

Donostia

GI-20

**ardatzaren
eraldaketa**

ehbildu

ehbildu

Aurkibidea

1. Sarrera.....	3
2. Urtebeteko prozesu parte hartzailea.....	5
2.1. Intxaurrondo	6
2.2. Añorga	7
2.3. Loiola-Egia-Erribera.....	8
2.4. Altza	9
2.5. Aiete	10
2.6. Amara Berri	11
2.7. Eragile Sozialak.....	12
3. Proiektua datuetan	13

ehbildu

1. SARRERA

GI-20ak 50 urte bete zituen 2022ko irailean. Eraiki zenean, azpiegitura horrek soluzioa eman zien Donostiako mugikortasun-arazo askori, ordura arte hirigunetik pasatzen ziren ibilgailu astunen trafikoa kenduz eta lehen autoz beteta zeuden errepide asko baretuz.

Hala ere, bigarren ingurabidea eraiki zenetik (AP-1), trafikoa erdira jaitsi da, hiria inguratzeko bere funtzio nagusia aldatu egin da eta, hala eta guztiz ere, errepideak neurri eta espazio bera hartzen jarraitzen du.

Argi dago egungo saihezbideak Donostialdeko beste barne-errepide baten funtzioak betetzera pasatu behar duela.

Hala, GI-20 saihezbidea eraldaketa berri baten atarian dago gaur egun. Ez bakarrik erabilerari dagokionez, desfasatua geratu delako; izan ere, larrialdi klimatikoak ere eskatzen digulako gure mugikortasun- eta hiri-eredua birpentsatzea eta eraldatzea.

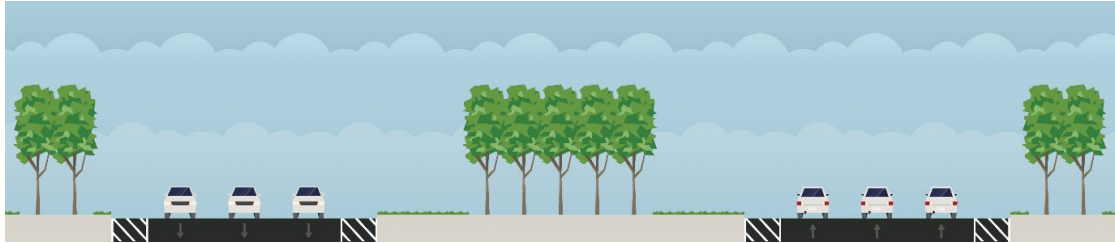
Saihezbide zaharrak, gainera, gaur egun, Donostia «inguratu» baino, zatitu egiten du lubaki baten antzera. Hortaz, garaia da hainbat auzoetan lubaki horiek sortutako zatiketa sozialak batzeko eta eremuak berreskuratzeko.

Kontua ez da soilik errepide zahar bat eraldatzea eta egungo beharretara egokitzea, baizik eta Donostian sortuko dugun hiri-espazio berri bat bizitzaz betetzea, eta hau dena guztion artean birpentsatzea eta erabakitzea. Saihezbide zaharra eraldatzeak aukera emango digu donostiarroi gaur egun ditugun hainbat behar bertan garatzeko.

Galdera da ia nola, norentzat eta noiz egingo den hau guztia. Larrialdi klimatikoari aurre egitea denon lana da eta gure inguruko hiririk aurreratuenak beren autobiak, errondak edo saihezbideak eraldatzeko prozesuetan murgilduta dauden honetan, Donostia ezin da atzean geratu.

Gaur egun, GI-20 saihezbidea hiri lurzoru finkatu moduan ulertzen du Donostiako Hiri Antolamendurako Plan Orokorrak, non bide komunikazioen sarearen parte den. Lurzorua publikoa da eta 90 hektarea inguruko azalera du guztira.

ehbildu



Egungo saihesbidearen espazioaren banaketa (ohiko sekzio osoa 60 metro inguru).
StreetMix bidez egina



Geldituko litzatekeen espazio librearen adibidea saihesbidea autobide izatetik hiribide izatera pasako balitz. StreetMix bidez egina.

