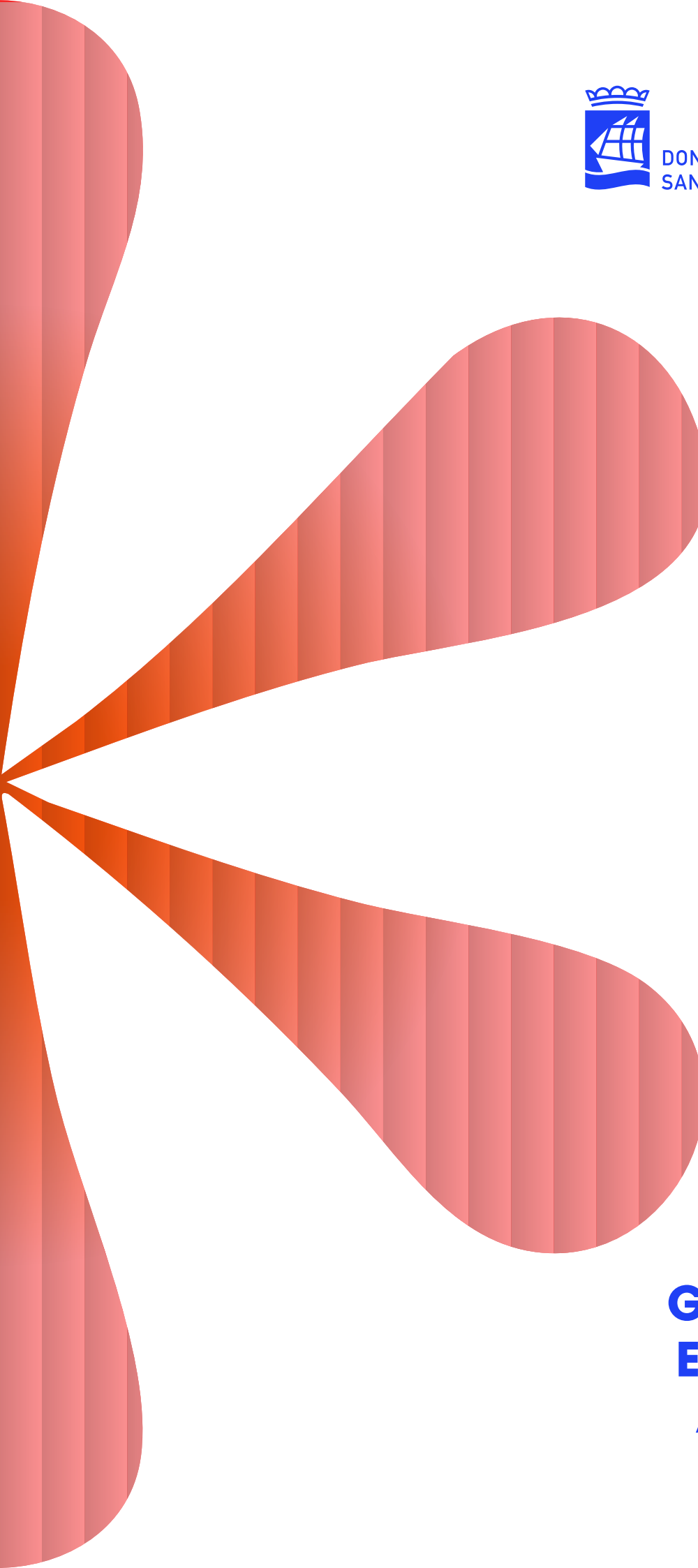




00/

**GERTUKO HIRIA
ETA FUNTSEZKO
AZPIEGITURAK**

**Dokumentu honen prestaketan, Donostiako Udaleko
Mugikortasuneko Zuzendaritzak eta DBUSeko
Zuzendaritzak, eta Ander Gortazarrek, EHUKo
Arkitekturako aditu eta irakasleak, parte hartu dute.**

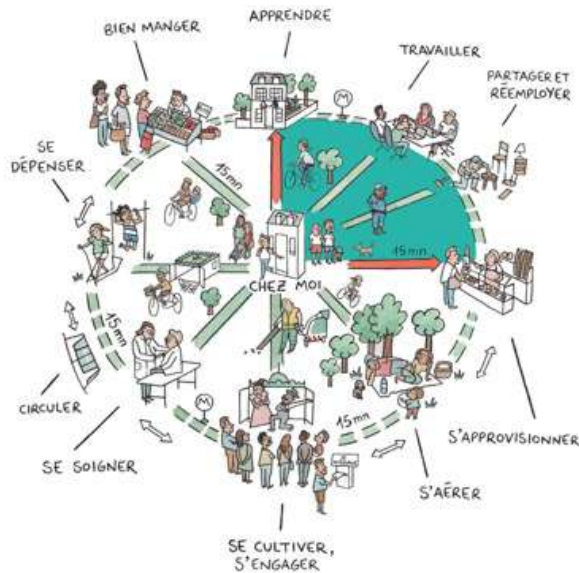
Edukiak

1. Nola landu gertutasuna hiri dispartsoaren testuinguruan?	4
1.1 Hiru Donostiak, gutxienez.....	5
1.2 Erdiguneko auzoak	6
1.3 Hiri dispartsoa	7
1.4 Lotarako (bilakatu diren) auzoak.....	9
2.Ekipamendu estrategikoak eta haien kokapena.....	11
2.1. Zer, non eta nola? Anoeta eta Ospitaleen kasua	11
2.2 Errekalde-Galarreta-Miramon-Ospitaleak-Anoeta: zentralitate berri bat	12
3. Estrategia berri baterako hiru ardatz	14
3.1 Hirigintza (mistoa).....	14
3.2 Mugikortasuna (intermodala)	14
3.3 Gobernantza (kolaboratiboa)	19

1. Nola landu gertutasuna hiri dispartsoaren testuinguruan?

Hala ere, 15 minutuko hiriaren kontzeptuak Paris konpaktu eta dentsuan du sorrera, eta planteamendu desiragarria izanagatik, egungo hiri-errealitatearekin talka egiten du sarritan: nola bermatu gertutasuna hiri jada ez denean trinkoa eta jarraia, eta azpiegitura estrategikoak eta lanpostuak lurralde metropolitarrak zabal batean zehar banatuta daudenean?

