



2.

MUGIKORTASUNA



Hirietan mugikortasuna aztertzeke ezinbestekoa da pertsonak joan-etorrian ibiltzeko eta haiek hornitzeko baliatzen dituzten produktu eta salgaiak batetik bestera eramateko moduak ulertzea, eta baita mugimendu horiek espazio eta denbora jakin batean egiteko dauden bitartekoak ulertzea ere.

Orografia, klima eta giza eredia ez ezik, pertsonak beren joan-etorrietan dituzten desira eta premiak gauzatzeko erabakigarriak diren beste zenbait faktore hartu behar dira

kontuan, esate baterako, faktore ekonomiko, kultural eta sozialak, eta baita genero arlokoak ere, joan-etorri horiek egiteko autonomia pertsonalean dauden baldintzatzaileak ez ezik.

Era berean, mugimendu horiek tokiko mailan eta orokorki ingurumenean eta alderdi sozioekonomikoetan izan ditza-keten ondorioak ere kontuan izan behar dira, batetik bestera mugitzeko baliatzen diren bitartekoen arabera: oinez, txirrinduan garraio publikoan edo motordun ibilgailuan.



SARRERA

Udalerrian sortzen den mugikortasun mota zehazteko, kontuan hartu behar dira pertsonak eta salgaiak hirian batetik bestera mugitzeko baliabideak, aldi bakoitzean egin beharreko distantziak eta joan-etorri horien beharrak edo nahiak. Urteen poderioz taxutu den hiri ereduak eta 500.000 biztanle inguruko hiri eremuko turismo eta zerbitzu hiriburuak izateak eragiten dute egunero egiten diren joan-etorri kopuru handi bat. Motordun ibilgailu asko egoteak hainbat inpaktu eragiten ditu, hala nola energia asko kontsumitzea eta berotegi efektua eragiten duten gasak isurtzea, atmosfera kutsatzea, ibilgailu motordunen zarata eta eremu publikoa nabarmen okupatzea, dela aparkatzeko dela mugitzeko.

Testuinguru horretan, mugikortasun politikak bideratzen dituen helburu nagusiak hauek dira: hiri eta metropoli mugikortasun iraunkorreko eredu bat garatzea, garraiobide aktiboak indartzea, hala nola oinez eta bizikletaz ibiltzea, motordun joan-etorriak murriztea eta Donostia barruko nahiz Donostiaren beraren mugikortasuna deskarbonizatzea eta elektrifikatzea.

Alde horretatik, garraio publiko irisgarria, eroso eta Donostiako auzo guztiei zerbitzua ematen dien sare trinko baten jabea sustatzea izan da Udalaren apustu nagusietako bat, mugikortasun sostengagarriago bat, ibilgailu pribatuaren mende-kotasun txikiagoa duena lortzeko. Azken urteetan, bizikleta sare zabalak eta horri lotutako azpiegiturek bizikletaren erabilera garrantzitsua ahalbidetu dute. Oinez egiten diren joan-etorrien kopurua handitzeko, espazio publikoaren baldintzak hobetzen jarraitu behar da, eta lehentasuna eman behar zaie oinez doazenei elkarguneetan eta semaforo-zikloen banaketetan. Era berean, enbait neurri ezartzeak, hala nola aparkatzeko denbora arautzea (TAO) gero eta auzo gehiagotan, 30 Zonaldeak arian-arian ezartzea eta erdigunean zirkulazio-aldaketak egitea, automobilaren erabilerari pizgarriak kentzea du helburu. Eusko Trenen trenbide sarea geltoki berriekin garatzea eta Ekialdea eta Mendebaldea lotzea da mugikortasun sostengagarriagoa, osasungarriagoa eta seguruagoa lortzeko egindako apustu garrantzitsuenak.



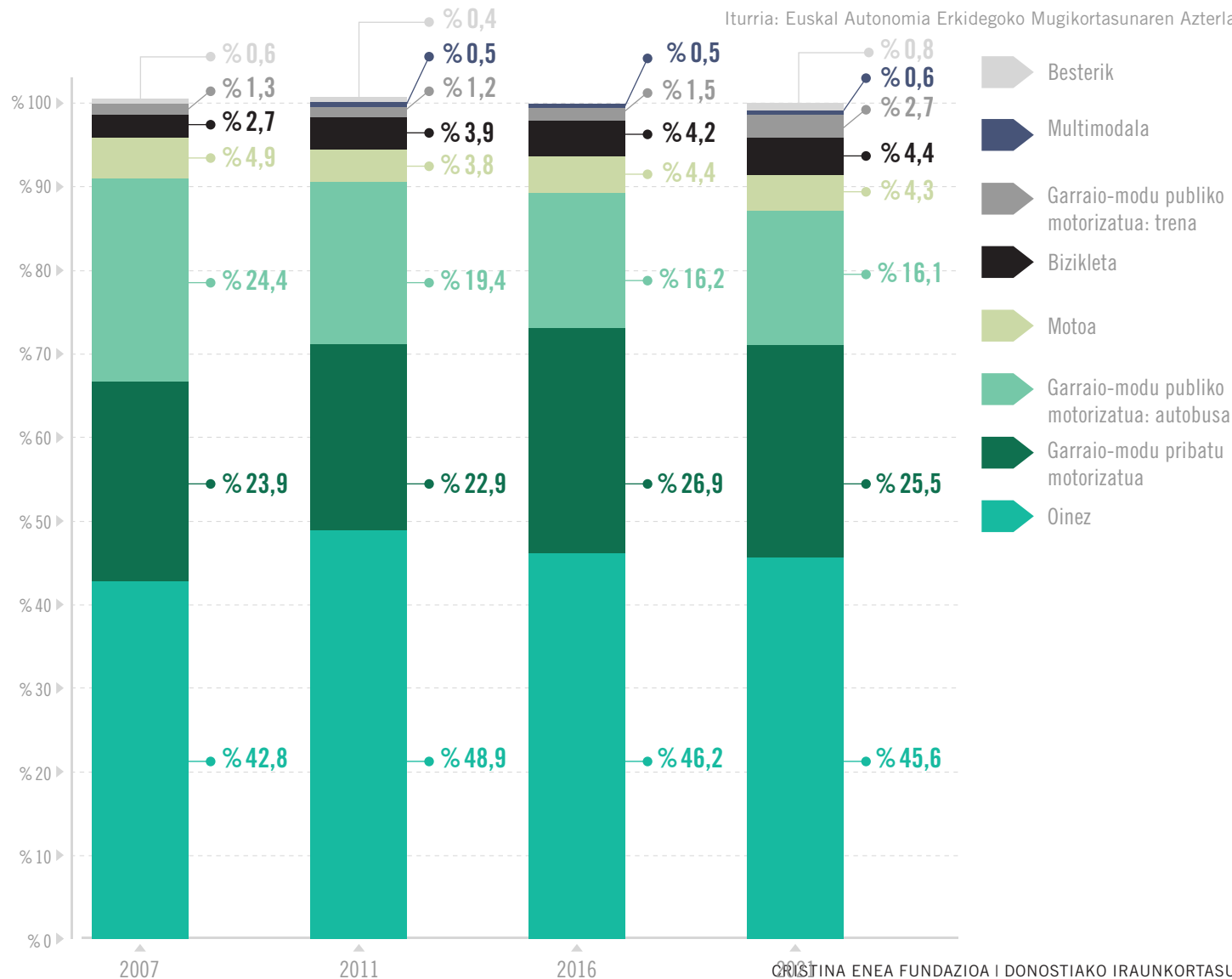
2.1.

GARRAIOBIDEAREN ARABERAKO BANAKETA

Lokomoziorako bitarteko ezberdinen erabilerari dagozkion proportzioak faktore oso ezberdinen baitan daude, gastu energetikoak, airearen kalitatea, kutsadura akustikoaren mailak edota CO₂ emisioak baldintzatuz. Mugikortasuna da hirian gertatzen diren emisioen arduradun nagusia, inbentarioan jasotako emisio guztien %42 suposatzen duelarik, ibilgailu pribatua delarik foku emisore nagusia. Banaketa modala aldatzeko faktore erabakigarri bat norberaren joan-etorriekiko portaeretatik eta modu kolektiboetara (bereziki autobusa eta metroa) eta motorrik gabeko bitartekoei garrantzi gehiago ematek eratorriko da.



