

**DONOSTIA OINEZ**  
ESTRATEGIA BATEKO URRATSAK



Proiektuak eta proposamena



***oinezkoa***

Donostiatik ibil dadin

**DONOSTIA OINEZ**   
ESTRATEGIA BATEKO URRATSAK



Proiektuak eta proposamena *oinezkoa* Donostiatik ibil dadin



**Argitaratzailea:**

*Mugikortasuna eta Bide Publikoetako zinegotzi ordezkaria*

**Zinegotzi arduraduna:**

Ernesto Gasco Gonzalo

**Proiektu zuzendaritza:**

José Arrate eta Josu Benaito

**Edukia:**

**gea21**

GRUPO DE ESTUDIOS  
Y ALTERNATIVAS

Alfonso Sanz Alduán [asanz@gea21.com](mailto:asanz@gea21.com)

**Maketa eta diseinu grafikoa:**

Marcos Montes García

**Argazkiak:**

Alfonso Sanz Alduán  
eta Donostiako Udala

**Inprenta:**

XXXXXXXXXX

**Lege gordailua:**

XXXXXXXXXX

## **Oinezkoaren biria**

Dagoeneko sartuak gara III. mila aldian, eta iruditzen zait gure hiriak sendotu egin behar duela bizi-kalitate handiko hiri, gizarte aldetik kohesionatu eta lantegiak nahiz bisitariak erakartzeko berezko gaia duen hiri izate hori. Nolanahi ere, negozio eta ekonomi jardun handiko hiri modernoa eta kultura eta aisia sektore indartsukoa den aldetik, erronka bat ere badakarkigu: eusteko moduko hiri izateko baldintzak bermatzea, ingurugiroari kasu egiteko behar diren ahaleginak egin eta hiritarren elkarbizitza guneak ugarituz.

Izan ere, gure hiria ia etengabe ari da gauza berri eta erakargarriak inguratzen, bizitasun eta mugimendu handia du eta hiritarrok ere ondo hartuta dauzkagu halako ohitura batzuk, ibilgailu eta joan-etorri kopurua handiarazten dizkigutenak. Kaleak bete ibilgailu eta horrek dakarren kutsadura izatea, ordea, hausnarketa eta konpromiso publikoa merezi duten gauzak dira, eusteko moduko mugikortasun sistema eta, ondorioz, ingurugiroa hobetzeko bidea izango badugu.

Hiriko joan-etorriak egin behar ditugunean automobila behar baino gehiago ibiliz gero, litekeena da kalean atzera-aurrera ibiltzeko modurik ez dugula gertatzea azkenean, eta, hori horrela gertatzen bada, kalte karagarria izango da batez ere garraio pubiikoarentzat, oinezkoek eta bizikieta zaleek segurtasun gutxiago izango dute eta dendarik denda edo pasean ibiltzeko gustua ere galdu egingo dugu.

Alde horretatik, iruditzen zait gure hiriak serio pentsatu behar duela zer trafiko modu eta zer garraio pubiiko klase nahi duen. Alegia, zer mugikortasun mota nahi duen eta nola antolatu garraio publiko on bat.

Donostian dagoen arazoa Europako hiri guztietan dago, eta horregatik ari da Udaleko Trafiko Atala Europako Batasunak jartzen dituen ekinbide eta estrategien arabera lan egiten joan deneko zortzi urte hauetan, hiriak pertsonaren neurria funtzionatzea helburu jarrita.

Gainera, indarrean daukagun Hiri Antoiaketa Plan Orokorrak ere halaxe agintzen du, indar eman behar zaiola erdialdea oinezkoentzako moduan jartzeari eta auzo batetik bestera oinez ibiltzeko bide gehiago izateari, eta, hartara, geroz gehiago eta seguruago ibiltzea alde batetik bestera batere kutsatzen ez duen mugitze sistema honetan: oinez, alegia.

Guztiarekin ere, hiritarrak eta inplikaturako sektoreak ados jarrita aztertu eta erabaki behar dira kontu hauek. Eta ezdugu ahaztu behar eguneko orduren batean ez bada bestean, denok garela oinezko, eta modu horixe da, hain zuzen ere, donostiarrik gehienok hirian batetik bestera ibiltzeko aukeratu dugun modua.

**ODÓN ELORZA**  
Donostiako alkatea

## 1. Oinezkoaren aldeko aldaketa nola ondu.

Azken hamarkadan Donostiak ezaugarri izan du trafikoan eta mugikortasunean halako politika berriztatzaile sorta bat abian jartzea, erreferentzi bihurtu dela beste hiri batzuentzat ibilgailua asko erabiltzearen eta hiriko bizi kalitatearen arteko kontraesana konpondu nahi dutenean.

Zirkulazioaren antolamendua berritzea, garraio kolektiboaren kalitatea hobetzea, auzoan auzoko biztanleentzako aparkalekuak ezartzea -lurzoru publikoa askatzeko-, txirringa erabiltzearen aldeko neurriek ekitea eta, batez ere, hiriko garraioaren sisteman eta hiriaren bizi gaitasunean oinezkoa bera ere kontuan izatea izan dira mugikortasun politika berri horien ardatzak, gaur egun lehenengo fruituak ematen hasita daude eta.

Prozesua hasi zen hiria antolatzeko Plan orokorra 1988. urtean idazten hasi zenean eta osatu plan hori onartu zenean behin-behingo 1994. urtean eta behin betiko 1995.ean. Planak besteak beste proposatzen zuen berritasunen artean ibilgailuaz bestelako garraiobideak erabiltzea eta, batez ere, oinezko-txirringarientzako ibilbide sorta eratzea. Lehenengo aldiz irizten zen oinezkoek eta txirringariek haientzako bide eta gurutze berezituak behar zituztela, motordun ibilgailuen bide sarearekin gertatzen den moduan.

Urte horietan hasi zen hiria bateratzen alde berriak eta zaharberrituak mugikortasunaren kultura berri horrekin. Erdialdea, Gros, Amara eta Altza/Larratxo auzoetako zirkulazio planek zein Ibaeta, Intxaurren eta beste auzo berri batzuetako hirigintza planek helburuen artean izan zuten oinezkoa hiriko mugikortasunaren eta bizi gaitasunaren ardatz jotzea. Trafikoa, orokorrean, eta oinezkoa, zehazki, lantzeko modua aldatzeko prozesu horretako zedarri batzuk hurrengo koadrora bildu dira.