Bariantea hiribide izatera pasako balitz, ohiko hiribide baten sekzioarekin, gaur egungo saihesbidearen bi herenak libratuko lirateke, beste edozein erabilera hartzeko prest.

Libre geratuko liratekeen 60 hektareako espazio hori eraldatzeko aukera izugarria da. Auzoz auzo ere liberatzen den espazioa esanguratsua da, auzo bakoitzak haren beharretara egokitzeko. Hortaz, hauek izango lirateke auzoetan liberatuko liratekeen espazioak:

- Altza-Larratxo-Bidebieta: 8 Ha
- Intxaurrondo: 13 Ha
- Loiola-Egia: 4 Ha
- Amara-Riberas: 7 Ha
- Aiete-Miramon: 20 Ha
- Añorga: 8 Ha

ehbildu

2. URTEBETEKO PROZESU PARTE HARTZAILEA

EH Bilduk, horren guztiaren jabe izanik, 2022ko urtarrilean, prozesu parte-hartzaile bat abiatu zuen, eraldaketa hori nola gauzatu eta libratuko liratekeen eremuetan zer egin aztertzen hasteko.

Helburua izan da saihezbideak zeharkatzen dituen eremu zabaletan bizi diren bizilagunen eta hiri zein auzo mailan diharduten gizarte eragileen iritziak, proposamenak eta kezkek biltzea.

2022. urtean zehar auzo hauetan izan gara: Intxaurren, Añorga, Egia, Loiola, Loiolako Erribera, Altza, Aiete eta Amara Berri.

Herritarren erantzuna oso ona izan da. Dozenaka elkarterekin jarri gara harremanetan proiektua azaltzeko: eskola-komunitateak, auzo-elkarteak, kirol-elkarteak, emakume-taldeak, gazte-taldeak...

Gainera, aipatutako auzoetan, eskuorri bat banatu dugu etxez etxe, erakusketa ibiltariak antolatu ditugu eta hitzaldiak eta batzarrak egin ditugu.

Aldi berean, EH Bilduk hiriko gizarte-eragile nagusiekin elkartu da eta haien ekarpenak bildu ditu proposamenean.

Azken batean, argi dago GI-20aren eraldaketa denbora kontua dela eta, duela 50 urte gertatu bezala, mugarri historikoa izango dela gure hiriaren bilakaeran. Galdera bakarra da noiz, nola eta norentzat egingo den. Eta EH Bilduk badu horretarako proposamen bat.

ehbildu

2.1. Intxaurrondo: bi eremuak lotu

Intxaurrondon 35 bat eragilerengana iritsi gara ekimen honekin; batzuekin aurrez aurre eta beste batzuekin, postaz.

Bizilagunek ondoen baloratu dutena izan da saihebidetaren eraldaketak gaur egun banatuta dauden Intxaurrondoko bi eremuak lotzeko aukera emango duela.

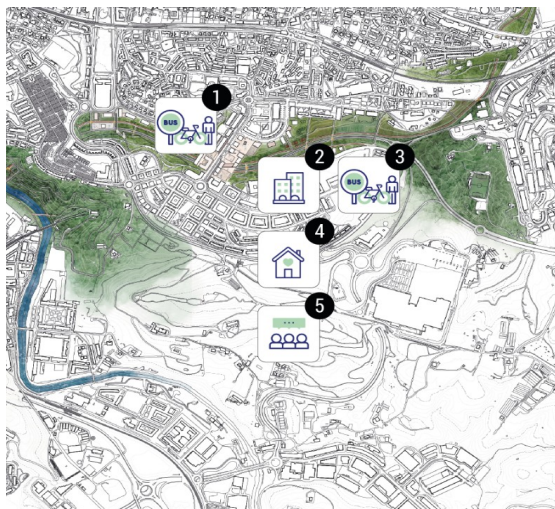
Intxaurrondon beste kezka garrantzitsua da Marrutxipiko irteera, eta hiribide berriak kalteak arinduko ditu.

