



2024-2029 mugikortasun-proposamena

Donostiarron bizitzak hobetzeko mugikortasun eredu baterantz

ehbildu
DONOSTIA

Larrialdi klimatikoaren testuinguruan, mugikortasunak gai giltzarria behar du izan hiri baten eraketan. Pertsonak eta haien ongizatea ardatz dituen eredu bat behar dugu, oinezkoari, bizikletari eta garraio publikoari lehentasuna emango diona eta hiriarentzat guneak berreskuratatu eta auzoak bizigarri egingo dituen.



Hiri-Mugikortasuna Jasangarrirako Plana berritu beharra zegoen. Alde batetik, aurreko plana 2008koa delako eta 2024ean duelako epe muga; eta bestetik, azken urteetan mugikortasunak garrantzia hartu duelako eta eraldaketarako garaia iritsi delako. Hau da momentua, gaiari heldu eta gure hiriaren mugikortasuna eraldatuko duten neurri eraginkorrak hartzeko.

Oraingo planak, aurrekoak ez bezala, 5 urteko epea du, 2024-2029. Hortaz, bertan ageri diren neurriak errealagoak eta egingarriagoak beharko dute izan. Gainera, plan horrek ekintza-plan bat eta aurrekontu bat ditu lotuak, eta hori neurtzeko adierazleak ezarri eta betearazi beharko ditu.



Bestalde, momentu hau egokia da Mugikortasun Plana berritzeko. HAPOa ere berrikuspen lanetan dago, eta hortaz, beharrezkoa da bi planek bat egitea, mugikortasunari dagokionez bi planak koordinatuak egotea.

Mugikortasun planean, HAPOaren aurrepenean adierazi genuen bezala, beste behin ere, hiriaren desorekak agerian geratu dira. Proposatzen diren neurri gehienak hiriaren erdigunean ezartzeko dira. Eta berriro ere, auzoetan ez dira neurri zehatzak proposatzen, ekintza-planetan eta aurrekontuan argi ikusi daitekeen bezala. Mugikortasun planaren beraren diagnostikoan auzokako azterketak egiten dira, baina ondoren ez da ekintza-planik proposatzen.

Jakina da Donostiako auzoetan ere mugikortasun-arazoak daudela, eta horiek konpontzeko eta ordenatzeko beharra dagoela. Auzo askotan, gainera, trafiko handia pilatzen da (Amara Berri, kasu) eta beste batzuetan, haren orografia medio, aldapa kontzentrazio handiek bertakoen eguneroko mugikortasuna zailtzen dute (Altza eta Egia, adibidez).

Neurriei dagokienez, argi dago, mugikortasun jasangarri eta aktibo bat nahi badugu, neurri garrantzitsuenak oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna eta garraio publikoa sustatzera bideratu behar direla. EH Bildutik mugikortasun aktiboa edo garraio publikoan neurri eraginkorrak eta eraldatzaileak egitea sustauko dugu.

Nondik gatoz eta nora goaz

Hiri-Mugikortasuna Jasangarrirako Planak, edozein planek bezala, diagnostiko bat jasotzen du. EH Bilduk diagnostikoan jasotzen diren ideia eta ondorio askorekin bat egiten du, baina identifikatu diren arazo horiei jarritako neurriekin desadostasunak ditu. Berrikuntza eta neurri eraldatzaile gutxi dago, eta Udal Gobernuaren Mugikortasun sailak aspalditik jasota zituen neurriak ageri dira.

Baina mugikortasuna eraldatu nahi badugu, **neurri ausartak eta eraldatzaileak** egin behar dira gure hirian.

Bat gatoz diagnostikoarekin **jarduera ekonomiko gunee**tara gehienbat autoz joaten dela aipatzen duenean, praktikan herritar gehienentzat ezinezkoa baita lanera garraio publikoan edo bizikletaz iristea. Hori horrela bada, ezinbestekoa da mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri eraginkorrak ezartzea.