1996. urtean Donostiako oinezko-txirringarientzako bide sarea aukeratu zuen Herrilan, Garraio eta Ingurugiro Ministerioak praktika onen lehenengo katalogo espainiarrean jaso eta Istanbuler Nazio Batuek Habitat II bilkuran aurkezteko.

Hasierako kritikak gorabehera, aldaketak emaitzak onak ematen hasi ziren

***Berritasunen artean, Hiria Antolatzeko 1995.eko Plan Orokorra oinezkoentzako eta txirringarientzako ibilbide sorta ere jaso zuen.***



bizi kalitaterako eta are oinezkoentzat prestaturiko dendei eragiteko. Horren frogagarri, herritarren iritzia aldatzen hasi zen, baita mugikortasun politika berriaren alde egiten ere. Bistan dago jokoan ziren interesen arteko kontraesanak ez direla desagertu; ezta guztiz indargabetu ere hainbat sektorek oraindik eustea hirian autoa erabiltzeari buruzko iritzi zaharkitu batzuei, gainerako europar herrietan alde batera utzita dauden arren, baina esan daiteke hiri mugikortasunaren kulturak Donostian beste norabide bati ekin diola.

Aldaketaren aldeko gizarte oinarri hori sendoa zela agerian geratu zen 1999. urtean Mugikortasunaren aldeko herritar Ituna idatzi zenean, hirian zeresana zuten hainbat gizartekideek hiri mugikortasuna eta bizi kalitatea bermatzeko irizpideak ezarri baitzituzten. Garai hartan idatziriko dokumentuak zioenez, *"lehentasuna emango diegu ingurumena gehien errespetatzen duten garraiobideei (batez ere, oinez, txirringaz eta garraio publikoz mugitzeari)"*.



▲ Felix Iranzo oinezkoen pasealeku berria.

Bulebarra, alde zinezkoen alde bihurtu ondoren. ▼



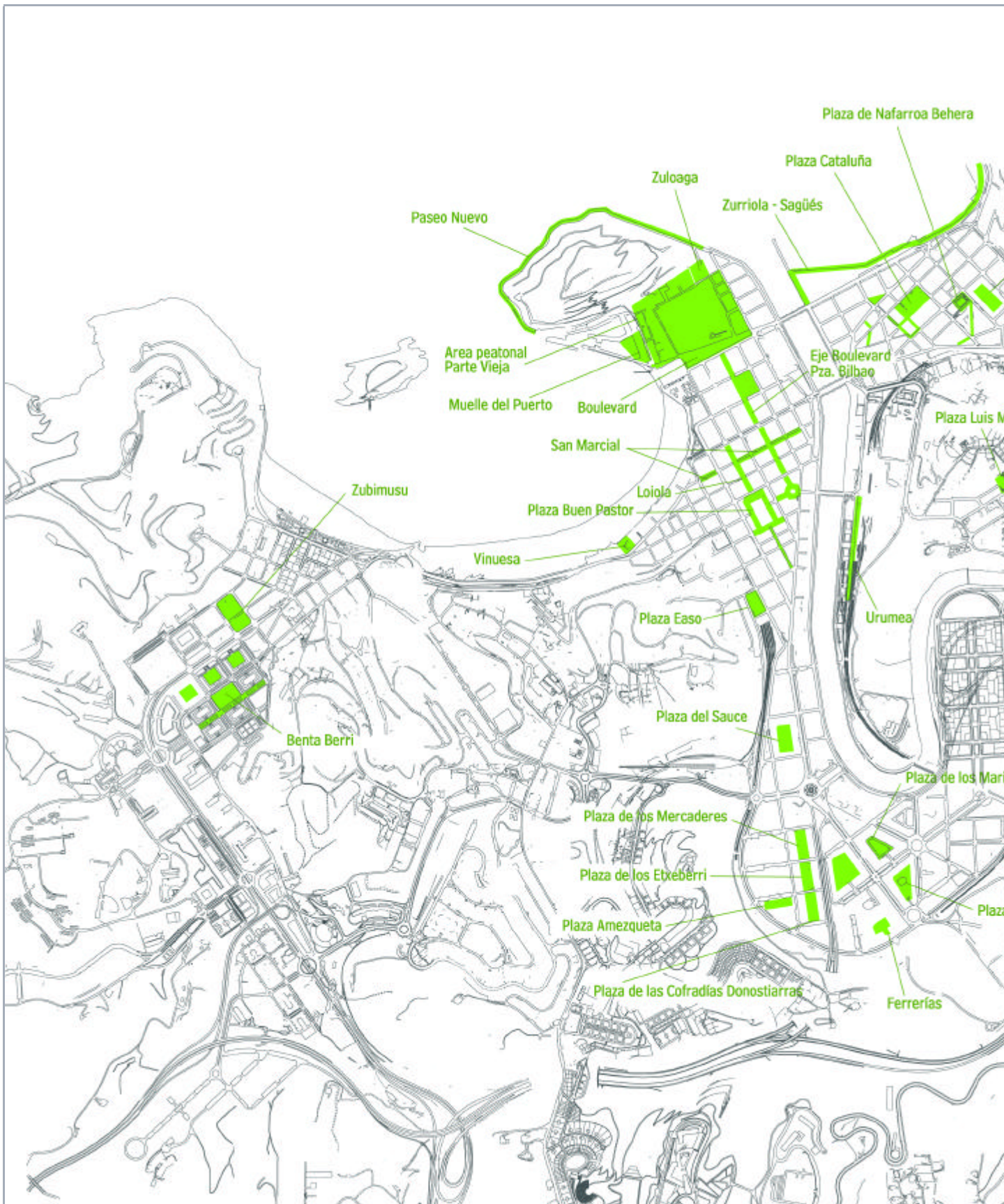
*Hamarkada bakarrear lortu da Parte Zaharrean 3 kilometro oinezkoentzako kale izatetik hiri osoan 5,5 km oinezkoentzako kale edukitzera heltzea. Eta 20.000 metro koadro oinezkoentzako gune edukitzetik autorik gabeko 100.000 metro koadro edukitzera igarotzea ere.*