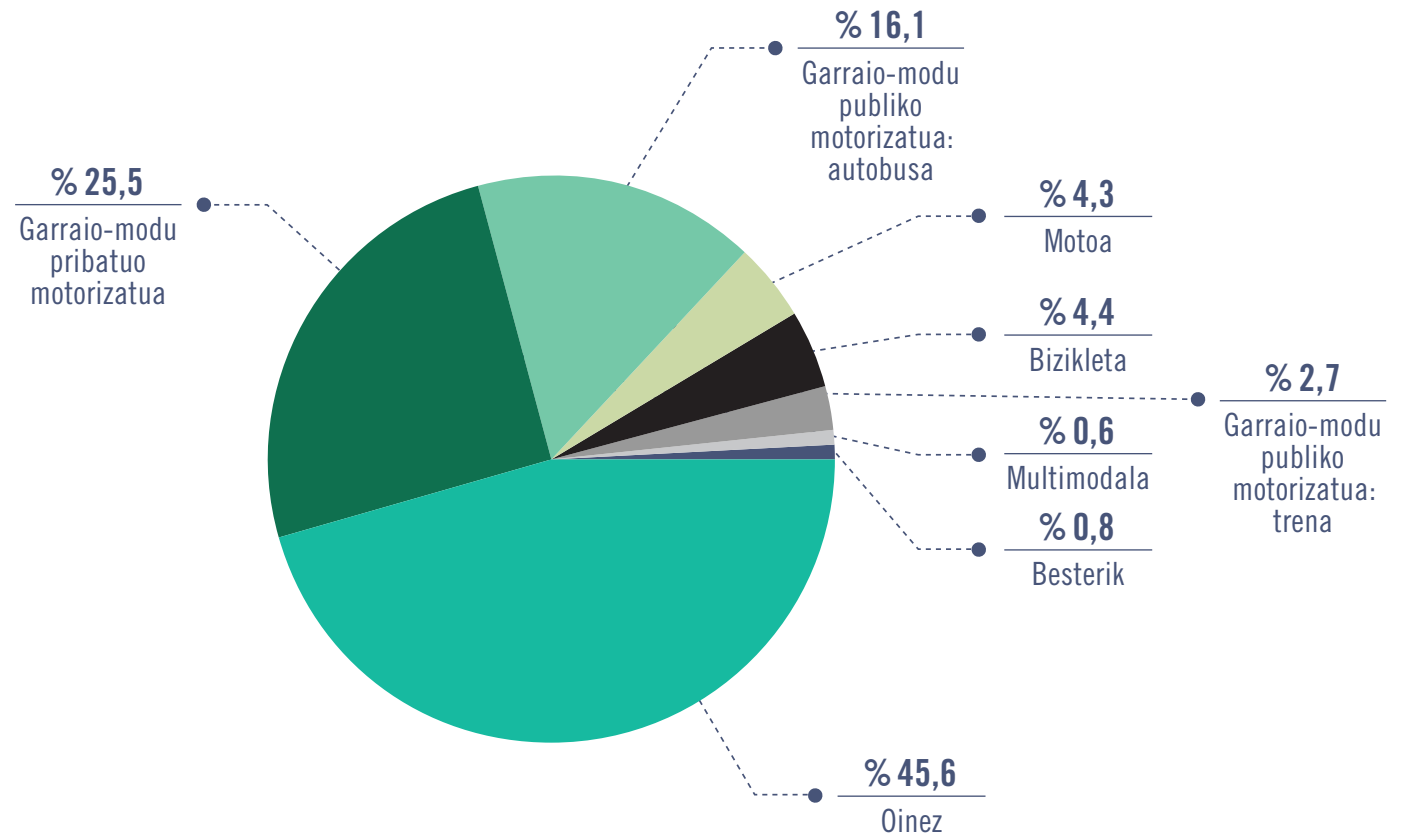
GARRAIOBIDEAREN ARABERAKO BANAKETA



Oinez ibiltzea da Donostian ibiltzeko modurik erabiliena. Joan-etorrien %45,6 oinez egiten dira. Hala ere, jaitsiera jarraitua ikusten da; 2016an %46,2 zen, eta 2011n %48,9. Bizikleta gero eta gehiago erabiltzen da, eta %4,4ko erabilera kuota izatera iritsi da. Garraio-bide aktiboak Donostiako barne mugimendu guztien %50 baino gehixeago dira. Garraio-bidearen arabera banaketaren %16,1 da autobusa. Hala ere, urte bakoitzean garraiatutako bidaiari kopurua oso garrantzitsua izan arren, ehuneko hori jaitsi egin da aurreko urteekin alderatuta. Ibilgailu motordunen joan-etorriek behera egin dute zertxobait aurreko urteetakoekin alderatuta, eta joan-etorrien %25,5 izan dira 2016an %26,9 zirelarik. Motozikletak dira Donostiako mugikortasunaren beste ezaugarri bat, %4,3 baitira.



Garraiobide sostengagarrienak (oinez ibiltzea, bizikletan ibiltzea eta garraio publikoa erabiltzea) joan-etorrien % 68,8 dira, eta ibilgailu motordun pribatuak, berriz, joan-etorrien % 29,8 baino ez dira. Hala ere, bide espazioa askoz gehiago okupatzen dute, bai joan-etorrietarako bai aparkatzeko.





2.2.

HIRI BARNEKO JOAN-ETORRIAK

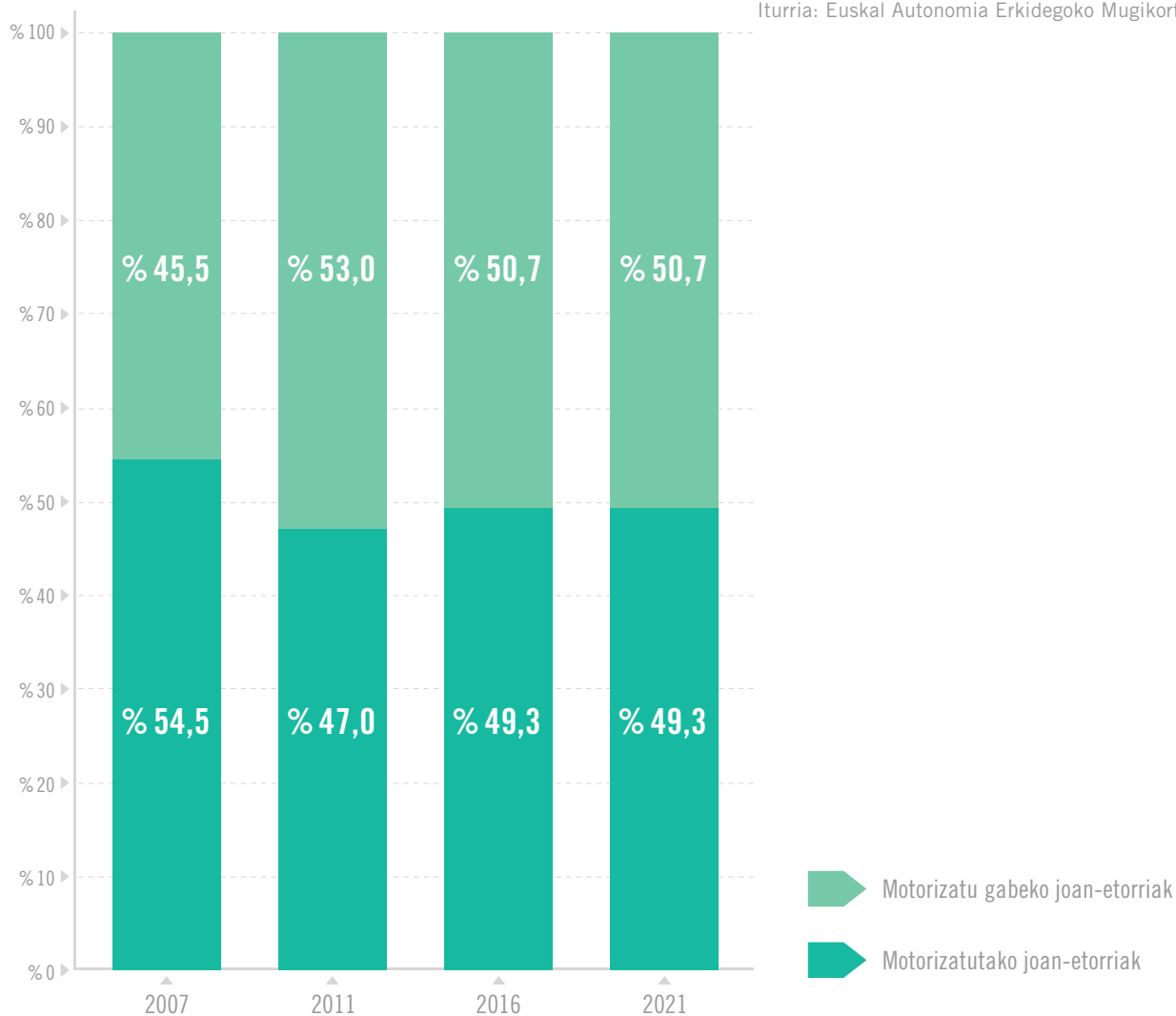
Hirian sortzen diren barneko joan-etorriek motorrik gabeko mugikortasunarekin eta garraio publikoko bidaiekin lotutako osagai garrantzitsu bat dute. Lanaren, ikasketen eta aisiaren ondoriozko joan-etorriez gain, etxeko ekonomiak eta normalean hurbileko distantzietan garatzen diren familiako zaintzek ere joan-etorri ugari sorrarazten dituzte. Sorrera erakarren balantzean Gros auzoaren erdigunea eta mendebaldea nabarmentzen da erakarren zonalde gisa, bertan pilatzen baita jarduera komertzial, ostalaritzako, bulegoetako eta zerbitzu publikoetako asko. Hiriaren ekialdea, bizitegi erakoa da nagusiki (Egia, Intxaurren edota Altza auzoekin, besteak beste). Bertan beste auzo batzuetarako joan-etorriak sortzen dira. Mendebaldean, ordea, sortzen dituenak baino gehiago dira erakartzen dituen bidaiak, unibertsitateak, beste ikastetxe batzuekin eta Igara eta Zuatzuko ekonomia jardueren eremuen garrantziaren ondorioz. Hegoaldean eta Aiete edo Errondo au-

zoetan gehiago dira sortzen diren joan-etorriak erakartitakoak baino, Miramon eta Ospitaleen zonaldea alde batera utzita. Udalerriko politika publikoak garraibide iraunkorrak indartu eta motordun joan-etorriak murrizteari begira daude. DSS Klima 2050 planaren helburua 2030ean joan-etorri aktiboen (oinezkoak eta txirrinduan) %55eko portzentajera iristea da, barneko joan-etorri guztiekiko, eta motordun ibilgailu pribatuetan egiten diren ibilbideak %20 murriztea 2030ean urtez urteko zifrarekiko. Pandemiaren hasieran onartutako Klima-larrialdiaren Adierazpenari erantsitako beste ekintza-ildo batzuk honako hauek dira: batetik, garraiomodu publikoaren eta pribatuaren arteko joan-etorrien proportzioa inbertitzea, 60/40 erlazioa igaroz, eta, bestetik, emisio txikiak dituzten ibilgailuen ehunekoa handitzea teknologia elektrikoetan edo bestelakoetan oinarrituta.