Generoari dagokionez, zaintzak garrantzi berezia hartu behar du. Bidaien % 20 zaintza arrazoiengatik egiten da, eta bereziki emakumeek egiten dituzte. Emakumeak, oro har, gizonak baino modu jasangarriagoan mugitzen dira, garraio publiko kolektiboan batez ere (Dbus-en hiru bidaietatik bik emakumeek egiten dituzte). Hortaz, garraio publikoaren zerbitzua indartzeko neurriak ezartzean, zaintzara egokitutako neurriak ere hartu behar dira kontuan: autobusen lehen eta azken orduak eta jai egunetako lineak indartzea, esaterako, edo errenta baxuko auzoetan zerbitzuak hobetzea. Bizikletari dagokionez, erabiltzailearen profila gizonezkoa da, eta horrek lotura zuzena du bidegorrien segurtasunarekin.

Auzoei dagokienez, diagnostikoan baieztatzen du auzo lauagoetan mugikortasuna jasangarriagoa dela,

baina ez aldiz topografia gorabeheratsuetan. Hortaz, horiek zuzentzeko neurriak hartu behar dira.

Diagnostikoan argi geratu da oinez ibiltzeko **topografia komplexua** duten auzoetan irisgarritasuna okerragoa dela: Martutenen, Altzan, Intxaurren, Ategorrieta-Ulian, Mirakruz-Bidebieten eta Egian. Hala ere, auzo horietan irisgarritasuna hobetzeko neurri eraginkorrik ez dugu topatu Planean.

Auzoen arteko **errenta ezberdintasunei** dagokionez, familia errenta altuagoa duten auzoetan autoa gehiago erabiltzen da, eta errenta baxuagoa dutenentan, garraio publikoa (Bidebieta, esaterako). Eta lehen aipatu bezala, azken hauetara bideratuta dauden neurriak eskasak dira Plan honetan.

Mugikortasuna aire emisio kutsatzaile handia izateaz gain, **zarata sortzaile** handia ere bada. Zarata gehien duten eremuen artean, GI-20 (Intxaurren, esaterako), ADIF eta ETS (Errondo inguruan) aipatzen ditu. Arazoa identifikatuta, horiek konpontzeko neurriak jaso beharko lituzke planak. EH Bildutik trenbideak estaltzeko edo lurperatzeko proposamenak sartzeko beharra aldarrikatzen dugu, hala nola, Errondo kaleko ETSren trenbideak lurperatzearen azterketa, eta Intxaurren-Ategorrieta aldean ADIF trenbidearen es-talketaren bigarren fasearen azterketa egitea.

Garraio publikoari dagokionez, Dbuseko lineen berrantolaketa egin behar dela argi dugu, eta lineak berritu edo indartu, beharra dagoenean. Datuek diote linea bat indartu denean erabiltzaile kopurua handitu dela. Ezin dugu orain 20 urteko linea berdinekin jarraitu; zerbitzua hiriak jasan dituen eta jasango dituen aldaketetara egokitu behar da.



Diagnostikoak ere garraio publikora **irismen eska-sa duten auzoak** identifikatzen ditu: Igaran, Berio, Bera-Bera, Miramon, Egia, Bidebieta eta Larratxo. Hortaz, eremu horietan garraio publikoa indartzeko neurriak hartzea defendatzen dugu.

Atotzako geltoki intermodalari dagokionez, hiri mailako geltoki bat hiriaren erdian egoteak hainbat arazo sortzen ditu; bai trafiko aldetik, eta bai geltokia beraren egoera kaxkarrarengatik. Egun, geltoki hori ez da egokia gure hiriarentzat, eta gainera inguruak izango dituen mugikortasun aldaketak direla eta, hasnartzea eta aztertzea proposatzen dugu.