Horrez gain, ondorio gisa, auzotarrek diote Intxaurrondo lotarako auzo gisa irudikatzen dela gaur egungo hiri-ereduan. Hau da, Intxaurrondon azpiegitura berriak beharko liratekeela, zerbitzuetarako eta lan egiteko. Hortaz, bizilagunek adierazi dute egokia dela espazio berrietan etxebizitzak eraikitzea eta, haiekin batera, erabilera anitzeko guneak ezartzea (lantokiak, zerbitzuak eta abar).

Bestalde, hainbat bizilagunek eta eragilek adierazi dutenez, Intxaurrondon apenas ez dago komunitatea egiteko espazio publikorik. Ildo horretatik, sozializatzeko guneak eraikiko ditugu; hiri baratzak, kirol pistak, auditorium-frontoi bat... esaterako.

Intxaurrondon, saihebidetan eraldatuko diren guneak garraio publikoarekin lotura ona duenez, bai Dbusekin, bai Euskotrenekin, eremu hau aproposa izan daiteke disuasio-parking bat jartzeko.

Azkenik, garraio publikoko hainbat eragilerekin hitz egin ondoren, Intxaurrondon Ekialdebuseko geltoki bat jarri behar dela ondorioztatu da. Hortaz, Donostiara datozenek bertan geratzeko aukera izango dute.



1. Disuasio-aparkalekua.
2. Lan egiteko eta funtzio-anitzeko eraikina.
3. Intxaurrondoko bi eremuen arteko oinezko/bizikleta zubiak.
4. Etxebizitza formula berriak.
5. Sozializatzeko eta komunitatea egiteko guneak: adibidez, auditoriuma.

ehbildu

2.2. Añorga: Antiguarekin hirigintza lotura

GI-20 bariantearen eraldaketari esker, Infernua eta Añorga arteko hiri-jarraitutasuna hobetuko da, hau da, Añorga Donostiara hobe lotuko da.

Eremu honetan liberatuko diren lurretan etxebizitzak eta ekipamenduak eraikiko dira. Proiektu horiek guztiak bizilagunekin batera planifikatuko dira.

Bestalde, auzotarrek argi dute erabilera anitzeko eraikin bat behar dutela zerbitzuak emateko, hala nola, mediku kontsulta, dantza- eta kultur-ekimenak egiteko... Herri baratzak jartzeko aukera ere aipatu da bileretan, eta ez bakarrik añorgatarrek, ingurukoek ere erabiltzeko.

Garraio publikoarekin duen lotura ere aprobetxatuko da Añorgan, saihebideta eraldatuta libre geratuko den espazioan disuasio-parking bat ezartzeko.



6. Añorga-Antiguako sarrera-irteera biribilgune bidez.

7. Hiri-jarraitutasuna Añorgan: ekipamenduak eta funtzio-anitzeko eraikina.

8. Herri baratzak eraztun berdearen barruan.

9. Disuasio-aparkalekua.

2.3. Egia, Erribera eta Loiola: Eremu enblematiko berri bat

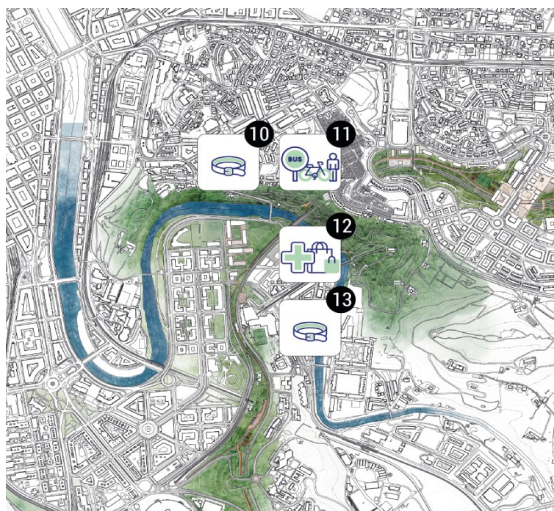
Auzo hauetako bizilagunek aukera ezin hobea ikusi dute gune naturalak baliatzeko eta egokitzeko. Horretarako ibaiaren eta ingurunearen garapena egingo dugu, ibai-parke bat, Cristina Enea/Gladys Enerantz luzatuta. Eraberritze horretan, Astiñene baserria berritu, ingurunea berregokitu eta auzotarrentzat irekiko dugu. Horrela, leku enblematiko berri bat sortuko dugu Donostian, Urumea eta bariantearen ardatzak elkartzen diren eremuan.

