

2.

MUGIKORTASUNA



Hirietan mugikortasuna aztertzeke ezinbestekoa da pertsonak joan-etorrian ibiltzeke eta haiek hornitzeke baliatzen dituzten produktu eta salgaiak batetik bestera eramateke moduak ulertzea, eta baita mugimendu horiek espazio eta denbora jakin batean egiteke dauden bitartekoak ulertzea ere.

Orografia, klima eta giza eredua ez ezik, pertsonak bere 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 adin eta genero arlokoak ere, joan-etorri horiek egiteke autonomia pertsonalean dauden baldintzatzaileak ez ezik.

Era berean, mugimendu horiek tokiko mailan eta orokorki ingurumenean eta alderdi sozioekonomikoetan izan ditzaketan 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 ditu, hala nola gehienetan erregai fosiletatik datorren energia-kontsumo handia, berotegi-efektuko gasen isurketa handiarekin, 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 irigarria, 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, zenbait 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. Beste apustu garrantzitsuak dira Isuri Gutxiko Eremu bat ezartzea hiriaren erdigunean 2024an eta 2024-2029 aldirako Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzea. Eusko Trenen trenbide-sarea garatzea, hiriaren erdialdean geltoki berriak eginez eta ekialde-mendebalde konektibitatea erraztuz, horixe da mugikortasun iraunkorra goa, osasungarriagoa eta seguruagoa lortzeko egin den apusturik



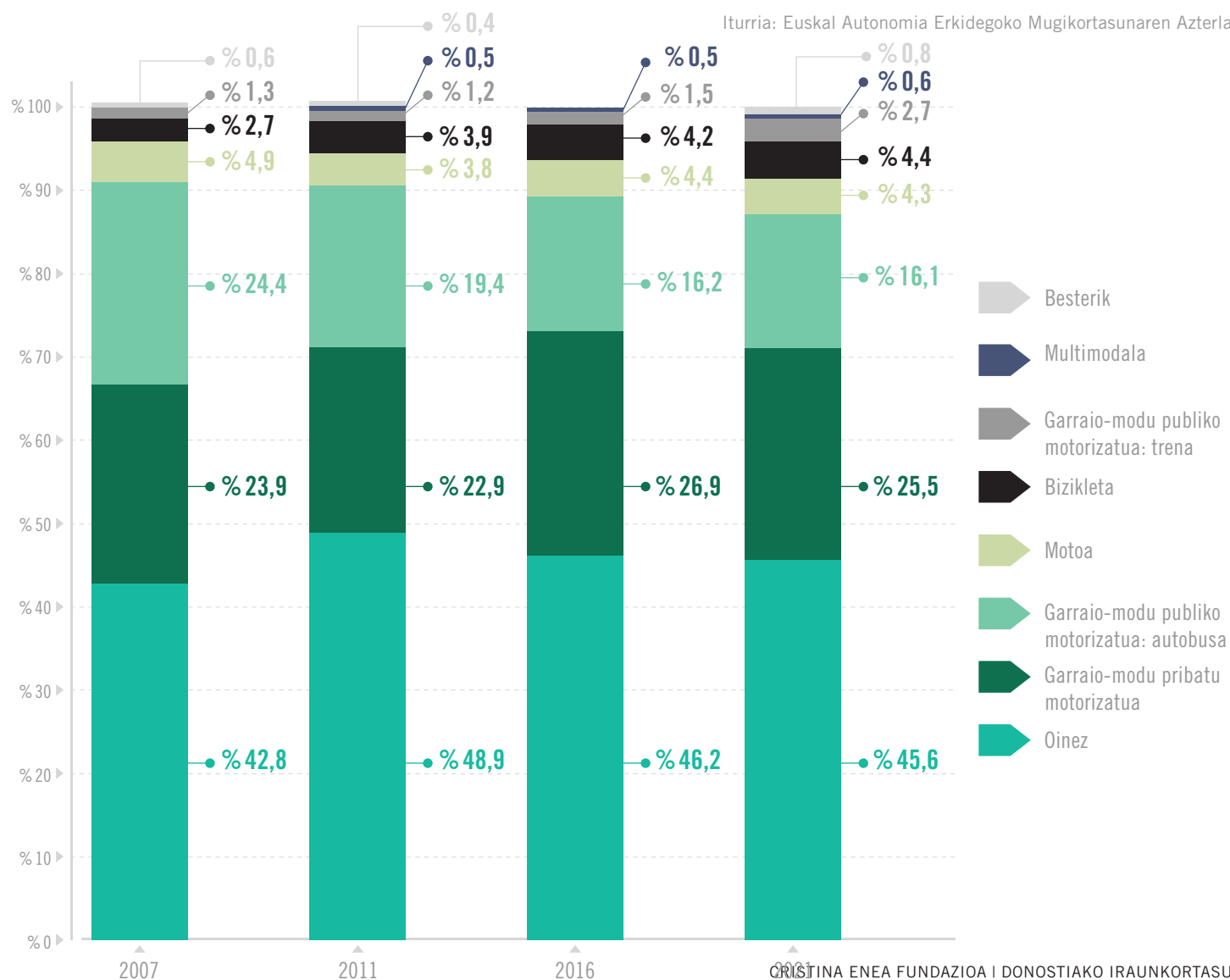
2.1.

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 hiriari gertatzen diren emisioen arduradun nagusia, inbentarioan jasotako emisio guztien %40 suposatzen duelarik, ibilgailu pribatua delarik foku emisore nagusia. Banaketa modala aldatzeko faktore erabakigarri bat norberaren joan-etorriekiko portaeretatik eta modu kolektiboei (bereziki autobusa eta metroa) eta motorrik gabeko bitartekoei garrantzi gehiago ematek eratorriko da.