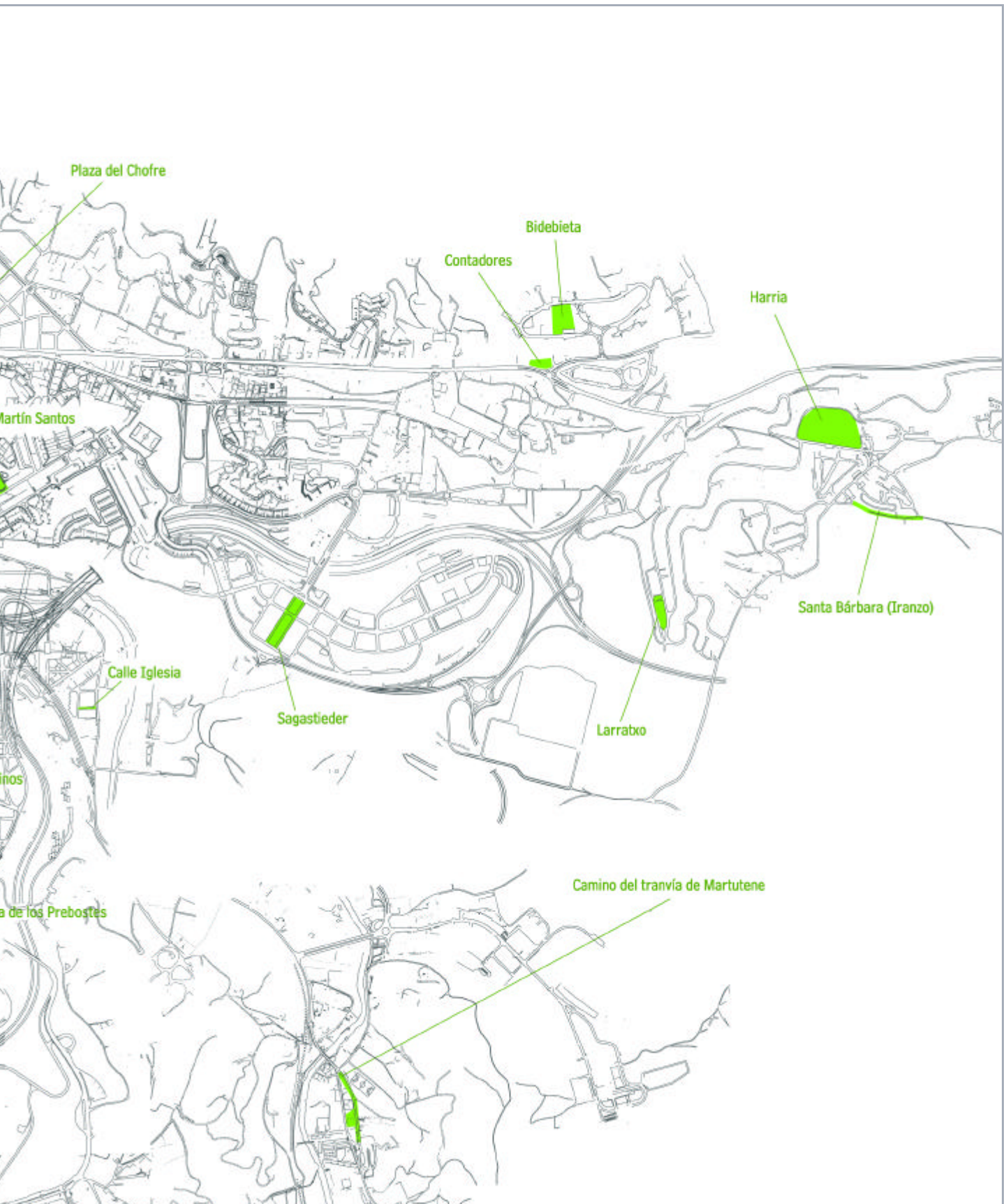
◀ Martuteneko tranbiaren bidea, hiri inguruko esku-hartzearen adibidea.

### Hona hemen trafikoa eta oinezkoen joan-etorriak hobetzeko ibilbideko zedarriak

- **1992.** Hirialdeko zirkulazioa aldatzen hasia ibilgailuen eragina murrizteko eta oinezkoen eta garraio publikoaren aldeko ekintzei ekitea.
- **1993.** Bus-erriak ezartzea Urbieta, Easo eta Antso Jakituna kaleetan.
- **1994.** Bilbao plazatik Bulebarrerako oinezkoen ardatzaren lehenengo zatiak jartzea.
- **1995.** Behe zolako autobusak lehenengo aldiz erabiltzea. Bide gorriak ezartzea Balentin Olano kalean eta Zurriola pasealekuan.
- **1996.** Loiola kaleko oinezkoen ardatzari ekitea.
- **1997.** Groseko trafikoa birmoldatzen hasia. San Frantsisko/Aita Larroka aldea oinezkoentzat eta trafiko geldorako prestatzea.
- **1998.** Benta Berri auzo berrian oinezkoen ardatza ezartzea. Ibaia eta Anoeta lotzeko bide gorria.
- **1999.** Bulebarra zaharberitu eta alde zinezkoen alde bihurtzea. Larratxo oinezkoen aldea. Ondarreta eta Unibertsitatea lotzeko bide gorria. Amara-Ibatea bide berria, hiriguneko trafikoaren presioa arintzeko. Martutene-Garbera bide berria, inguruetakoz auzoen arteko harremanak egituratzeko.
- **2000.** Urumeako zubi berria zirkulazioaren erreforma osatzeko. Bus erriak ezartzea Madril hiribidean, Zurriolan eta Zubietan. Bide gorriak ezartzea Maria Kristina eta Mundaiz zubietan. San Martzial kalea oinezkoen alde bihurtzea.

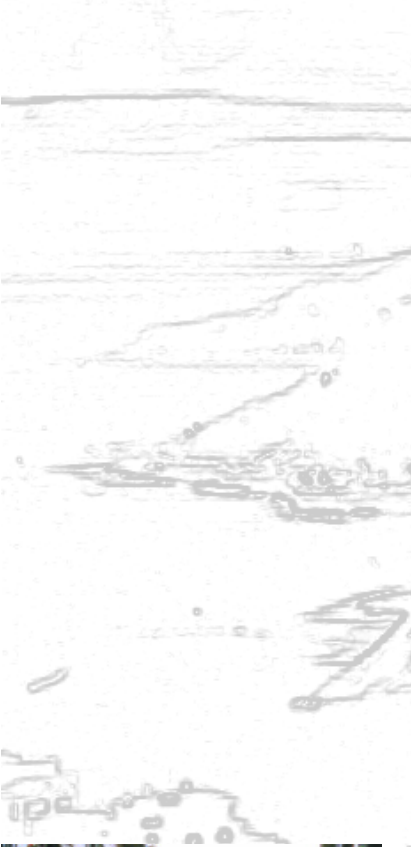






1 plano. Oinezkoen kale eta aldeak

1/20.000





## 2. Donostiatik oinez mugitzearen garrantzia.

Orain dela urte gutxi arte, trafiko adituek ibilgailuen zirkulazio eta aparkatze arazoak baino ez zituzten aipatzen, batez ere norbanakoen autoak mintzagai zirela. Gaur, zorionez, trafiko planifikazio berriaren teoriak eta praktikak oinezkoa ere hartu dute kezka eta analisi gaitzat.

