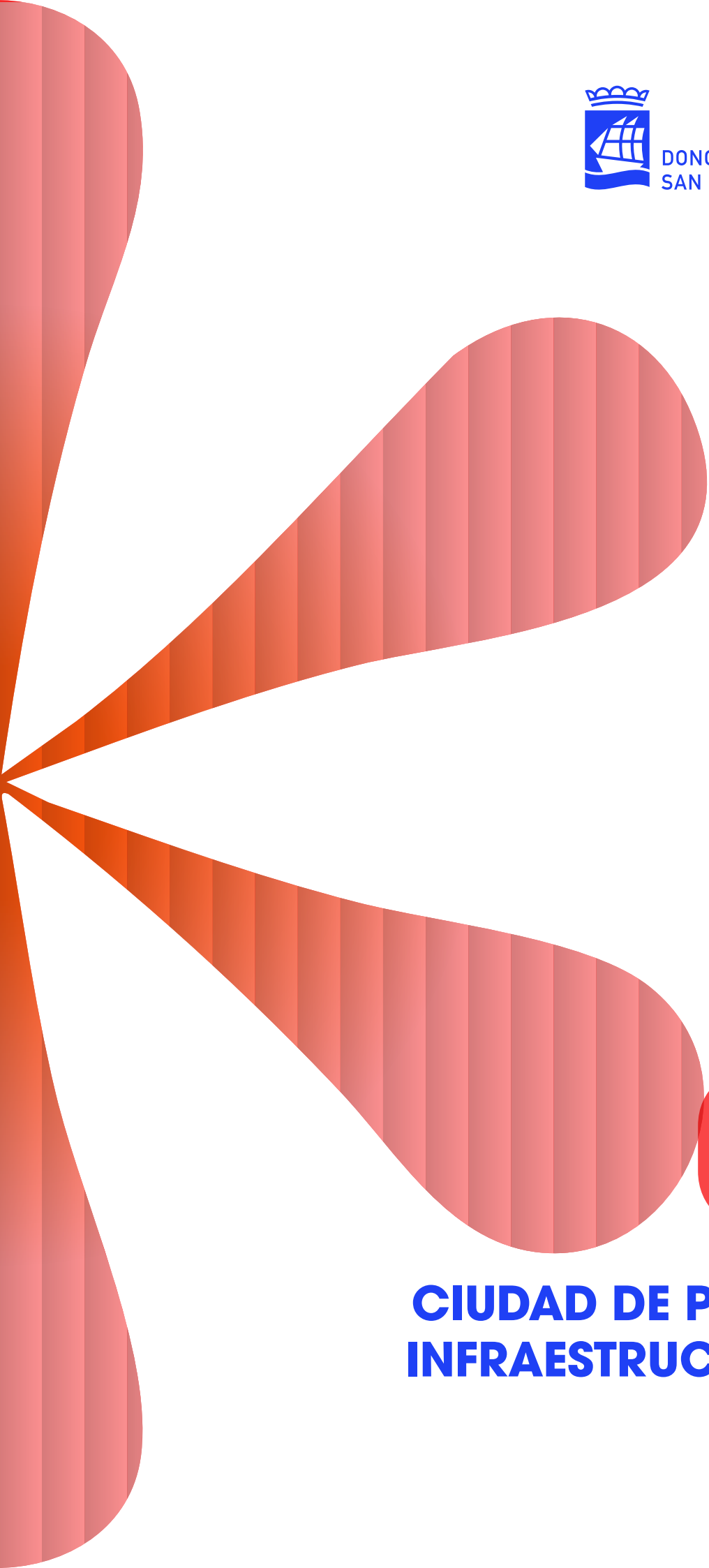




00/

**CIUDAD DE PROXIMIDAD E
INFRAESTRUCTURAS CLAVE**

En la elaboración de este documento han participado la Dirección de Movilidad, la Dirección de DBUS del Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián y Ander Gortazar, experto y profesor de Arquitectura de la EHU.