JOAN-ETORRI AKTIBOAK VERSUS MOTORDUNAK

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlanak. 2007, 2011, 2016 eta 2021. Eusko Jaurlaritza

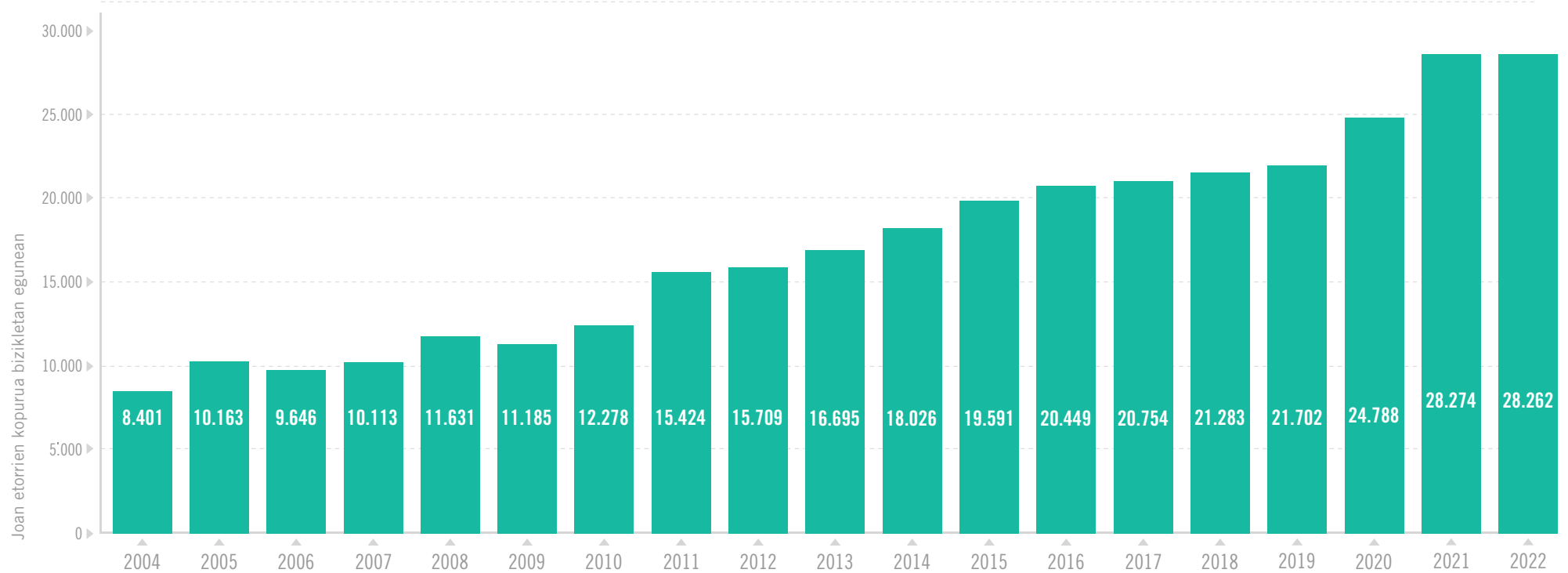


Donostiako eguneroko joan-etorrien %50,7 garraio bide aktiboen bidez egiten dira. Gehienak oinez egiten dira (%91,1); bizikleta, berriz, garraio bide aktibo guztien %8,7 izango litzateke, gero eta gehiago erabiltzen baita.



BIZIKLETA ERABILERA

Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Bizikletaren Behatokia

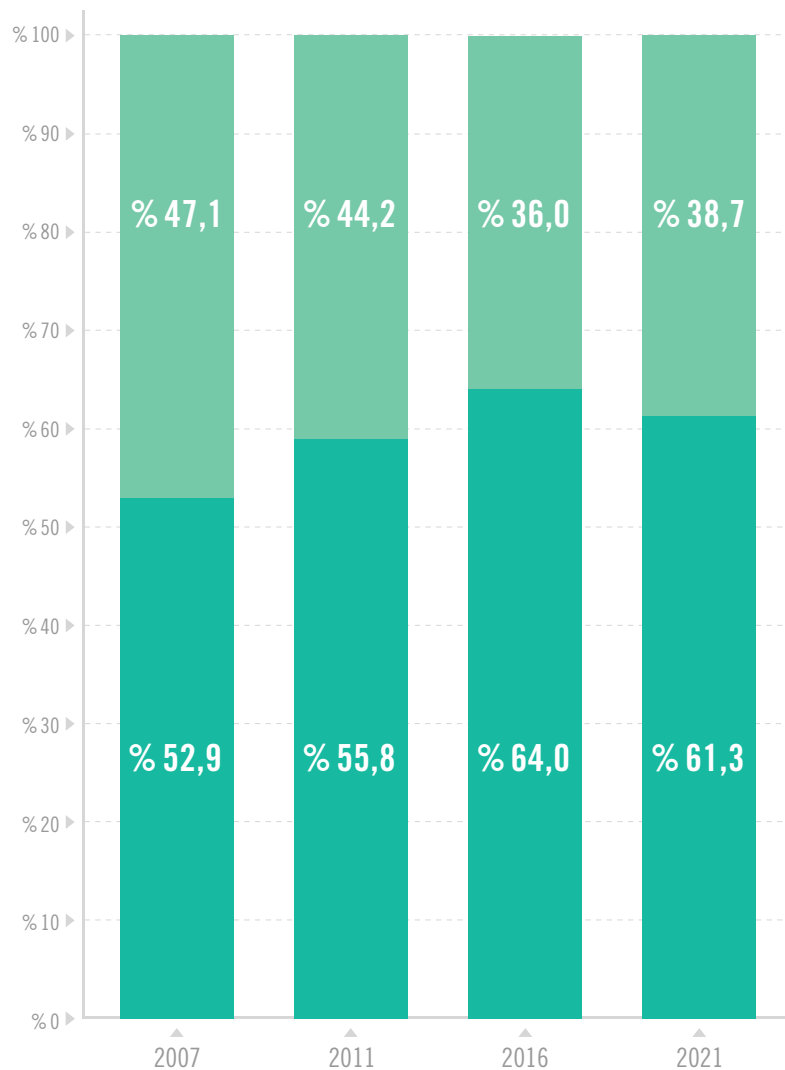


Apiriletik urrira egindako txirrindularien zenbaketaren arabera, hirian egunero, batez beste, 28.262 joan-etorri izan dira. Azken urteetako datuak kontuan izanik, ikus daiteke pandemiarekin gertatu zen bizikleta bidezko joan-etorrien gorakada finkatu egin dela. 2019ko datuak erreferentziazat hartuta, bizikletaren erabilera

%30 handitu da. Bizikleta erabiltzen duten emakumeen proportzioak ere puntu bat egin du gora, 2021ekin alderatuta; 2022ko abuztuan eta irailean begiz egindako txirrindularien zenbaketetan, txirrindularien %40 emakumeak ziren.



JOAN-ETORRI MOTORDUNAK: BANAKAKOAK VERSUS KOLEKTIBOAK



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlanak. 2007, 2011, 2016 eta 2021. Eusko Jaurlaritzak

Donostiako eguneroko joan-etorrien %49,3 garraibide motordunen bidez egiten dira. Gehienak, banakakoak diren ibilgailuetan egiten dira, autoetan edo motorretan (%61,3); garraio kolektiboa, berriz, %38,7 da: banaketa modal horren proportzioak ia hiru puntu egin du gora 2016aren aldean.

- Motorizatutako joan-etorriak garraio-modu kolektiboan
- Motorizatutako joan-etorriak garraio-modu indibidualen



HIRI BARRUKO GARRAIO PUBLIKOA ERABILERA

Iturria: Dbus





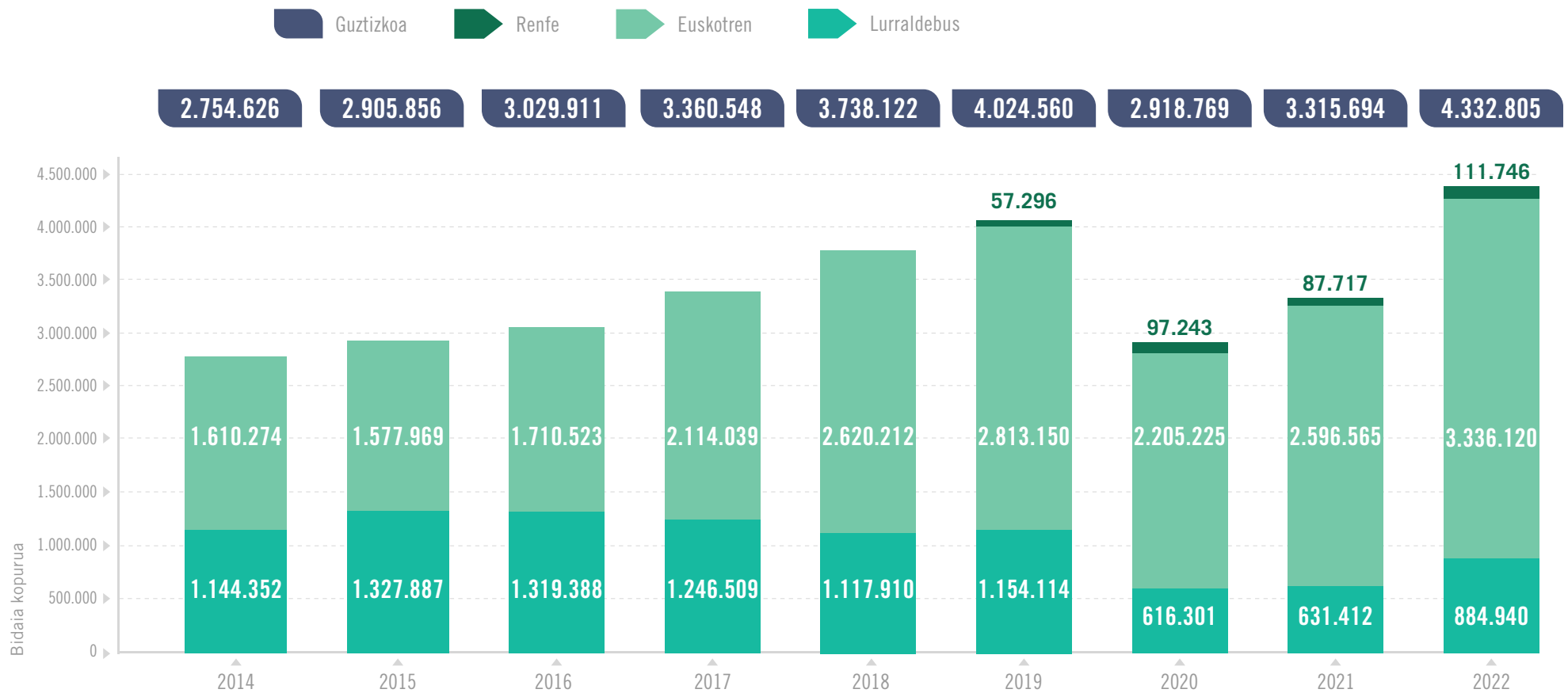
Garraioko udal-konpainiaren historian, 2019. urtean egin zen bidaia kopururik handiena, 29,5 milioi baino gehiago. 2020an, pandemia-egoerak guztiz baldintzatu zuen joan-etorrien kopurua, eta %39,8ko beherakada izan zen 2019arekin alderatuta. 2021ean, aurreko urtearekin alderatuta, %25 handitu zen bidaia kopurua, eta 22.266.087 bidaia izan ziren. 2022an, 25.503.508 bidaia izan ziren, hau da, 2021ean baino %14,5 gehiago. Garraiobide hau erabiltzen dutenen %67,87 emakumeak dira eta %32,13 gizonak. Donostia da garraio publikoko eskaria azkarren leheneratzen ari den hirietako bat.

