

# Datorren Donostia: hiriaz gozatzeko aukera berriak

Donostia afronta un proceso de transformación urbana para convertir la ciudad en una más amable, viva y saludable.



**Datorren**   
**DONOSTIA**





Entrevista al arquitecto  
Sebastiá Jorner

## “Las grandes revoluciones urbanísticas ponen la salud en el centro”

Sebastiá Jorner es, entre otras muchas cosas, arquitecto y profesor del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Universidad Politécnica de Catalunya. También es miembro del comité de expertos para la reforma de legislación urbanística en Catalunya. Ha sido reconocido con varios premios, entre los que destaca el Premio Catalunya de Urbanismo 2016.

### ¿Qué factores afectan a la decisión de querer transformar una ciudad?

La ciudad es el centro de las oportunidades. Hacia 1950, dos tercios de la población mundial vivía en el campo y un tercio en las ciudades. En el año 2000 el dato se equilibra, y las previsiones de cara al 2050 muestran que dos tercios de la población mundial vivirá en las ciudades y un tercio en el campo. Sin duda, un reto que debemos afrontar.

### Adoptas el “reciclaje urbano” como parte de tu discurso. ¿Qué significa?

Significa disponer de una caja de herramientas para reciclar una ciudad, crecer sin consumir suelo. El siglo XIX fue el siglo de los ensanches de las ciudades. Y el XX fue el de las extensiones, con sus polígonos, sus ciudades satélite, sus burbujas... En un siglo hemos consumido entre cinco y diez veces más suelo que en toda la historia de la humanidad anterior. Por tanto, el siglo XXI tiene que ver con el reciclaje urbano, y en este sentido, la directiva europea trabaja para alcanzar el objetivo de ocupación cero de suelo nuevo para el 2050.

### La movilidad es una de las apuestas principales en los procesos de renovación urbana. Pero, ¿a qué hace referencia la ‘movilidad urbana’?

El término ‘urbano’ está asociado a una dimensión llamada ciudad; por tanto, movilidad urbana significa moverse dentro de una ciudad, pero no una cualquiera, sino la mejor ciudad que una persona necesita. La ciudad saludable. Esta permite moverse a pie o en bicicleta, de forma colectiva a través del transporte público o a través del coche compartido y eléctrico. En cualquier caso, la movilidad debería ser un derecho y no una obligación, porque la mejor movilidad es la movilidad que no

necesitas. La que tiene todo lo importante a menos de 15 minutos andando.

### ¿Qué tendencias se crean en torno al nuevo modelo de movilidad urbana?

Podemos hablar de compacidad, que es la mezcla entre la densidad y la distancia. O de la diversidad, que evita modelos de ciudades dormitorio, mono-funcionales, terciarias o turísticas. Pero sobre todo, se trata de tener calidad en el espacio. No podemos pedir a la gente que pasee si la calle que tienen no es una calle amable. La distancia más corta en la ciudad no es la línea recta, sino la más agradable. Y para ello, hacen falta menos coches y más árboles.

### De una ciudad por y para el coche, a la ciudad pensada para las personas. ¿Cómo se puede facilitar esta transición?

Contaminación, accidentes... si hubiese una enfermedad que matase tanto como los coches, pondríamos a todos los científicos del mundo a encontrar una solución. Tenemos que cambiar el modelo de la ciudad pensada para el coche, para pasar a un modelo de ciudad pensada para las personas. Lo que no podemos hacer son ciudades que nos maten, y en este sentido,

“Movilidad urbana significa moverse dentro de una ciudad, pero no una cualquiera, sino la mejor ciudad que una persona necesita. La ciudad saludable”.

las grandes revoluciones urbanísticas ponen la salud en el centro. El proceso puede ser largo y lento, pero la historia nos ha explicado que las incomodidades de hoy, son los grandes avances del mañana.

### ¿Qué se necesita para que un proyecto de movilidad urbana sea exitoso?

Hablaría de las cinco “C”s. La primera, la Conciencia ciudadana. Las ideas, por muy buenas que sean, no se pueden imponer. Y esta conciencia se consigue con formación y educación. Por otro lado, es necesario contar con un Consenso político por la movilidad, porque la movilidad no es solo cambiar unos semáforos, está en juego la salud y el futuro de las personas. También es importante trabajar en esta dirección desde el Compromiso institucional, a nivel local, autonómico y estatal.