Eremu horretan ere, Polloeko tunelaren eta Egiaren arteko oinezko eta bizikletentzako lotura zuzen bat egingo dugu.

Loiolako Erriberan ondorioztatu dugu kezka orokortua dela GI-20 saihezbideak sortzen duen zarata eta errepidez inguraturik bizitzea. Beraz, errepidea baretzeko eta sarrera-irteerak lasaitzeko proposamena oso egokia da. La Salle inguruko espazioa berreskuratzeko ideiak ere harrera ona izan du auzotarren artean. Eremu horretan autobus-geltoki berri bat sortuko dugu, ingurukoei zerbitzua emateko.

Erriberan zerbitzuen falta nabaria da. Hortaz, saihezbidean liberatuko diren espazioetan, hainbat funtzio izango dituen eraikin bat egitea ezin egokiagoa ikusten dute, bertako bizilagunen beharrak asetzeko.

Azkenik, Loiolan gehienbat garrantziari eman zaio mugikortasunari. Hau da, saihezbidearen bidez bizikletaz edo garraio publikoz beste auzoekin konektatzeko aukera ezin hobeari.



10. Cristina Enea/Gladys Enea eta Astiñene artean ibai-parkea, Astiñene baserria zaharberrituz.
11. Polloeko tunelaren eta Egiaren arteko oinezko/bizikleta lotura.
12. Ekipamendu gehiago.
13. Zarata murriztea.

2.4. Altza: Donostiarekin lotura berdea Txingurrin

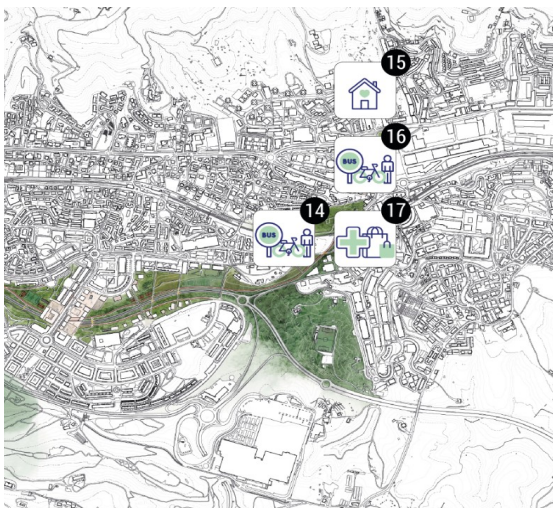
Altzatarren eskaerari erantzunez, bizikletan irteera berri bat egingo dugu, txirrindularientzat aukera seguruak irekiz.

Bestetik, sarrera-irteera konexio zuzenak behar direla kontuan hartuta, hiribide berrira lotura berri bat egingo dugu. Jende asko bizi baita Altzan eta hiribide berriarekin lotura zuzen bat behar-beharrezkoa da. Horrekin batera, segurtasunaren ikuspegitik, saihezbidea eraldatu eta errepidea baretzeko helburua dagoenez, Larratxoko errepidearen sarreran, abiadura motelduko dugu.

Hirugarren ideia eraikuntza berriekin lotutakoa da. Izan ere, Zardoya-Otisen etxebizitzak egiten badira, 400 etxebizitza berri egingo direla kontuan hartu behar da eta horiek ere sarrera/irteera bat beharko dute.

Azkenik, oso interesgarria iruditu zaie altzatarrei Txingurri/Rich eremua biziberritzea. Eremu hori berregituratzea ezinbestekoa da Altza Donostiako gainerako eremuekin komunikatzeko, bai bizikletaz, bai oinez, lotua berdea sortuz Rich inguruan.