2012. urtearen amaieran, Intxaurren eta Herreran Euskotrenen geltoki berriak martxan jartzeak eta Gipuzkoako garraiobide publikoen tarifa integrazioak, 2013ko martxotik aurrera, bidaiariak garraiobide mota batetik beste batera aldatzea eragin ahal izan dute gaur egun Donostian dauden garraiobide publikoen artean.



JATORRIA EDO HELMUGA UDALERRIKO GELTOKI EDO GERALEKUETAN DUTEN BIDAIAK, LURRALDEBUS, EUSKOTREN ETA RENFEREKIN

Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzza





2022an, Donostia barruan, guztira, 4.332.805 bidaia egin ziren hiriarteko autobusetan, Euskotrenen eta Renfen (azken operadore horrek 2019ko apiriletik aurrera kontabilizatutako bidaiak). Hartara, 2020ko eta 2021eko pandemia-urteetan garraio publikoaren erabilera jaitsi egin zen arren, hiru garraiobide horietan egindako joan-etorriak nabarmen handitu dira ondoren: 2019ko erreferentzia-urtearekin alderatuta %7,7 baino gehiago. Hala, hirian garraiobide publikoetan guztira 29.836.313 bidaia egin dira, hau da, 2021ean baino %16,6 gehiago.

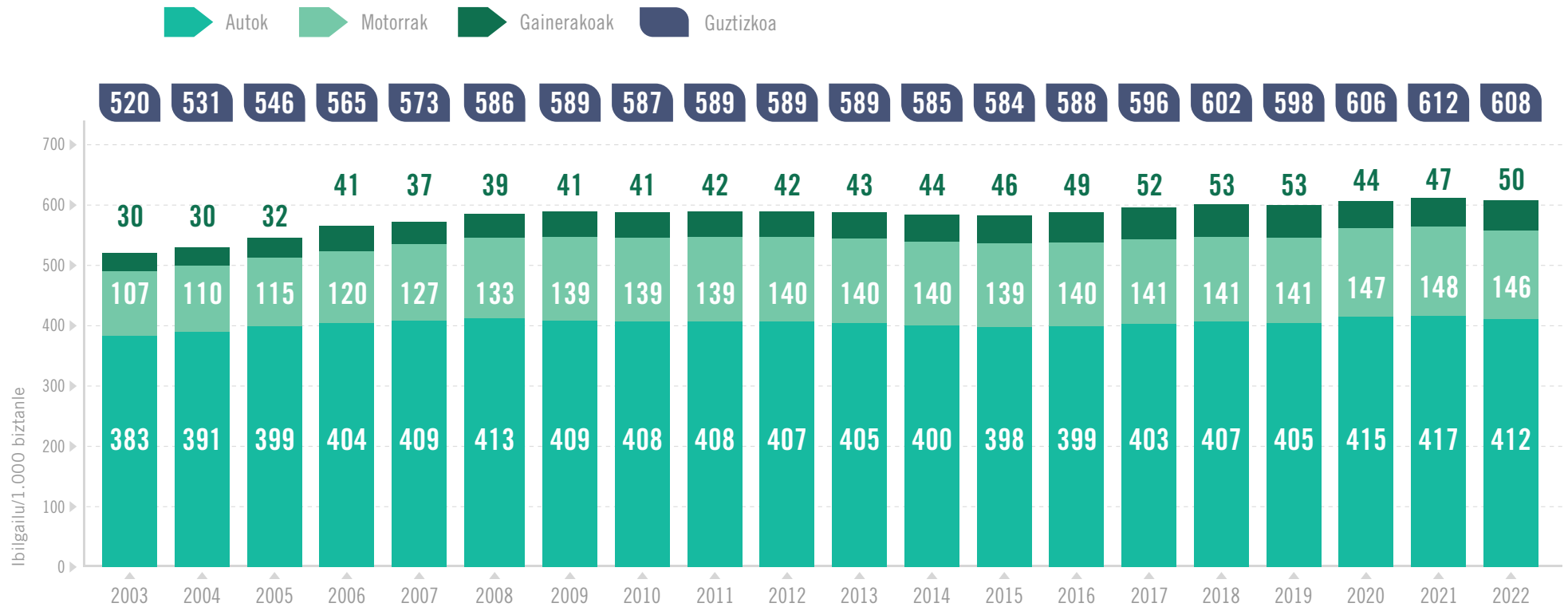
Hirian biztanleko batez beste 158 bidaia egin dira urtean, hiri-garraioaren osotasuna kontuan hartuta. 2021ean biztanleko 136 bidaia izan ziren, eta 2020an 110 bidaia.

Lurralde osoa erreferentziatzat hartuta, emakumeen proportzioa %65koa da Lurraldebusen, %60koa Euskotrenen eta %58koa Renfen.



MOTORIZAZIO-INDIZEA

Iturria: Finantza Zuzendaritza, Zerga Ikuskaritza, Donostiako Udala



2022an, Donostian matrikulatutako turismoak 412 auto izan ziren, 1.000 biztanleko; aurreko urtearekin alderatuta, beherakada txiki bat ikusten da, urte horietan guztietan kopururik handiena lortu baitzen (417 auto matrikulatu ziren 1.000 biztanleko). Autoen motorizazio indizea jaitsi egin zen 2009tik 2015era bitartean (ekonomiaren atzeraldia), eta berriro igo da 2016. urtetik 2021. urtera.

2022an, aurreko urtearekin alderatuta, behera egin dute autoen indizea (% 1,06) eta ziklomotorren indizea (% 1,18), baina gora egin dute, ordea, autobusen, kamioien eta traktoreen matrikulazioek (% 6,09), eta beraz, 2022ko motorizazio indize globala % 0,54 jeitsi egin da.



2.3.

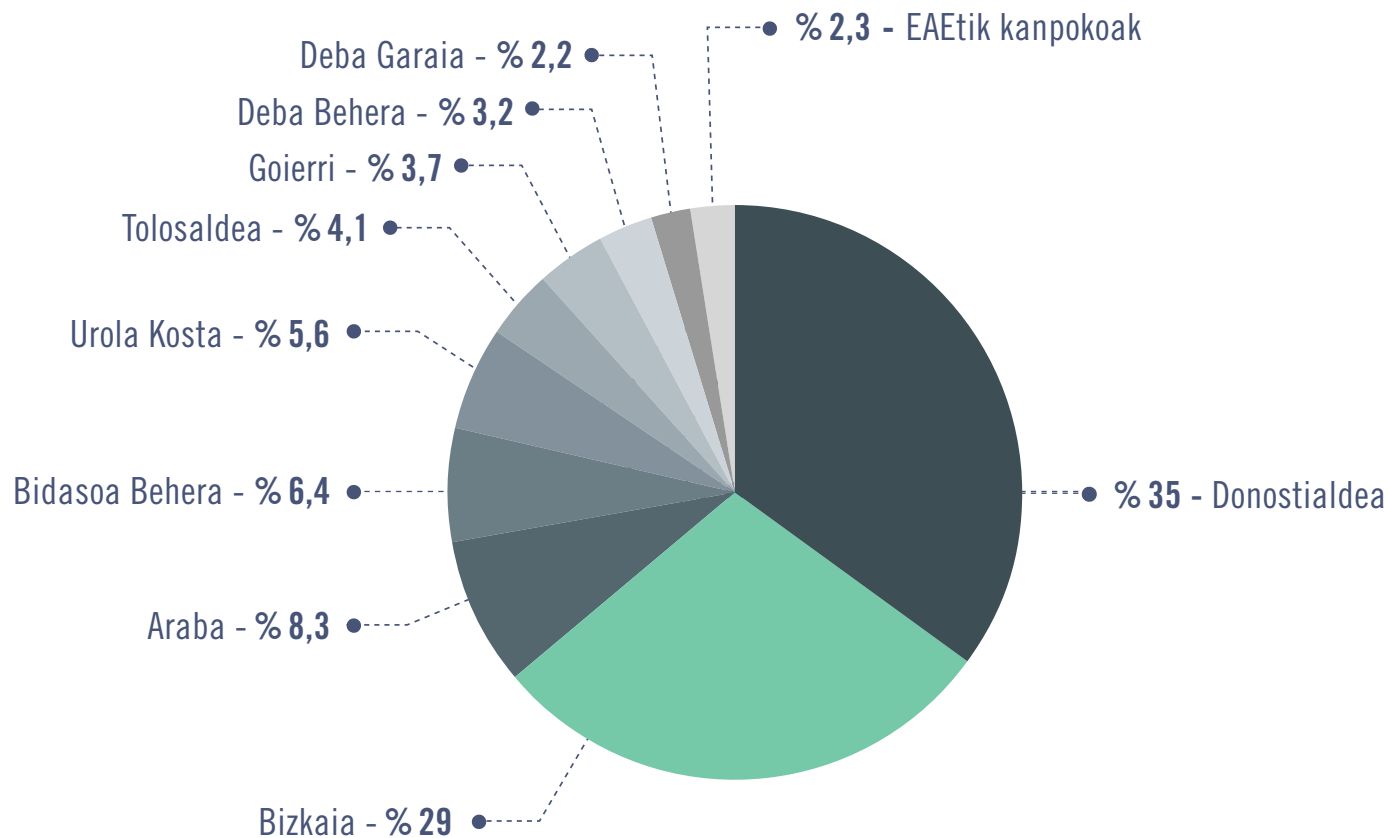
HIRIRA SARTZEKO JOAN-ETORRIAK

Udalerria historian zehar zerbitzuetako hiri modura egituratu da. Asko dira bertan jarduera komertzialak, hezkuntzakoak, finantza arlokoak, osasun arlokoak eta asistentziazkoak, eta baita kultural eta ikerketa arlokoak ere, instituzio eta herri administrazioen ordezkariak egoteaz gainera; halaber, hiriarekin eta ingurunearekin lotutako turismo jarduera adierazgarria ematen da. Horrek guztiorrek mugikortasuna erakartzea dakar modu garrantzitsuan, era berean, Gipuzkoako eskualde arteko harremanen konplexutasunak, nazioarte mailako garraiorako korridore batean duen kokapenak (NI) eta Pasaiako Portuaren hurbiltasunak eraginda.