Donostiaz ari garenean Donostia trinkoa datorkigu burura: erdiguneko auzoak, auzo lauak, marko inkomparalea. Baina Donostia asko hazi da azken hamarkadetan, eta hazten jarraitzen du. Lehenengo, korredore nagusien inguruko muinoetan gora; azken urteotan, berriz, inguruko udalerriekin fusionatuz ia, bere udal-eremuaren zati gero eta handiago bat okupatuz modu dispartso xamarrean. Testuinguru honetan, nola ulertu mugikortasuna? Nola kudeatu? Nola sustatu mugikortasun jasagarria Donostia dispartsoan, Donostia metropolitarran?



Ezkerrean, "La ville du quart d'heure", Micaël. Eskubian, mugikortasun jasagarriaren triangelua.

Mugikortasunaren paradigma erabat irauli da azken urteotan, teoriarik bederen. Gaur egun, inork gutxi jartzen du ezbaian modu aktiboek izan beharko luketela lehentasuna, ondoren modu kolektiboek, eta, azkenik, ibilgailu pribatu motorizatuak. Europako gidalerroek eta Euskadiko Mugikortasun Jasagarriaren Legeak ere hala diote, baina zailtasunak agerikoak dira teoria eta praktika bat etor daitezela.

1.1 Hiru Donostiak, gutxienez

Donostiako auzo ezberdinetan gainera, errealitatea oso desberdina da. Jarraian auzo ezberdinetako mugikortasun ezaugarriak azalduko dira, 2021ean egindako Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Inkestan jasotako datuak erabilita. Datuak grafika bisualen eta taula xehatuen bidez azaltzen dira, eta erabilitako legenda honakoa da:

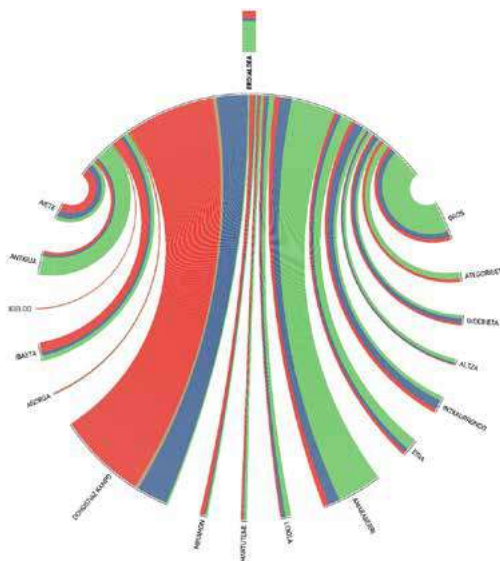
-  *Modu aktiboak*
-  *Garraio publikoa*
-  *Pribatu motorduna*
-  *Multimodala*

1.2 Erdiguneko auzoak

Erdialdea, Gros eta Amaraberri bezalako auzoak, esaterako, dentsoak eta anitzak dira, eta modu jasangarrien erabilera altuagoa da. Hala ere, kotxez egiten diren bidaien portzentajea apalagoa izanagatik, zenbaki absolutuetan asko izaten jarraitzen dute, finitua den espazio batean. Egoera hau larritu egiten da Donostiaz kanpoko fluxuen kasuan –non gehien gehienak diren kotxez egindako bidaiak– eta ekiapamendu estrategiko handiek sortzen duten mugikortasunaren kasuan ere.

Erdialdeko mugikortasuna deskribatzen duten ideia nagusiak honakoak dira:

- Hiriko auzo guztien artean bidaia gehien dituen da, %36a baino gehiago, hain zuzen ere. Bidaiatzeko arrazoi nagusiak aisialdia, kultura eta kirolak dira.
- Erdialdeko bidaia guztien erdia baino gehiago beste auzoetarako hiri-barneko bidaiak dira, %56a, eta horien %80a modu jasangarrian egiten da.
- Erdialdea jatorri edo helmuga dute bidaia guztien ia erdia oinez egiten da, %47a; halaber, autoz egiten direnak %25era gerturatzen dira eta egunean 70.500 bidaia baino gehiago egitea dakar.



Modua	Erdialdea		Donostiako gainerako auzoak		Donostialdea		Kanpokoak		Guztira	
oinezkoa	53.246	73,6 %	81.508	51,4 %	621	2,4 %			135.375	47,8 %
bizikleta	1.392	1,9 %	9.499	6,0 %					10.891	3,8 %
kolektiboa	4.566	6,3 %	32.223	20,3 %	13.299	50,3 %	4.997	19,6 %	55.085	19,5 %
autoa	12.312	17,0 %	28.572	18,0 %	10.608	40,2 %	19.034	74,6 %	70.526	24,9 %
motoa	866	1,2 %	6.174	3,9 %	981	3,7 %			8.021	2,8 %
multimodala			228	0,1 %	911	3,4 %	1.494	5,9 %	2.633	0,9 %
besteak			442	0,3 %					442	0,2 %
GUZTIRA	72.382	25,6 %	158.646	56,1 %	26.420	9,3 %	25.525	9,0 %	282.973	100,0 %

Erdialdean kasuan azpimarragarria den paradoxa bat gertatu daiteke: kotxez egindako desplazamenduak portzentualki murriztea, baina, desplazamenduen gorakada orokorraren ondorioz, portzentaje txikiago horrek kotxe gehiago eragitea zenbaki absolutuetan. Kotxe gehiago, finean, finitua den espazio batean. Ildo honetan, deszentralizazioa eta polizentrismoa ahoz aho darabilzkigu azken hamarkadatan, eta komenigarria da Koolhaas eta Parcerisaren bi aipu hauek erreskatatzea:

(...) la insistencia en el centro como corazón que alberga todo el valor y el sentido, fuente de todo significado, es doblemente destructiva –no sólo porque el volumen siempre creciente de dependencias provoca una tensión intolerable, sino también porque significa que el centro ha de ser constantemente “mantenido”, es decir, modernizado. Como “el lugar más importante” tiene que ser paradójicamente, al mismo tiempo lo más antiguo y lo más nuevo, lo más fijo y lo más dinámico; se somete a la más intensa y constante adaptación, que luego se ve comprometida y complicada por el hecho de que debe ser una transformación silenciosa, invisible a simple vista.

