

# DONOSTIAKO MUGIKORTASUN INTEGRALARI BURUZKO PROPOSAMENA

## 1- Apaltasunez eta arduraz egindako ekarpena

Lurralde edo hiri baten mugikortasuna, neurri handi batean, nagusi diren balioen isla da, hala nola inguruko ekonomiarena eta gizarte-egiturarena. Zertarako mugitzen garen, zerekin eta norekin ez da hiri edo lurralde baten beraren markaren isla bakarrik, gertatzen deneko denbora-testuinguruaren berri ere ematen du. Mugikortasuna ez da ongizate-ereduarekin, edo «ongizatetzat» ulertzen denarekin, hirigintza-ereduarekin edo kontsumo-ereduarekin zerikusirik ez duen osagai bat. Alderantziz, sinesten dugun hiri-ereduaren adierazpen bat da, etorkizunera proiektatzen duguna; eta eredu horren garapenak herritarren ongizatea baldintzatuko du.

Donostian mugikortasunarekin erlazionatutako azpiegituren orainari eta etorkizunari buruzko hausnarketa egin nahi du EH Bilduk, eta herritarrekin kontrastatu. Mahai gainean hiriko erdigunea zeharkatuko duen lurrazpiko metro-pasante baten proiektua dugun unean dator hausnarketa hau, gutxienez 200 milioi euroko kostua aurreikusten dugun honetan. Eta bi arrazoi zehatzengatik egin nahi dugu hausnarketa. Lehenik, azpiegitura jakin batzuk eraikitzeak (kasu honetan, metro-pasantea) berarekin dakarrelako behar handiagoko beste inbertsio-mota batzuk atzeratzea edo baztertzea. Bigarrenik, eraikitako azpiegiturek beti baldintzatzen dutelako hiriaren eredia epe ertain eta luzean.

EH Bilduk ekarpen hau herritarrekin arduratsu izanik egiten du, haiekiko konpromisoa duelako. Proposamen irekia da, ikuspegi berritzaileak ditu, eta eztabaidagai eta kritikagai izan dadin nahi dugu, donostiarren bizi-kalitatea hobetzea baitu helburu. Gure ustez, ondorioa agerikoa da: hirigunetik igaroko den metro-pasantea ez da beharrezkoa herritarren mugikortasuna hobetzeko; erakundeak Donostiako mugikortasunean 200 milioi euro inbertitzeko prest badaude, badira azkartasun-maila, maiztasun eta erosotasun handiagoko aukerak; aukera horiek, gainera, inbertsioak pertsona gehiagorengana eta auzo gehiagotara iristea ahalbidetuko lukete.

Proposamenaren helburua honako hau da: egun garraio publikoan egiten zailak eta/edo luzeak (edo zuzenean ezinezkoak) diren ibilbide batzuk, hemendik aurrera, errazagoak, azkarragoak eta erosoagoak izatea. Eta garraio publikoan irisgarritasun globala hobetzean, hirigune atseginago, justuago eta iraunkorrago baten alde ere egin nahi dugu, garraio pribatuari protagonismoa kenduko dion hirigune baten alde.

Nolanahi ere, politika-, gizarte- eta erakunde-mailako kontraste bat proposatzen dugu, Donostiako herritarrek haien benetako beharren arabera mugikortasun-azpiegiturak izan ditzaten. Arrazoizko argudioz osatutako debate publiko

baterako ekarpena egin nahi dugu, parametro horietan bakarrik ekin baitakioke gure hirian 200 milioi euro non inbertitu erabakitzeari. Zentzu komuna erabiltzea baino ez gara proposatzen ari.

## **2- Abiapuntua: Donostiak nahiko mugikortasun ona du**

Mugikortasun-sistema aukeratzeko eman behar den lehen pausoa egunean garraiatzea aurreikusten den eskariaren analisia da. Eskaera horren arabera – bestelako faktore batzuek gain– zein garraio-mota ezarri erabakiko da.

Horri buruzko literatura ugari dago, administrazio publikoak idatzia (batez ere, Donostiako Udaleko Mugikortasun Sailak, Dbus konpainiak edo Eusko Jaurlaritzako Garraio Sailak). Dokumentazio hori egungo egoeraren erradiografia bat egiteko baliagarri izan dakiguke.

Literatura horri jarriki, Donostian hainbat alderdi daudela esaten da –batzuk positiboak eta beste batzuk negatiboak–, eta kontuan hartu behar ditugu.