Errepide sareari dagokionez, hainbat kontu aipatzen ditu Mugikortasun Planak: batetik, **GI-20 saihesbi-dearen** egokitzapenean jartzen du arreta. Horrez gain, HAPOaren aurrerakinak honi buruz egiten duen aipamena dago diagnostikoan, baina gero hurrengo 5 urteetarako plangintzan ez da inolako aurreikuspenik egin GI-20a Herreratik Añorgara eraldatzen hasteko. Mugikortasunaren alorrean gure hirian hurrengo urteetarako eraldatzailea den neurriak bada, hori GI-20 saihesbidearena da.

Hiriko sareari dagokionez, “barne-korapiloak” aipatzen dira eta horiek leheneratzeko neurriak ere: Ondarretako lotunea, Araba parkea, Euskadi plaza, Ibaeta, **PIO XII**.a eta Ategorrietako biribilgunea. Horietan guztietan korapiloak askatzeko eta inguruneak baretzeko proposamenak egiten ditu Planak, PIO XII. ean izan ezik. Plaza hori berrantolatzeke eta baretzeko azterketa jasotzea proposatzen dugu.

Eta azkenik, aparkalekuei dagokienez, **lurrazpiko aparkaleku publikoak** aipatzen ditu, errotaziozko plazek sortzen dituzten autoen mugimenduak eta horien arazoak. Planak ez du, hala ere, arazo horien

aurrean hartu beharreko neurri zehatzik jasotzen, eta azterketa soilean uzten du. Egiturazko arazoa bada, egiturazko neurriak hartu behar dira; Mugikortasun Plan honetan, ez dugu konpromisorik ikusi egoera aldatzeko. Beraz, hurrengo 5 urteetan neurri zehatzak hartzea eskatzen dugu.

Gainera, beste bi aparkaleku berri eraikitzea aurreikusten du Planak: Maria Inmaculada aparkalekua Grosen eta San Bartolome. Autoen erabilera mugatu nahi dugun garaiotan, autoentzako errotaziozko aparkaleku gehiago egitea kontrako norabidean hartutako neurriak dira. EH Bildutik Planean horien berrikuspina egitea eskatzen dugu.

Disuasio-aparkalekuei dagokienez, eskaintza eskasa da gure hirian, are gehiago jarduera ekonomikoa dagoen eremuetan. Hortaz, bestelako neurriak behar dira benetan eraginkorrak izateko eta garraio publikoarekin lotura zuzena izango duten disuasio-aparkalekuak diseinatzeko. Datozen orrietan xehetuko dugu gure proposamena.

Mugikortasun Planak berriro ere baieztatu digu Marrutxipiko sarrera egitea mugikortasun jasagarri baten ikuspegitik kontraesankorra dela. HAPOaren aurrerakinean jasota dagoen bezala, Planak ere Ategorrieta inguruan ibilgailu-fluxu handiagoga sortuko duela aipatzen du. Horrez gain, Ategorrietako eremua trafiko-korapilo gisa identifikatzen du, eta hori eraldatzeko aipamena egiten du, baina ez du neurririk zehazten.

2024-2029 eperako Mugikortasun Plana zehazten ari den honetan, aukera paregabea dugu donostiar guztiok kontuan izango dituen mugikortasun jasagarri, eraldatzaile eta justu bateranzko bidea egiteko. Probestu dezagun abagunea!

EH Bilduren mugikortasun jasangarri baterako dekalogoa

1. Bizikletaren erabilera sustatzea

Planak berak bidegorri batzuk egiteko eta beste batzuk aztertzeko proposamena jasotzen du. EH Bildutik argi dugu gure hirirako ezinbestekoak diren bidegorri batzuk egin behar direla hurrengo bost urteetan, bizikletaren erabilera sustatu nahi badugu:

- **Martutene Sarrueta pasealekuko bidegorria:** planean aipatzen da, baina gero ez du aurrekonturik, ez neurri zehatzik hori egikaritzeko.