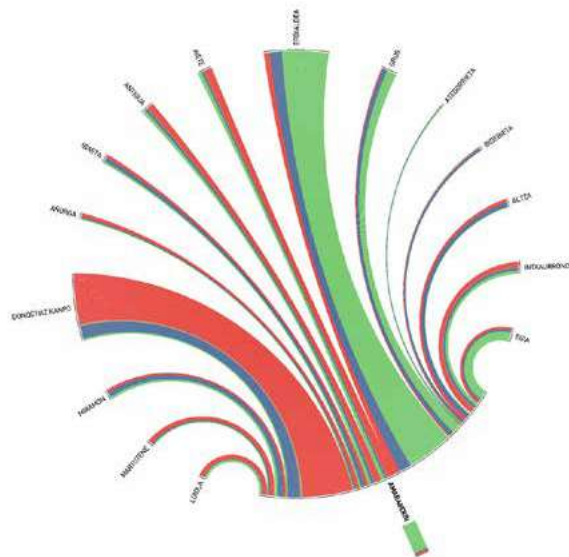
Rem Koolhaas, 1994.

El gigantismo de las formas exteriores al área central y su no-composición con un significado general está directamente relacionado con la microcefalia del área central. Una cuestión de buen orden y de equilibrio general para una ciudad (en la tradición de las europeas continentales) consiste en evitar la microcefalia a fin de guardar una cierta proporción entre las áreas gobernadas por la ciudad-central y el resto.

Josep Parcerisa, 2012.

Amaraberriko mugikortasunaren ezaugarriak, eguneko ia 100.000 bidaia gutxiago dituen arren, Erdialdekoaren oso antzekoak dira.

- Hirian bidaia gehien dituen bigarren auzoa da, %24tik gora. Bidaiatzeko arrazoi nagusiak aisialdia, kultura eta kirolak dira.
- Bidaia guztien erdia baino gehiago beste auzoetarako hiri-barneko bidaiak dira, %57a, eta horien %75a modu jasangarrian egiten da.
- Amaraberrin jatorri edo helmuga dute bidaia guztien ia erdia oinez egiten da, %48a; halaber, autoz egiten direnak %26a dira eta egunean 51.000 bidaia baino gehiago egitea dakar.



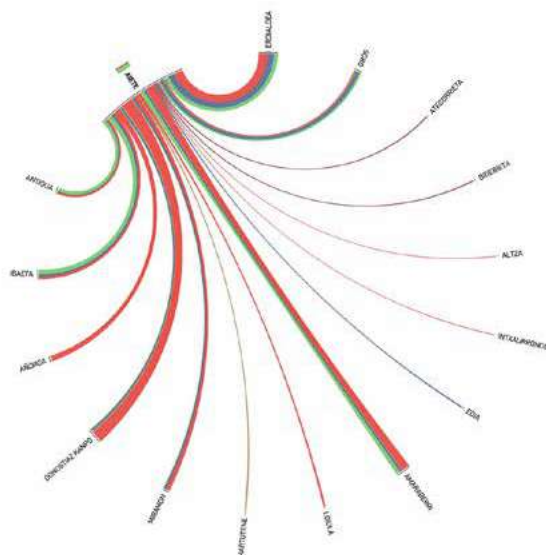
Modua	Amara Berri		Donostiako gainerako auzoak		Donostialdea		Kanpokoak		Guztira	
oinezkoa	47.284	88,1 %	46.691	41,4 %	484	2,7 %			94.459	48,2 %
bizikleta	1.312	2,4 %	6.577	4,7 %	515	2,9 %			8.404	3,6 %
kolektiboa	1.622	3,0 %	28.277	25,0 %	5.513	30,7 %	1.744	15,0 %	37.156	18,9 %
autoa	3.450	6,4 %	27.469	24,3 %	10.960	61,1 %	9.124	78,6 %	51.003	26,0 %
motoa			2.709	2,4 %		0,0 %	193	1,7 %	2.902	1,5 %
besteak			1.356	1,2 %		0,0 %			1.356	0,7 %
multimodala			1.119	1,0 %	468	2,6 %	540	4,7 %	2.127	1,1 %
GUZTIRA	53.668	27,4 %	114.198	57,6 %	17.940	9,1 %	11.601	5,9 %	197.407	100,0 %

1.3 Hiri dispertsoa

Hiri dispertsoan egoera muturrekoagoa da. Bertan egiten diren desplazamenduen kopurua txikiagoa da, baina gehiengo zabala dira kotxez egiten direnak, udalerri kanpokoak bezain beste udalerri barnekoak. Aiete, eta, batez ere, **Miramón-Zorroaga dira adibide paradigmaticoak.**

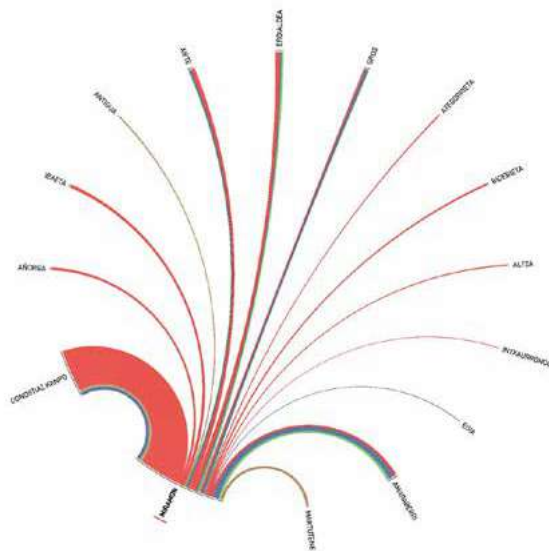
Aieteren kasuan, honako hauek dira auzoko mugikortasuna deskribatzen duten datu nagusiak:

- Aieteko bidaiak ez dira hirikoen %8ra iristen. Bidaiatzeko arrazoi nagusiak aisialdia, kultura eta kirolak dira.
- Bidaia guztien erdia baino gehiago beste auzoetarako hiri-barneko bidaiak dira, %72a, eta horien ia erdia, %46a, autoz egiten da.
- Aieten jatorri edo helmuga dute bidaia guztien ia erdia autoz egiten dira eta egunean 28.000 bidaia baino gehiago egitea dakar.
- Auzo barneko bidaietan oinezkoak dira nagusi, %82 baino gehiago.



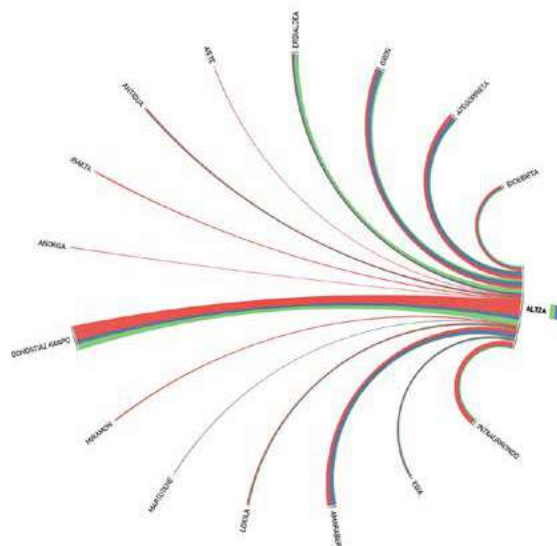
Modua	Aiete		Donostiako gainerako auzoak		Donostialdea		Kanpokoak		Guztira	
oinezkoa	7.110	81,2 %	9.443	21,2 %	228	6,6 %			16.781	27,1 %
bizikleta	421	4,8 %	1.363	3,1 %					1.784	2,9 %
kolektiboa			11.682	26,3 %	532	15,4 %	446	8,4 %	12.660	20,4 %
autoa	866	9,9 %	20.483	46,1 %	2.699	78,0 %	4.165	78,5 %	28.213	45,5 %
motoa	358	4,1 %	1.028	2,3 %					1.386	2,2 %
multimodala			456	1,0 %			698	13,1 %	1.154	1,9 %
GUZTIRA	8.755	14,1 %	44.455	71,7 %	3.459	5,6 %	5.309	8,6 %	61.978	100,0 %

- Auzoko bidaiak, guztira, ez dira hirikoen %6ra iristen. Bidaiatzeko arrazoi nagusia, gainerako auzoetan ez bezala, soldatapeko lana da.
- Bidaia guztien erdia baino gehiago beste auzoetarako hiri-barneko bidaiak dira, %57a, eta horien erdia baino gehiago, %53a, autoz egiten da. Modu berean, auzoan jatorri edo helmuga dute bidaia guztien erdia baino gehiago ere autoz egiten dira eta egunean 31.500 bidaia baino gehiago egitea dakar. Modu jasangarrien erabilera bidaia guztien %25era iristen da bakarrik.



Modua	Miramón-Zorroaga		Donostiako gainerako auzoak		Donostialdea		Kanpokoak		Guztira	
oinezkoa			3.545	13,0 %					3.545	7,4 %
bizikleta			796	2,9 %					796	1,7 %
kolektiboa			6.876	25,2 %	696	9,4 %	1.034	8,5 %	8.606	18,0 %
autoa	1.074	100,0 %	14.384	52,8 %	6.023	81,1 %	10.113	83,3 %	31.594	66,0 %
motoa			1.632	6,0 %	294	4,0 %			1.926	4,0 %
multimodala					417	5,6 %	999	8,2 %	1.416	3,0 %
GUZTIRA	1.074	2,2 %	27.233	56,9 %	7.430	15,5 %	12.146	25,4 %	47.883	100,0 %

Bada, hala ere, kontuan hartu beharreko hirugarren auzo tipologia bat: urteen poderioz lotarako bilakatu diren auzoak, ekialdean bereziki. Bizilagun kopuru altua eta lantoki kopuru baxua izan ohi dute, eta garraio publikoak pisu handiagoa badu ere (errentarekin korrelazioan dagoena), kotxearen papera aintzat hartzekoa da. Altza adibide interesgarria da: mugitzeko arrazoi nagusia zaintza da, eta ondoren soldatapeko lana, ia beti auzotik kanpo kokatzen diren lantokietara. Altzako mugikortasuna deskribatzen duten datu nagusiak hangakoak dira:



Modua	Altza		Donostiako gainerako auzoak		Donostialdea		Kanpokoak		Guztira	
oinezkoa	7.804	48,9 %	5.716	16,8 %	3.847	32,0 %			17.367	27,1 %
bizikleta	263	1,7 %	612	1,8 %					876	1,4 %
kolektiboa	6.806	42,7 %	12.535	36,9 %	1.511	12,6 %	772	35,1 %	21.624	33,7 %
autoa	1.076	6,7 %	12.217	36,0 %	6.673	55,5 %	1.428	64,9 %	21.394	33,4 %
motoa			2.388	7,0 %					2.388	3,7 %
besteak			456	1,3 %					456	0,7 %
GUZTIRA	15.949	24,9 %	33.924	52,9 %	12.031	18,8 %	2.200	3,4 %	64.105	100,0 %

10

Egoera honek Donostiako bigarren arrakala bat agerian uzten du: ekialde-mendebalde arrakala. Ebidentzia hau hainbat dokumentu publikotan ondoriozta daiteke: Donostia Sustapenaren garapen sozioekonomikoari buruzko txostenak dakarren mapan argi ikus daitekeen moduan, teknologia- eta berrikuntza-eremu guzti-guztiak Donostiako erdigunetik mendebaldera kokatzen dira, sarritan berariaz eraiki diren teknologia-eremu monofuntzionatzetan; bat bera ere ez ekialdeko auzoetan. Urteen poderioz kontsolidatu den egoera hau modu zertxobait sinplifikatuan kokatzearen: biztanleen gehiengoa ekialdean bizi den bitartean, lantoki puntakoenak hiriren erdialdetik mendebaldera kokatzen dira.