- Edukiera handiko trenbide-garraio publikoko azpiegitura: Euskotrenen zortzi geltoki –eta beste bederatzigarren bat Altzan, laster irekiko dutena– eta Renferen zazpi. Hau da, hiriko biztanleria eta hiriaren luze-zabala kontuan hartuta, eta beste hirigune batzuekin konparatuta, Donostiako Trenbide Sareak geltoki kopuru handia du (egun 15 eta, denbora gutxian, Altzakoa irekitzen dutenean, 16).
- Ez dago loturarik bi trenbide-sistemen artean (Euskotren eta Renfe): Hernanin bizi den pertsona batek trenez Añorgara edo Lasarte-Oriara joan nahi badu, adibidez, ez du bi lineen arteko loturarik. Hala ere, badago lotzeko aukera, Loiolako Erriberetan, aldageltoki baten bidez.
- Udalak hiri-garraioaren zerbitzu ona du (Dbus); 28 milioi erabiltzaile baino gehiago ditu urtean, herritarren artean oso ezaguna da, eta Europa mailan aitorpena du.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko autobus-zerbitzu bat, urtez urte gero eta erabiltzaile gehiago duena, eta hiriaren metropoli-ingurua lotzen duena.
- Auto-txandakatze aparkalekuen gehiegizko eskaintza erdigunean (1.700 plaza).
- Bizikleta protagonismoa irabazten ari da poliki-poliki hiri barruko joan-etorrietan. Egun 18.000 dira egunean Donostian bizikletaz egiten diren joan-etorriak.
- Hiri barruko eta hiri arteko joan-etorri ugari metropoli-inguru bat da, eta joan-etorri gehienak ibilgailu pribatuetan egiten dira (% 50 baino zerbait gehiago).
- Oso motorizatuta dagoen hiri bat gara: 76.000 auto eta 26.000 moto daude erregistratuta Donostian (400 ibilgailu/1.000 biztanleko).
- Industrialdeak eta enpresa-eremuak (Miramon, Igara, Zuatzu, 27...) ez daude modu egokian lotuta garraio publiko bidez.
- Tarifa-politika bateratu bat dugu Gipuzkoan (Mugi Txartela); hari esker, krisiaren eraginez mugikortasuna murriztu bada ere, garraio publikoak erabilera-tasari eutsi dio.

- Banaketa modal orekatua duen hiria da: % 49 oinezkoak, % 22 autoak, % 17 autobusa, % 4 bizikleta eta % 8 beste batzuk (motoa, trenbidea...).

Hona datu horietatik ateratako ondorioa: Donostiak mugikortasun onargarria du, baita garraio publiko sare egokia ere. Hala ere, badira egoera zentzugabe batzuk, hala nola trenbide-sistemen arteko loturarik eza edo desoreka hiri historikoaren eta garapen berrien artean; azken finean, badu non hobetu.

Eredu iraunkor baterantz egiteko bidean, oinezkoentzako eremua handitzeko beharra ikusten da; bizikletaren erabilera erraztekoa, bide eta azpiegitura egokien bidez; eta garraio publikoa sustatzekoa, zerbitzuak lotuz eta maiztasunetan, ordutegietan eta azkartasunean hobetuz.

### **3- Donostiako tren-bus mugikortasun integralaren sistema**

Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Eusko Jaurlaritzak Donostiako mugikortasunean 200 milioi inguru inbertitzeko asmoa erakutsi dute, datozen hiru urteetan. Inbertsioa metro-pasanterako izango da bakar-bakarrik. Badira, hala ere, pertsona gehiagorengana eta auzo gehiagotara iristen diren proiektu eta ekimenak, baina hipotekatuta geratuko dira.

EH Bilduk, egungo egoeratik abiatuta, Donostian, 200 milioiko inbertsio horrekin zein hobekuntza egin litekeen aztertu du. Azterketa horren fruitu da plan hau, eta donostiarrekin partekatu nahi dugu.

Hau da proposamena: Bus Expres sare eraginkor bat, Donostiako Trenbide Sarearekin (Renfe eta Euskotren) lotua, geltoki intermodalen bidez. Garraio publikoko lineen arteko lehia-egoera batetik lankidetzaz-egoera batera igarotzea da helburua. Gainera, une honetan aurreikusten ez diren hainbat azpiegitura hartzen ditu kontuan.

#### **3.1 Bus Expres (BRT)**

Bus Expres edo BRT (Bus Rapid Transit) edukiera handiko autobus-eredu bat da. Munduan zehar arrakasta handia izan du, eta gero eta erakunde eta lurralde gehiagok egiten dute haren alde. Kanadako, Estatu Batuetako, Argentinako, Frantziako, Holandako, Erresuma Batuko, Finlandiako, Australiako... hiri ugari aukeratu dute sistema hori. Hurbilagoko errealitatez arituz gero, Eusko Jaurlaritza Gasteizen ari da Bus Expres sistema bat sustatzen, eta, oraingoz, indar politiko guztien sostengua du.

Hona hemen garraio-bide horren ezaugarriak:

\*Pertsonak garraiatzeko edukiera handiagoa.

\*Bere errete propioa.

\*Semaforoetan lehentasuna.