- **Miracruz eta Ategorrieta arteko lotura, Nafarroako hiribidearekin batuz:** Planak azterketa egitea jasotzen du, eta EH Bilduren proposamena da pausu bat haratago ematea eta hurrengo bost urteetan bidegorri hori egin eta horretarako aurrekontua lotzea.
- **Altzako bidegorria:** hiriaren Ekialderaino bizikletaz joateko aukera erreala bilakatuko duen bidegorria egitea proposatzen dugu. Larratxon eta Rich inguruan bidegorria egin eta Txaparrerekin lotzea baita ere, garapen berriari itxaron beharrik gabe.

- **Languneetara bizikletaz joateko bidegorriak eta langileentzako aparkaleku seguruak:** Igara, Zuatzu, 27. industriagunea, Miramon eta egingo diren langune berrietan barneratzea.
- **Mugikortasun Planean bidegorri estrategikoak:** hiria zeharkatzen duten Ekialde-Mendebalde eta Ipar-Hego bidegorriak eraikitzea proposatzen dugu. Bidegorri azkarrak deritzonak sortzea, hiriaren erdigunea zeharkatu gabe hiriaren alde batetik bestera bizikletaz mugitu ahal izateko. GI-20 saihesbidearen eraldaketak horrelako bidegorri bat sortzeko aukera emango luke.



Bizikleten aparkalekuei dagokienez horiek handitzeko eta hobetzeko beharra proposatzen dugu: auzoetan aparkaleku seguruak eskainiz bizilagunentzat, eraikin publikoetan langileentzako aparkaleku estaliak jartzea, tren geltokietan aparkalekuak jartzea intermodalitatea sustatzeko, besteak beste.

2. Oinezkoen mugikortasuna

Autoei espazioa irabazteko modu bat, hiria birgaitzea da, eta horretarako peatonalizazioak lagungarri dira,



baina ez bakarrik hiriaren erdigunean. Denok nahi ditugu gure auzoetan kale lasaigoak eta autoz baretutakoak. Horretarako hainbat proposamen ditugu:

- Alde batetik, hiriaren erdiguneari dagozkionak eta Isuri Gutxiko Eremuarekin bat egingo dutenak. Bide horretan, Erdigunean, Bulebarretik Askatasunaren Hiribidera, eta Hernani kaletik Okendo kalerako eremua peatonalizatzea aztertuko dugu, planak markatzen duen bost urteko epean.

Bestalde, Artzain Onaren katedraleko aurreko eremua, San Martin kalea hartzen duena, Urbietakalearen eta Hondarribiakalearen artean, erdi peatonala bihurtzeko aukera aztertuko dugu, oinezkoentzako, garraio publikorako eta bizikletentzako erabilgarri utziz.

- Hiriaren erdigunean proposatzen ditugun Isuri Gutxiko Eremuetarako eremuen modukoak beste auzo batzuetan egitea. Esaterako, Amara Berri eta Antigua auzoetan, superetxadiak proposatzen ditugu, oinezkoentzako espazioa irabazteko eta eremu batzuk trafikoz baretzeko.

- Auzoei dagokienez, hainbat aldaketa egin daitezke. Herreran, Nido tabernaren inguruaren eraldaketa ekarri dugu adibide gisa. Eremu horretako autoen trafikoa gutxitzeko helburuz, bizikidetza gune bat sortzea proposatzen dugu, oinezko espazio gehiago irabaziz auzotarrentzat.

3. Eskolen mugikortasuna

Udalari dagokio eskola-inguruneak eta ibilbideak hobetzea. Hainbat eskolek era horretako lanak behar dituzten arren, planean ez da zehazten zeintzuk egingo diren.

Lehentasuna duten horien artean Ategorrietako Galtzada Zaharra da adibide bat. Galtzada honetan 2 ikastetxek, zahar egoitza batek eta bestelako egoitza batzuek egiten dute bat, hortaz eremu horretan goizero trafiko eta mugimendu handia izaten da, auto, autobus, bizikleta eta oinezkoen artean. Eremu hau baretzea eta eraldatzea ekintza plan gisa jaso behar da hurrengo bost urteetako mugikortasun planean. Eraldaketa honek gainera, bat egiten du planean bertan aipatzen den Ategorrietako biribilgunearen berrantolatzeke neurriarekin.