Contenidos

1. ¿Cómo trabajar la proximidad en el contexto de ciudad dispersa?	4
1.1 Al menos tres San Sebastianes.....	5
1.2 Barrios del centro	6
1.3 Ciudad dispersa.....	7
1.4 Barrios (convertidos en) dormitorio	9
2.Equipamientos estratégicos y su ubicación	11
2.1. ¿Qué, dónde y cómo? El caso de Anoeta y Hospitales.....	11
2.2 Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta: una nueva centralidad.....	12
3. Tres ejes para una nueva estrategia	14
3.1 Urbanismo (mixto).....	14
3.2 Movilidad (intermodal)	14
3.3 Gobernanza (colaborativa).....	19

¿Cómo trabajar la proximidad en el contexto de ciudad dispersa?

El concepto de ciudad de 15 minutos tiene su origen en el compacto y denso París. Sin embargo, este planteamiento, pese a que resulta deseable, choca con la realidad urbana actual: ¿cómo garantizar la proximidad cuando la ciudad ya no es compacta y continua, y las infraestructuras estratégicas y los centros de trabajo están dispersos en un amplio territorio metropolitano?

Cuando hablamos de San Sebastián, nos viene a la cabeza la San Sebastián compacta: barrios céntricos, barrios llanos, el marco incomparable. Pero San Sebastián ha crecido mucho en las últimas décadas, y sigue creciendo. En primer lugar, hacia arriba, ascendiendo por las colinas que rodean los corredores principales, y en los últimos años, casi fusionándose con los municipios colindantes, ocupando de forma dispersa una parte cada vez mayor del término municipal. En este contexto, ¿cómo entender la movilidad? ¿Cómo gestionarla? ¿Cómo fomentar la movilidad sostenible en la San Sebastián dispersa, en el área metropolitana de San Sebastián?



A la izquierda "La ville du quart d'heure", de Micaël. A la derecha, el triángulo de la movilidad sostenible.

El paradigma de la movilidad se ha invertido totalmente en los últimos años, al menos teóricamente. En la actualidad, pocas personas cuestionan que se deberían priorizar los modos de movilidad activos, seguidos por los modos colectivos y, por último, los vehículos privados motorizados. Las directrices europeas y la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi comparten ese mismo objetivo. Sin embargo, las dificultades para alinear la teoría y la práctica son más que evidentes.

1.1 Al menos tres San Sebastianes

Además, las realidades son muy dispares de un barrio a otro de San Sebastián. A continuación, se presentan las características de la movilidad de algunos barrios de la ciudad, a partir de los datos de la Encuesta de Movilidad del País Vasco realizada en 2021. Los datos se muestran mediante gráficos visuales y tablas detalladas, según la siguiente leyenda:

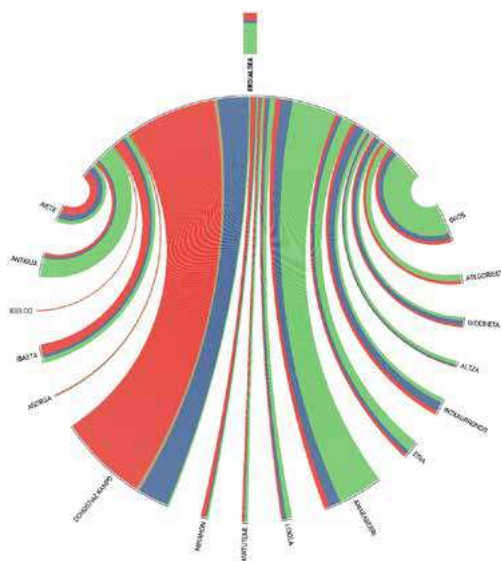
- Modos activos*
- Transporte público*
- Transporte privado motorizado*
- Multimodal*

1.2 Barrios del centro

Los barrios del Centro, Gros y Amaraberri, por ejemplo, son densos, diversos y presentan un mayor uso de modos sostenibles. No obstante, si bien es cierto que en estos barrios el porcentaje de viajes que se realizan en coche es menor, en números absolutos estos siguen siendo muchos, en un espacio finito. Esta situación se agrava en el caso de los flujos externos a San Sebastián, en los que los viajes en coche son la gran mayoría, así como en el caso de la movilidad generada por los grandes equipamientos estratégicos.