Trafikoaren esparruan oinez ibiltzeari garrantzi handiagoa aitortzea ez da gizarte aukera apetatsu hutsa, motordun zirkulazioaren arazoez sortutako zaratak estalitako zifrak nabarmentzeko modua baino. Eusko Jaurlaritzak iaz mugikortasunaz egindako inkesta baten emaitzen arabera, 1998. urtean hirian egunero izaten ziren joan-etorrien %43 oinezkoa izaten zen (*ikus ondoko koadroa*).

**Donostian egunean izaten den milioi erdi joan-etorrien %43 oinez egiten da.**

Joan-etorrien banaketa Donostiaren tamainako beste hiri batzuen antzekoa da, baina oso bestelakoa antzeko europar hiri batzuen aldean, horrelakoetan oiezkoen garrantzia ahulduz joan da-eta azken urteotan.

### Donostian egunean izaten diren joan-etorriak sailka

	oinezkoa	autoa	garraio kolek	besteak	Guztira
<b>Joan - etorriak</b>	218.632	167.787	91.520	30.507	508.446
<b>Batez beste</b>	%43	%33	%18	%6%	%100

Iturria: *Gipuzkoako mugikortasunaren gaineko ikerlana. Donostiari buruzko txostena*. Eusko Jaurlaritzak, Garraio Saila, 1999.

Zifra horiei lotzen badiegu motordun ibilgailuzko ibilbideak irteeran eta helmugan oinezko lotura bana dituela, onartu beharrean gaude **oinezkoa dela Donostiako mugikortasunaren kate begi nagusia**. Hori nahikoa ez balitz esparru publikoaren oiezkoen ibilbideen kalitatearen aldeko politika ausarta funtsatzeko, bestelako argudio batzuk ere badira horren alde.

Lehenik eta behin nabarmendu behar da oinez ibiltzea mugitzeko modua ez ezik, hiria sortzeko bitartekoa ere badela, baita hiriaren ezaugarri diren komunikazio eta elkarbizitza harremanak ezartzeko ere. Donostiatik paseoan ibiltzea betidanik izan da hiria gozatzeko modu bat, areago suspertu beharreko jokabide bat, donostiar ohituretan ondo errotua dagoenez gero.

Gainera, ingurumenarekiko kezka gizartean ondo finkatuta daudela, nabarmendu beharrekoa da oinez ibiltzea dela ingurumen eraginik txikieneko garraio-bidea, joan-etorrietan atmosfera ez kutsatzeaz gain, ez baitu berotegi gasik sortzen, ezta ia zaratarik ere ez.

Esan beharrekoa da oinez ibiltzea dela ariketa arina baina eraginkorra egiteko modu bat, osasun adituek sedentarismoari loturiko hainbat gaixotasun oztopatzeko gomendaturiko prebentzio eta terapi jokabidea.

*Oinezkoa da Donostiako joan-etorrien katea-begi nagusia.*



Oinez ibilita ez da igortzen besteren osasunari kalte egiten dion partikularik eta ibiltariak bere osasuna hobetzen du.





**Donostian, luzaro, inguruko auzoak handitzean ez zuten oinezkoentzako guneen kalitatea kontuan izan.**

### 3. Oinez ibiltzearen arazoak.

Baina donostiarrak askotan han-hemenka oinez ibiltzeak ez dakar ondorio dagoeneko gainditu beharreko oztoporik ez izatea; oinezkoentzako oztopoak ez baitira espaloietan hasten, hiria planifikatu eta eraikitzeko moduan baino.

Hainbat denboran hirien hazkundea aztertu da hiri funtzioak bereiztea ideiatzat hartuta. Lo auzotegiak, denda guneak, "ospitale tegiak", aisialdi guneak, bulego edo industri aldeak, teknologi parkeak eta abar, orubeek eta lotura errepideek elkarturiko halako "uharte" multzo bat osatu arte, non banako autoaren zerbitzuak behar-beharrezkoak diren. Eskema horretan garraio publikoak, oinezkoak edo txirringak ez dute erraztasun handirik mugitu beharrak asetzeko orduan.

Donostiako aldirietako hainbat auzo hasi ziren hazten 1960. eta 1980. urteen artean irizpide horien arabera, bat ere kontuan izan gabe oinezkoen esparruen kalitatea, ezta etxebizitzetatik eskoletara, osasun etxeetara, lantokietara edo garraio kolektiboen geralekuetara oinez behar bezala joan ahal izatea ere. Auzoetako kale-bideak aparkaleku edo pasabide hutsak ziren eta ez zen oinezkoentzako ibilgu erakargarririk diseinatzen lo auzotegi hutsak izateari utziz eta autonomia irabaziz joan ahala sortzen ziren ekintzetarako.



Gero lo auzotegiak eratuz joan dira bestelako hirigintza ezaugarrien arabera, haietariko askotan etxebizitza familia bakarreko edo itsatsiak jaso baitira, nahiz eta funtzionaltasun irizpideak ez diren izan garapenaren lehen urteetako oso bestelakoak. Eraiki dentsitatea murriztea eta erdigunetik gero eta urrunagoko aldeak urbanizatzea direla bitarte, ibili beharreko tarteak luzatu dira eta, beraz, oinezkoarentzako, txirringarako eta garraio kolektiborako aukerak ere murriztu dira.

### Hona hemen oinez ibiltzean topatutako arazo batzuk

#### ▪ **Segurtasuna**

Ibilgailuek oinezkoa harrapatzeko arriskua, istripuen kezka eta beldurra. Ibilgailuak arinegi joatea.

#### ▪ **Erosotasuna**

Oinezkoen bide eta gurutzeetan oztopoak egotea, aldapa handiak. Oinezkoak igarotzeko gun e libre estuegiak.