\*Erabiltzaileak edozein atetik sar daitezke, eta horrekin denbora asko aurrezten da. Horretarako, bidaia geltokian bertan ordaindu behar da edo ibilgailuan bertan (ikuskaritza-talde bat arduratuko litzateke bidaiari guztiek dagokien ordainketa egin dutela egiaztatzeaz, Europako BRT, metro- edo tranbia-sistema askotan gertatzen den bezala).

\*Beste sistema batzuekin konparatuta, askoz inbertsio txikiagoa eskatzen du.

\*Geltokiek ohiko autobus-sistemetan baino distantzia zertxobait handiagoa izan behar dute; hala, abiadura handiagotan ibiliko dira.

\*Oso maiztasun onak izateko aukera ematen du: Donostian batez beste 5 minutukoa litzateke zerbitzu guztietan; metrokoarena, aldiz, 7,5ekoa punta orduetan (eta azken kasu horretan, Altzan bizi direnentzat 15 minutukoa). Bus Expresen bi lineak bat egiten duten bide-zati zehatzetan (Gros, Erdigunea, Amara, Amara Berri, Antigua...) batez besteko maiztasuna 2,5 minutukoa litzateke.

\*Azkarra eta eroso da. Azkartasuna dela eta, kontuan hartu behar dugu herritarrengandik hurbilago egongo direla Bus Expresen geltokiak, oro har, metrokoak baino (geltokiak gehiago dira-eta; metroaren kasuan, bakarra dago auzoko), eta beraz, bidaiariak oinez edo beste garraiobide batean egin beharko dutela geltokietarako bidea. Argi dago, aldi berean, geltokian itxaroten igaro beharreko denbora baldintza funtsezkoa dela (Bus Expresen kasuan, laburragoa litzateke, batez besteko 5 minutuko maiztasuna baitu; metroak, berriz, 7,5 edo 15 minutukoa). Faktore horiek kontuan hartuta –persona batzuek alboratzen dituztenak–, Bus Expresetan beharko litzatekeen denbora metroan beharko litzatekeenaren antzekoa edo laburragoa litzateke, eta, gainera, metroz ezin egin litezkeen askoz ibilbide gehiago egiteko aukera emango lukete.

Gure ustez, Bus Expres oso aukera egokia da Donostiarako, eta egungo Dbus sareak azkar eta nahiko erraz ezartzeko aukera emango luke.

Bus Expresen lau linea proposatzen ditugu: bi ekialde-mendebalde ardatzean eta beste bi, iparralde-hegoalde ardatzean. Horrela Donostiako ia auzo guztiei emango litzaieke zerbitzua (herritarren % 90 ingururi).

Nabarmenezkoa da, aldi berean, Bus Expres lineek, metro-pasanteak ez bezala, bidaiariak unibertsitate bertaraino eramango lituzketela, baita industrialdeetaraino eta enpresa-eremuetaraino ere (Miramon, Zuatzu, Igara, 27. Industrialdea...). Hau da, metro-pasantearen konponbide partzialaren ondoan, erabateko konponbidea proposatzen dugu.

### 3.1.1. Ekialde-Mendebaldeko Bus Expres

\*E4 Altza-Zuatzu

\*E5 Intxaurren-Lugaritz

Ekialde-mendebalde ardatzak korridore bakar gisa funtzionatuko du, eta ez du zentzurik Bulebarra terminus-geltoki gisa ulertzeak (ez behintzat linea nagusien

kasuan). Alde horretatik, ardatz diren bi lineak Askatasunaren Hiribidetik igarotzea proposatzen dugu, Bulebarrera desbideratu gabe; horrekin denbora asko aurreztuko litzateke. Linea honek dentsitate handiko auzoak edo zenbait jomuga garrantzitsu elkartuko ditu: Altza, Intxaurren, Egia, Gros, Erdigunea, Antigua, Ibaeta, unibertsitateak, autobus-geltokia edo Tabakalera.

Gainera, garraiobide publikoari, bizikletei eta oinezkoei begirako ardatz bat sortzeko aukera emango luke, Askatasunaren Hiribidetik Ondarretako tunelera bitartean. Horrek mugikortasun iraunkorrerako formen ospea hobetuko luke.

### 3.1.2. Iparralde-hegoalde ardatzeko Bus Espresa

\*E6 Bulebarra-Miramon

\*E7 Bulebarra-Martutene

Iparralde-hegoaldeko ardatzean, ekialde-mendebaldekoan ez bezala, Bulebarrak funtzionatuko luke abiapuntu (edo helmuga) natural gisa. Hura abiapuntu, auzo- eta zerbitzu-eremu garrantzitsu bat dugu (Erdigunea, Amara, Amara Berri, Loiolako Erriberak, Ospitaleak, Miramon, Loiola, Martutene, 27. Industrialdea...), eta etorkizunera begirako garapenari bide emango lioke (Txomin Enea eta Loiolako kuartela).