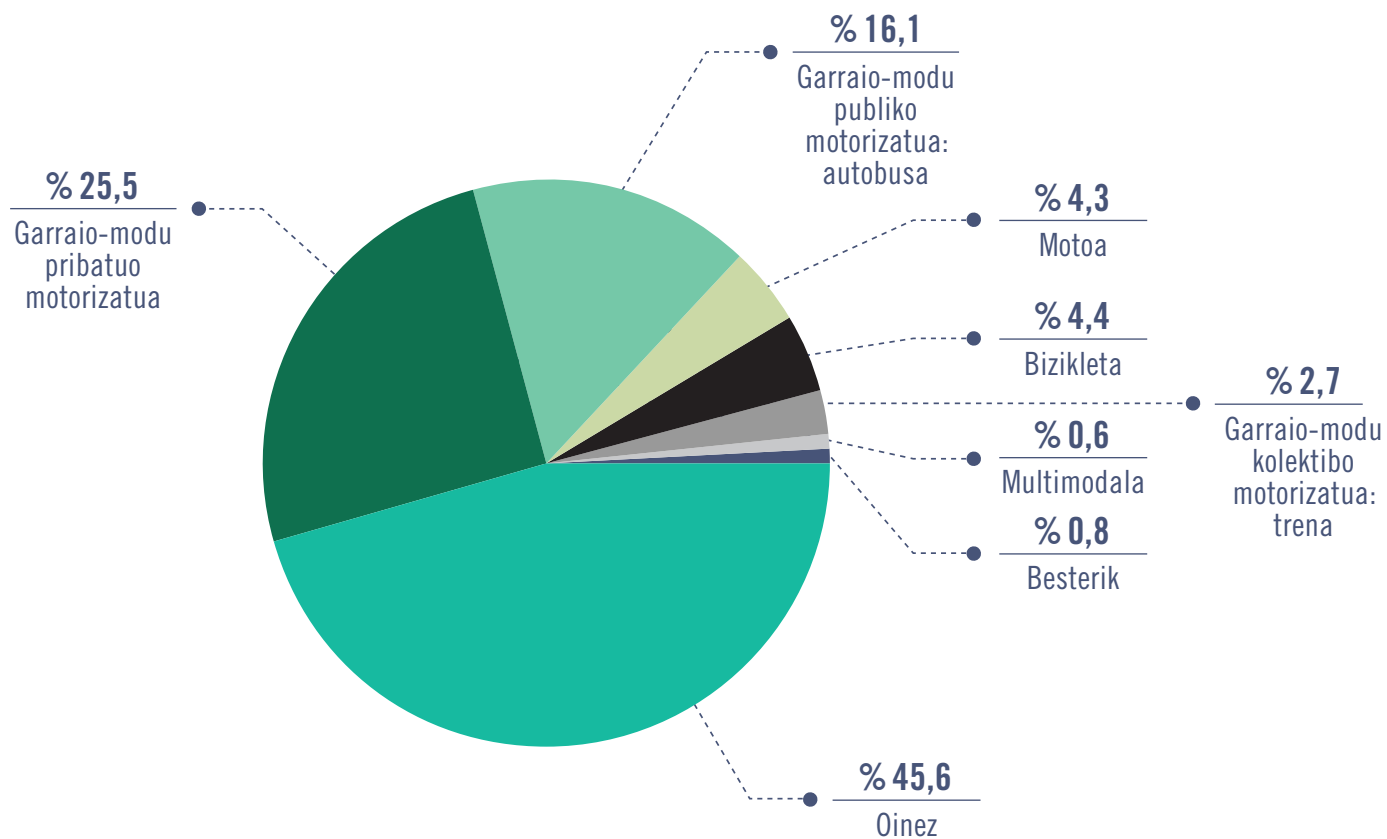
GARRAIOBIDEAREN ARABERAKO BANAKETA



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

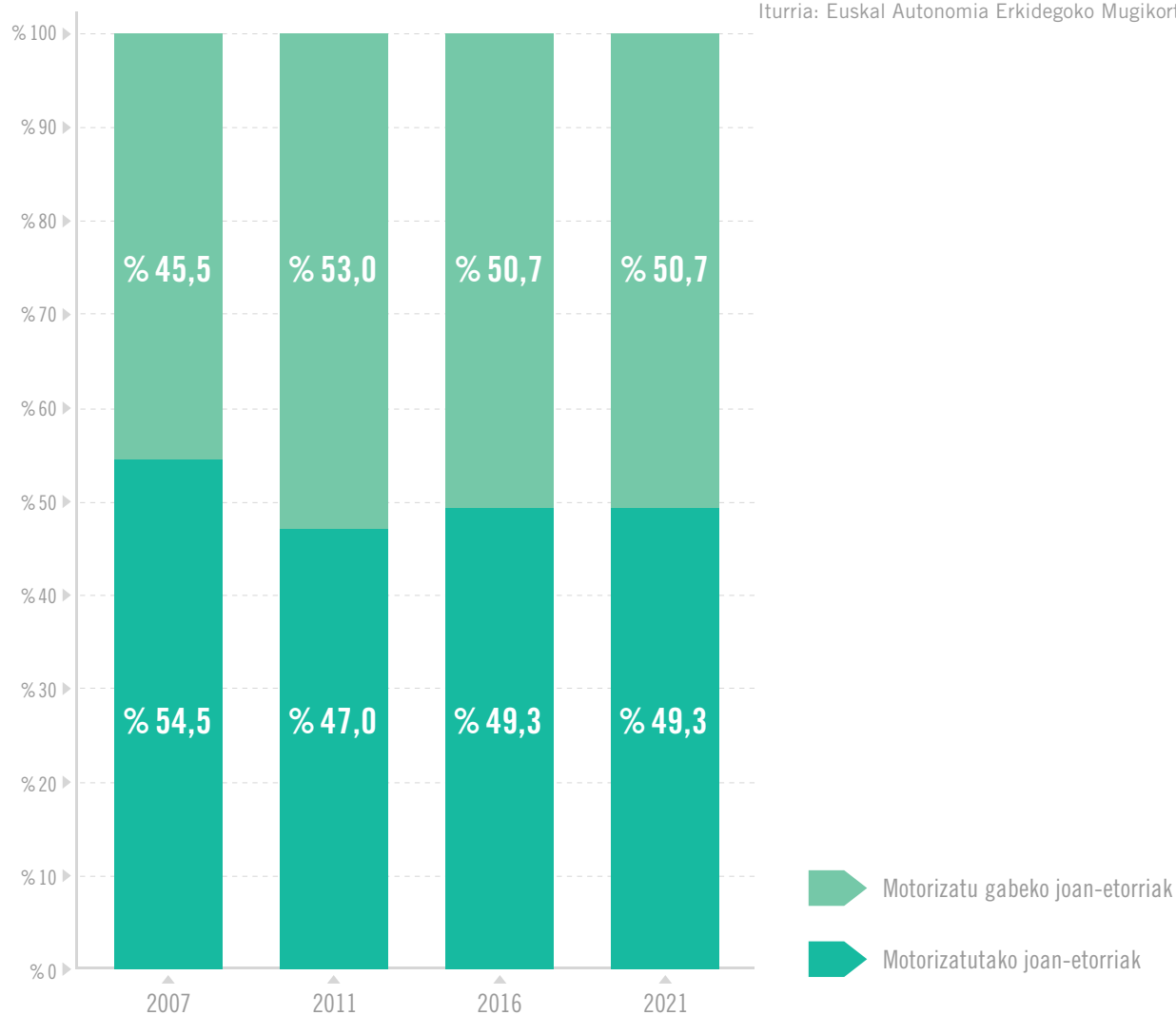
Hirian sortzen diren barneko joan-etorriak motorrik gabeko mugikortasunarekin eta garraio publikoko bidaiekin lotutako osagai garrantzitsu bat dute. Lanaren, ikasketen eta aisiaren ondoriozko joan-etorriei gain, etxeko ekonomiak eta normalean hurbileko distantzietan garatzen diren familiako zaintzek ere joan-etorri ugari sorrarazten dituzte. Sorrera erakarren balantzean Gros auzoaren erdigunea eta mendebaldea nabarmentzen da erakarren zonalde gisa, bertan pilatzen baita jardura 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

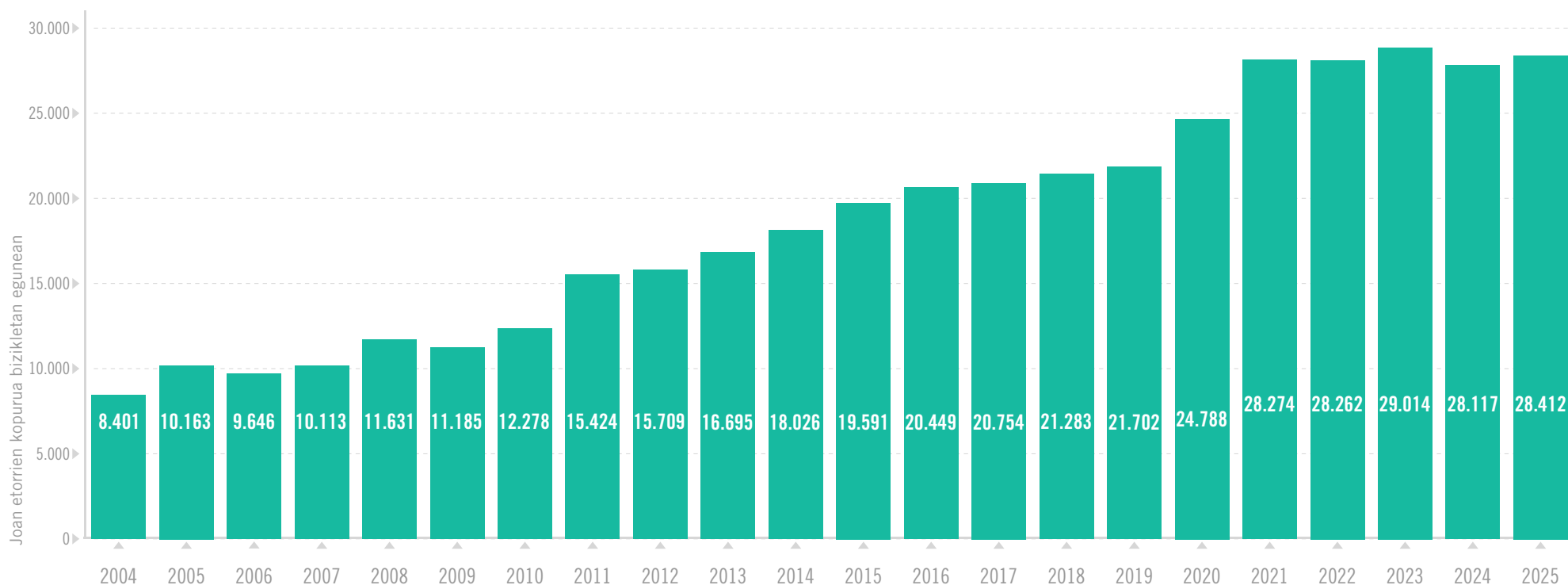


Donostiako eguneroko joan-etorrien %50,7 garraiobide aktiboen bidez egiten dira. Gehienak oinez egiten dira (%91,1); bizikleta, berriz, garraiobide aktibo guztien %8,7 izango litzateke, gero eta gehiago erabiltzen baita.



BIZIKLETA ERABILERA

Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Bizikletaren Behatokia



Apiriletik urrira egindako txirrindularien zenbaketaren arabera, hirian egunero, batez beste, 28.412 joan-etorri izan dira. Azken urteetako datuak kontuan izanik, ikus daiteke 2024 urtearekin alderatuta iguera txiki bat dagoela eta pandemiarekin gertatu zen bizikleta bidezko joan-etorrien gorakada finkatu egin dela.

2019ko datuak erreferentziazat hartuta, bizikletaren erabilera %30 handitu da. 2025ean begiz egindako txirrindularien zenbaketetan, txirrindularien %40 emakumeak ziren.