#### ▪ **Arintasuna**

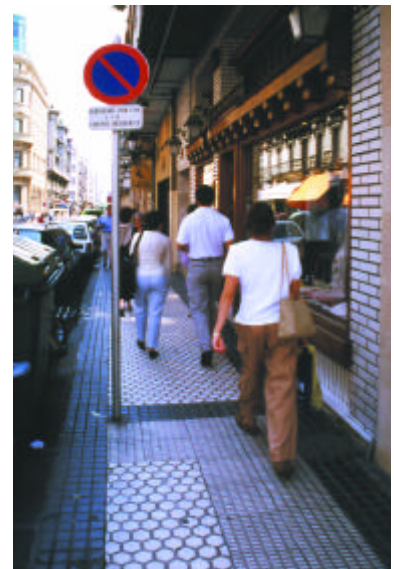
Arrazoirik gabe gehiegi inguratu, itxaron edo ibili beharra. Ibilbideak luzatzen dituzten oztopo natural eta artifizialak.

#### ▪ **Erakargarritasuna**

Oinezkoen ibilbideek bizitasunik eta paisai kalitaterik ez izatea. Hiri altzari, argiteria eta landare apaindura egokirik ez izatea.

#### ▪ **Osasuna**

Oinezkoen bideek kutsadura atmosferiko eta akustikoa izatea.



▲ Espaloi estuak.

◀ *Oinezkoak eta txirringarariak batera pasealeku estu batetik, eroso eta seguru ibiltzeko baldintzarik gabe.*



*Oinezkoen ibilbidea bateriako aparkalekuak eteten du. ▶*



*Oinezkoen pasagune luzeegia, behar bezala zaindu gabea. ▼*



Horrela, bi Donostia sortu dira, oinezkoarentzako oso arazo desberdinen jabeak. Erdialdeko hiria, non oinezkoari arazoak baitatozkie gune publikoaren diseinutik eta gestiotik, eta aldiriak, non oinezkoak lehenik eta behin egiturazko arazoekin topo egiten baitu: jomugak urrun egotea, inguruek oinez joatea oztopatzea edo oinezkoentzako bide multzo etengaberik ez izatea.

Alde batera utzita hirigintzaren gaineko usteen ondoriozko arazo estruktural eta funtzionalak, ibiltarien ikuspegitik oinezko ibilaldien arazo nagusiak segurtasuna, erosotasuna, arintasuna, erakarmena eta osasungarritasuna dira (*ikus ondoko koadroa*).

*Espalioa eta oinezkoen pasagunea ez daude loturik. ▼*



*Oinezkoen ohiko ibilbide honetan beharrezkoa da oinezkoen pasagunea. ▼*



*Babes hesiek oinezkoen joan-etorriak oztopatzen dituzte. ▶*







▲ Hainbatetan, behar ez bezala kokatutako hiri altzariek espaloia hartzen dute.



▲ Hiriko hainbat tokitan ibilgailu pribatuek espaloia erabili ohi dute.



Guztietan nabarmenena istripu arriskua da. Beste hiri batzuen aldean Donostia oinezkoentzat oso segurtasun gabea ez den arren, ezin da ezkutatu oraindik ibilgailuek oinezko asko harrapatzen dutela. Azken hamalau urteotan 2.500 oinezko zauritu dituzte auto istripuek, harrapatutako oinezko guztien %20. 71 hildako izan dira, bestalde, udalerrian trafikoko istripuetan hildako lagunen %45. Modu zuzenagoan esatearren, bi egunean behin Donostian oinezko bat zauritzen da auto istripuan eta bi hile eta erdian behin oinezko bat hiltzen.

Zuhaitzik ez espaloietan,  
nahiz eta horrelakoak  
aldatzeko behar beste  
toki izan. ▶



**Donostian trafikoko istripuz  
hildakoen %45 oinezkoak dira.**

**Hona hemen azken urteotan  
oinezko istripu gehien  
izandako kaleen zerrenda  
(93-99)**

Kalea	Oinezko istripuak
San Martín	74
Askatasuna	50
Urbietta	45
Easo	45
José Elozegi	35
Ategorrieta	33

Iturria: *Udaltzaingoa*ren urteko txostenak.

Nahiz eta ia hiri bide gehienetan gertatu, istripuak metatzen dira kale jakin batzuetan. Ondoko taulan egiazta daitekeenez, harrapaketa gehienak gertatzen dira lehengo N-1 errepidearen zeharbidean (San Martín, Askatasun hiribidea, Ategorrieta eta Jose Elozegi) eta zeharbide horrek eta Easo zein Urbietta kaleek osatutako perpendikularrean.



▲ Oinezkoen pasagune arriskutsuak.

▼ Egokitu gabeko ertzak.



Jose Elozegi kalean salbu, aldeetan urbanizazio dentsitate txikiago du-eta, aipatu aurreko kaleetan hiriko erdigunerik erdiguneena osatzen dute eta, ondorioz, oinezko eta ibilgailu joan-etorri ugariak bideratzen dituzte. Horiek horrela ere, oinezko istripu gehiegi izaten da kale horietan, segur aski ibilgailuak arinegi ibiltzen direlako eta hori ez dator bat errepide-kale horiek egun bete behar duten zereginarekin.

Istripuak ez ezik, ibilbideen erosotasuna, erakarmena eta arintasuna ere izaten dituzte kontuan herritarrek oinez ez joatea erabakitzerakoan, ondoko argazkietan ikus daitekeenez.



#### 4. Zer egin oinezkoaren alde.

Oinez mugitzeko arazoak ikusita, horiek arintzeko udalak egin beharrekoek ondoko koadroan adierazitako helburu nagusiak asetzera jo behar dute.

- Oinezkoen bideak erosoago bihurtzea.
- Oinezko ibilaldiak laburtu eta erraztea.
- Oinezkoa harrapatzeko arriskuak murriztea.
- Oinezkoen gune erakargarri, seguru eta bizia sortzea.
- Zarata eta atmosfera kutsadura murriztea.

Helburu orokor horietatik proposamen eta proiektu zehatzagoetara igarotzea dirudien baino langintza zailagoa da. Oinez ibiltzearen errazak ez du pentsarazi behar horren aldeko neurriak begi bistakoak edo berehala hartzeko modukoak direnik. haietariko asko, arestian iradoki legez, eraikinak eta azpiegiturak jaso aurreko hiri planifikazio aldiari loturik daude eta, ondorioz, epe luze eta bitarteko estrategia batera bildu behar dira, hiria antolatzeke Plan orokorrak garatutakoaren antzekora.

Baina ez dago zertan hirigintza planeamenduaren zain egon edo horretara jo oinezkoaren aldeko ekintzei ekiteko. Hainbat neurrik ez dute garestitzen egunero hainbat zergatik direla eta bide publikoetan egin behar diren lanak, eta ez diete inongo oztoporik sortzen gainerako garraiobideei; ibiltariaren beraren ikuspegitik oinezkoaren mugitu beharrei emandako erantzunak baino ez dira.