4. Industriaguneak eta languneak

Aipatu bezala, diagnosian garbi ateratzen da jarduera ekonomikoetarako mugikortsun jasagarria eskasa dela. Hortaz, neurriak hartu behar dira eta bertako mugikortasuna eraldatu: garraio publikoa indartu eta bizikletak erabiltzeko baliabideak jarri behar dira, langileak bizikleta erabiltzea sustatu nahi badugu. Horretarako, langune guztietara bidegorriz edo bizi-

EH Bilduren mugikortasun jasangarri baterako dekalogo



kletaz modu seguruan iristeko aukera izan behar da, eta aparkaleku estaliak eskaini langileentzat.

EH Bildun Igara industriagunea eraldatzeko proposamena landu dugu. Igarako languneak ibilgailu motordunen erabilera handia du eta irisgarritasun eskasa garraio publikoan. Bidegorria langunera bertara sartzeari, aparkaleku seguruak egitea eta garraio publikoa astean zehar eta astebuetan proposatzen ditugu.

Hau guztia egin ostean, industriagune bera disuasio-aparkaleku gisa erabil daiteke, gehien bat langile-rik ez dagoen sasoiarekin (asteburu eta opor garaietan), hain zuzen, bisitari gehien ditugunean gure hirian.



5. Auzo barneetako autobusak

Diagnostikoak argi uzten du, auzo batzuetan, orografia maldatsu dutenetan gehien bat, barneko mugikortasuna egiteko erabiltzen den garraio nagusia auto pribatu dela. Hortaz, mugikortasun kolektiboa indartu beharko litzatekeela iradokitzen du.

Hori dela eta, neurrien artean auzoen barneko autobus-lineak sortzeko neurria egon behar da. Hala nola, planaren helburuetako bat izan behar du, hurrengo bost urteetan Intxaurren barneko busa, Altza barnekoa, Ekialdeko autobusa, Antigua eta Seminarioa lotuko dituen autobusa edo jada auzoen barnean zerbitzua ematen duten lineak indartzea.

6. GI-20 saihesbidea eraldatzea

Diagnosian aipatzen da, HAPOaren aurrerakinean aipatzen zen moduan, baina Udal Gobernuak hurrengo bost urteetarako publikatu duen Mugikortasun Pla-

nean ez dago GI-20 saihebidetako neurri bat bera ere.

EH Bildutik argi dugu hurrengo urteetako eraldaketa handienetakoa izango dela, eta ez bakarrik mugikortasunari dagokionez, baina bai mugikortasunean nagusiki, hortaz, plan honek GI-20 saihebidetako eraldatzeko proposamena jaso beharko du, Herrera-rik Añorgara.

Eraldaketa garraio publikoa indartu eta autoen kopurua jaitsiko du. Horrek CO2 isuria gutxitu eta aire kalitatea hobetuko ditu, Donostia osoa eta saihebidetako ondoko auzoak Isuri Gutxi Eremu bilakatu.

Eraldaketa honen ondorioz mugikortasun jasagarria sustatzeko hainbat neurri hartuko dira:



- **11 km bidegorri gehiago:** hiriaren Ekialdea eta Mendebaldea lotuko dituen bidegorria, hiriaren erdigunetik pasa beharrik gabe. Bidegorriarekin batera, saihebidetako eraldaketarekin liberatu-

tako espazio publikoan bizikletentzako aparkaleku seguruak jarriko dira.

- **11 km oinezkoentzat:** aldirietako hainbat auzo modu zuzenean lotuko dira ekobulebar baten bidez. Bestalde, Donostiako saihebidetako eraikuntzak ezabatu zituen hainbat lotura berreskuratuko ditu.