JOAN-ETORRI MOTORDUNAK: BANAKAKOAK VERSUS KOLEKTIBOAK



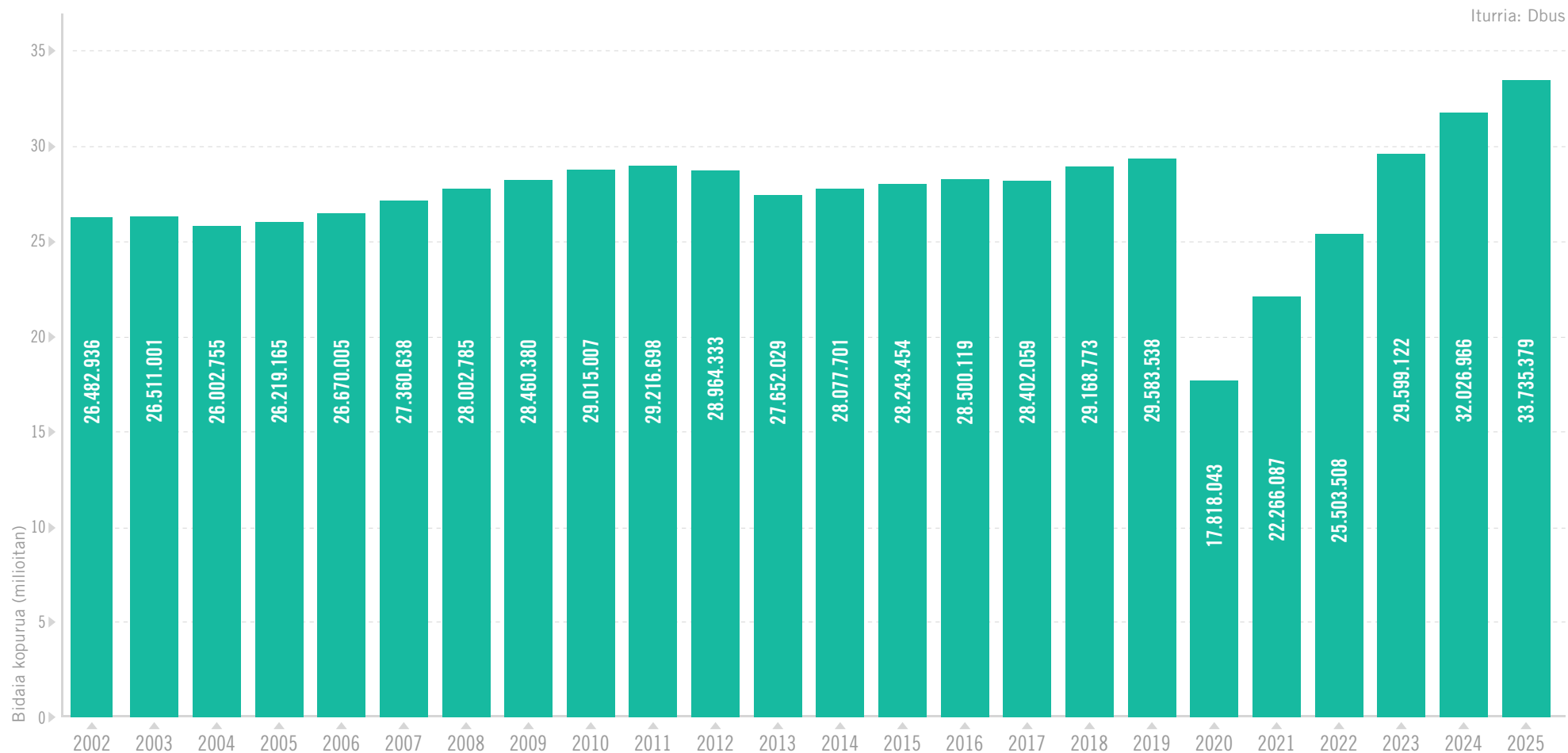
Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlanak. 2007, 2011, 2016 eta 2021. Eusko Jaurlaritza

Donostiako eguneroko joan-etorrien %49,3 garraiobide 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 indibidualean



HIRI BARRUKO GARRAIO PUBLIKOA ERABILERA





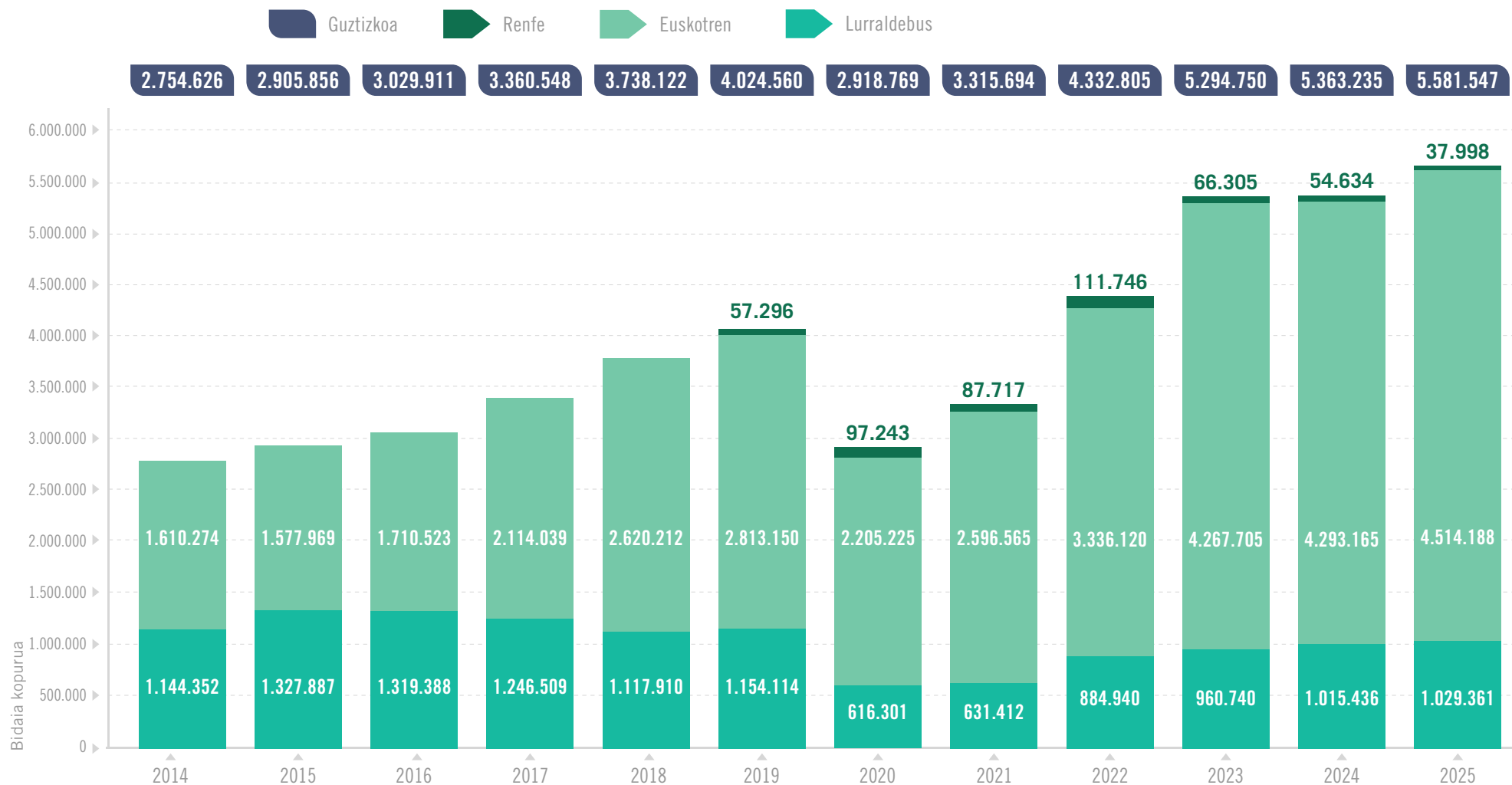
2025ean, dBuseko bidaia-kopuruak gora egiten jarraitu du, udal-garraio konpainiaren historiako bidaia-kopururik handienara iritsiaz, 33 milioi bidaiatik gora. 2020an, pandemia-egoerak guztiz baldintzatu zuen joan-etorrien kopurua, eta %39,8ko beherakada izan zen 2019arekin alderatuta. Pixkanaka gora egin ondoren (%25 2021ean, %15 inguru 2022an eta 2023an eta %8,2 2024an), 2025ean 33.735.379 bidaia izan dira, hau da, 2024an baino %5,3 gehiago. Pandemiaren aurreko erabilera-maila berreskuratu dela egiaztatzen da, 2019an goia jo baitzuen 29,6 milioi bidaiarekin. Garraiobide hau erabiltzen dutenen %67,5 emakumeak dira eta %32,5 gizonak.

2012. urtearen amaieran, Intxaurrondon 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 Agintaritza





2025ean, Donostia barruan, guztira, 5.581.547 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. 2025ean 2024an baino %4 gehiago izan dira bidaiak.

Hala, hirian garraiobide publikoetan guztira 39.316.926 bidaia egin dira, hau da, 2024an baino %5 gehiago.

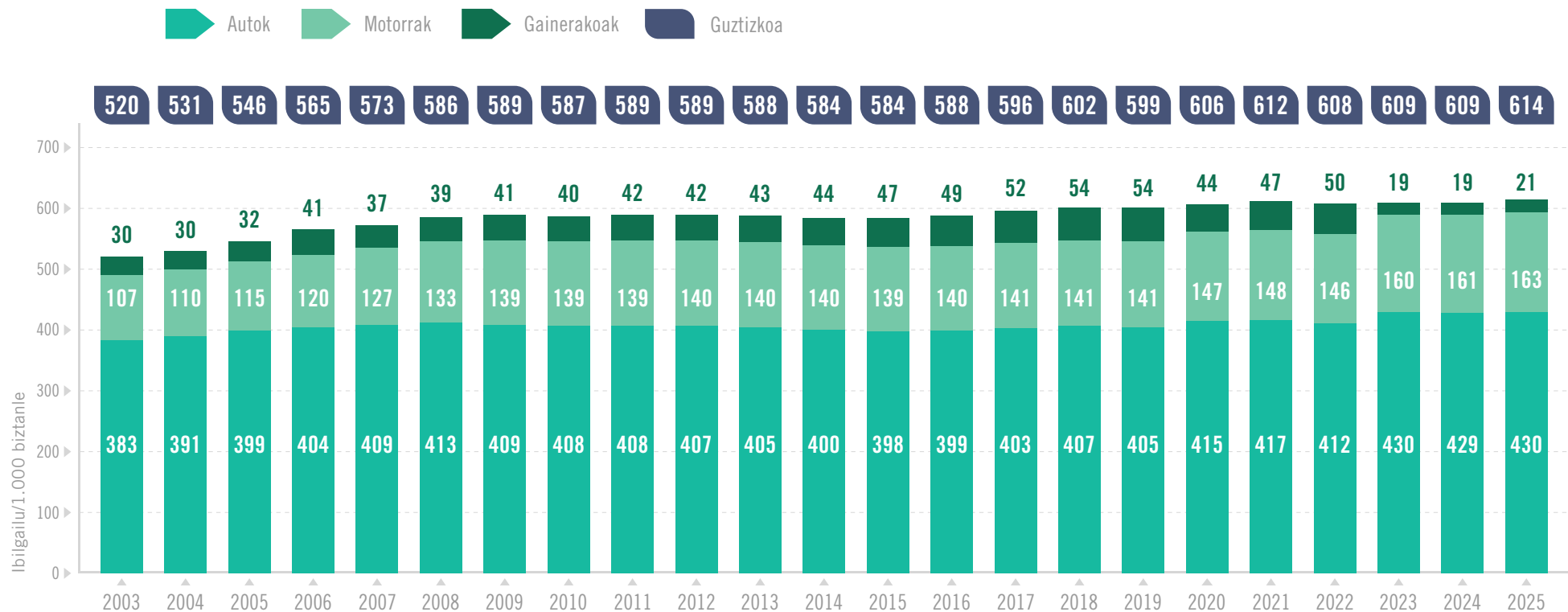
Hirian biztanleko batez beste 207 bidaia egin dira urtean, hiri-garraioaren osotasuna kontuan hartuta. 2024an biztanleko 197 bidaia izan ziren, eta 2019an 179 bidaia.