## **3.2 Donostiako Trenbide Sarea (Euskotren eta Renfe)**

### 3.2.1 Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda, Euskotrenen lotura berria

Euskotrenen Altzako geltoki berria 2016ko bukaeran hasiko da martxan. Hala ere, *cul-de-sac* izango da Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda adarra egiten ez den bitartean, eta proiektu horrek, idatzita badago ere, egun ez du finantziario-konpromisorik. Are gehiago: azkenean erakundeek 200 milioi euro Donostia erdiguneko metro-pasantea egiteko erabiltzen badituzte, proiektu hori urtetarako hipotekatuta geratuko da.

Gure proposamenean inbertsio horri lehentasuna ematea jasotzen dugu. Arrazoiak bistakoak dira:

-Arrazoi geometrikoak: *cul-de-sac* izan daitekeena saihestea, kontuan izanda, gainera, erdiguneko pasantearen kasuan ez bezala, inongo desbideratzerik gabe lor daitekeela. Kostua pasantearena baino askoz txikiagoa litzateke: 70 milioi euro 200 milioi euroren alboan.

-Bizitza-kalitatea: Pasai Antxoko zatia istripu ugariko bide-zati bat da, eta lehen mailako arkitektura-oztopo bat; zarata, iluntasuna eta segurtasun-falta sortzen du hirigunean.

-Irisgarritasun globala: Euskotrenen sarea hegoalderantz mugitzean eta Renfeko geltokitik urruntzean, zabaldu egiten da garraiobide publikoek, osotasunean, egoki artatutako hiri-eremua.

-Desdoblamendua: proiektu honek Altzako *cul-de-sac* geltokia ohiko geltoki bihurtuko luke, eta horrek Altzako herritarrentzat maiztasunak bikoizteko aukera emango luke. Obra hori gabe, Altzako herritarrek 15 minutuko maiztasunarekin jarraitu beharko lukete Euskotrenen (erdiguneko igarobidean egiten dena egiten dela). Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda ibilbideari lehentasuna emanez, aldiz, Altzak 7,5 minutuko maiztasuna izango luke (hau da, metro baten benetako maiztasuna).

### 3.2.2 Loiolako Erriberako aldageltokia

Loiolako Erriberako aldageltokiaren proiektuak Renferen linea Euskotrenekoarekin lotzeko aukera emango luke. Geltoki intermodala izango litzateke (egun ez dagoena eta milaka pertsonari eragiten diona). Gainera, Donostiako Trenbide Sarea finkatzeko funtsezko pausoa litzateke. Hala ere, proiektuak 15 urte baino gehiago daramatza mahai gainean.

Guk proposatzen dugu, erakundeak Donostiako mugikortasunean 200 milioi euro inbertitzeko prest badaude, azpiegitura honi ere lehentasuna eman diezaiotela, hiri-erdigunetik pasabidea egiten bada, beste bi hamarkada gera baitaiteke berriz ere hipotekatuta.

Loiolako Erriberako aldageltokia bada beharrezko azpiegitura bat:

-Beste linea bat egin beharrik gabe, Amara-Osinaga eta Loiolako Erriberako garraio publiko bidezko irisgarritasuna ertaina-ona izatetik oso ona-bikaina izatera igaroko litzateke.

-Hirian beste zentralitate bat sortuko litzateke: metro-pasanteak eredu zentralizatzaile bat sustatzen duen bezala (hiriaren erdigunearen inguruan), Loiolako Erriberako Renfe-Euskotren trenbide-lotura zuzenak deszentralizazioa sustatzen du.

-Altzako edo Intxaurrendoko herritarrei (Orio, Zarautz, Zumaia...), Euskotrenen bidez, Renferen sarearekin lotzeko aukera emango lieke, eta alderantziz, Grosekoei (Hernani, Urnieta, Andoain...) Euskotrenen sarearekin.

### 3.2.3 Euskotrenen maiztasunak eta trenbideak hobetzea

Pasantea egiteko aitzakia moduan maiztasunak hobetzea erabili bada ere, argi geratu da argudioa faltsua dela eta egungo azpiegiturekin metroaren maiztasunak lor daitezkeela, hau da, 10 minutu baino laburragoak. Izan ere, egun badira badira 7,5 minutuko maiztasunak.

Errekalde eta Altza bitarteko geltokietatik 7,5 minutuko maiztasunak proposatzen ditu EH Bilduk; hau da, Donostiako Trenbide Sareko 17

geltokietatik 10 geralekutan (Loiolako Erriberako aldageltokia barne). Hori lortzeko egun Eason bukatzen diren lineak ekialdera (Errenteria, Oiartzun) luzatu beharko liriateke, eta Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda loturari lehentasuna eman beharko litzaioke. Hala, Easoko geltokiak ibilbide hasierako/bukaerako geltoki izateari utziko lioke, eta Urola Kosta eta Oarsoaldearen arteko lotura zuzena lortuko litzateke.