- **3 disuasio-aparkaleku:** saihebidetako eraldaketan libratuko diren lurretan gutxienez hiru aparkaleku kokatzea proposatzen ditugu, hiruak ere garraio publikoko konexio egokiarekin (Dbus, Lurraldebus, Ekialdebus). Añorgan, Intxaurren (topoaren geltokiaren inguruan) eta Altzan eraikiko dira, azken hau saihebidetik gertu eta autoentzako sarrera-irteera egokia izanda.

- **10 autobus geltoki:** saihebidetako eraldaketa baretzea dakarrenez, autobus lotura gehiago eta urbanoagoak egitea lortuko dugu, eta geltoki berriak sortu. Hiria zeharkatzeko Ekialde-Mendebalde linea azkarra ezar daiteke, hainbat geltoki estrategikorekin. Inguruko udalerrietatik datozen autobus interurbanoek ere geldialdiak egiteko aukera izango dute Herrera eta Añorga artean.

EH Bilduren mugikortasun jasangarri baterako dekalogo

Eraldaketa horretan liberatuko den espazioan, bestelako eraldaketak egin daitezke: etxebizitzak, lanpostuak sortuko dituzten elementu traktoreak, auzoentzako ekipamenduak, espazio berdeak eta eguzki-plaka jartzeko espazioa, besteak beste.



7. PIO XII. plaza

PIO XII plazako biribilguneak trafiko ugari jasotzen du gaur egun, errepidez dago osatua gehien bat, bigorri bat erditik... baina oinezkoentzat oztupo da. Hortaz, bertako espazioa berreskuratzea eta plaza baretzea aztertu behar dira. GI-20 saihesbidearen eraldaketarekin batera, Amaran, Carlos I hiribideatik sartzen den auto kopura txikiagoa izango da, eta gainera abiadura motelagoan joango dira. Horrek, nahitaez, eraldaketa ekarriko du PIO XII. plazan.

8. Disuasio-aparkalekuak

Neurri batzuk aipatzen dira, baina benetan gure hirian autoak sartzeko mugatu nahi badugu, disuasio-aparkalekuak indartu beharko dira. GI-20 sai-

hesbidearen eraldaketan sortuko diren espazio batzuk (Herrera, Altza eta Intxaurre) eta industriaguneak era honetako aparkaleku gisa erabiltzea proposatzen dugu, biek garraio publikoarekin duten lotura indartuz.

Industriaguneak eta langunean opor garaietan eta as-teburretan erabiltzeko proposak dira, horretarako Dbus zerbitzua indartuz.

9. Lurpeko aparkaleku publikoak

Diagnostikoak aipatzen du aparkaleku hauek sortzen dutela trafiko arazo handiena hiriaren erdigunean, bertan dauden errotaziozko aparkaleku kopurua dela-eta. Hortaz, aparkalekuak eraldatu egin behar direla.

Autoen sarrera murriztu nahi badugu eta Isuri Gutxi Eremua ezarri nahi bada, aparkalekuetan esku hartu behar da.

Lurrazpiko aparkalekuei dagokionez, bi neurri har daitezke datoen bi urteei begira:

Lehenengoa, Bulebarreko aparkalekua eraldatzeko proba pilotoa datoen 5 urteetan egitea. Aparkalekuen kudeaketa, Dbusek 2021ean urrats berri bat eman zuen mugikortasuneko operadore integral bihurtzeko, eta honek aukera berriak irekitzen ditu gure hiriko mugikortasun zerbitzu publikoa bestelako zerbitzuekin hornitzeko, eta besteak beste, lurrazpiko aparkaleku publikoen kudeaketa egiteko.

Erabilerari dagokionez, EH Bilduren proposamena da aparkalekuetako errotazioko plazak gutxitzea eta plaza horiek bertakoentzat erabiltzea, bizikletentzako aparkalekuak egitea eta logistikarako erabiltzea.



Bigarrena, Udalak Txofreko aparkalekua berreskuratzeke eskatzea; Txofreko aparkalekuaren emakida 2016eko otsailean bukatu zen eta akordio baten bidez luzatu da haren kudeaketa orain arte. EH Bilduk proposatzen du Txofreko aparkalekuaren emakida bukatutzat ematea eta Udalak egitea haren kudeaketa publikoa.