Biztanleria eta lana geografikoki banatzea XX. mendeko hirigintzaren ondorio bat da. Duela ez horrenbeste, lantegiak eta bertan lan egiten zuten langileen etxebizitzak haiengandik gertu xamar egon ohi ziren, hiri eremu dibertsio edo mistoetan. Hona hemen paradoxa handi bat: lantokiak kutsagarriak zirenean ohikoa zen industria eta etxebizitzaren arteko nahasketa; jarduera ekonomikoak bata zurikoak bilakatu direnean ordea, herriguneetatik kanpo kokatu ditugu, eroso soilik kotxez iristeko moduan. Eredu hori jarraitu dute Bilbok (Zamudio), Gasteiz (Miñano), eta, hein batean, baita Donostiak ere, Miramonen-eko parke teknologikoaren kasuan.

Hala, Miramon, eta, zehatzago esanda, Errekalde-Galarreta-Miramon-Ospitaleak-Anoeta ardatz osoa, Donostia metropolitarrako zentralitate berri bilakatu da azken urteotan, eta indartzen jarraituko du ezbairik gabe. Galdera egitea dagokigu, beraz. Nola kudeatu horrenbeste eskipamendu estrategiko biltzen dituen zentralitate berri hau?

Ekipamendu estrategikoak eta haien kokapena

2.

2.1 Zer, non eta nola? Anoeta eta Ospitaleen kasua

Hiri polizentrikoaren izenean, ekipamendu estrategikoak hirian zehar sakabanatzeak ideia ona dirudi. Era berean, gertutasuneko hiriaren izenean, ekipamendu estrategikoak hiri dentsoan integratzea ere egokia dirudi, ahalmen handiko garraio publikotik hurbil. Oro har auzoei mesede egiten diotela ulertzen da, nortasun bat ematen dielako eta auzo-bizitza indartzen dutelako. Unibertsitatea eta Antigua, Anoeta eta Amaraberri, Kursaal eta Gros... hiri-ehunean txertatuak dauden ekipamenduak auzoaren parte bihurtzen dira, eta hura elikatzen laguntzen dute.

Ekipamendu hauek askotarikoak izan daitezke, eta, noski, arazoak ere sor ditzateke. Ekipamendu batzuek ez dute urte osoan funtzionatzen (unibertsitateak hutsik egon ohi dira udaran), eta beste batzuek milaka pertsona erakartzen dituzte puntualki oso denbora gutxian, auzoetako eguneroko bizitza baldintzatuz (Anoeta da adibide nabarmenena). Mota bereko ekipamendu asko biltzeko estrategia etxekalte izan daiteke, alde horretatik.

Bitartean, auzoetatik urrun dauden ekipamenduek ez dute sinergiarik sortzen inguruarekin, eta barrura begirako irlen moduan funtzionatzen dute, artxipelagoak sortuz. Hori da, gaur gaurkoz, Ospitaleen eta Miramongo parke teknologikoaren kasua. Maiz, halako campus estiloko garapenen kokapenaren arrazoa lur merkea izan ohi da, eta, Jarrett Walker mugikortasun adituak dioen moduan, lurzorua merkea izan ohi da iristen zaila delako:

Askotan, (garapen baten) kokapenaren hautaketa lurzoru merkea bilatzean oinarritzen da, baina lurzorua merkea bada, normalean irisgarritasun eskasa duelako izaten da. Enpresa, administrazio edo erakunde batek iristeko zaila den leku batean kokatuz higiezinak kostuak murrizten baditu, baliteke bere gastuak aurreztu izana; aldi berean, ordea, kostuak handitu dizkie bere langileei eta bisitariei. Gainera, ondoren garraio-agintaritzari kokapen urrun horretaraino zerbitzu ez-eraginkorra eskaintzea eskatzen badio, kostu horren zati bat garraio-agintaritzaren gain eta, azken batean, hura zergen bidez finantzatzen duten herritarren gain ere transferitzen ari da.

Jarrett Walker, 2011.

Horregatik, komeni da bi norabideko estrategia bat. Alde batetik, ekipamendu estrategiko asko biltzen dituzten ardatzetan garraio publikoa berpentsatzea, gaur egungo sareak, sarri, garai bateko errealtateari eratzuten diolako egungo errealtateari bainoago. Bestalde, ekipamendu berrien kokapena ebazteko garaian, kontuan hartu behar da garraio publiko bidezko irisgarritasun egokirik izango ote duten, eta ekipamendu horien beharrak inguruko auzoaren beharrek bateragarriak diren ala talkarik egiten ote duten.

11

2.2 Errekalde-Galarreta-Miramón-Ospitaleak-Anoeta: zentralitate berri bat

Errekaldetik Anoetarako ardatza Donostia inguratzen duen muino sistema batek osatzen du. Landa lurra historikoki, garrantzia handiko bide batek egituratu izan du, Hernanitik Donostiarako errepide nagusiak, hain zuzen. XX. mendearen erdialdetik aurrera hasi zen indarra irabazten, pixkanaka hiriko ekipamendu batzuk muino horietan kokatzen hasi zirenetik (lehen, muinoetako airearen kalitate hobea aprobeztatzuz, egun Donostia Ospitalea dena izan zen).



Errekalde-Galarreta-Miramón-Ospitaleak-Anoeta ardatzeko indar erakarleak.

