduerak gauzatu dira udalerrian, eta garraiobide ez motorizatuen (oinezkoak, ziklistak) eta garraio publikoaren alde agertu dira. Joera horiek Plan Orokorra erredaktatu zirenekoak dira.
- Garatutako politikak erraztu egin dute oinezkoentzako espazioen garapena eta erabilera, eta beste garraiobide batzuren zabalkundea (bizikleta, garraio publikoa), baina, bideen sarea hobetzean eta aparkalekuen eskaintza handitzean, ibilgailu pribatuaren irisgarritasuna ere faboretu dute. Eta behar-beharrezkoa da autoan oinarritzen den mugikortasun eredua sustraitik aldatuko duten ekimenak garatzea.
- Hortaz, hedatzen ari den hiri batean, orekatu egin beharko lirateke hiriko mugikortasuna eta irisgarritasuna, autoaren erabilera kontrolatzeko neurriekin, beste garraiobide batzuren erabilera sustatuko duten politiken bitartez (hiritarren mentalitatea eta ibilgailuen erabilera ohiturak aldatzea).
- Intermodalitatearen gaia giltzarritzat hartzen da, bai hirirako sarbidean bai hiriaren barruan ere.
- Azkenik esan, teknologia berriak (Internet etxebizitzetan, etab.) barneratzeak komunikazio-eskema eta gizarte-harreman berriak sortu dituela, eta gaur egun nekez zehaztu daitezkeela horren ondorioak.

# HIRI KOMUNITATEA

## 1. LAN AGIRIA

---