Lurralde osoa erreferentziazat hartuta, emakumeen proportzioa %63koa da Lurraldebusen, %60koa Euskotrenen eta %57koa Renfen.



MOTORIZAZIO-INDIZEA

Iturria: Finantza Zuzendaritza. Zerga Ikuskaritza. Donostiako Udala



2025ean, Donostian matrikulatutako turismoak 430 auto izan ziren, 1.000 biztanleko; 2024 urtearekin alderatuta, %0,15 gehiago. Aztertutako urteetako kopururik handiena izan da berriro ere. Autoen motorizazio indizea jaitsi egin zen 2009tik 2015era bitartean (ekonomiaren atzeraldia), eta berriro igo da 2016.

urtetik aurrera. Ziklomotorren indizeak gora egin du ere (%1,45), hau da, batez beste 163 ziklomotor daude 1.000 biztanleko. Autobusen, kamioien eta traktoreen matrikulazioek gora egin dute. Horrela, 1.000 biztanleko 614 ibilgailu dauke hirian, 2024 urtearekin alderatuta %0,69 gehiago.



2.3.

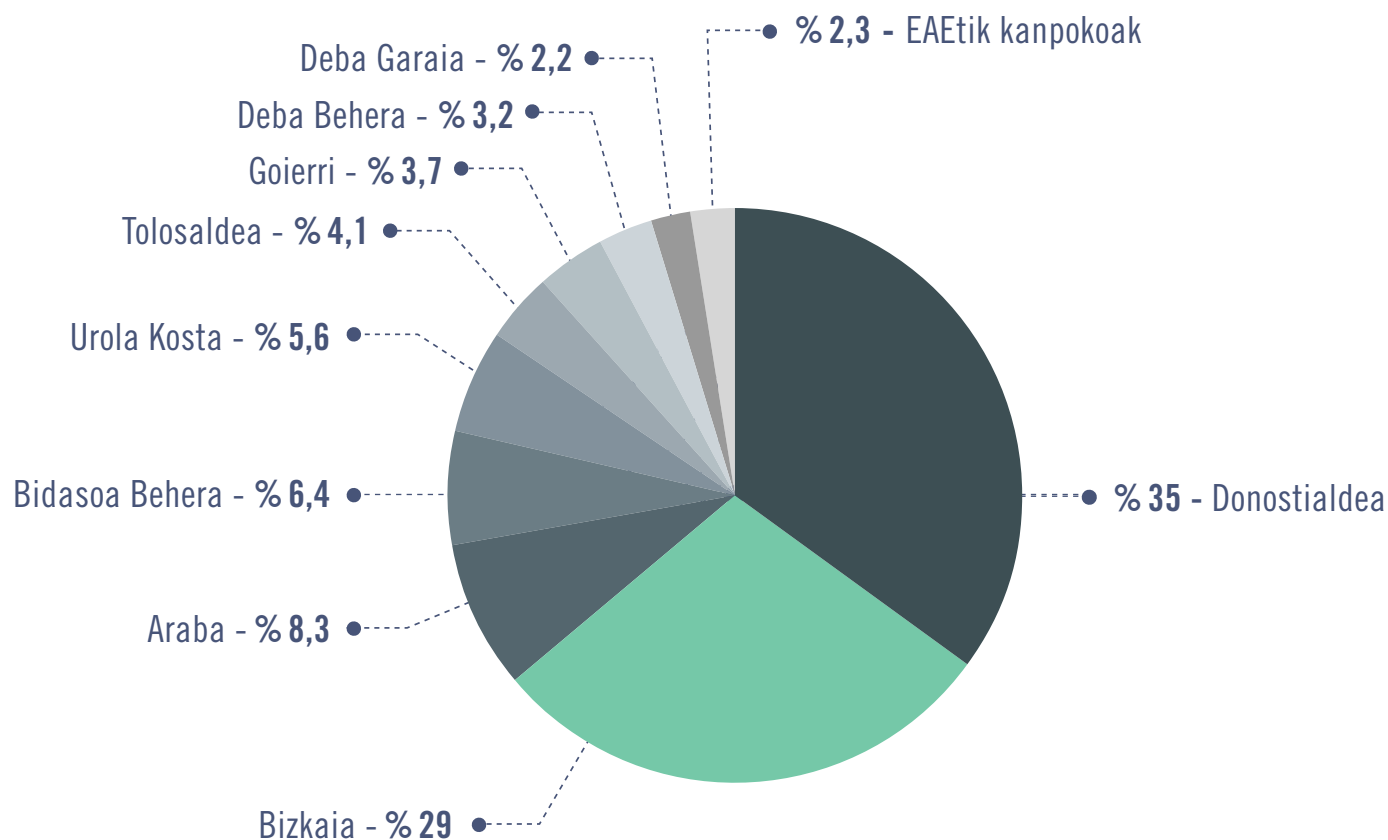
HIRIRA SARTZEKO JOAN-ETORRIAK

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 ordezkaritzak 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 Pasaiaiko Portuaren hurbiltasunak eraginda.



KANPOALDETIK HIRIRAKO SARBIDEAK JATORRIZKO ESKUALDEAREN ARABERA

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

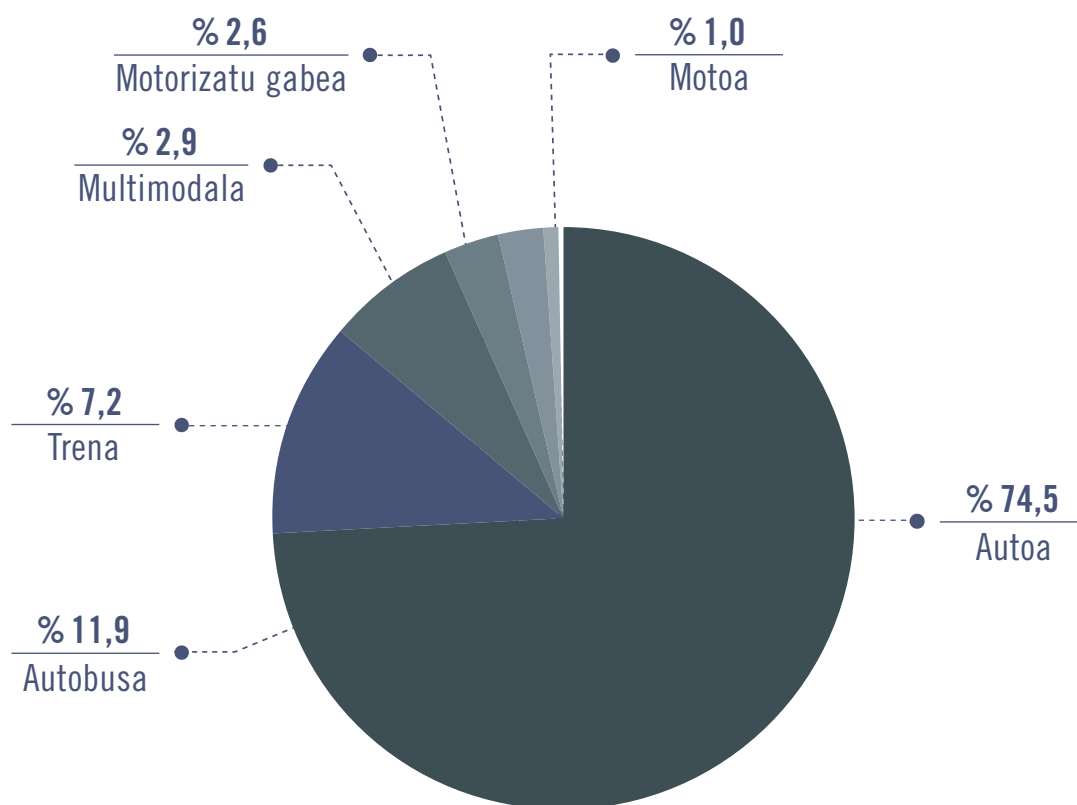


Donostiara sartzeko bidaien bi heren probintziari berari dagozkio (% 60,2), bereziki Donostialdeari (%35). Gainerako eskualdeetatik, Bidasoa Behera (%6,4) eta Urola Kosta (%5,6) nabarmentzen dira. Bizkaitik eta Arabatik datozen bidaiak, berriz, %29 eta %8,3 dira, hurrenez hurren, eta 2016. urtearekin 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