Gaur egun, Errekalde eta inguruetan komertzioa da nagusi (saltoki handiak bereziki), baina baita bestelako jarduerak (ehortzetxeak, esaterako) eta etxebizitzak ere. Euskotrenen geltokiak zentralitate handia ematen dio eremuari, eta are handiagoa emango dio Topoaren erdialdeko eta Altza-Galtzarabordako obrak amaitutakoan. Hortik aurrera, Chillida-Leku museoa eta Galarretako polo teknologikoa (Hernani) ditugu hurrenez hurren, laster bidegorri bidez lotuak izango direnak Errekalderekin. Aurrera jo ahala Miramongo parke teknologikoak sartzen gara, eta pixka bat aurrerago Osasunaren Hiria deritzon: Poliklinika, Onkologikoa eta Donostiako Unibertsitate Ospitalea. Tartean dira EITB edo Gipuzkoako Batzar Nagusiak bezalako beste azpiegitura estrategiko batzuk. Azkenik, Anoetara iritsi aurretik (non Euskotrenen geltokiak ere lotura puntu garrantzitsu bezala funtzionatzen duen), Ilunbeko eremua dago, non aisia eta puntako jarduerak ekonomikoak nahastuko diren aurki. Hori guztia dentsitate baxuko bizitegi-eremuez zipristinduta.



Errekalde-Galarreta-Miramon-Ospitaleak-Anoeta ardatza. Irudiaren azpiko aldea Lasarte, Hernani eta Astigarraga udalerriak. Iturria: Google Maps.

Mapari so eginez gero ikusten da ardatz honen garrantzia: hiri-lineal bat Donostiako udalerriaren muga-mugan, Lasarte, Hernani eta Astigarragatik gertuago Donostiako erdialdetik baino, ahalmen handiko errepide batek zerbitzatua eta metropoli eskalako eraztun berde ez-kontsolidatu batek inguratua.

Estrategia berri baterako hiru ardatz

Zentralitate handiko eremu honek berriazko estrategia bat behar duela iritzita, hiru arlori erreparatuko diogu jarraian: hirigintzari, mugikortasunari eta gobernantzari, hain zuzen. Badira arlo gehiago ere, baita zeharkako hainbat ere, baina ulertzen dugu hiru hauetatik abiatuta has gaitezkeela hiri-dispertsoari buruzko hausnarketa bat taxutzen, hiriko gainerako auzoentzat ere baliagarria izan daitekeena.

3.1 Hirigintza (mistoa)

Hirigintzari dagokionean, abiapuntu bat: Donostia, mendebaldeko hiri gehienaren moduan, **askoz gehiago hazi da azaleran biztanleriaren baino**. Azken bi hamarkadetan lurzoru artifizializatuak %19ko hazkundea izan du; biztanleriaren hazkundea, ordea, %5ekoa baino ez da izan. Honek, beraz, galdera batera garamatza: hazi al daiteke hiria lurzoru gehiago okupatu gabe?

Errekalde-Galarreta-Miramón-Ospitaleak-Anoeta ardatzaren kasuan, erabilera-nahasketa txikiko "hiri lineal" baten moduan uler daiteke gaur egun. Jarduera ekonomikoetarako eremuak eta ekipamendu estrategiko handiak biltzen ditu bereziki (Chillida Leku, Galarretako eta Miramongo parke teknologikoak, Poliklinika, Onkologikoa, Donostia Ospitalea, Ilunbe, Anoeta, eta abar). Erabilera egoiliarak pisu oso txikia du, txikiegia, Errekalde eta Galarretako bizitegi-poltsa txikiez eta lyola eta Zorroagako dentsitate txikiko bizitegi-eremuez harago. Erabilera-nahasketa gutxiko testuinguru honetan, zaila da gertutasuneko hiriaren antza duen ezer lortzea.

Zaila da, halaber, garraio publiko efizientea lortzea, hirigintzari buruz ari garenean mugikortasunari buruz ari baikara, funtsean: eremu monofuntzional hauetan puntako orduetarako pentsatua dago errepide-sarea; bidegorri sarea ez dago osatua, eta garraio publikoari erreparatuta, berriz, goizeko lehen orduan autobusak bete xamar doaz norantza batean (auzo dentsoetatik lan-eremuetara), baina erdi hutsik kontrako norantzan. Kontrako fenomenoak gertatzen da arratsaldean: busak beteta etxera bidean, hutsago kontrako norantzan.

Misturak mugikortasun patroiak orekatzen laguntzen duenez, ezinbestekoa da galdera: Posible al da erabilera-nahasketaren bidez funtzio bakarreko hiri-eremuak dentsifikatzea? **Etxebizitzak enpresa-parkeetan, enpresak lotarako bilakatu diren auzoetan?**

3.2 Mugikortasuna (intermodala)

Mugikortasuna ez da garraio-eskaintzaren ondorio hutsa. Maiz pentsatzen dugu autobus gehiago, maiztasun handiagoak edo linea gehiago jartzeak berez erabilera handiagoa ekarriko duela. Hala ere, Miramón-Ospitaleko datuek erakusten dute mugikortasun-eskaera beste faktore askoren mende ere badagoela: jardueren kokapena, aparkalekuak, ekipamenduen erakargarritasuna, erabiltzaileen profila edo joan-etorrien arrazoia, besteak beste.

Horren adibide argia da Ospitaleak-Miramon ingurunea, non autobusaren erabilera ez den modu homogeneoan banatzen. Ospitaleak eta Onkologikoa biltzen dituen eremuak autobus bidai guztien %66 sortzen du, eta Miramon eta Poliklinika inguruneak, berriz, %33 inguru.

Datu horiek bereziki esanguratsuak dira kontuan hartzen badugu bi eremuek antzeko garraio-
eskaintza dutela, eta Miramonen Ospitaleetan baino jende gehiagok egiten duela lan. Hau
da, enplegu-kontzentrazioa handiagoa da Miramonen, baina garraio publikoaren erabilera
nabarmen handiagoa da Ospitaleak eta Onkologikoa biltzen dituen eremuan.