KANPOALDETIK HIRIRAKO SARBIDEAK JATORRIZKO ESQUALDEAREN ARABERA

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana. 2021. Eusko Jaurlaritzza

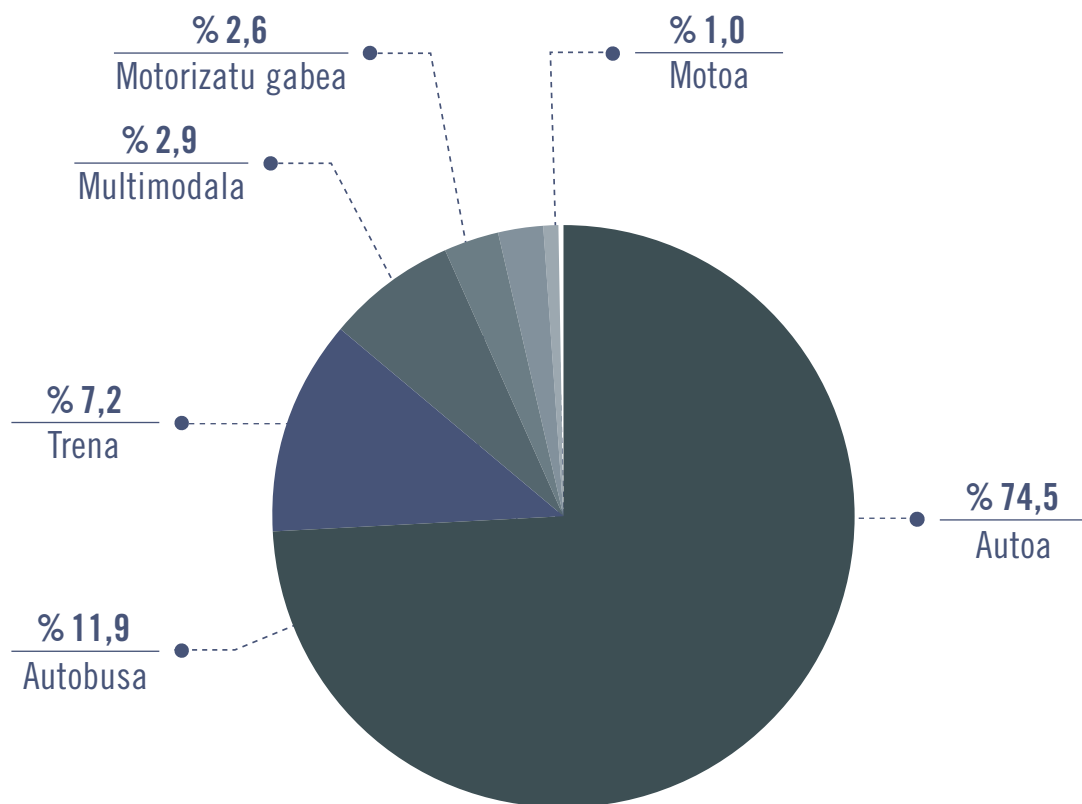


Donostiara sartzeko bidaien bi heren probintziari berari dagozkie (% 60,2), bereziki Donostialdeari (%35). Gainerako eskualdeetatik, Bidasoa Behera (%6,4) eta Urola Kosta (%5,6) nabarmentzen dira. Bizkaitik eta Arabatik datozen bidaiak, berriz, %29 eta %8,3 dira, hurrenez hurren, eta 2016. urtearekin alderatuta, hazkunde handia izan dute; izan ere, Bizkaitik egindako joan-etorriak inkestako laginean erregistratutako mugimendu guztien %3,9 baino ez ziren, eta Arabakoak, berriz, %1,7. Lurralde Historikotik bertatik eta Donostialdetik datozen joan-etorrien pisua txikitu egin da aurreko inkestaren aldean (2016), orduan %78,9 eta %52,7 baitziren, hurrenez hurren.



KANPOALDETIK HIRIRAKO SARBIDEAK GARRAIOBIDE MOTAREN ARABERA

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana. 2021. Eusko Jaurlaritzza

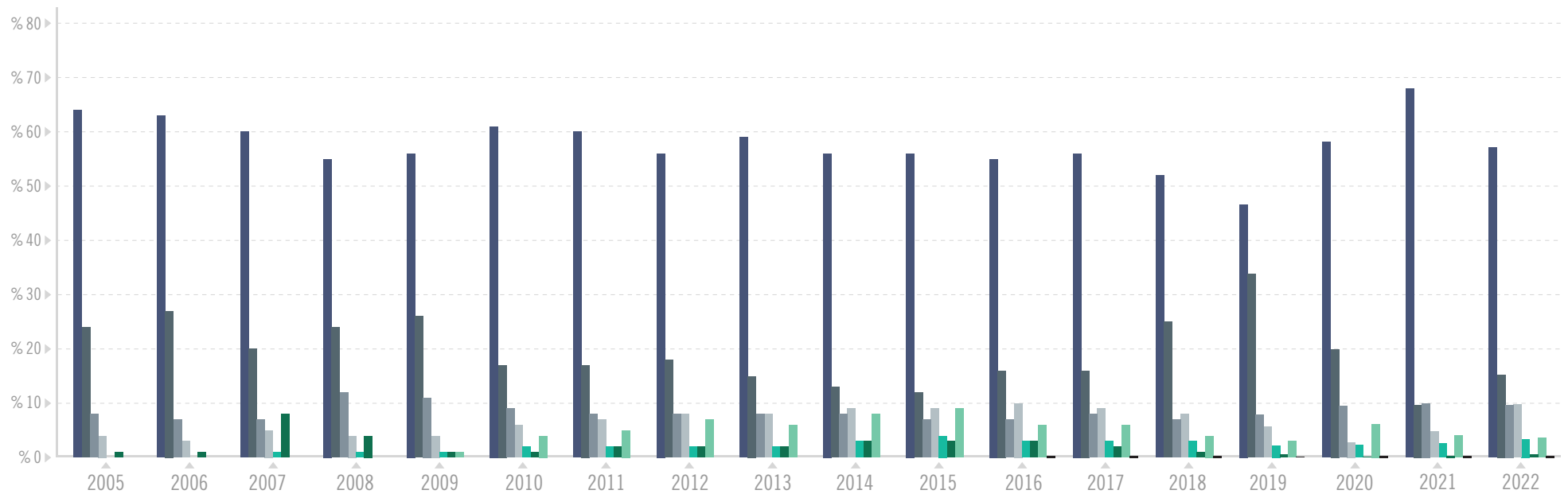


Donostiara autoz sartzen dira, gehienbat (%74,5), 14 puntu igo da erreferentziako azken urtearekiko (2016). Hurrengo garraio biderik erabiliena autobusa da (%11,9); autobusaren erabilerak hirira sartzeko behera egin du; 2016an, kontabilizatutako fluxu guztien %18,4 bait zen. Trena inkestatuen %7,2k erabiltzen du. Donostialdetik datozen bidaia gehienak autoz egiten dituzte, baina batez besteko orokorra baino zertxobait gutxiago (%56,4, %74,5 orokorraren aldean). Donostialdetik hiriburura garraio publikoan sartzen direnek %18,6k autobusa darabilte, eta beste %11,8k trena erabiltzen dute.