## Donostia, hoy

### VEHÍCULOS

80.245

turismos

34.141

camiones y furgonetas

30.080

motocicletas y ciclomotores

57.500

vehículos privados entran a la ciudad cada día

En la actualidad, Donostia cuenta con **187.850 habitantes**.

“Hiriko distantziarik laburrena ez da lerro zuzenena, atseginena baizik”.

Y una vez de establecer un rumbo, tener la garantía de no cambiar. Me refiero a la Continuidad de las acciones, porque hay acciones que se adaptan a las necesidades del día a día, pero la movilidad tiene que ver con contar con un buen plan a largo plazo. Y por último, la Calidad del espacio urbano que ya hemos mencionado y que la pandemia nos ha hecho ser aún más conscientes de ello.

### EMISIONES CO<sup>2</sup>

4,2 toneladas x

emisiones de CO<sup>2</sup> por habitante

60 %

de las emisiones corresponden al transporte, de las cuales:

64 %  
a turismos

29 %  
a camiones  
y furgonetas

7 %  
a autobuses

### GARRAIO PUBLIKOA



22.778.951

bidaia 2021ean

400

pertsona sartzen dira tren batean, bi pertsona dituzten berrehun autoren balioak



22.266.087

bidaia 2021ean

142

Dbus ibilgailu

32

linea



28.274

bizikleta bidezko joan-etorriak, egunean

410

Dbizi bizikleta

62,47 km-ko

bidegorriak





Kursaaleko zubian espaloiak handituko dira, oinezkoentzako ibilbide berria ezarriko da Erregina Erregeordea kaletik, eta bidegorriari jarraipena emango zaio Boulevard eta Zurriola artean.

# Autoa oinarri duen hiri batetik pertsonengan pentsatutako hiri-diseinu batera



**Edorta Subijana**  
arkitektoari elkarrizketa

Mugikortasun-alorrean Europako ia hiri guztietara heldu den metamorfosia Donostiara ere iristear da. Iragan azaroan Datorren Donostia proiektua aurkeztu zuen udalak, klima-aldaketaaren aurkako borrokarekin bat datorren eta herritarren bizi-kalitatea hobetzeko gai den mugikortasun-eredu berria. Proiektuak erdigunean jartzen du oinezko, txirindulari eta garraio publikoaren erabiltzaileen mugikortasuna. Bide horretan, Donostiak anbizioarekin egingo dio aurre etorkizunari, hiria izan dadin inklusiboa, bizigarriagoa, eraginkorragoa, ederragoa, biziagoa eta osasungarriagoa.

“Agertoki berri batean funtzionatzeko gai den hiri baten aldeko apustua da, trafiko-alorrean aldaketak egitetik harago doana, eta auto pribatua jada ez dena izango hiri-mugikortasunaren protagonista”, dio Edorta Subijana arkitekto eta Datorren Donostia proiektuko aholkulariak, zeinak ikuspegi osoa eman dion planteamenduari, Donostiako Udaleko Mugikortasun sailarekin lantaldean. “Azken batean, espazio publikoaren banaketa berri bat planteatu nahi da, hiriaren egungo eta etorkizuneko beharrei erantzunez, eta ez duela 50 urtekoei”.

**‘Sistemaren sinplifikazioa’**  
Neurrira egindako lana da, eta “sistemaren sinplifikazioan” jarri dira ahalegin guztiak, auzo bakoitzaren berezko baldintzatzaile guztiei ahalik eta diseinu errazena erekin eta arrazionalenarekin erantzuteko. “Hala, beharrezkoak ez diren mugimenduak saihestuz, balio handiko espazioak askatzea lortzen dugu, oinezkoentzako ibilbideak indartzeko eta bidegorri berriak ezartzeko”. Oinezkoen, ibilgailu arinen (bizikletak edo patineteak), garraio publikoaren, motorren eta autoen arteko lehen-tasun-ordena definitzeko beharra azpimarratzen du donostiarrak: “Beste behin ere, mugikortasun-sistema arrazionalaren trazaduran, geure buruari galdetu behar-ko genioke nori ematen diogun lerro zuzena”.