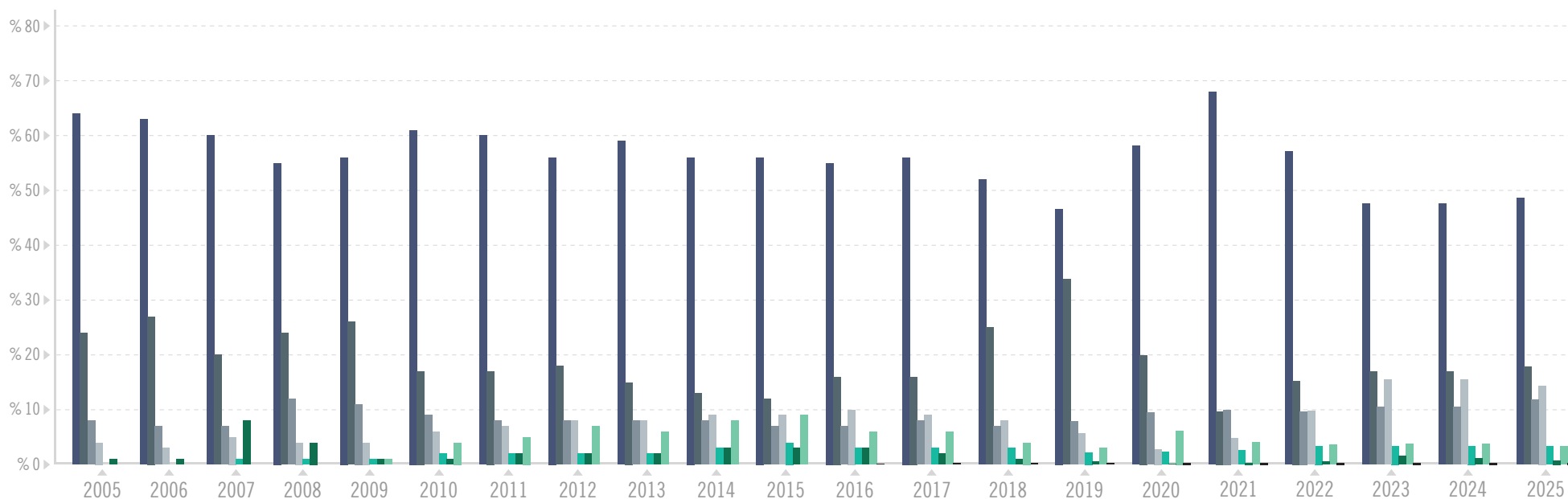


Donostiara autoz sartzen dira, gehienbat (%74,5), 14 puntu igo da erreferentziako azken urtearekiko (2016). Hurrengo garraiobiderik erabiliena autobusa da (%11,9); autobusaren erabilerak hirira sartzeko behera egin du; 2016an, kontabilizatutako fluxu guztien %18,4 bait zen. Trena inkestatuena %7,2k erabiltzen 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



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Autoa	% 64	% 63	% 60	% 55	% 56	% 61	% 60	% 56	% 59	% 56	% 56	% 55	% 56	% 52	% 46,6	% 58,3	% 68,1	% 57,3	% 47,7	% 47,8	% 48,7
Autobusa	% 24	% 27	% 20	% 24	% 26	% 17	% 17	% 18	% 15	% 13	% 12	% 16	% 16	% 25	% 33,8	% 20,4	% 9,7	% 15,3	% 17,0	% 19,1	% 17,9
Tren	% 8	% 7	% 7	% 12	% 11	% 9	% 8	% 8	% 8	% 8	% 7	% 7	% 8	% 7	% 7,9	% 9,5	% 18,0	% 9,7	% 10,5	% 11,5	% 11,9
Hegazkina	% 4	% 3	% 5	% 4	% 4	% 6	% 7	% 8	% 8	% 9	% 9	% 10	% 9	% 8	% 5,7	% 2,8	% 4,8	% 9,8	% 15,5	% 14,6	% 14,4
Autokarabanak	—	—	% 1	% 1	% 1	% 2	% 2	% 2	% 2	% 3	% 4	% 3	% 3	% 3	% 2,2	% 2,3	% 2,6	% 3,4	% 3,5	% 3,0	% 3,3
Besteak	% 1	% 1	% 8	% 4	% 1	% 1	% 2	% 2	% 2	% 3	% 3	% 3	% 2	% 1	% 0,5	% 0,2	% 0,4	% 0,5	% 1,6	% 0,6	% 0,3
Oinez	—	—	—	—	% 1	% 4	% 5	% 7	% 6	% 8	% 9	% 6	% 6	% 4	% 3,0	% 6,2	% 4,1	% 3,6	% 3,8	% 3,1	% 3,3
Bizikleta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	% 0,1	% 0,2	% 0,3	% 0,2	% 0,3	% 0,3	% 0,4	% 0,3	% 0,3	% 0,2



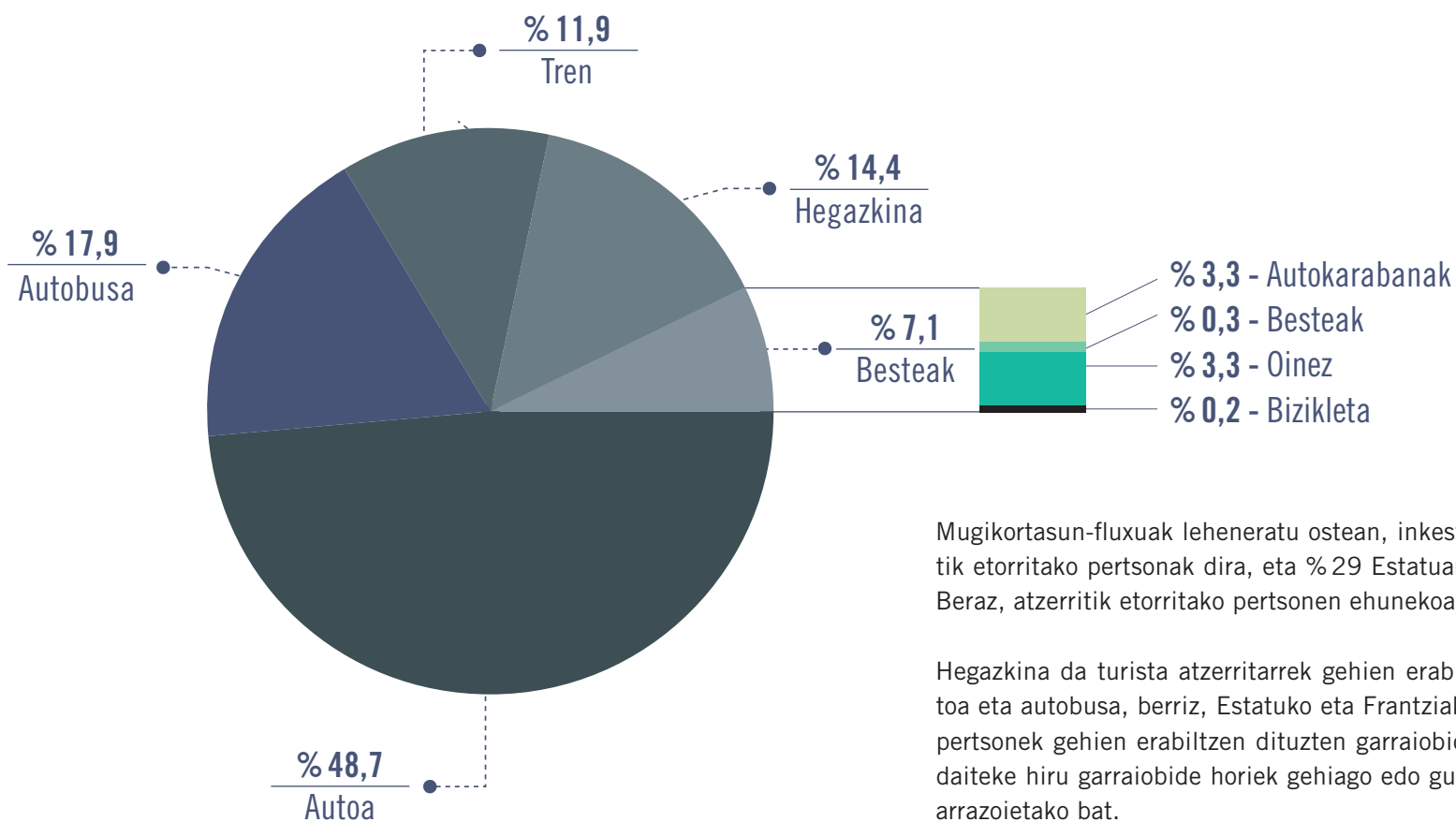
Hiriko turismo-informazioko puntuetara joaten diren pertsonei egiten zaizkien inkesten batezbestekoa aldakorra da. 2016an 223.256 inkesta egin ziren, eta 2019an 92.338 izan ziren. Pandemian mugikortasunari ezarritako murrizketen ondorioz, 2020an 20.895 inkesta besterik ez ziren egin eta 2021ean 41.660 inkesta. 2022an, bisitarien kopuru handiagoarekin eta informazio-puntuak irekita, guztira 76.245 inkesta egin ziren. 2025ean 77.697 inkesta izan ziren.