Las ideas principales que describen la movilidad del Centro son las siguientes:

- Es el barrio de la ciudad que acumula el mayor número de viajes, con más del 36 %. Los principales motivos para viajar son el ocio, la cultura y el deporte.
- Más de la mitad de los viajes del Centro son urbanos con destino a otros barrios, con un 56 %, de los que el 80 % se realizan de forma sostenible.
- Casi la mitad de todos los viajes con origen o destino en el Centro se realizan a pie, con un 47 %, mientras que los que se realizan en coche se acercan al 25 %, lo que supone más de 70.500 viajes diarios.



Modo	Centro		Resto de barrios de Donostia		Comarca de Donostialdea		Fuera de la comarca		Total	
a pie	53.246	73,6 %	81.508	51,4 %	621	2,4 %			135.375	47,8 %
bicicleta	1.392	1,9 %	9.499	6,0 %					10.891	3,8 %
transporte colectivo	4.566	6,3 %	32.223	20,3 %	13.299	50,3 %	4.997	19,6 %	55.085	19,5 %
coche	12.312	17,0 %	28.572	18,0 %	10.608	40,2 %	19.034	74,6 %	70.526	24,9 %
moto	866	1,2 %	6.174	3,9 %	981	3,7 %			8.021	2,8 %
multimodal			228	0,1 %	911	3,4 %	1.494	5,9 %	2.633	0,9 %
otros			442	0,3 %					442	0,2 %
TOTAL	72.382	25,6 %	158.646	56,1 %	26.420	9,3 %	25.525	9,0 %	282.973	100,0 %

En el Centro puede darse la paradoja de que los desplazamientos en coche se reduzcan porcentualmente, pero que, como consecuencia del aumento general de los desplazamientos, ese menor porcentaje suponga, en números absolutos, un mayor uso del coche. Lo que, en definitiva, se traduce en más coches en un espacio finito. En este sentido, en las últimas décadas la descentralización y el policentrismo están siendo utilizados de boca en boca, por lo que es conveniente rescatar dos citas de Koolhaas y Parcerisa:

"(...) 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.

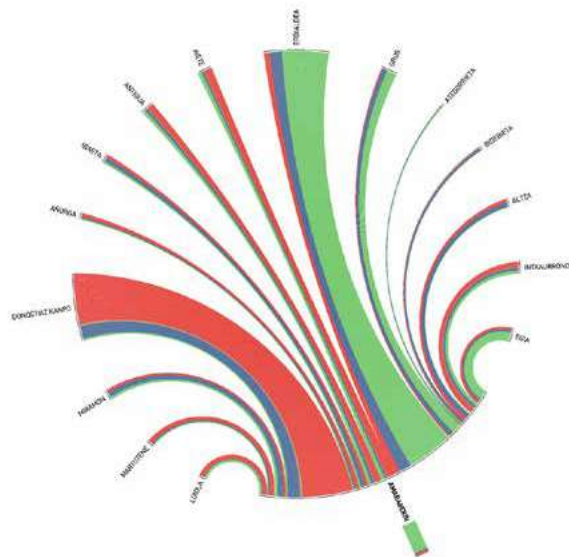
Rem Koolhaas, 1994.

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.

Aunque Amaraberri soporta casi 100.000 viajes diarios menos, las características de la movilidad en este barrio son muy similares a las del Centro.

- Es el segundo barrio con mayor número de viajes en la ciudad, por encima del 24 %. Los principales motivos para viajar son el ocio, la cultura y el deporte.
- Más de la mitad de los viajes son urbanos con destino a otros barrios, con un 57 %, de los que el 75 % se realizan de forma sostenible.
- Casi la mitad de todos los viajes con origen o destino en Amaraberri se realizan a pie, con un 48 %, mientras que los que se realizan en coche se acercan al 26 %, lo que supone más de 51.000 viajes diarios.