Egia da neurri horietako batzuetan aukera egin behar dela oreka aurkituko

bada garraiobideen artean. Kale gurutze batean fluxu guztiek ezin dute batera lehentasunik izan eta haietariko bakar batek ere ezin ditu gurutzeko denbora eta espazioa monopolizatu. Beraz, lortu beharreko helburuaren arabera irizpide orekatu eta koherenteak hartu behar dira: esaterako, oinezkoek edo garraio kolektiboak gurutzea eroso eta seguru zeharkatzea.

Ez da, bestalde, ahaztu behar mugikortasuna lagunen beharrezanez estu loturiko ekintza dela eta zerikusia duela gizaki, auzo eta gizarte sektore bakoitzarentzat denboran eraturiko ibil jokabide eta ohiturekin. Beraz, oinezkotasuna sendotzea jokabideak aldatzea ere dakarren neurrian, prozesuak ulertu behar dira kultura oinarrietatik ere.

Dokumentu honetan proposaturiko estrategia, azken kapituluan bildutako ondoriozko neurriak eta guzti, berariaz saiatzen da gainditzin donostiarrak edo bisitariak oinez joan nahi izatekotan egun aurkitzen dituen oztupoak, eskala eta eremu hauetariko bakoitzean berezko tresnak erabilia:

#### A. OINEZKO IBILBIDEEN SARE NAGUSIA.

Sareak, hiria antolatzeke Plan orokorrean hasian hasi definitu zuela, auzoen elkarrekiko eta hirigunearekiko lotura bermatu nahi du orokorrean. Kontua ez da kale horiek guztiak oinezkoen alde bihurtzea, oinezko ibilaldien baldintzak hobetzea baino, gune publiko bakoitzaren ezaugarrietara moldatutako neurrien bitartez.

#### B. AUZOAN AUZOKO OINEZKO SAREAK.

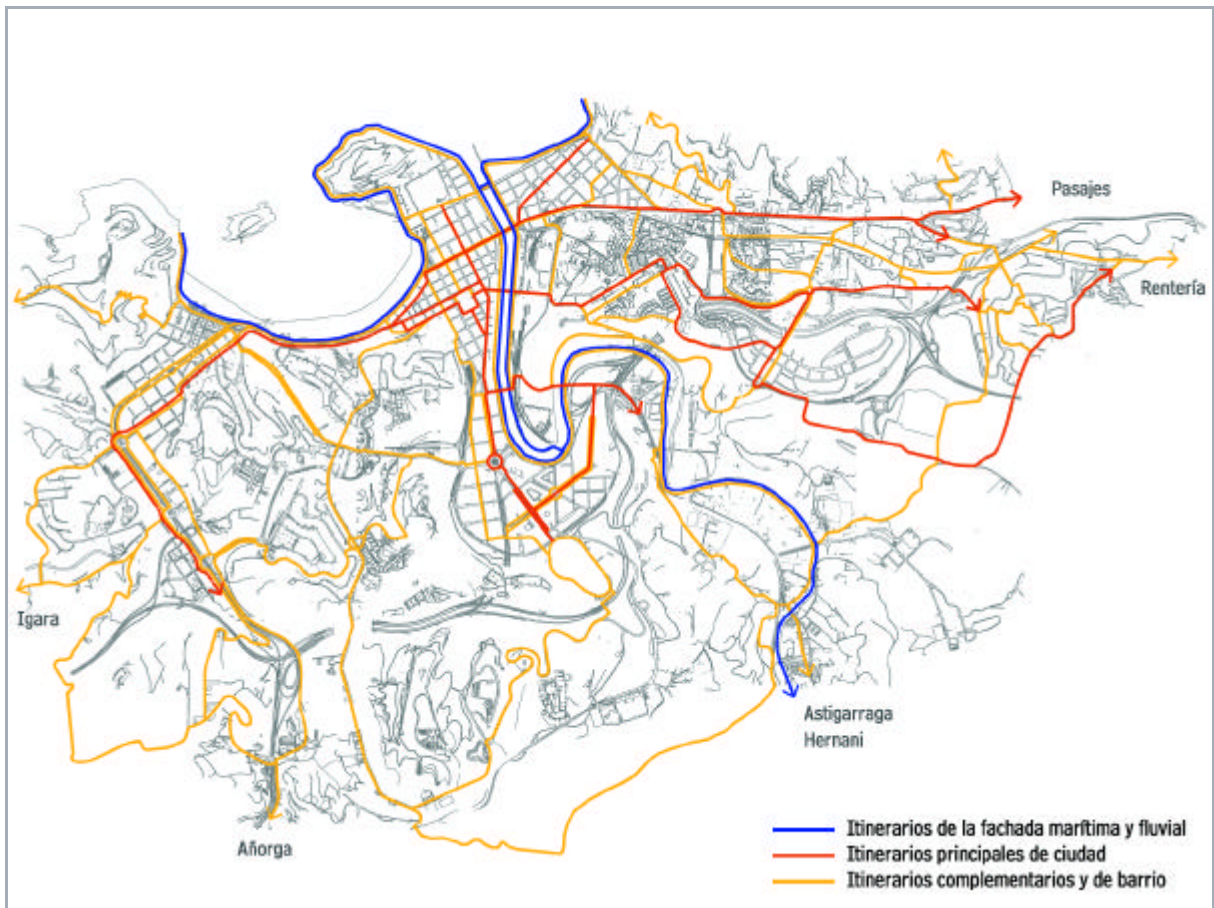
Hiriko oinezko ibilbideen sareari gainjartzen zaizkio auzoan auzoko barne ibiltarien joan-etorriak errazteko. Helburua da auzo bakoitzak edukitzea ibilgailurik gabeko alde bat, egoitza aldeei zein tokian tokiko jarduera esparruei (ikastetxe, osasun etxe, denda eta parke) ere ondo lotua.

#### C. TRAFIKOA MOTELTZEKO ALDEAK: OINEZKOAK LEHEN.

Hiriko alde jakin batzuetan esku hartuko da bizi gaitasunaren, egonaldi eta oinezkoen ibilbideen baldintzak hobetzeko. Horrelakoetan, espazioa araututa eta diseinatuta, gidariei eskatzen zaie jokabidez aldatzeko, ibilgailuaren lasterra moteldu behar dutela kalearen beste zeregin batzuekin bateratzeko: Area 30, zeharbideak eta trafikoko elkarbizitzako aldeak.