**“Se trata de plantear un nuevo reparto del espacio público, respondiendo a las necesidades actuales y futuras de la ciudad y no a las de hace 50 años”.**

**“Vamos a por esa ciudad que funciona, vibra, es ágil, permite desplazarse o repartir mercancías de forma rápida y silenciosa”.**

Subijanaren esanetan, “beharrezkoa da autoarentzat marraztutako hiria atzean uztea”. Izan ere, “Donostiak oso erraz du autoaren mende ez dagoen hiri-eredu bat izateko”. Ahalegina egin da Donostiako marrazki berria egokitzeko egunero autoa behar duten pertsonetara, eta ibilgailu pribatua izan arren, beste aukera eraginkorrago batzuen alde egiten duten pertsonetara. “Kartsua, arina, mugitzeko erraza eta merkantziak azkar eta isilik banatzeko aukera ematen duen hiriaren bila goaz”.

**15 minutuko hiria**  
Baita gutxiagokoa ere. 15 minutuko hiriaren kontzeptuaren arabera, herritarren oinarritzko premia guztiak denbora horren barruan edo gutxiagoan ase behar-ko lirateke, etxetik abiatuta, oinez edo ibilgailu arinetan (bizikletak, patineteak) joanda. Ibilgailu arinen higidura errazteko, “espazio publikoaren askatze-lan planteamenduak aldaketa handia ekarriko dio Donostiari, orain arte, bidegorri-sareak ahal zuen bezala aurkitu baitu lekua hirian”.

Arkitektoak bestelako erabilera duen bidegorri baten aldeko apustua egitea defendatzen du, denbora librerako aproposa ere izateaz gain, izan dadin donostiarrentzat lanera joateko beste aukera azkarrago eta zuzenago bat. Ezbairik gabe, hain zaratatsua ez den alternatiba bat da, atseginagoa eta eraginkorragoa: “Hiriaz gehiago gozaten lagunduko digu, eta zoriontsuagoak izaten”. 2024rako Donostiako Udalak 22 Dbizi geltoki gehiago jarriko ditu.

Garraio publikoa Datorren Donostia proiektuko beste zutarrri garrantzitsu bat da: bi ardatz nagusi izango ditu, ekialdetik mendebaldera eta iparraldetik hegoaldera, linea nagusiekin. “Hiria ekialdetik mendebaldera zeharkatu behar duen jendeak aldea nabaritu beharko luke garraio publikoaren eraginkortasunean”. Datozen urteetarako, 19 Dbus autobus elektriko erostea aurreikusten da. Eta Topoa, bestalde, hiriko garraio publikoaren sarearen muin bilakatuko da; errepideko gertaerek ez dute eraginik izango garraio horretan, eta higidura zabalagoa, eraginkorragoa eta jasangarriagoa bermatuko du.

Subijanak itxaropena du “hiri hobe baterako bidea” dela Datorren Donostia, eta oso egokitzapen-epe laburra beharko dela “ibilbide berrira ohitzeko”.



Hobetze-lanak egingo dira Matia kaleko oinezkoen eta bidegorriaren arteko gunean, eta Ondarretako lorategiak handituko dira, gaur egun errepidez inguratuta dauden lorategiak irisgarri egiteko.

## Preguntas y respuestas de la ciudadanía

### ¿Podrán las motos circular por el Centro?

Sí. Quien tenga una moto (cerca de 30.000 donostiarras) podrá seguir utilizando su vehículo para moverse por Donostia. Se articularán itinerarios habilitados para los coches y las motos que quieran acceder al centro, así como aparcamientos para ambos tipos de vehículos, al igual que existen en la actualidad.

### Zer da Bertakoen Lehentasuneko Eremu (BLE) bat?

Ibilgailuak bertara sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko murrizketak dituen hiriko gunea da. Murrizketa horiek ibilgailuen, ordu-tarteen eta erabilera jakin batzuen arabera ezarri ahal izango dira. Nolanahi ere, trafikoa baretzeko neurri horiek bermatu egin beharko dute ibilgailuek sarbidea izatea, eremu bakoitzak behar bezala funtziona dezan hornidurei, zerbitzuei, jarduera ekonomikoari eta abarri dagokienez.

### ¿Qué objetivos tiene la delimitación de un ZPR?

El objetivo es eliminar el tráfico de paso para mejorar las condiciones de acceso y movilidad de las personas residentes restringiendo, a su vez, el tráfico de los vehículos externos. Así, se disminuye la intensidad de tráfico, se mejora la seguridad vial y calidad acústica, así como la protección de la integridad de los espacios públicos y privados.