Zerbitzu-hobekuntza horiei Euskotrenen tren-lineetan egin beharko liriatekeenak gehitu beharko litzaizkieke: Aginagako (Usurbil) eta Alzolako (Elgoibar) meandroak moztea, eta Fanderia eta Zumaiara bitarteko bideak bikoiztea. Obra horiek abiadura komertziala, segurtasuna eta maiztasunak hobetuko lituzkete, eta Donostiako Trenbide Sareari ere hobekuntza ekarriko liokete.

Bestela esanda, ezin da lurrazpiko metro-linearik izan XIX. mendeko trenbide batean, sarearen osotasunari oztopo egiten baitio. Metro-pasantea egitea etxea teilatutik egiten hastea izango litzateke.

#### 3.2.4 Easo plaza eta Anoeta bitarteko Euskotrenen bidea estaltzea

Easo plaza eta Anoeta bitarteko Euskotrenen bidea estaliz gero, hiriak espazio publiko handia berreskuratuko luke. Bidea kutxa baten bidez estal liteke; horrek Errondo pasealekuan sortzen den kutsadura akustikoa murriztuko luke, eta gainera, pasealeku goratu bati bide emango lioke: Paris, Bartzelona eta tankerako horretako beste hiri batzuek jadanik erabili duten aukera interesgarria da, erabat lurperatzea baino askoz ere merkeagoa, eta inguruetan bizi direnen bizitza-kalitatea hobetuko luke.

Gainera, Easoko geltokiak ibilbide hasierako/bukaerako geltoki izateari uztea lortuko bagenu, bideen eremua ahalik eta gehien murrizteko aukera legoke, eta horrek Easoko geltoki hobetuago baten inguruan kalitate handiko espazio publiko bat sortzea ahalbidetuko luke.

### **3.3 Bus Expresen eta Donostiako Trenbide Sarearen geltoki intermodalak**

Geltoki intermodaletan garraio-modalitate bat baino gehiagok bat egiten dute; Donostiaren kasuan, Bus Expresek eta Donostiako Trenbide Sareak (eta Dbusen linea osagarriek eta bizikletak). Helburua da garraio-modalitateen arteko linea-aldaketa ahalik eta errazena, azkarrena eta intuitiboena izatea. Linea guztiak osotasun baten parte gisa ulertzea da kontua, eta modu osagarrian erabiltzea. Une honetan, garraio-moduak haien artean lehiatzen dira edo modu erabat independentean jokatzen dute. Eredu hori bukatu beharra dugu, eta osagarritasunean oinarritutako eredu batera jo. Zentzu kontua da.

Geltoki intermodalek honako ezaugarri hauek izango lituzkete: sarrera zuzena tren-nasen eta autobus-geltokien artean, Bus Expresen, Donostiako Trenbide Sarearen eta Dbusen informazio bateratua, aparkalekua eta bizikleta-alokairua, eta beste hainbat zerbitzu.

Donostiak bost geltoki intermodal izango lituzke. Proposatzen dugun nagusia Lugaritzekoa da, unibertsitateetatik eta industrialdeetatik hurbil baitago. Beste laurak Herrerakoa, Amara-Easokoa, Atotxakoa eta Loiolako Erriberako aldageltokia lirateke. Guztiak funtsezko ardatzak izango lirateke, Donostiako garraio publikoaren sistema guztiak modu osagarrian aritu ahal izateko eta benetako mugikortasun-sistema integral bat osatu ahal izateko.

### 3.3.1 Doako ontzi-aldaketak

Egun linea eta zerbitzuen arteko aldaketak, oro har, zigortuta daude. Sistema logikoago, jasangarriago eta eraginkorrago batera jo nahi badugu, funtsezkoa da linea-aldaketak doakoak izatea: jatorri-puntu batetik helmuga-puntu baterako mugimendua bidaia bakartzat ulertu behar da, erabilitako linea-kopurua gorabehera. Joan-etorrien arteko kostuen desberdintasuna jatorri-puntuaren eta helburuaren arteko distantziagatik (zonak) ezarri behar da, eta ez horretarako erabilitako linea-kopuruagatik: ikuspegi integral baten funtsezko oinarrietako bat da.

Doako linea-aldaketen sistema Mugi txartelaren antzekoa litzateke, kasu honetan doakotasuna proposatzen badugu ere. Ez dago inongo oztopo teknikorik horretarako: behar den bakarra inplikaturako administrazioek behar diren neurriak hartzea da. Garraio Agintaritzak emandako datuen arabera, Gipuzkoan, linea-aldaketen doakotasuna lortzeko urteko 300.000 euro soilik beharko lirateke.

## 3.4 DBusen linea osagarriak

Gure proposamenaren beste ezaugarri bat Dbus sarearekiko osagarritasuna da. Egun, Donostiak hiri-autobusen sare ona du. Metro-pasantearen proiektuak Dbusen linea eta zerbitzu asko murriztea aurreikusten du, eta murrizketa horrek auzo askori eragingo lioke. Horren aurrean, gure sistemak ez du funtsezko aldaketarik ikusten. Alderantziz, antolakuntzan zenbait hobekuntza proposatzen ditugu, baita, adibidez, gertutasun lineak sortzea auzo barruan mugitzeko. Dbus sareak, sisteman barneratuta, Bus Expresen egitura-lineak osatuko lituzke, eta, besteren artean, sare nagusiak estaltzen ez dituen gunetara iristea posible egingo luke.