2025ean, bisitarien %48,7 ibilgailu pribatu motordunetan iristen ziren hirira. 2023. urteaz geroztik behera egin du hegazkinez iritsitakoen proportzioak, %14,4 izan baitira. Autobus bidez iristen diren bisitarien kopuruak behera egin du 2024. urteko igoeraren ondoren, %17,9 dira, eta %4,1 gora egin du tren bidez iristen direnen kopurua, %11,9ra iritsiaz. Autokarabanan iristen dira inkesta erantzun dutenen %3,3 eta oinez beste %3,3. Bizikletan etorritakoak inkestak bete zituzten pertsonen %0,2k baino ez dira.



SSTURISMOAREN ERABILTZAILEAK HIRIRA ETORTZEKO MODUEN BANAKETA

Iturria: SSTurismo



Mugikortasun-fluxuak leheneratu ostean, inkesta erantzun dutenen %65 atzerri-tik etorritako pertsonak dira, eta %29 Estatuaren gainerakotik etorritakoak dira. Beraz, atzerri-tik etorritako pertsonen ehunekoa bikoitza da.

Hegazkina da turista atzerritarrek gehien erabiltzen duten garraiobidea, eta au-toa eta autobusa, berriz, Estatu-ko eta Frantziako beste leku batzuetatik datozen pertson-ek gehien erabiltzen dituzten garraiobideak dira. Bisitari mota hori izan daiteke hiru garraiobide horiek gehiago edo gutxiago erabiltzea eragin dezakeen arrazoi-etakoa bat.



2.4.

GARRAIOA ELEKTRIFIKATZEA

Garraioaren sektorean elektrifikaziorako eta emisioak murrizteko dagoen tarte 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.

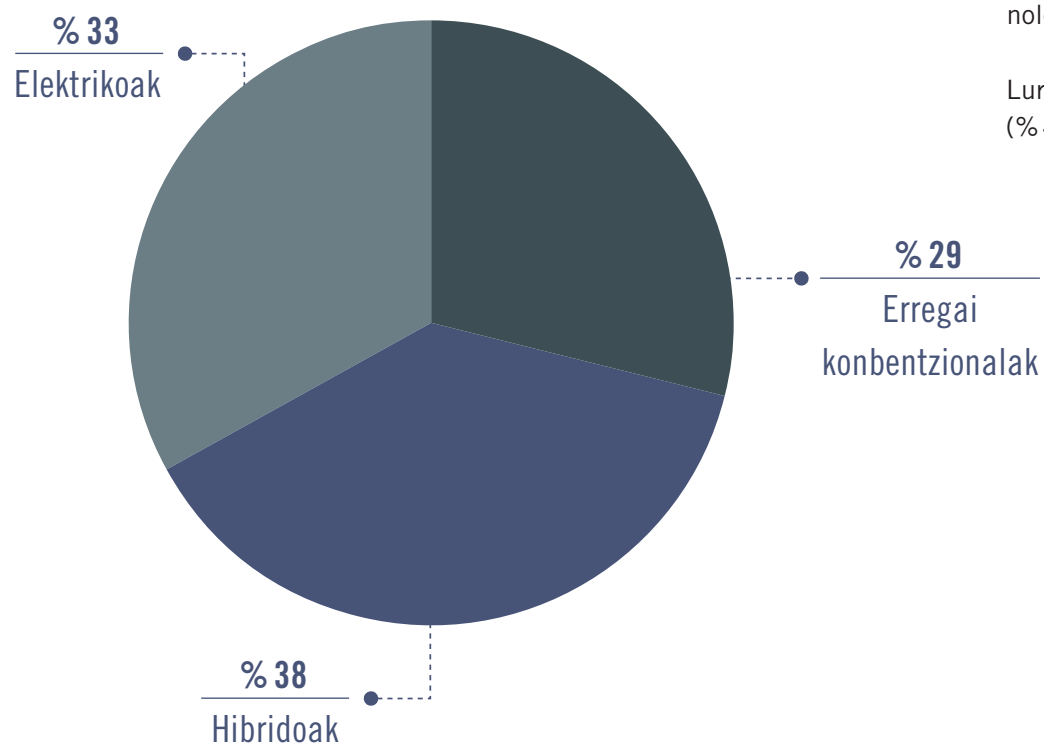
2021ean onartutako Klima Aldaketari eta Energia Trantsizioari buruzko Legearen arabera, 50.000 biztanletik gorako udalerriek ibilgailu kutsatzaileetarako zirkulazio murriztuko eremuak ezarri behar dituzte. Eremu horiek, beraz, emisio txikiko eremuak dira, eta kutsadura maila maximoak gainditzen dituzten 20.000 biztanletik gorako udalerrietan ere ezarri beharko dira. Hiri bakoitzaren barruan mugatutako dira isuri gutxiko eremuak, eta eremu horietan ibilgailu kutsatzaileak sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko mugak ezarriko dira, berotegi-efektuko gasen emisioak murriztu daitezen, airearen kalitatea hobetu dadin eta zarata murriztu dadin, besteak beste. 2024ko maiatzean, jendaurrean jarri eta alegazioak jaso ondoren, Donostiako Udalak 2024-2029 Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Plana eta haren IGE onartu zituen, eta Airearen kalitatea hobetzeko, Klima Aldaketa arintzeko eta Isuri Gutxiko Eremuak arautzeko Udal Ordenantza 2024ko abenduan onartu zuen.



GARRAIO PUBLIKO SOSTENGAGARRIA

Iturria: Dbus eta Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

dBusen flota, Euro igorpen-arauen arabera

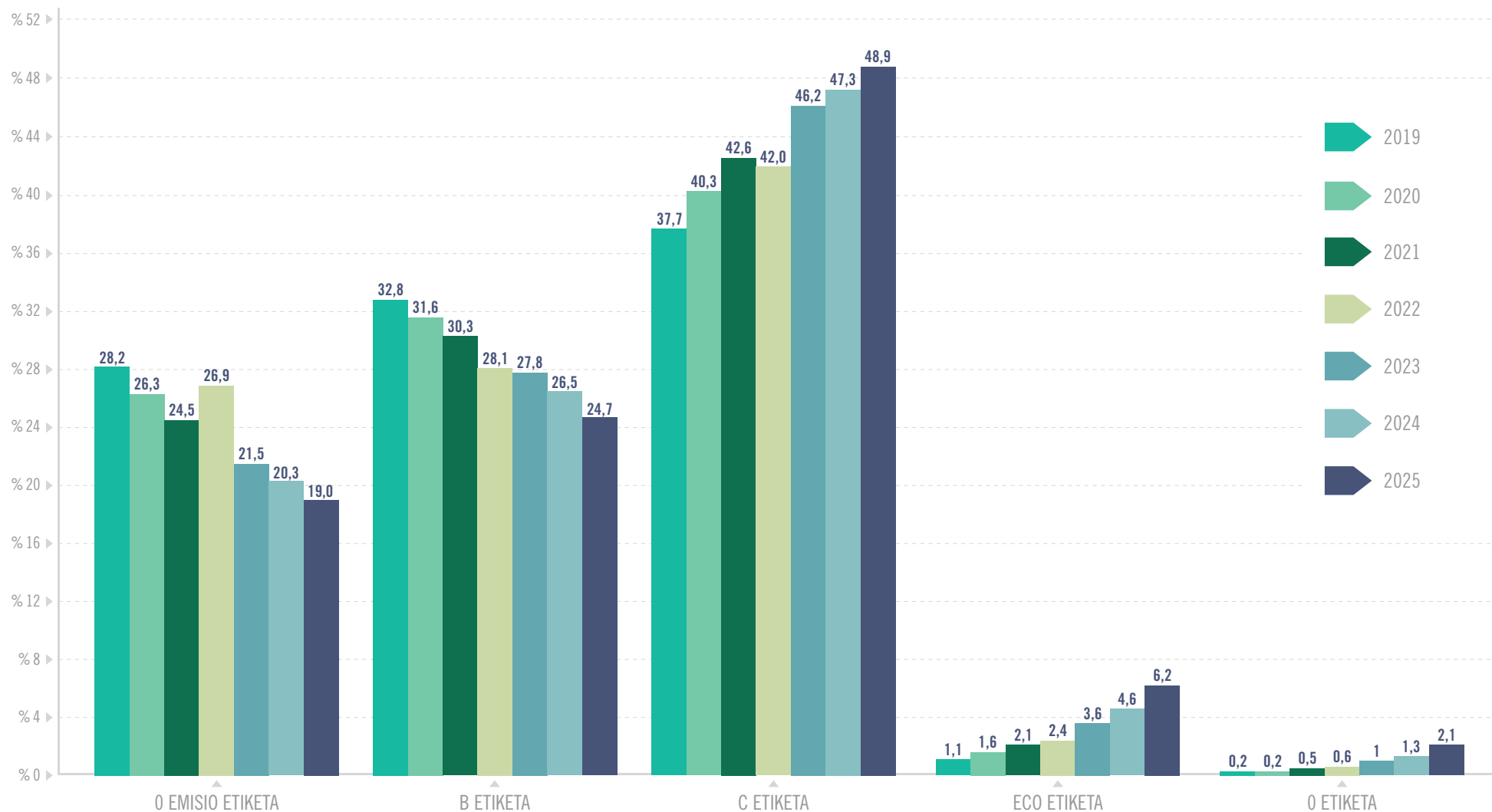


Egun Dbusek 144 autobuseko ibilgailu-flota du; horietatik 18 metroko 41 autobus artikulatu, 12 metroko 92 autobus eta 11 mikrobus. 12 metroko 48 autobus % 100 elektrikoak dira eta 54 hibrido ere. Hau da, ibilgailu-flotaren % 71an teknologia hibridoa edo elektrikoa dago.