#### D. ESKU-HARTZE ZEHAZTUAK HIRI OSOAN.

Helburua ez da oinezko guneak hobetzea oinezko ibilbideen sare orokorreko edo tokian tokiko tartetan soilik, baizik eta oinezkoarekiko begirunea eta horren ikuspegia hedatzea hiriko hirigintza eta



2. plano. Oinezkoentzako ibilbideen sarea

1/50.000

zaharberitze proiektu eta obra guztietan, edozein dela egoera bakoitzean parte hartzen duen udal erakundea edo enpresa. Horrelako zerbait lortu nahi dugu, adibidez, Loiolako ibaiertzean, Herreran, Morlansen eta Altzako zabalduran eraikiko diren urbanizazioetan.

Oinezko gunearen kultura berria hedatzeko aukeretako bat da Bide Publikoaren Araudi bat idaztea, bideak eta, batez ere, ibiltariari gordetako aldeak tratatzeko gomendioak eta eginbeharrak zehaztuta.

## 5. Hurrengo hiru urtekorako proiektu eta proposamenak.

Segituan zerrendatuko diren proiektu eta proposamenak udal gobernuak aldi honetan gauzatu nahi dituen proposamenik garrantzikoenetarako hurbilketatzat baino ez dira jo behar, nahiz eta haietako bat edo baten ezaugarriengatik, erabakiak sarri beste administrazio edo interes pribatuen menpean ere egon, ondorioz, horiek ikertu eta ezartzeko aldiak lausoagoak izan.

### A. AUZOAN AUZOKO OINEZKO SAREA ETA OINEZKO GUNEAU GAUZATZEA.

- Oinezkoen alde edo espaloiak sortzea honako kale hauetan:
  - Errege-Erregina Katolikoak.
  - Gipuzkoa plaza.
  - Egiako Karmengo Ama.
  - Altzako Lauaizeta.
  - Carretera del casco al camping de Igeldo.
  - Zubieta (herri gunea).
  - Hondarribia.
  - Artetxe Jenerala.
  - Atotxa-Mandasko Dukea.
  - Usandizaga institutuaren ingurua.
  - EUTGko sarbidea.
- Murriztea Urumeak oinezkoei sortzen dien oztopoa.
  - Oinezko eta txirrindularientzako pasabide berria Loiolako ibarretatik Kristina Eneraino.
  - Oinezkoentzako pasabide berria Loiolako ibarren erdiko ardatzetik Alkolearaino.
  - Burdinazko zubia zaharberritzea eta oinezko zein txirrindularientzat gordetzea, burdinbidea moldatzeko proiektuekin batera.
  - Baleazaleen kaletik aterako den zubi berria erabiltzea.

### ■ Garraio azpiegituren oztopoa murriztea.

Renfe eta Euskotrenen trenbideen ibilgua oinezkoentzat iragazkorrago bihurtuta udalerrri osoan, baina batez honako toki hauek egokituta ere:

- 30 metro zabaleko oinezkoen pasabidea burdinbidepetik, Frantziako pasealekuaren hasieraren eta Atotxa plazaren artean.
- Renfeko burdinbidea estaltzea Loiolako ibaiertzean.
- Groseko geralekua, espaloiak handituta eta burdinbidepeko aparkaleku ilegala kenduta.
- Intxaurrondoko geralekua, geralekurako bideak hobetzeari eta inguru osorako aurreikusitako eragiketari lotuta.
- Garro kaleko pasabidea, ibilgailuen abiadura motelduta eta oinezko gune bat prestatuta.
- Herrerako geralekua, San Luis Gonzaga plazan garraio truke gunetxo erakargarri bat sortuta, Larratxo-Herrera-Pasaiaiko portua-Bidebieta hobeto lotzeko, lehengo N-laren zeharbidea barne.
- Autonomia eta Morlans lortzeko oinezkoentzako pasabidea.
- Burdinazko zubia, Loiolako ibarretako oinezko eta txirrindularien ibilbideak ez eteteko.

*Burdinbidepeko pasagune hobetua, espaloiak handituta oinezkoen eta bestelako ibilgailuen joan-etorriak bat etortzeko.*



Bestalde, hobetu beharko da errepide azpiegitura handien iragazkortasuna:

- Añorga Txikiko eta Añorgako sarrera.
- Intxaurrondo eta Herrera lotzea, burdinbideari erantsitako edo horren pareko pasabide batez.
- Errotaburu eta unibertitate aldea lortzeko oinezkoen bide berria.
- Oinezkoen bide berria Euskotrenek Zarautz hiribidean eta Lorean dauzkan geralekuak lotzeko.

■ Topografiaren disuasio efektua murriztea.

Aztertu beharko da zenbateraino den bideragarria igogailuak edo eskailera mekanikoak ezartzea honako toki hauetan:

- Akuarioa (pasealeku berriarekiko lotura).
- Mundaiz-EUTG-Kristian Enea (laster jasoko den eraikin bat aprobetxatuta), Mundaiz kalean espaloiak jarrita ere.
- Alkolea/Egia (Urumea gaineko oinezkoen pasabidearekin batera) eta kirol alde bat.
- Iradiene/Egia (Konkorrenea gaina), alde horretako paisaia birmoldatzeaz batera.
- Morlans-Aiete tunela (tunela txirringak ere pasatzeko egokitzeaz batera).
- Ilunbe (autopista hobeto zeharkatu zein eta aisialdi gunera eta Miramon pasealekura hobeto heltzeko).



3. plano. Oinezkoentzako sarea hobetzeko bestelako esku-hartzeak

1/25.000



## B. ESPALOIAK EGOKITZEA.

- Estuegiak direnean, zabaltzea, adibidez:
  - San Martin kalea, Urbieta eta Manterola kaleen artean.
  - Prim kalea, Bilbo plaza-Bulebarra oinezko ibilbidea luzatzeko.
  - Arrasate kalea.
  - Matia kalea.
  - Lauaizeta.
  - Larramendi.
  - Birmingham.
  - Zabaleta.
  - Mandasko Dukea.



- ▲ Espaloiak handituta oinezkoak erosoago ibili ez ezik, zuhaitzak ere landa daitezke, hiriko altzariak hobeto kokatzeko aukera izateaz gain.
- ▼ izateaz gain.



- Zuhaitzez hornitzea, zabalerak hala egiten utziz gero, bestela galtzadan txorakoak jarrita, trafikoa ere antolatzeko:
  - San Frantzisko kalea.
  - Sekundino Esnaola kalea.
  - Usandizaga kalea.