## 3.5 Bidegorri-sarea eta bizikleta

Gure helburua bizikletaren beraren pisua, garraiobide gisa, nabarmen handitzea da, baita beste garraio batzuetara hurbiltzeko edo haietatik helburu-puntura iristeko unean ere. Horretarako beharrezkoa litzateke bizikletaren eta tren-bus garraio publikoaren arteko intermodalitate on bat.

Zalantzarik gabe, bidegorri sareak handituz eta hobetuz joan behar du, baina Donostian bizikletaz mugitzea garatzeko presazko erronka ibilbideen hasieran



eta bukaeran aparkalekuak egiteko plan bat da. Alde horretatik, bizikletak modu optimizatuan aparkatzea erraztu beharko litzateke geltoki intermodaletan edo udal lurrazpiko aparkalekuetan, eta nola ez industrialdeetan, enpresa-eremuetan, eta ikastetxeetan edo unibertsitateetan. Horrek esan nahi du aparkaleku seguruak, dutxak, aldagelak, armairuak, lekua trenetan, eta abar behar direla.

Lehen helburuari dagokionez, egungo bidegorria (65 km) zabalduz jarraitu beharko litzateke, ahalik eta pertsona eta ibilbide gehien hartzeko eta bizikletaz mugitzea hiriko trafiko pribatu motorizatuaren ondoan lehiakorragoa egiteko, ibilbide labur eta ertainetan. Hori horrela izanik, Askatasunaren Hiribideko, Mirakruz-Ategorrietako, Aieteko pasealekuko, Añorga Txikiko, Bidebietako, Ospitaletarako igoerako edo Zuatzurako igoerako bidegorri berriak sustatzea proposatzen dugu. Aldi berean, Berion, Intxaurren Hegoaldean, Txomin-Enean, 27 industrialdean, Zuatzun eta ospitaleetan 30eko eremuak ezarri nahi ditugu.

### **3.6 Disuasio aparkalekuak**

Donostiako mugikortasun-ereduaren beste erronketako bat da ibilgailu pribatuen egiten diren hiriarteko joan-etorrien etorrera murriztea. Gaur egun, joan-etorrien %50 baino gehiago egiten da ibilgailu pribatuen, eta berriki handitu egin da. Helburua honako hau da: lan-kontuak, ikasketak edo aisialdia direla eta, Donostialdeko edo eskualdez kanpoko eguneroko hiri-trafikoa murriztea, gaur egun joan-etorrien %70 baino gehiago baitira. Kontuan hartu behar da 2011ko zarata-maparen arabera, Donostiako herritarren %85 Osasunaren Mundu Erakundeak gomendatutako zarata-maila baino handiagoen pean dagoela, hiriko trafikoa dela-eta. Beraz, mugikortasun iraunkorra sustatzeaz eta BEGen igorpena murrizteaz gain, Donostiako herritarrentzat hiri-eremu osasungarri eta seguru bat sortzeaz ere ari gara.

Alde horretatik, disuasio aparkalekuak egitea proposatzen dugu, lurrazalean edo goraka, geltoki intermodalen ondoan edo garraio publikoaren egitura-lineekin behar bezala lotutako eremuetan:

- Igara-Lugaritz
- Loiolako Erribera
- Herrera
- Martutene
- Ospitaleak

Aparkaleku horiek funtzio bikoitza izango lukete: alde batetik, aparkatzeko beharra zentralizatzeko aukera emango lukete; horrela, espazio handi bat libre geratuko litzateke oinezkoek, bizikletek edo garraio publikoak erabiltzeko. Beste alde batetik, hirira autoz hurbildu behar duenari aparkalekua eskainiko litzaioke.

Gure ustez, proposamen honek hiri erdigunearen azpiko metro-pasantearen proiektuak baino dezente hobeto antolatzen du hiriko mugikortasuna. Auzoen arteko lotura handiagoa eskaintzen du –baita garraio-sistemen arteko lotura handiagoa ere–, irisgarritasun-, maiztasun- edo azkartasun-maila antzekoak edo hobeak bermatzen ditu eta gaur egun erakundeen agendan ez dauden inbertsioak egiteko aukera ematen du (geltoki intermodalak, Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda linea, Loiolako Erriberako aldageltokia eta Easo eta Anoeta arteko Euskotrenen linea estaltzea, adibidez). Ez hori bakarrik: egungo sareari probetxu handiagoa ateratzen dion proposamena da, eta, bere malgutasunagatik, hirian gerta litezkeen aldaketetara moldatzen errazagoa litzatekeena (metro-pasantearen proiektuak ez du aurreikusten, adibidez, Txomineko etorkizuneko proiektua). Eta batez ere, plan integral bat da, garraio mota guztiak hartzen baititu kontuan. Horrek, gainera, Donostia mugikortasun iraunkor, eraginkor eta arduratsu baten ereduaren erreferente gisa jartzea lekarke.