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 erregai pilako ibilgailuak. Hirian zentsatuta dauden ibilgailu guztien %2,1 dira, 2.481 ibilgailu guztira, %61eko igoera; 2024an 1.539 ziren soilik. Gehienak turismo erakoak dira (%85), nahiz eta motozikleta eta ziklomotor ugari ere badiren (%10).

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 %6,2 dira, guztira 7.129 ibilgailu (%35eko igoera 2024ko datuekin alderatuta), gehienak turismo erakoak (%99).

C etiketa: kategoria honetan sartzen dira Euro araudiaren azken emisioak betetzen dituzten barneko errekuntzako 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, %48,9arekin, guztira 56.581 ibilgailu (%3ko igoera 2024ko datuekin alderatuta), gehienak turismo erakoak (%64), eta herena baino gehiago motozikletak eta ziklomotorrak (%34). Gainontzekoak, %2, kamioiak eta autobusak dira.

B etiketa: kategoria honetan sartzen dira Euro arauen azken zehaztapenak betetzen ez dituzten arren, aurreko araudiak betetzen dituzten barneko errekuntzako 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, %24,7arekin, guztira 28.521 ibilgailu, gehienak turismo erakoak (%82) eta %15 motozikletak eta ziklomotorrak. 2024ko datuekin alderatuta %7 egin du behera B etiketadun ibilgailu kopurua.

Ingurumen bereizgarriak gabeko ibilgailuak: gainerako ibilgailuek (%19,0) ez dute inolako bereizgarriarik, ibilgailu garbi modura etiketatzeko betekizunak betetzen ez dituztelako. Hirian erregistratutako 116.660 ibilgailuetatik 21.948 dira, eta %7 egin du behera 2024arekin alderatuta. Erregistratuta dauden eta ingurumen-bereizgarria lortu ezin duten ibilgailu gehienak turismoak dira (%57), eta motozikleta eta ziklomotorren kopurua ere nabarmentzekoa da (%33).



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



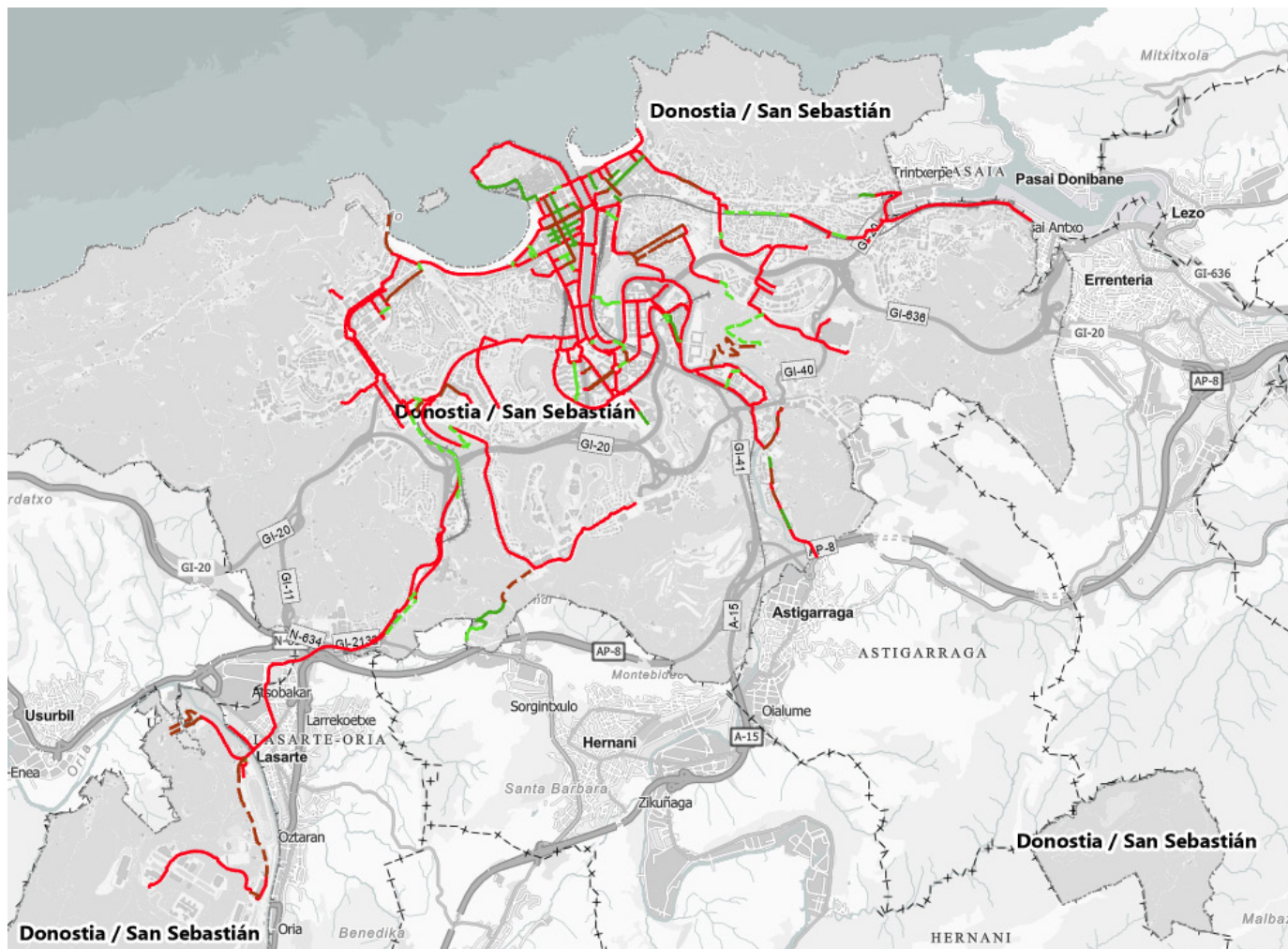
Gaur egun, 559,82 bat hektarea hartzen ditu Donostiako bide komunikazioko sareak, eraikitako hiri azaleraren eta azalera urbanizagarriaren %28,5; 2010ean HAPOa onartu zenetik portzentajezko 3,4 puntu gora egin duen arik. Azalera horretan komunikazio azpiegiturak sartzen dira, erabiltzen den mugikortasun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

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



BIDEGORRI SAREA: UDAL BARRUTIA

Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia.

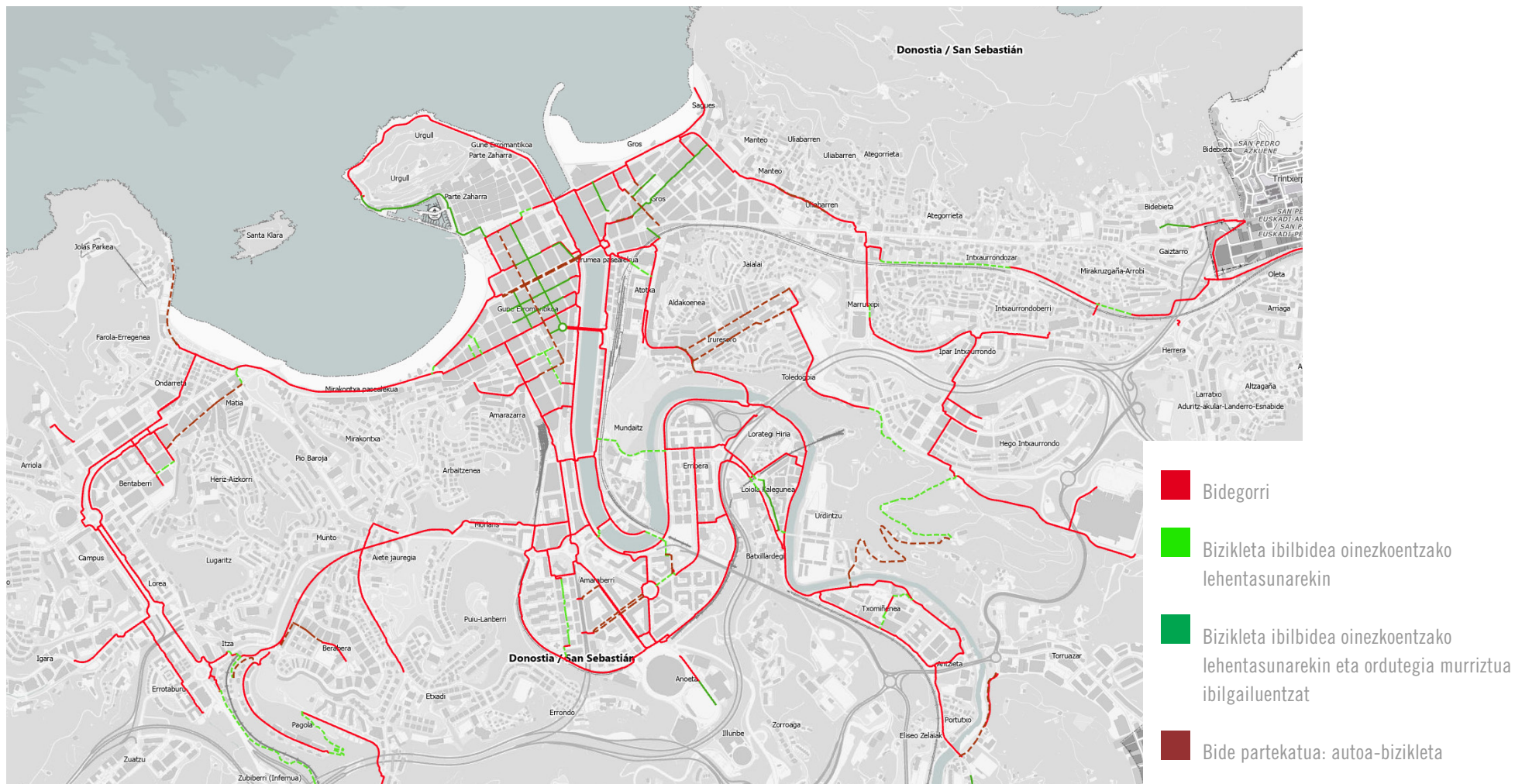


- Bidegorri
- Bizikleta ibilbidea oinezkoentzako lehentasunarekin
- Bizikleta ibilbidea oinezkoentzako lehentasunarekin eta orduategia murriztua ibilgailuentzat
- Bide partekatua: autoa-bizikleta