### C. GURUTZEAK EROSOAGO ETA SEGURUAGO EGITEA.

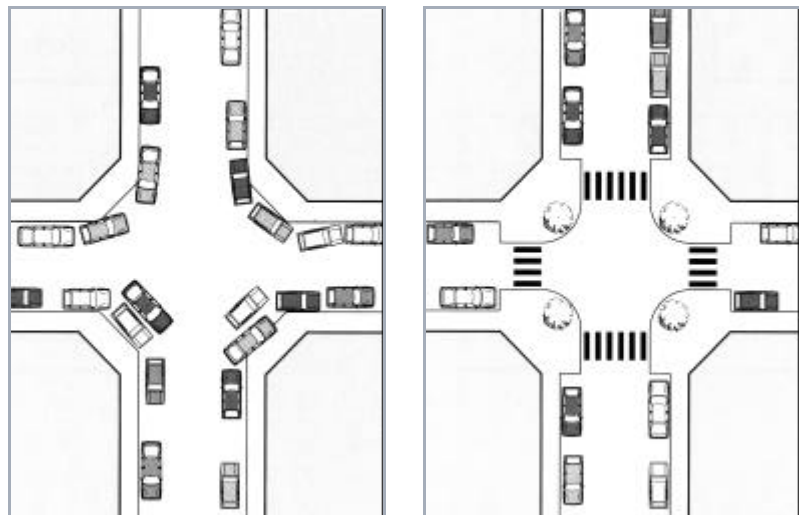
- Oinezkoen pasabideak osatzea horrelakorik ez duten gurutzeetan:

- Euskadi plaza, Frantziako pasealekua/Ramon Maria Lili kalea ibilbidea ez eteteko.
- Aldamar kalea.
- Pio XII.aren plaza.



- Espaloi kantoiak hedatzea ("**belarriak**" sortzea), oinezkoek galtzada tarte txikiagoa gurutzatu behar izateko eta legez kanpo aparka ez dezaten:

- Mirakruz.
- Jose Maria Salaberria kalea.



- Oinezkoen babestokiak sortu edo sendotzea, oinezkoek errazago eta seguruago zeharkatzeko:

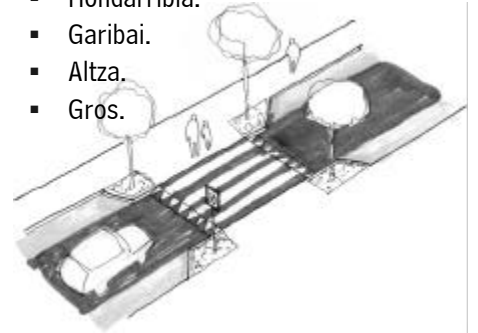
- Bera Gera.
- Santa Katalina zubia.
- Larratxo pasealekua.





■ Oinezko pasabideak muinotxoen gainean ezartzea, sestra maila aldatuta, ibilgailuek lasterra motel dezaten:

- San Martin-Artzain Ona.
- Hondarribia.
- Garibai.
- Altza.
- Gros.



■ Espaloi etengabeak sortzea, zeharkatzen dituzten ibilgailu gidariei erakusteko beren eremuan barik, oinezkoen esparruan daudela:

- Askatasun hiribidean.
- Mirakruz.
- Kolon pasealekua-Zabaleta.



■ Gurutze batzuetan maila bereko plataformak eratzea, oinezkoen eta ibilgailuen joan-etorriek bat egiten dutela adierazteko, ibilgailuek lehentasunik ez dutela erakutsita:

- Garibai/Andia.
- San Martzial-Bergara.

- Atzerago jartzea ibilgailuak semaforo aurrean geratzeko lerroa, ibilgailuak eta oinezkoak hobeto banatuta, oinezkoen segurtasuna gehitu dadin.
- Berriro aztertzea semaforoetako argi gorri eta berdeen piztualdiak, edozein oinezko motak eroso zeharka dezan eta gehiegi itxaron gabe.



#### D. OINEZKOA ETA IBILGAILUA ELKARREKIN BIZITZEKO MODU BERRIAK EZARTZEA.

- **Area 30.** Nazioarteko izendapena, ibilgailuek 30 km/orduko lasterra gainditu ez dezaten prestaturiko eta arauturiko kale multzorakoa.
  - Intxaurrondo.
  - Amara-Mutualitateak.
- **Sarbide mugatuko aldeak** bertakoentzat eta baimenduriko ibilgailuetarako. Zolan automatiko ezkututzen diren paldoz kontrolatuko dira:
  - Hego Zabaldura.



- **Trafikoak elkarren ondoan bizitzeko alorrak.** Horrela esaten zaie ibilgailuek bigarren mailako zeregina duten kale multzo arautu eta diseinatu bati, gune publiko horietan oinezkoek eta haur jolasek berek lehenasuna dutela.
- Lehengo zeharbideak hirian integratzea, trafikoaren nagusigoa dela eta galdutako bizi gaitasunaren zereginak berreskura ditzaten eta berriro diseinatu izateko oinezkoak kontuan izanda, zuhaitzak eta hiri altzariak ere erantsita.
  - Loiola.



**E. MODU BEREZIAN ERANTZUTEA GABEZIAREN BAT DUTEN LAGUNEN MUGITU BEHAR AUTONOMOAK.**

- Hiriko Eskuragarritasun Plana idaztea, gabeziaren bat duten lagunentzako hirigintza oztopoak kentzeko lehenasunak kontuan eta ezartzeko.
- Bide publikotik kentzea ibiltzeko oztopo diren publizitate panelak eta bestelako elementuak.



**F. OINEZKOAREKIKO TRATAMENDUA HOBETZEA HIRIKO INFORMAZIO, GESTIO ETA ARAUGINTZAN.**

- Turista eta bisitarientzako oinezko informazio sistema berria.
- Planteaturiko oinezkoentzako hobekuntzak zigor ditzaketen arauak aztertzea.
- Mugikortasun Alorra berriro ikertzea antolamendu berri bat ezartzeko, behar bete baliabide erabiltzeko oinezko estrategian.

Duela hamarkada bat abiatu zen Donostia oinezkori hirian merezi duen neurria berriro emateko bidetik. Hurrengo urteotan Udalak urrats gehiago ere eman nahi ditu harantz.



Hona hemen bere estrategia.



Donostiako Udala

*Mugikortasuna eta Bide Publikoetako zinegotzi ordezkaria*