Bestalde aparkalekuei irtenbidea emateko, egokia ikusi zen aparkaleku jasangarri bat egiteko ideia. Horrek irteera emango dio aparkalekuen arazoari, baina eraikinak bestelako erabilerak ere izan ditzake.



14. Irteera egokia saihebidera bizikletaz.

15. Etxebizitzak.

16. Aparkalekua saihebidetik gertu, eta sarrera-irteera egokia kotxeentzat.

17. Jarduera ekonomikoa eta ekipamenduak Txingurrin.

2.5. Aiete: Eskoletarako lotura berriak

Aieten jaso dugun ideia nagusia ondorengo da: errepidearen eraldaketarekin eskolek espazio handia irabaziko dutela. Izan ere, egunerokoan eskolen inguruan trafiko handia egoten da sarrera eta irteeretan. Proposamen honekin, eskoletara azpitik sartzeko sarrera bat sortuko dugu (hiribide berrian bertan).

Bestalde, saihebidetaren zati horretan errepideak maila desberdinetan daudenez, goiko partea oinezkoentzat/aisialdirako aprobetxatuko ditugu.

Eraldaketarekin, bestalde, Aietetik Miramongo basoarekin lotura zuzena edukiko dute herritarrek. Eta horrek, alde batetik, guner berdeak handitzeko eta baso eskola edo eko-baratzeak sortzeko aukera irekiko du. Eta, bestetik, igogailuen edo eskaileren bidez basora zuzenean iristea erraztuko du.

Azkenik, egoki ikusi zen proposatutako lotura berri bat Aiete eta Miramoneko parke teknologikoaren artean, oinezkoentzako atsegina, bidegorriekin eta igogailuekin. Era honetan lantokien eta aietetarren mugikortasun jasangarria hobetuz.



18. Espazio gehiago eskolentzat eta eskola-bideak.

19. Miramongo basoa auzoan integratzea.

20. Autobus geltoki bat saihebidetan eta komunikazio bertikala auzoarekin.

2.6. Amara Berri: Karlos I.aren bigarren eraldaketa

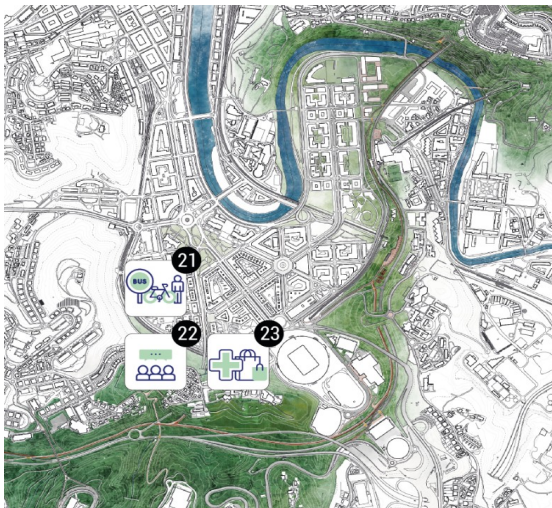
Amara Berri izan da parte-hartze prozesu honen azken auzoa eta hor ere gainerako auzoetan erabilitako bide berberak erabili ditugu informazioa partekatzeko eta ideiak jasotzeko: informazio orria, erakusketa eta batzarra.

Amara Berriko bizilagunek mugikortasunarekin dituzten arazoak mahai gaineratu dituzte, bereziki Realaren partida egunetan edo Anoetan antzeko ekitaldi jendetsuetan izaten direnean, eta horiek konpontzeko disuasio parkingak jartzearen alde agertu dira.

Egoki ikusten dute saihebidetaren eraldaketa Karlos I.a ere eraldatzeko. 2011-15 legealdian egindakoaren jarraipena egingo dugu eta auzoko trafikoa are eta gehiago baretzeko aukera emango du.

Inguru honetan bertan, trenbidea lurperatzeko aukera ere aproposa iruditzen zaie bizilagunei, haien aspaldiko kezka da eta.