BIDEGORRI SAREA: ERDIALDEA

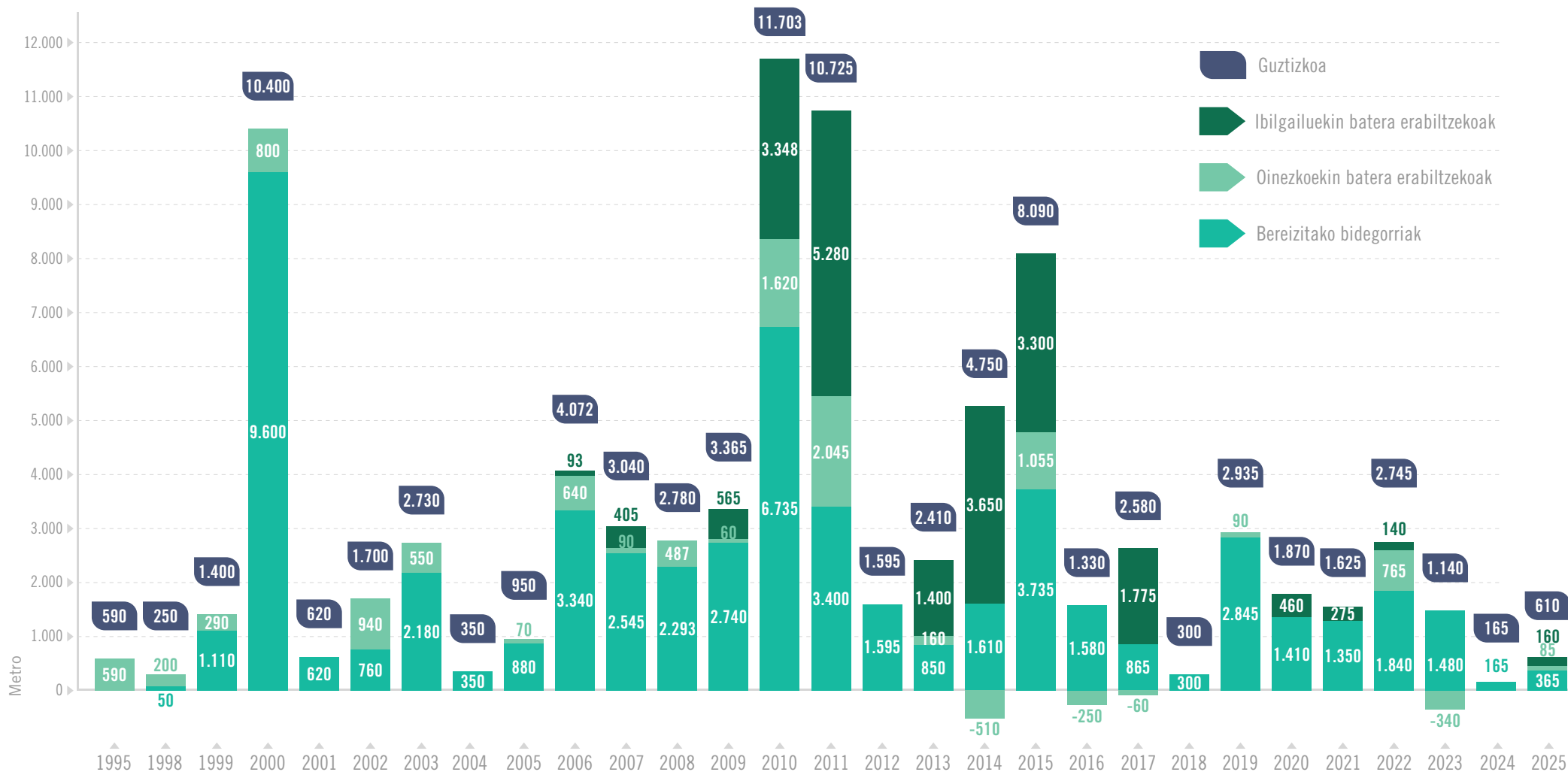
Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia.





BIDEGORRI SAREAREN TIPOLOGIA

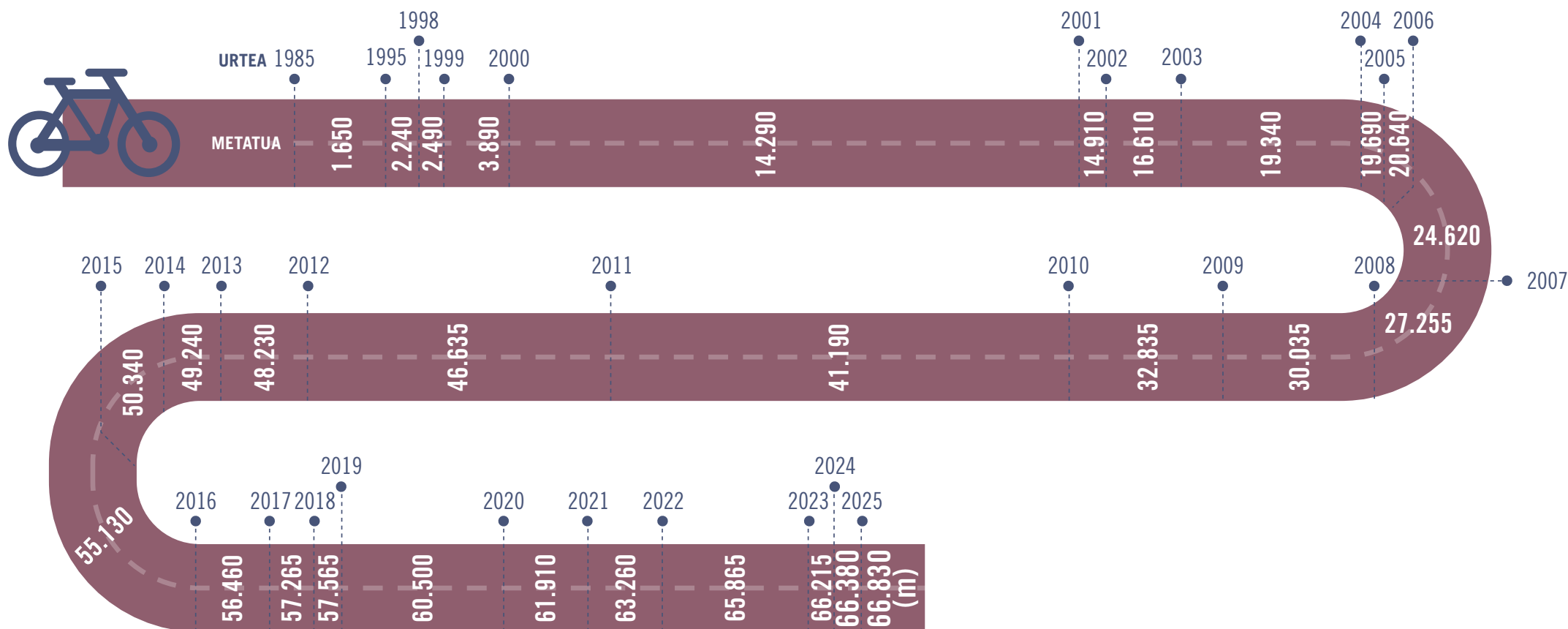
Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia.





BIDEGORRI SAREAREN LUZERA: MOTORDUN ZIRKULAZIOTIK BEREIZITAKO BIZIKLETA-BIDEAK

Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia





2025ean 815 metro egin dira hiriko bizikleta-sarean: 570 metroko bide bereiziak, 85 metroko koexistentzia oinezkoekin eta 160 metroko koexistentzia motordun ibilgailuekin Easo kaleko ardatzean. Egin diren zati batzuetan baziren jada bizikleta-konexioak, eta ezaugarriak hobetu eta oinezkoentzako baldintzak hobetu dira: bere garaian espaloietan egokitutako 205 metroko bizikleta-azpiegitura kendu da. Horrela, 2025ean zehar, bizikletaz ibiltzeko egokitutako 610 metro gehiago gehitu.

Ibilgailu motordunen trafikotik bereizitako bideetako 66.830 metroak erreferentziatzat hartuta, %87 patineteek eta bizikletek bakarrik erabiltzeko bizikleta-azpiegiturak dira, eta gainerako %13, berriz, oinez ibiltzen direnekin batera ibiltzen diren bide-zatiak.