Ospitaleak bezalako ekipamendu estrategikoek egunero langileez gain pazienteak, bisitariak,
laguntzaileak eta bestelako erabiltzaileak erakartzen dituzte, eta horrek joan-etorri ugari sortzen
ditu egun osoan zehar. Miramonen, aldiz, jarduera ekonomiko eta teknologiko intentsiboa egon
arren, mugikortasun-fluxuak lan-ordutegietara gehiago lotzen dira eta automobil pribatuaren
pisua handiagoa da, besteak beste, ibilbigailuak aparkatzeko erraztasunak handiagoak baitira
Miramongo eremuan (gainera, aparkalekua doakoa da).

	Geltokia	Eremua	Lineak	Guztira	
Dbus	Donostiako Ospitalea I	Ospitaleak / Hospitales (5.086)	L17-L28-L31	1.583	5.086
	Donostiako Ospitalea II		L17-L28-L31	2.044	
	Ospitaleak I		L17-L28-L31	571	
	Ospitaleak II		L17-L28-L31	709	
	Hospital		L35	179	
	Onkologikoa	Onkologikoa (1.274)	L17-L28-L31-L35	554	1.274
	Onkologikoa II		L17-L28-L31-L35	720	
	Poliklinika I	Poliklinika (1.483)	L17-L28-L31-L35	678	1.398
	Poliklinika II		L17-L28-L31-L35	805	
	Mikeletegi-Miramon	Miramon (1.732)	L17-L28-L31-L35	512	1.732
	Mikeletegi 12		L17-L28-L31-L35	548	
	Miramon		L17-L28	582	
	Mikeletegi 5		L31-L35	54	
	Mikeletegi 6		L31-L35	36	
	GUZTIRA / TOTAL		L17-L28-L31-L35	9.575	9.575

Dbusen erabilera datuak Miramon-Ospitaleak eremuan. Iturria: Dbus.

Ondorioz, datuek erakusten dute mugikortasun jasangarriaren erronka ez dela autobus gehiago jartzea soilik. Garraio-eskaintzak beharrezkoa izaten jarraitzen du, baina ez da nahikoa. Hiri-egiturak, jardueren kokapenak, aparkalekuek, ekipamenduen erakargarritasunak eta erabileren nahasketak ere baldintzatzen dute, neurri handi batean, garraio publikoaren erabilera erreala. Mugikortasunari buruz ari garenean ere, hirigintzari buruz ari gara funtsean.

Honek beste galdera garamatza: **posible al da kalitatezko garraio publikoa hiri dispartsoan?**

Hiri sakabanatuak dentsitate eta trinkotasun txikiagoak ditu, eta horrek garraio publikoaren kudeaketa konplexuago bihurtzen du. Hala ere, oraindik ere edozein punturen arteko lotura zuzenak eskatzen ditugu (Aldundiaren ospitalerako zerbitzuak logika honen adibide garbiena dira), garraiobidez aldatzea (hots, lotura edo transbordo bat egitea) "hiri handietako kontua" balitz bezala. Ez al gara jada, ordea, hiri handi baten bizi? Atxagak esan zuen, badira urte batzuk: "Euskal Herria hiri bat da gaur egun urbs delakoaren ikuspuntutik, edo, bestela esanda, eskualde metropolitano bat".

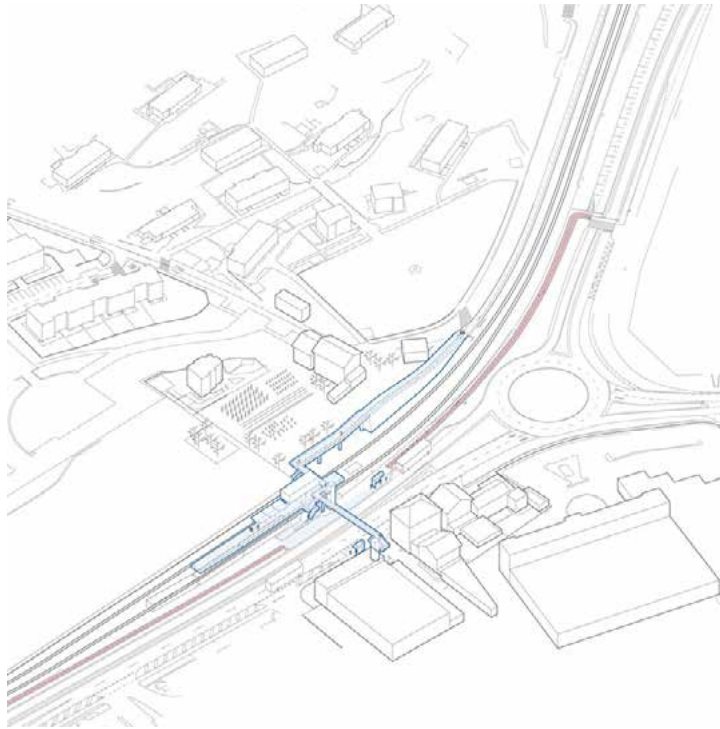
Maiz kontrakoa uste dugun arren, loturak pertsona askoren eguneroko mugikortasunaren parte dira. Anoetako Topo geltokian, bidaien %15 inguru Donostiabuseko autobus batekin lotzen dira. 400.000 lotura dira urtean. Horri gehitu behar zaio bizikleta eta garraio publikoaren arteko konbinazioa.



Errekalde-Galarreta-Miramón-Ospitaleak-Anoeta ardatza, garraio publikoaren ikuspegitik. Iturria: Donostiako mugikortasun jasangarriko plana 2024-2029.

Beraz, posible al da Donostiako eremu metropolitarrerako estrategia intermodalago bat irudikatzea, sare intuitiboago bat sortuz eta konektatzeko aukerak biderkatuz? Testuinguru horretan, Errekaldeko Topo geltokiak paper garrantzitsua joka dezake Errekalde-Galarreta-Miramón-Ospitaleak ardatza zerbitzatzen laguntzeko.