Horrekin lotuta, Errondo pasealekua berreskuratuko dugu eta Pio XII. Plazan trafikoa baretuko dugu.



21. Trenbidearen estalketa proiektuan integratzea.

22. Disuasio parkinga.

23. Karlos I. eta Errondo pasealekua berreskuratzeo ideiak, eta kotheen abiadura moteltzea auzoan.

ehbildu

2.7. Gizarte-eragileak

Prozesu parte-hartzailean, urte osoan zehar eragile ugariarekin izan dugu harremana, gehienak aurrez aurre. Guztira, 15 bat eragileri helarazi diegu gure proposamena: Dbuseko sindikatu guztiak (Kurpil, LAB, UGT, ELA), Eguzki, ELA Donostia, Emakumeen Hiri Foroa, Gipuzkoako Real Moto Club, Haritzalde, Hiru euskal garraio eta garraiolarien sindikatua, Kalapie, LAB Donostia, Taxi Donostia eta Taxi Vallina.

Proposamena, oro har, positiboki baloratu da, eta batez ere hiri honek mugikortasunean arazo bat duela eta egiturazko aldaketa bat behar duela adierazi dute gehienek. Hortaz, proposamen honek horretan lagundu dezakeela argi geratu da. Hainbat ikuspegi aurreikusi dira:

- Bidegorri batek zeharkatu beharko duelako saihebidia, bizikletari bide azkar bat emanez.
- Abiadura gutxiagoko errepidea bihurtzen bada, garraio publikoa indartu daitekeela bertan eta orain arte ez zeuden lineak eta geltokiak sor daitezkeela.
- Hiriak disuasio-parkingak behar dituela aipatu dute hainbat eragilek, eta eraldaketa honetan, libratzen den espazioan, parking bat baino gehiago jar daitezkeela.
- Beharrezkoa ikusi da bigarren saihebidetarako sarrera berriak sortzea, gehienbat ingurutik datozen herritarrei irtenbide bat emateko.

Bilera horietan hiriaren hazkundeari buruz hitz egin dugu. Eragileek ezin egokiago ikusi dute, berrerabilera honetan hiria barrurantz haztea, gune berriak okupatu gabe. Bestalde, ezinbestekotzat jo dute auzoetan lanerako guneak eta proiektu ekonomiko traktoreak eraikitzea. Horrekin batera, etxebizitza eredu berriak ezartzearen beharra askotan atera da elkarrizketatan. Beste eragile batzuek gune naturalei eman diete garrantzia. Ezinbestekoa ikusten dute eraberritze honetan gune berdeak sortzea eta bertako ekosistema errespetatzea.

ehbildu

3. PROIEKTUA DATUETAN

- **60 hektarea libre:** Saihesbidearen eraldaketarekin libre geratuko diren 60 hektareako espazioa eraldatzeko aukera izugarria da. Aldaketa horrekin hiriak zer irabaziko duen azaltzeko, kontuan hartu behar da Loiolako Erriberaren tamainaren bikoitzaz ari garela; Loiolako kuartela halako hiru baino gehiago. Liberatutako espazioan oinezko eta bizikletentzako bide berriak eraikitzeaz gain, auzoak bizigarri egiteko ekipamenduak eraikiko ditugu, elementu traktoreak, etxebizitzak eta gunee berdeak. Donostiako espazio libre berde berriak ukitu gabe.
- **2.500 etxebizitza berri:** Saihesbidearen eraldaketan etxebizitza berriak eraikiko ditugu. Barianteak okupatzen duen lurzoru osoa publikoa denez, etxebizitza babestuen kopurua maximizatuko dugu, eta, alde horretatik, EH Bilduren apustua da etxebizitzaren %70 gutxienez publikoak izatea. Gainera, ez litzateke beharrezkoa izango lurzoru berriak okupatzea etxebizitzak egiteko, bertan eraikiko ditugu. Halaber, beste etxebizitza-eredu batzuekin esperimenduko dugu, hala nola, kooperatibek kudeatutako co-housing ereduak eta erabilera lagapeneko etxebizitzak.
- **Lanpostuen sorrera:** Saihesbidearen eraldaketa-prozesuak eragin ekonomiko positiboa izango du. Izan ere, eraldaketan berreskuraturako lurzoruan auzoetarako elementu traktoreak ezarrikoko ditugu. Txingurrin eremu industrial jasangarri berri bat ezartzea erraztuko du eta Intxaurren eta Altzan, esaterako, jarduera ekonomikora bideratutako eraikinak jartzea da EH Bilduren proposamena. Horrek, auzoetara lana ekartzeaz gain, auzoak bizigarri egingo ditu, eta lotarako auzoak izateari uzteko aukera paregabea irekiko litzateke.
- **23 hektarea berde:** Liberatuko diren 60 hektareetatik 23 hektarea berdeguneetara bideratzea da EH Bilduren proposamena. Saihesbidearen eraldaketaren helburuetako bat da espazio naturalak berreskuratzea eta natura hirian txertatzea. Eraldaketa honek Donostiak inguruan dituen beste eremu natural batzuekin lotzeko aukera emango du eta hiria inguratuko duen eraztun berdea sortzeko. Bestalde, korridore berdea ere izan nahi du eta ikuspuntu