SSTURISMOAREN ERABILTZAILEAK HIRIRA ETORTZEKO MODUEN BILAKAERA

Iturria: SSTurismo



Autoa	% 64	% 63	% 60	% 55	% 56	% 61	% 60	% 56	% 59	% 56	% 56	% 55	% 56	% 52	% 46,6	% 58,3	% 68,1	% 57,3
Autobusa	% 24	% 27	% 20	% 24	% 26	% 17	% 17	% 18	% 15	% 13	% 12	% 16	% 16	% 25	% 33,8	% 20,4	% 9,7	% 15,3
Trena	% 8	% 7	% 7	% 12	% 11	% 9	% 8	% 8	% 8	% 8	% 7	% 7	% 7	% 8	% 7,9	% 9,5	% 10,0	% 9,7
Hegazkina	% 4	% 3	% 5	% 4	% 4	% 6	% 7	% 8	% 8	% 9	% 9	% 10	% 9	% 8	% 5,7	% 2,8	% 4,8	% 9,8
Autokarabanak	—	—	% 1	% 1	% 1	% 2	% 2	% 2	% 2	% 3	% 4	% 3	% 3	% 3	% 2,2	% 2,3	% 2,6	% 3,4
Besteak	% 1	% 1	% 8	% 4	% 1	% 1	% 2	% 2	% 2	% 3	% 3	% 3	% 3	% 2	% 1	% 0,5	% 0,2	% 0,4
Dinez	—	—	—	—	% 1	% 4	% 5	% 7	% 6	% 8	% 9	% 6	% 6	% 4	% 3,0	% 6,2	% 4,1	% 3,6
Bizikleta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	% 0,1	% 0,2	% 0,3	% 0,2	% 0,3	% 0,3	% 0,4



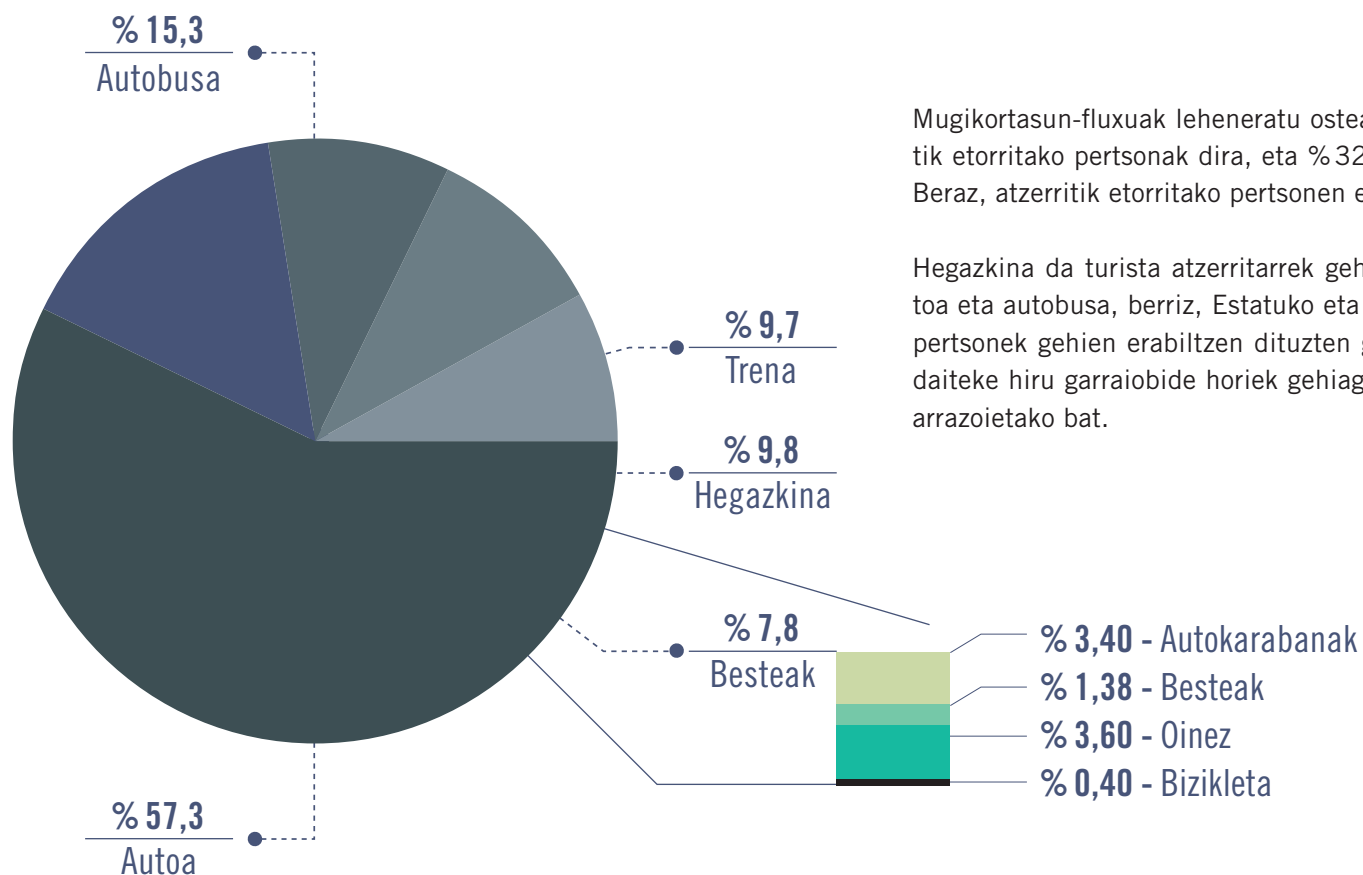
Hiriko turismo-informazioko puntuetara joaten diren pertsonei egiten zaizkien inkesten batezbestekoa behera egiten ari da. 2016an 223.256 inkesta egin ziren, eta 2019an 92.338 izan ziren. Pandemian mugikortasunari ezarritako murrizketen ondorioz, 2020an 20.895 inkesta besterik ez ziren egin eta 2021ean 41.660 inkesta. 2022an, bisitarien kopuru handiagoarekin eta informazio-puntuak irekita, guztira 76.245 inkesta egin dira. Pandemia dela eta, pertsonen fluxuan izandako aldaketek eta garraio publikoan izandako mugek eragin handia izan dute inkestari erantzun dioten pertsonen jatorri geografikoan, baita bertara iristeko moduan ere.

2022an, turisten %57,3 ibilgailu pribatu motordunetan iristen ziren hirira. 2021arekin alderatuta, gora egin du hegazkinez iritsitakoen proportzioak, %9,8 izan baitira. Autobus bidez iristen diren bisitarien kopuruak ere gora egin du, %15,3, eta mantendu egin da tren bidez iristen direnen kopurua, %9,7. Autokarabanen iristen dira inkesta erantzun dutenen %3,4 eta oinez %3,6.



SSTURISMOAREN ERABILTZAILEAK HIRIRA ETORTZEKO MODUEN BANAKETA

Iturria: SSTurismo



Mugikortasun-fluxuak leheneratu ostean, inkesta erantzun dutenen %60 atzeritik etorritako pertsonak dira, eta %32 Estatuaren gainerakotik etorritakoak dira. Beraz, atzeritik etorritako pertsonen ehunekoa bikoitza da.

Hegazkina da turista atzeritarrek gehien erabiltzen duten garraiobidea, eta autoa eta autobusa, berriz, Estatu eta Frantziako beste leku batzuetatik datozen pertsonak gehien erabiltzen dituzten garraiobideak dira. Bisitari mota hori izan daiteke hiru garraiobide horiek gehiago edo gutxiago erabiltzea eragin dezakeen arrazoietako bat.



2.4.

GARRAIOA ELEKTRIFIKATZEA

Garraioaren sektorean elektrifikaziorako eta emisioak murrizteko dagoen tartea oso ezberdina da bitarteko ezberdinen arabera. Karbonizazio gabetzeari dagokionez aurrera egiteko abagune handienak errepide bidezko garraioan ematen dira. Mugikortasunaren karbonizazioa gabetu eta elektrifikazioa bultzatzea da DSS Klima 2050 planean ezartzen diren helburuetako bat. Horretarako, DBus autobus flotaren elektrifikazioa eta udal mugikortasun parke garbi bat lortzea dira 2030. urteari begira finkatutako helburuak, udalerriko automobilen parkea %20an ibilgailu hibridoekin eta %10ean ibilgailu elektrikoekin osatzeaz batera.

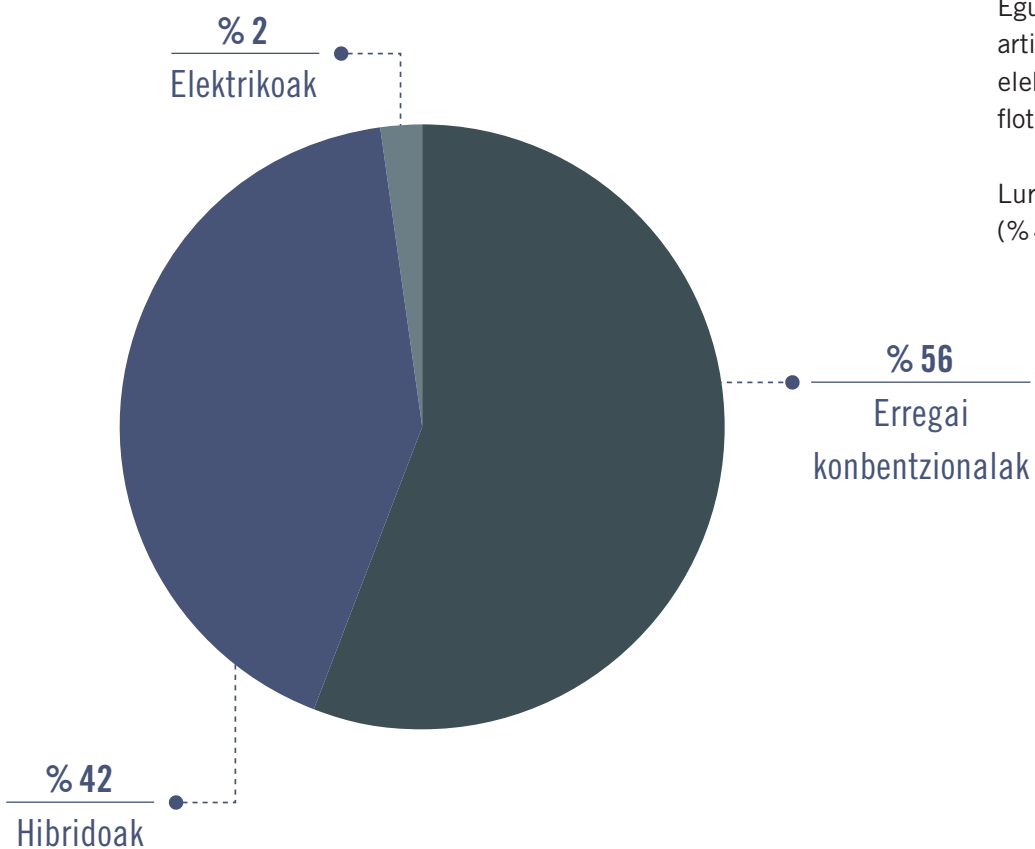
2021ean onartutako Klima Aldaketari eta Energia Trantsizioari buruzko Legearen arabera, 50.000 biztanletik gorako udalerriek ibilgailu kutsatzaileetarako zirkulazio murriztuko eremuak ezarri behar dituzte. Eremu horiek, beraz, emisio txikiko eremuak dira, eta kutsadura maila maximoak gainditzen dituzten 20.000 biztanletik gorako udalerrietan ere ezarri beharko dira. Hiri bakoitzaren barruan mugatutako dira emisio txikiko eremuak, eta eremu horietan ibilgailu kutsatzaileak sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko mugak ezarriko dira, berotegi-efektuko gasen emisioak murriztu daitezzen, airearen kalitatea hobetu dadin eta zarata murriztu dadin, besteak beste. Donostiako Udala aurtengo bigarren seihilekoan hiriaren erdialdean ezauzgarri horiek dituen eremu bat ezartzeko bidezko azterketak eta lanak egiten ari da.