Proposamen honen guztizko kostua pasantearen antzekoa izango litzateke: 200 milioi euro bitarteko inbertsioa Sarearen urteko mantentze-lana, aldiz, pasantearena baino nabarmen merkeagoa. Hala, urtean diru gehiago bideratuko litzateke gizarte-kontuetara. Beraz, gure ustez, zentzuzko proposamena da: diru publikoarekin egindako inbertsio berarekin, erosotasun handiagoa, azpiegitura publiko gehiago eta bizi-kalitate hobea Donostiako herritarrentzat.

#### **4- Metro-pasantea ez da beharrezkoa**

Donostiako metro-pasantea –hiru urtez hiriko erdigunea hankaz gora jartzea topoa edo metroa Easo plazatik Kontxako pasealekura eramateko– ez da beharrezkoa. Egia da pasanteak abantailak ekarriko lizkiokeela herritarren zati bati, baina hura egiteak ez dirudi logikoa beste aukera batek abantaila gehiago baditu, konponbideak ikuspegi integral batetik proposatzen baditu, eta gainera, bestela hipotekatuta geratuko liratekeen hiriarentzako inbertsioak egiteko aukera ematen badu. Eta ezin ditugu ahaztu pasantearen proiektuaren beste alderdi batzuk, zalantza handia eragiten dutenak.

Metro-pasantearen sustatzaile nagusia Eusko Jaurlaritza da. 2011. urtean, PSE gobernuan zegoela, 33 milioi erabiltzaile aurreikusten zituen proiektu bat aurkeztu zuen. EAJk atzera bota zuen proiektua, Ajuria Enea itzuli eta berehala («faraonikoa» zela ere esan zuen). EAJ eta PSEren egonkortasun-itunak, aldiz, Eusko Jaurlaritza proiektua berreskuratzera behartu zuen. Diseinu berri bat, baztertutakoaren oso antzekoa, argitara atera zen 2014an, orduan 24 milioi erabiltzaile aurreikusten zituela. 2016an, arduradun politikoei hainbat komunikabidetan publiko egindako kalkuluek pasantearen erabiltzaileak 16 milioi izango direla diote. Beraz, bost urtean 33 milioi erabiltzaile izatetik 24 milioi izatera igaro zen proiektu baten aurrean gaude, eta ondoren 16 milioira jaitsi dena. Horrenbestez, tamaina honetako azpiegitura batek hausnarketa eskatu behar du; are gehiago jakinik haren erabilerari buruz –eta, beraz,

errentagarritasun sozialari buruz– erakundeek hain kopuru desberdinak egin dituztela.

Eusko Jaurlaritzak eskatutako eskaera-txostenak, bestetik, bere aurreikuspenak justifikatzeko, hiriko autobus hainbat linea murriztea aurreikusten du, eta aldaketa garrantzitsuak beste batzuetan; horrek donostiar askoren eguneroko bizitzari eragingo lioke. Zehazki, honako hauek dira metro-pasanteak Dbusen izango lituzkeen ondorioak, Eusko Jaurlaritzaren txostenaren eta konpainiaren beraren eragin azterketaren arabera:

### **Bertan behera geratuko liratekeen DBus-lineak**

**05 Benta Berri 2.995.000 erabiltzaile**

**24 Altza-Gros – Antigua 869.000 erabiltzaile**

**27 Altza –Intxaurrondo – Antigua 902.000 erabiltzaile**

### **Aldaketak izango lituzketen DBus-lineak**

**13 Altza. Maiztasuna okertu eta 15 minutukoa izatera igaroko litzateke**

**18 Seminarioa. Transbordadore bihurtuko litzateke Benta Berritik**

**25 Añorga. Transbordadore bihurtuko litzateke Lugaritzetik**

**26 Martutene. Transbordadore bihurtuko litzateke Loiolatik**

**28 Amara – Ospitaleak. Maiztasuna okertu eta 10 minutukoa izatera igaroko litzateke**

**33 Larratxo- Intxaurrondo – Berio. Transbordadore bihurtuko litzateke Benta Berritik**

Ondorioz, hiriko auzo eta zonalde ugari Dbusen zerbitzuak eta loturak galduko lituzkete, Eusko Jaurlaritzaren txostenaren arabera:

- Benta Berri Bulebar, Intxaurrondo eta Larratxoko inguruarekin lotura zuzena galduko luke.
- Zuatzuk garraio publikoa izateari utziko lioke.
- Altza, Herrera eta Larratxok orain Erdigunea-Bulebarrarekin 5-8 minutuko zerbitzua badute, 15 minutukoa izatera igaroko lirateke.
- Abanko, Seminario, Heriz pasealekua eta Portueneko eremuak erdigunearekin eta Bulebarrarekin lotura zuzena izateari utziko lioke.
- Egia eta Altza-Larratxoren arteko lotura galduko litzateke.
- Egia eta Antiguaren arteko lotura galduko litzateke.
- Egia eta Amara Berriren arteko lotura galduko litzateke.
- Altza-Larratxo eta Amaren arteko lotura galduko litzateke.
- Ategorrieta-Herrera eta Antiguaren arteko lotura galduko litzateke.
- Pio Baroja eremuak Amara Berrirekin lotura galduko luke.
- Lugaritz eremuak Loiolako Erriberarekin, Egiarekin eta Larratxorekin lotura galduko luke.
- Belartzak Antigua eta Erdigunearekin lotura zuzena galduko luke.

- Martutenek Amara Berri, Erdigunea eta Bulebarrarekin lotura zuzena galduko luke.
- Loiolako Erribera Martutene eta Loiolarekin bakarrik lotuko litzateke, eta ez luke zuzeneko loturarik izango Amara Berrirekin eta Erdigunea-Bulebarrarekin.
- Ospitaleek eta Miramonek orain Amara Berri-Erdigunea-Bulebarrarekin 6 minutuko lotura badute, 10 minutukoa izatera igaroko lirateke.
- Beriok Antigua, Erdigunea, Gros, Intxaurren eta Larratxorekin lotura zuzena galduko luke.

Metro-pasantearen obrak, gainera, bestelako afekzio batzuk ere izango lituzke. Horiek ere jasotzen ditu Eusko Jaurlaritzaren proiektuak. Ez da denak banan-banan aipatzeko unea, baina laburbilduz, obrak autobus-geltoki asko lekuz aldatzea ekarriko luke, aldaketa ugari trafikoan eta Donostiako erdiguneko kale asko ixtea, gutxienez, hiru urtez.

Bistan da obra orok sortzen dituela afekzioak. Eta arrazoizkoak izan daitezkeela errentagarritasun soziala duten azpiegituren kasuan. Baina ulergaitzak dira beharrezkoak ez diren proiektuetan edo aukera hobeak dituzten horietan. Afekzio horiek eta Dbusen zerbitzuen murrizketak justifika litezke, adibidez, azken ondorioa garraio publikoaren erabilera handiagoa balitz; baina errealitatea da Eusko Jaurlaritzak metro-pasantearen eskariak egindako azken azterketak (2014) haren pisuaren murrizketa aurreikusten duela. Gainera, ez du inongo daturik ematen auto pribatuaren erabilera murrizteko aukeraz.

## **5- Zentzu komuna eta eztabaida publikoa**

Datozen urteetan Donostian mugikortasunean egingo diren inbertsioek gure etorkizuna baldintzatuko dute, modu batera edo bestera. Eta erabakiak denon interes kolektiboetan pentsatuz, erakundeek donostiarrei hitza emanda eta eztabaida publiko baten ondoren baizik ezin dira hartu. Ez dute balio ez izenburu propagandistikoek, ez herritarrak harrizko gonbidatu huts bihurtzen dituzten atzerabiderik gabeko ekintzek.

EH Bildun argi dugu: Eusko Jaurlaritzak eta Gipuzkoako Foru Aldundia 200 milioi euro inbertitzeko prest badaude gure hiriaren mugikortasuna hobetzeko, badaude Donostiako erdigunea zulatzea baino askoz ere logikoagoak eta eraginkorragoak diren aukerak. Alegia, bestela mugikortasunean hobekuntzarik izango ez luketen auzoen artean lotura azkarrak eskaintzen dituzten aukerak. Inbertsioak, toki bakar batean ez, askotan banatzen dituzten aukerak. Renferen eta Euskotrenen lotura gabezia irrazionalarekin bukatuko duten aukerak (Erriberako aldageltokia). Eta sistema berritzaileak erabiltzen dituzten aukerak, hala nola Bus Expres edo BRTak, Donostialdeko metroak berak baino maiztasun hobeak eskainiko lituzkeenak.

Metro-pasantearen aukera, beraz, ez da beharrezkoa. Zenbait abantaila ekarri ere, etorkizuneko inbertsioak hipotekatuko lituzke. Modu negatiboan eragingo lioke hiriaren orekari, zenbait auzotako mugikortasuna bigarren mailan

geratuko litzatekeelako. Eta, gainera, errentagarritasun sozialaren ikuspegitik onartzen zaila litzatekeen urteko mantentze-lana ekarriko luke.

Gure ustez, zentzu-kontua da. Dena dela, esan dugun bezala, iruditzen zaigu proposamen hau ere aztertu behar dela; herritarren ekarpenak hartzeko irekita dagoen hausnarketa bat da. Donostiarren eskura dagoen tresna bat da, gure hiriaren etorkizunaz ezinbesteko eztabaida bat egiteko.