Nodo hauek, gainera, ikuspegi holistiko batetik pentsatu behar dira: **ez dira soilik mugikortasun-azpiegiturak, azpiegitura hiritarrak izan behar dira, XXI. mendeko plaza garaikideak**. Zeintzuk izan daitezke Donostiako nodo horiek? Nola diseinatu, nola ekipatu, nola pentsatu nodo horiek?



17



Goian, Errekaldeko lotura-nodoa gaur egun (iturria: Gipuzkoa Nodal, EHU-RAZ, 2025).
Behean, Hamburg Poppenbütel nodo intermodala, Blunck + Morgen Architekten.



Goian, Ategorrietako biribilgunea plaza eta nodo intermodal bihurtzeko proposamena (RAZ, 2021); behean, Bernau bei Berlin udalerriko geltoki intermodala (iturria: Bernau LIVE).

3.3 Gobernantza (kolaboratiboa)

Azkenik, ezin da mugikortasunari eta hirigintzari buruz hitz egin **gobernantzari** erreparatu gabe. Eskumenak oso sakabanatuak dituen testuinguru batean bizi gara, eta horrek ezinbestean eskatzen du administrazioen arteko elkarlana. 4K logikan laburbildu daiteke hori guztia: koordinazioa, kooperazioa, kolaborazioa eta korrespontsabilitatea edo erantzukidetasuna.

Mugikortasun Jasangarriaren Lege berriak ere azpimarratzen du ideia hau. Jarduteko printzipioetan, honakoa: *"Informazioa, koordinazioa eta lankidetzaren mugikortasun jasangarriaren arloan edota horrekin zerikusia duten esparruetan eskumenak dituzten administrazio publikoen artean"*. Eskumen-araubideari dagokion atalean honakoa: *"Eskumenak erabiliko dira administrazio publikoen arteko koordinazioaren, lankidetzaren, elkarlanaren, erantzukidetasunaren, efizientziaren, eraginkortasunaren eta gardentasunaren printzipioen arabera"*.



Garraio publikoaren arloko aktore nagusiak.

Hau guztia nola egin, baina? Teoria guztiek partekatzen duten arren, gehiago kostatzen da praktikara eramatea.

Elkarlan horrek, ordea, ez dio soilik administrazio publikoari eragiten. Enpresei eta gizarteari ere eragiten die, eta horrek egokitzapen eta tresna berriak eskatzen ditu. Ez da erantzukidetzaren desplazatzea, baizik eta mugikortasunaren eta hiri-ereduaren kudeaketan inplikazio partekatuagoa ahalbidetzea. Ildo horretan, lantokietako mugikortasun-planak funtsezko tresna bilakatu dira, enpresek beren jardueraren ondoriozko mugikortasun fluxuak antolatzeko eta murrizteko aukera baitute.

Era berean, Europako hainbat esparrutan garatzen ari diren tresna fiskal eta finantzarioek erakusten dute administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, hainbat neurri ezarri ditzaketela norabide horretan. Horren adibide dira jarraian azaltzen diren lau neurri hauek:

- Erresuma Batuko **Workplace Parking Levy**: enpresek eta erakundeek langileen eskura jartzen dituzten aparkaleku-plazen gaineko tokiko tasa da. Tokiko administrazioek ezar dezakete, eta helburu bikoitza du: alde batetik, lantokira auto pribatuan joatea ez sustatzea, eta bestetik, lortutako diru-sarrerak garraio publikoaren eta mugikortasun jasangarriaren hobekuntzetara bideratzea. Aplikazio ezagunena Nottingham hirikoa da, non bildutako baliabideekin tranbia-sarea eta autobus-zerbitzuak indartu diren.
- Kataluniako **Tribut Metropolità**: Àrea Metropolitana de Barcelona erakundeak kudeatzen duen zerga da, Bartzelonako metropoli-eremuko udalerrietan aplikatzen dena. Bere helburua metropoli-mailako zerbitzuak finantzatzea da, bereziki garraio publikoa, hiri-espazioaren kudeaketa eta ingurumen-politikak. Ondasun higiezinaren gaineko zergarekin lotuta kobratzen da, eta garraio publikoaren finantzaketa egonkorra bermatzeko tresna gisa erabiltzen da.
- Frantziako **Versement Mobilité**: Enpresek ordaintzen duten nominen gaineko ekarpena da, garraio publikoaren finantzaketa bermatzeko. Langile kopuru jakin batetik gorako enpresei aplikatzen zaie, eta bildutako diru-sarrerak tokiko mugikortasun-agintariak erabiltzen dituzte garraio publikoaren ustiapena eta inbertsioak finantzatzeko. Tresna honek enpleguaren eta mugikortasun-eskaintzaren arteko lotura aitortzen du, enpresek garraio-sistema eraginkor baten onuradun zuzenak direla ulertuta. Tresna honi esker finantziatzen da hein handi batean Ipar Euskal Herriko garraio sarea.
- Frantziako **aparkaleku-azaleren gaineko zerga**: Frantziako zenbait lurraldetan ezarrita dagoen zerga honek merkataritza-, bulego- edo bestelako jarduera ekonomikoei lotutako azaleko aparkalekuen gainean zergapetzen du lurzoruaren okupazioa. Helburua da lurzoru-kontsumo intentsiboa desinzentibatzea, auto pribatuaren erabilera mugatzea eta hiri-dentsitate handiagoko garapenak sustatzea. Bildutako baliabideak, kasu askotan, garraio publikoaren eta mugikortasun jasangarriaren finantzaketara bideratzen dira.

Eredu hauek guztiek norabide bera iradokitzen dute: mugikortasunaren kostuak eta onurak modu gardenagoan partekatzea, eta hiri-sistemaren funtzionamenduan erantzukidetasun egituratuago bat txertatzea.



00 /

**GERTUKO HIRIA
ETA FUNTSEZKO
AZPIEGITURAK**



www.donostia.eus/donostiarra2040