GARRAIO PUBLIKO SOSTENGAGARRIA

Iturria: Dbus eta Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

dBusen flota, Euro igorpen-arauen arabera

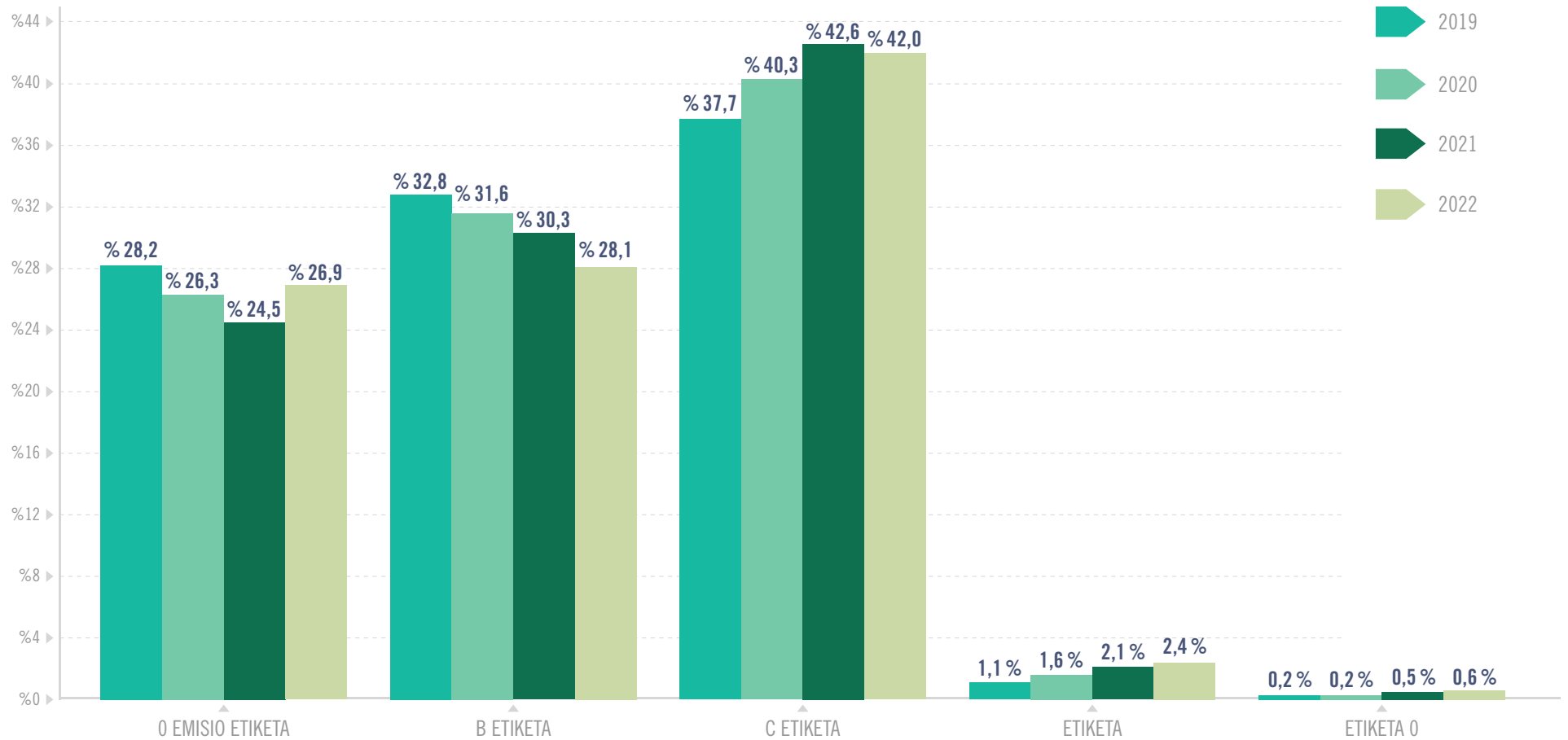


Egun Dbussek 140 autobuseko ibilgailu-flota du; horietatik 18 metroko 37 autobus artikulatu, 12 metroko 92 autobus eta 11 mikrobusek. 12 metroko 3 autobus %100 elektrikoak dira eta 12 metroko 59 hibrido ere. Hau da, 12 metroko ibilgailu-flotaren %67an teknologia hibridoa edo elektrikoa dago.

Lurraldebusek 2019an 258 autobus zituen, eta horietatik 10 hibridoak ziren (%4). 2020an 19 autobus hibrido gehiago erosi dira.



IBILGAILUEN BANAKETA INGURUMEN ETIKETAREN ARABERA





Ingurumen bereizgarriak ibilgailuak beren energia efizientziaren arabera sailkatzeko balio du, ingurumenean duten inpaktua kontuan izanik, eta ibilgailuei (autoak, furgonetak eta motorrak) ematen zaizkie, fabrikazio-urtearen eta emisio-mailaren arabera. Lau dira, efizientzia handitik txikira, hiriko ibilgailuen zentsuan banaketa hau ageri duten ingurumen bereizgarriak:

O emisio etiketa: ibilgailu efizienteenak identifikatzen ditu, esate baterako, bateria bidezko ibilgailu elektrikoak, autonomia hedatuko ibilgailu elektrikoak, 40 kilometroko autonomia duten ibilgailu elektriko hibrido entxufagarriak edo erre-gai pilako ibilgailuak. Hirian zentsatuta dauden ibilgailu guztien %0,6 dira, 727 ibilgailu guztira (2021ean 509 ziren, %30 gutxiago). Gehienak turismo erakoak dira (%78), nahiz eta motozikleta eta ziklomotor ugari ere badiren (%19).

ECO etiketa: gehienak ibilgailu hibridoak, gas erakoak edo bietakoak: 40 kilometrotik beherako autonomia duten ibilgailu elektriko entxufagarriak, hibrido ez entxufagarriak, gas naturalarekin bultzatutako ibilgailuak eta gasarekin edo petrolioaren gas likidotuarekin bultzatuak. Hirian zentsatuta dauden ibilgailuen %2,4 dira, guztira 2.945 ibilgailu (%20ko igoera 2021eko datuekin alderatuta), gehienak turismo erakoak (%97).

C etiketa: kategoria honetan sartzen dira Euro araudiaren azken emisioak betetzen dituzten barneko erre-kuntzako ibilgailuak, 2006. urtetik aurrera matrikulatutako gasolina bidezko eta 2015. urtetik aurrera matrikulatutako diesel bidezko turismo eta furgoneta arinez gain, eta 8 plaza baino gehiagokoak diren eta astunak direnak, hala gasolina nola diesel bidezkoak, 2014. urtetik aurrera matrikulatuak. Ibilgailu zentsatu gehien dituen ingurumen bereizgarria da, %42arekin, guztira 50.711 ibilgailu (%4ko igoera 2021eko datuekin alderatuta), gehienak turismo erakoak (%62), eta herena motozikletak eta ziklomotorrak (%33).

B etiketa: kategoria honetan sartzen dira Euro arauen azken zehaztapenak betetzen ez dituzten arren, aurreko araudiak betetzen dituzten barneko erre-kuntzako ibilgailuak, 2001. urtetik aurrera matrikulatutako gasolina bidezko eta 2006. urtetik aurrera matrikulatutako diesel bidezko turismo eta furgoneta arinez gain, eta 8 plaza baino gehiagokoak diren eta astunak direnak, hala gasolina nola diesel bidezkoak, 2006. urtetik aurrera matrikulatuak. Bigarren ibilgailu zentsatu gehien dituen ingurumen bereizgarria da, %38,1ekin, guztira 33.983 ibilgailu, gehienak turismo erakoak (%75) eta %16 motozikletak eta ziklomotorrak. 2021eko datuekin alderatuta %2 egin du behera B etiketadun ibilgailu kopurua.

Ingurumen bereizgarririk gabeko ibilgailuak: gainerako ibilgailuek (%26.9) ez dute inolako bereizgarririk, ibilgailu garbi modura etiketatzeko betekizunak betetzen ez dituztelako. Hirian erregistratutako 120.868 ibilgailuetatik 32.502 dira, eta %5 egin du behera 2021arekin alderatuta. Erregistratuta dauden eta ingurumen-bereizgarria lortu ezin duten ibilgailu gehienak turismoak dira (%56), eta motozikleta eta ziklomotorren kopurua ere nabarmentzekoa da (%28).



2.5.

ESPAZIO PUBLIKOAREN BANAKETA

Espazio publiko irekien konfigurazioa eta banaketa erabakigarria da herritarren premiak asetzeko, beren bizi kalitatea ziurtatuz. Hiriko paisaia eta hiriaren funtzionaltasuna, funtsean, bertako eraikinen arkitekturak eta espazio publikoaren hedadura, banaketa eta kalitateak baldintzatzen ditu. Espazio publikoa bizikidetzarako, kidesunerako eta erabilera eta jarduera ezberdinak hartzen dituen leku modura ulertuta, baina, era berean, garraiobide ezberdinak baliatuz pertsona eta salgaien joan-etorria ahalbidetzen duen espazio modura ulertuta, non gaur egun motordun ibilgailu pribatuak toki nabaria hartzen duen, hala joan-etorrian nola aparkalekutan. Mugikortasun politiken helburuetako bat trafikoaren espazio publikoa arintzea da, kalitatezko hiri inguruneak berreskuratzeko, aldi berean, baliabide eta energia gutxiago kontsumitzea eta oinezko irisgarritasun gehiago izatea ahalbidetzen duten mugikortasun sareak egituratuz.