### Zein da hurrengo BLEek hartuko duten eremua?

Donostiak badu aspaldidanik bertakoen lehentasuneko eremu bat: Parte Zaharra, erabat oinezkoentzako egokitutakoa; bertan, baimendutako ibilgailuak sar daitezke, baimendutako ordutegian. Bertakoen lehentasuneko eremu berri bat (BLE) lantzen ari gara, hiriaren erdiguneko gunea zabal bat hartuko duena; oraindik eremua mugatu gabe dagoen arren, Boulevardetik Araba Parkera, Urumea ibaira eta Kontxako badiara hedatuko da.



Cinco claves para entender Datorren Donostia

1.

Un proyecto en marcha

Un ejemplo de Datorren Donostia son las obras del Paseo de La Concha que están llegando a su fin con la creación del nuevo bidegorri y el ensanchamiento de la acera, dejando dos carriles, uno por sentido, para el tráfico de vehículos. Además, se ha mejorado la seguridad del bidegorri que conecta el Centro con la zona oeste del Antiguo-Ondarreta, y se han abierto nuevos itinerarios en la circulación de vehículos para la nueva configuración del tráfico.

2.

Hiriaz gozatzeko leku atseginak

Donostiak gozamenerako gunek berriak izango ditu: gunek berde bat Antiguoko tunelaren inguruan, Loiolako Erriberako Oroimenaren Lorategiaren handitzea, Arabako parkearen handitzea, eta beste gunek berde bat Zurriola pasealekuaren bukaeran, oinezkoentzako hainbat gunek berriez gain. Era berean, Askatasunaren Hiribidea herritarren gozamenerako gunek bilakatuko da, trafikok lasaiagoarekin.

3.

Transporte público

Pasará a tener dos grandes ejes (de este a oeste y de norte a sur) con líneas troncales que permitirán que las personas usuarias lleguen a su destino en un máximo de media hora. El Topo será el elemento central de la red de transporte público urbano. Existirá una mejor intermodalidad con una conexión más eficiente entre líneas.

4.

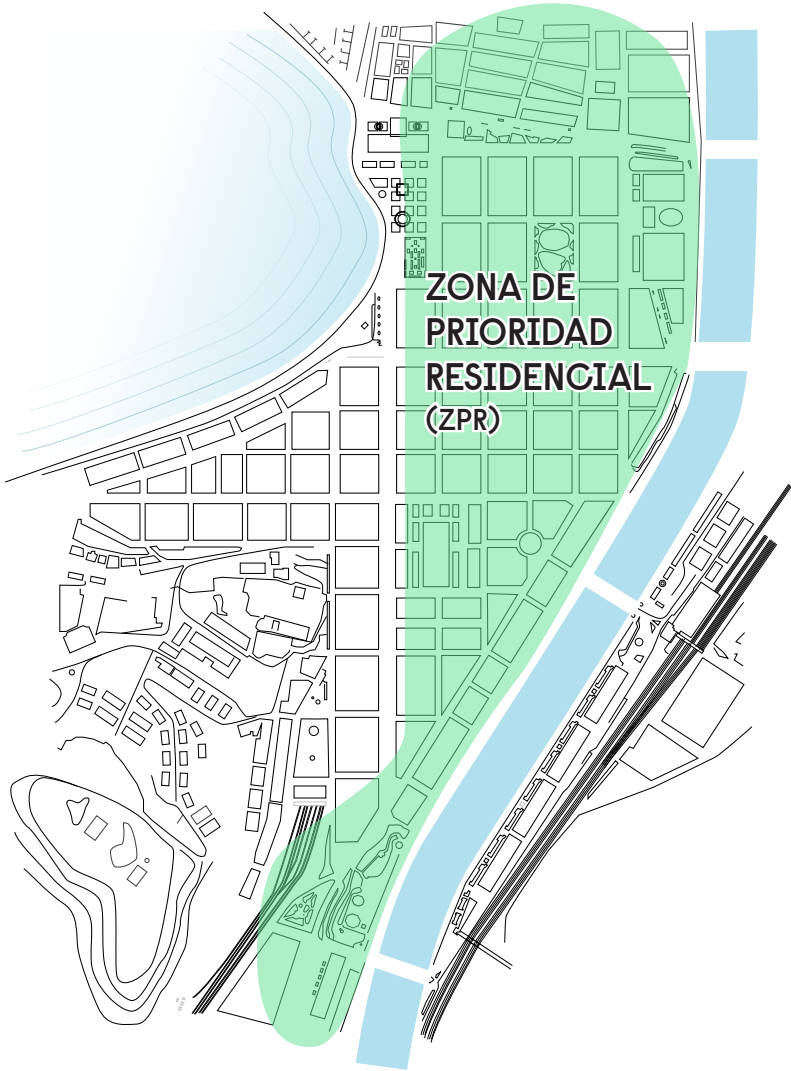
Bertakoen Lehetasuneko Eremua (BLE)