ehbildu

ekologikotik nekazaritzarako, abeltzaintzarako eta agroekologiarako espazioak berrerabiliko ditugu. Estrategia honek inertzia berriak sustatuko ditu: auzo baratzak, kontsumo taldeak, gertuko nekazaritza, elikadura burujabetza, eta abar.

- **11 km bidegorri:** Saihesbidearen eraldaketak aukera emango du mugikortasun jasangarri baterako eredu bultzatzeko. Orain arte trafikoarentzat bakarrik izan den eremu bat bizikletek eta oinezkoek ere erabiltzeko aukera izango baitute. Eraldaketa berri honekin bariantean zehar 11 km bidegorri berri sortuko dira. Bizikleta bidezko lotura zuzenak sortuko dira aldirietako auzoen artean; esaterako, Antigua eta Intxaurren lotuko ditugu bidegorri azkar baten bidez eta hiriko erdigunetik pasatu gabe. Bizikletaren erabilera gero eta nabariagoa da gure hirian; hortaz beharrezkoa da lanerako, ikasteko edo aisialdirako erabiltzen dugun garraiobide honentzako azpiegitura berriak eta kalitatezkoak eraikitzea.
- **15 km oinezkoentzat:** EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek trafiko-funtzio soila duten errepideak eraldatzea proposatzen dute, hainbat funtzio urbano txertatuz. “Ekobulebar” esaten zaie korridore horiei. Saihesbidearen eraldaketak aukera emango du aldirietako hainbat auzo modu zuzenean lotzeko halako ekobulebar baten bidez. Baina ez hori bakarrik: Donostiako saihesbidearen eraikuntzak ezabatu egin zituen ordura arte ohikoak ziren hainbat lotura. Eragina bereziki larria izan zen hiriaren aldirietan. Eraldaketa berri honek gaur egun saihesbideak zatituak dituen hainbat eremu berri ere lotzeko aukera emango du.
- **3 disuasio-aparkaleku:** Donostiara iristen diren ibilgailu pribatuentzat aparkalekuak eraiki beharra da gehien errepikatzen den ekarpenetako bat, batez ere eragile sozialekin egindako bileretan. Izan ere, Donostian aparkaleku publiko gehienak erdigunean daude, eta gaur egun ibilgailu pribatuak ez du bestelako alternatibarik. Hain zuzen, «Datorren Donostia» egitasmoan, CO2 emisioak gutxitzeko eta erdigunetik ibilgailuak kentzeko helburua omen duenean, ez da aurreikusi lur-azpiko aparkaleku horien funtzioak aldatzea, eta ez dugu ahaztu behar urtean 3 milioi ibilgailu pribatuak erabiltzen dituztela. Horregatik, eta are gehiago udan, disuasio-aparkalekuen beharra errealitate bat da. Bariantearen eraldaketan libratuko diren lurretan gutxienez hiru aparkaleku kokatzea proposatzen dugu, hiruak ere garraio publikoko konexio egokiarekin (Dbus, Lurraldebus, Ekialdebus). Zehazki, disuasio-aparkaleku bat Añorga aldean egingo dugu; beste bat Intxaurren,

ehbildu

Topoaren geltokiaren inguruan, eta hirugarrena Altzan, saihesbidetik gertu eta autoentzako sarrera-irteera egokia izanda.