HIRI BIDEAK

Iturria: Donostiako Udaleko Hirigintza Saila



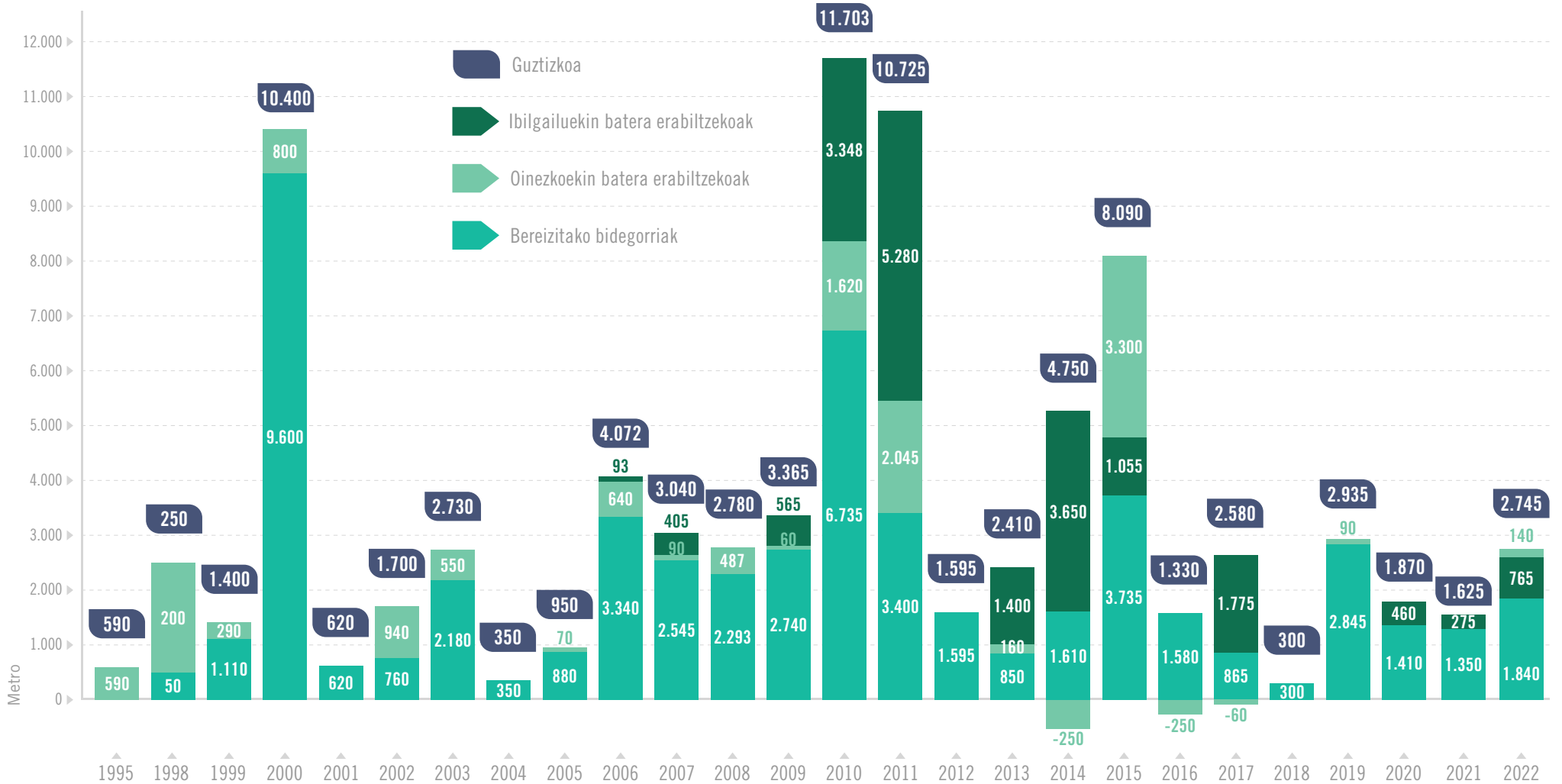
Gaur egun, 559,82 bat hektarea hartzen ditu Donostiako bide komunikazioko sareak, eraikitako hiri azaleraren eta azalera urbanizagarriaren %28,5; 2010ean HAPOa onartu zenetik portzentajezko 3,4 puntu gora egin duelarik. Azalera horretan komunikazio azpiegiturak sartzten dira, erabiltzen den mugikortasun mota

edozein dela ere (oinez, bizikletaz, automobileraz, garraio publikoz, etab.). Tren azpiegiturak, trenbideak eta elementuak (geltokiak eta geralekuak) barne, udal azalaren %1,2 hartzen dute.



BIDEGORRI SAREAREN TIPOLOGIA

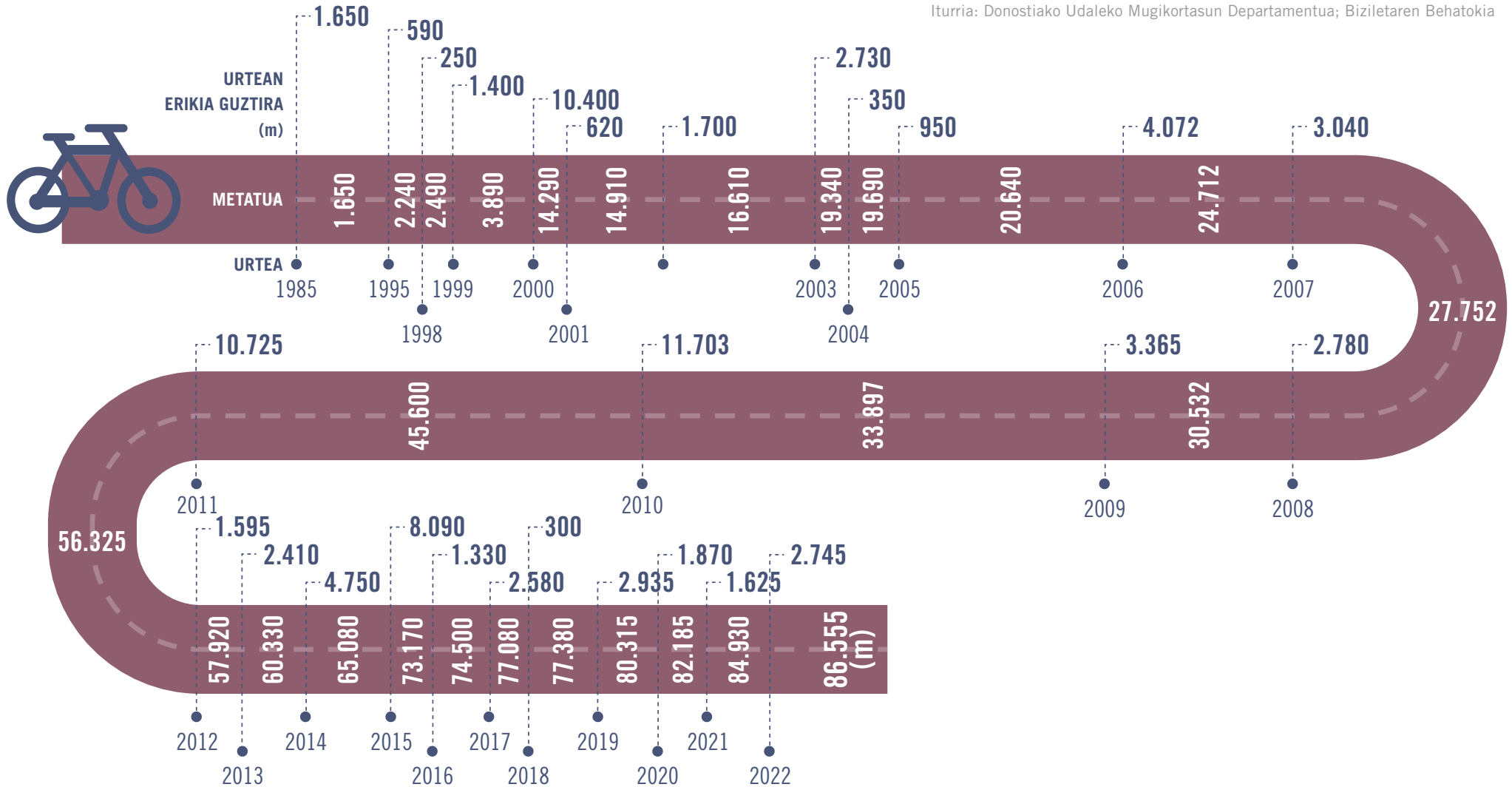
Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia.





BIDEGORRI SAREAREN LUZERA

Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia





2022an, bizikleta bidezko zirkulaziorako egokitutako 2.745 metro gehiago antolatu ziren: 1.840 metro bizikleta-bide bereizitan, 140 metro bizikleten eta ibilgailu motordunen artean partekatutako bideetan eta 765 metro bizikleten eta oinezkoen artean partekatutako bideetan. Bizikleta-sarean egin diren jarduketan artean, nabarmendu behar da garai batean espaloietan egokitutako bizikleta-azpiegituretako 1.090 metro kendu direla eta oinezkoen erabilerarako libre geratu direla. Txirrindulariek seguru zirkulatzeko bide bereziak bide-luzeraren %65 dira, oinezkoekin batera zirkulatzeko den bide-tarteak %10 dira eta ibilgailu

motordunekin batera zirkulatzeko den bideak %25 dira —espazio hori pixkanaka handitzen ari da—. Hirian egindako abiadura-erregulazioekin, hiriko bide gehienetan 30 km/h-koa da gehieneko abiadura, eta, hala, desagertu egiten dira bizikletak eta ibilgailu motordunak batera ibiltzeko seinaleztatutako bideak. Hirian finkatutako bizikleta-bideen 65.865 metroak erreferentziatzat hartuta, metro horien %86 patineteek eta bizikletek soilik erabiltzeko bizikleta-azpiegiturek dira; gainerako %14a, berriz, oinezkoekin batera erabiltzeko zirkulazio-tarteak dira.