BLE bat sortuko da, eta bertara autoz egoiliarrek eta baimenduak bakarrik sartu ahal izango dira. Gainerakoek txandakako aparkalekuetara sartzeko gaitutako perimetro-ibilbideak bakarrik erabili ahal izango dituzte trafikoaren intentsitatea murrizteko, bide-segurtasuna eta kalitate akustikoa hobetzeko, eta espazio publiko eta pribatuaren osotasuna babesteko.

5.

Medioambiente y salud

Datorren Donostia pretende luchar contra el cambio climático, reduciendo emisiones nocivas para mejorar la calidad de vida (también en términos de salud) de la ciudadanía donostiarra.



Esku-hartze gehiago

Bus Elektriko Adimenduna



2026rako, hirian Autobus Elektriko Adimendunaren lehen linea bat izatea espero da, Dbusen 17. linean ibiliko diren bederatzi autobusekin. Linea horrek Gros eta Amara auzoak Ospitaleekin eta Miramongo Parke Teknologikoarekin lotzen ditu.

Dbizi



El sistema de alquiler de bicicletas de Donostia cuenta con 290 bicicletas mecánicas y 120 eléctricas, además de 46 estaciones de última generación. Para el 2024 se prevé la instalación de 22 estaciones Dbizi adicionales, 120 bicicletas eléctricas y 57 mecánicas más.

Aparkaleku intermodalak



Donostiak bost doako aparkaleku puntu ditu hiri-inguruetan: Igara, Miramon, Zuatzu, Ondarreta (doakoa, asteburuan) eta Illunbe. Asmoa garraio-modu desberdinak elkarrekin konbinatzea da, hau da, garraio publikoaren eta pribatuaren arteko intermodalitatea sustatzea.

Preguntas y respuestas de la ciudadanía

¿Quiénes podrán acceder a la ZPR?

Aquellos vehículos que estén autorizados por el Ayuntamiento. Se está trabajando en la definición de la lista de vehículos autorizados o “lista blanca”, que recogerá a diferentes colectivos que tengan necesidad personal o profesional para circular por dicha ZPR (residentes, transporte público, taxis, comerciales, emergencias, garajes, etc.).

Zer gertatzen da nire ibilgailua baimenduta ez badago eta Bertakoen Lehetasuneko Eremura sartzen banaiz?

Udalak kontrol eta zaintza sistema bat izango du, araua errespetatzen ez duten ibilgailuei salaketa jartzeko.

¿Se crearán nuevas ZPR en los barrios?

La previsión es que el modelo de zonas de tráfico restringido, más peatonalizaciones y unos flujos de tráfico ordenados y coherentes con prioridad para el uso ciudadano se replique en otros barrios de la ciudad de forma progresiva.

Banaketa ibilgailuak Bertakoen Lehetasuneko Eremuan sar al daitezke?

Udalak baimendutako banaketa ibilgailuak edo ibilgailu komertzialak BLEra sartu ahal izango dira, baita gunek horretan zirkulatu behar duten ibilgailuak ere (etxe-aldaketak, eraberritzeak, ekitaldiak), zehazten diren baldintzak betez.

¿Qué tengo que hacer para que mi vehículo tenga acceso a la Zona de Prioridad Residencial no siendo residente de la zona?

El Ayuntamiento elaborará un listado de vehículos autorizados residentes de oficio, mientras que irá incorporando a la lista a comerciales, distribuidores y profesionales que lo vayan solicitando, así como a otros vehículos que justifiquen su necesidad de acceso a la zona.

Aiete-Miramon / Altza / Amara-Morlans /  
Amara Berri / Antiguo / Añorga / Bidebieta /  
Centro / Egia / Gros / Ibaeta / Igeldo /  
Intxaurreondo/ Loiola / Martutene / Parte Zaharra /  
Riberas De Loiola / Txomin-Enea / Ulia / Zubieta



## **Etorkizun jasangarriago batetik gertuago**

Una nueva Donostia está en camino; la ciudad diseñada pensando en las personas.