- **6 aparkaleku seguru bizikletentzat:** Lehen aipatu bezala, gure hirian bizikleta gero eta jende gehiagok erabiltzen du, eta beraz, azpiegitura egokiak eskaini behar zaizkio. Azpiegitura beharrezko horietako bat dira bizikletentzako aparkaleku estaliak eta seguruak. Hori horrela, saihesbidea zeharkatzen duen eremu bakoitzean aparkaleku seguru bat eraikiko du EH Bilduk. Bertan bizikletaz mugitu nahi duenak bere bizikleta seguru uzteko leku bat izan dezan.
- **10 autobus geltoki:** Saihesbidea eraldatzeak errepidea baretzea dakar; hau da, abiadura jaitea. Hortaz, errepidearen abiadura jaisteak hiriko beste kale eta hiribideekin lotura gehiago egitea ahalbidetuko du, bai eta lotura urbanoagoak izatea ere. Ondorioz, orain arte autobusak gelditu ezin izan duen lekuetan, autobusak geratu ahal izango du eta geltoki berriak sortuko ditugu. Hiria zeharkatzeko ekialde-mendebalde linea azkarra ezarriko dugu saihesbidean zehar, hainbat geltoki estrategikorekin. Baina ez hori bakarrik, inguruko udalerrietatik datozen autobus interurbanoek ere geldialdiak egiteko aukera izango dute Herrera eta Añorga artean.
- **Emisioak eta zarata murriztu:** Jakina denez, errepide bidezko garraioa da gaur egun kutsadura-iturri nagusia, eta garraiobide horietatik autoa da CO² gehien isurtzen duena. Beraz, gure hiriko erronka nagusietakoak izan beharko du ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea eta mugikortasun jasangarri baterako eredu berri bat sustatzea. Saihesbidearen eraldaketak zuzenean erantzuten dio arazo honi. Bestalde, Amara, Erribera eta Herrerako bizilagunen arazo nagusietako bat saihesbidearen zarata da, eta, beraz, zirkulazioa baretzearen ondorioz, eragin oso positiboa izango du herritarren bizi kalitatean.
- **6.000 m² eguzki plaka:** energia krisi batean murgilduta gauden honetan, ezinbestekoa da bestelako energia iturriak bilatzea. Donostia ezin da mundu mailako arazo hauetatik kanpo geratu eta krisiari aurre egiteko neurriak bilatu behar ditu. Energia sektorea demokratizatu egin behar da, gaur egun energia-enpresa handien eta inbertsio-funts handien esku baitago. Hori dela eta, energia berriztagarrien produkzio- eta biltegitratze-azpiegiturak garatu behar dira bideragarriak diren espazio publikoetan. Era honetan, energia biltegitratze-instalazio berrietarako egitasmo komunitarioak eta publiko-pribatuak bultzatuz. Saihesbidean liberatuko diren hainbat

ehbildu

eremutan plaka fotovoltaikoak jarriko ditugu energia-iturri gisa, eta lurzorua publikoa denez, energiaren banaketa demokratikoa egiteko aukera emango du.

- **Auzoentzako ekipamenduak:** Saihesbidea eraldatzeko prozesu parte-hartzailean zehar, hainbat auzotako bizilagun eta eragileek beren auzoetan duten ekipamendu falta adierazi dute. Besteak beste, Añorga eta Loiolako Erriberan. Saihesbidea eraldatzen den eremuetan liberatutako espazioetan erabilera anitzeko eraikinak eraikiko dira auzo horietako bizilagunen beharrak asetzeko. Hala nola, anbulategia, kultura ikuskizun eta ikastaroetarako, musika-dantza emanaldietarako, kirolerako...