10. Isuri gutxiko eremua

Udal Gobernuak ezarri nahi duen Isuri Gutxiko Eremua dela-eta, argi dugu haren helburu bakarra espedientea, legea, betetzea dela, hau da, legeak eskatzen dituen gutxiengoak betetzea. EH Bildutik aspaldi dakigu klima larrialdian gauden honetan, autoaren erabilera murrizteko neurriak hartu behar direla, eta hortaz, legeak behartuta bada ere, horrek ematen digun aukera aprobetxatu beharko genukeela erabilera horri neurriak jartzeko, hiri osoan.

Isuri Gutxiko Eremua ezin da soilik erdigunera mugatu, ezta autoak mugatuz egin; bestelako neurri osagarriak behar dira. Isuri Gutxiko Eremua beste auzo batzuetara, edo anbiziosoagoa izanez, hiri osora zabaltzea behar da. Lege horren bidez Amara Berri, Antigua edo hiriaren ekialdeko auzoei eragingo die.

Ezarri nahi den Isuri Gutxiko Eremuari dagokionez, bere helburuak betetzeko zailtasunak izango ditu. Benetan autoaren erabilera gutxitzeko neurria bada, bestelako neurri eraginkorrak hartu beharko baitira. Oraingoz ezarri nahi diren neurriak dira: etiketarik gabeko autoak ez sartzea baimentzea (salbuespen ugarirekin) eta hori guztia kamara bidez zaintzea.

Benetan mugikortasuna eraldatu nahi bada, egiturazko arazoak errotik heldu eta egiturazko neurriak ezarri behar dira. Isuri Gutxiko Eremua ezarri nahi den gunean, hiriaren hirugarren sektoreko eta turismo jardueraren zati handi bat biltzen da (5.666 ostatu plaza). 2023-2027 Turismo Gida-Planaren arabera gure hirira egiten diren bidaien % 68,1 auto pribatuz egiten da, 2019an, aldiz, % 46,6 zen.

Bestalde, Isuri Gutxiko Eremuan lurpeko 6 aparkaleku publiko daude, guztira 2.705 errotazioko plaza. Hortaz, eremu hau da mota horretako aparkaleku eta plaza gehien dituen hirigunea. Azken urtean 1.793.542 errotazioko mugimendu egon dira Isuri Gutxiko Eremuan.

EH Bilduren mugikortasun jasangarri baterako dekalogo



- Lehenasuna eman garraio publikoari. Dbuseko lineak kontuan hartuz, haientzako errailak sortuz.
- Azken miliako gune logistikoa sortu lurrazpiko aparkalekuetan, banaketarako garraio jasangarria erabiltzeko.

Gainera, lehen esan bezala, hiri osoa nahiko genuke izatea isuri gutxiko eremua, trafikoz baretua eta mugikortasun jasangarria erabiltzen duena. Horretarako, GI-20 saihebidetaren eraldaketa ezinbesteko neurria da, trafikoa baretuko duelako eta mugikortasun aktiboa sustatu.

Horiek horrela, EH Bildutik konpromisoa hartzen dugu, Isuri Gutxiko Eremua ezartzeko onartu behar den ordenantzan, gure proposamenara eta helburuetara bideratutako neurriak sartzeko zuzenketak egingo ditugula.

Hortaz, eremu horretan benetan autoen erabilera mugatu nahi badugu, bestelako neurriak hartzeko momentua probestu behar dugu:

- Lurrazpiko aparkalekuen eraldaketa egin (errotaziozko plazak murriztuz) eta kudeaketa publiko egin.
- Birgaitze urbanistikoa egin: oinezkoentzako guneak zabalduz peatonalizazio gehiago egin, eta ondorioz, autoaren erabilera mugatu.
- Bizikletei bidegorrietan lehenasuna eman eta aparkaleku seguruak sortu lurrazpiko aparkalekuetan.