Modo	Amara Berri		Resto de barrios de Donostia		Comarca de Donostialdea		Fuera de la comarca		Total	
a pie	47.284	88,1 %	46.691	41,4 %	484	2,7 %			94.459	48,2 %
bicicleta	1.312	2,4 %	6.577	4,7 %	515	2,9 %			8.404	3,6 %
transporte colectivo	1.622	3,0 %	28.277	25,0 %	5.513	30,7 %	1.744	15,0 %	37.156	18,9 %
coche	3.450	6,4 %	27.469	24,3 %	10.960	61,1 %	9.124	78,6 %	51.003	26,0 %
moto			2.709	2,4 %		0,0 %	193	1,7 %	2.902	1,5 %
otros			1.356	1,2 %		0,0 %			1.356	0,7 %
multimodal			1.119	1,0 %	468	2,6 %	540	4,7 %	2.127	1,1 %
TOTAL	53.668	27,4 %	114.198	57,6 %	17.940	9,1 %	11.601	5,9 %	197.407	100,0 %

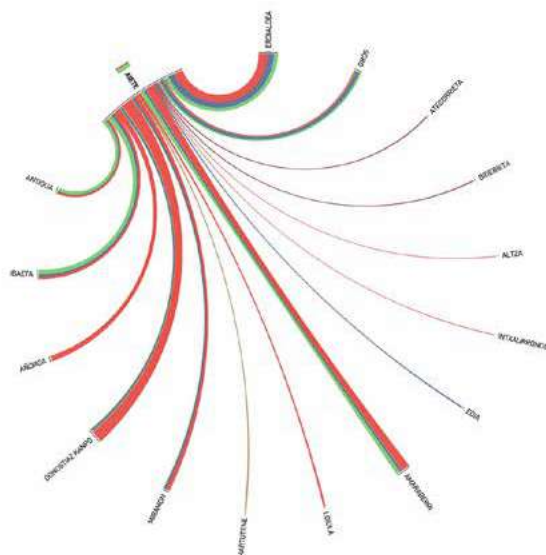
1.3 Ciudad dispersa

En la ciudad dispersa la situación es más extrema. El número de desplazamientos es menor, pero la gran mayoría se realizan en coche, tanto para desplazarse dentro como fuera del municipio.

Ejemplos paradigmáticos de esta situación son Aiete y, sobre todo, **Miramón-Zorroaga**.

En el caso de Aiete, los principales datos que describen la movilidad en este barrio son los siguientes:

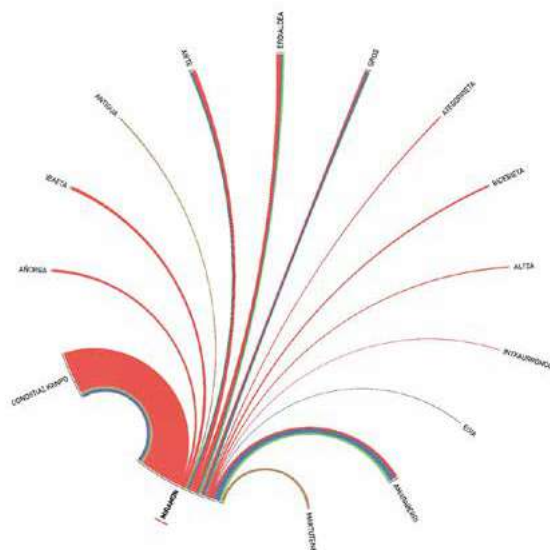
- Los viajes en Aiete no llegan al 8 % de los que se realizan en la ciudad. Los principales motivos para viajar son el ocio, la cultura y el deporte.
- Más de la mitad de los viajes son urbanos con destino a otros barrios, con un 72 %, de los que el 46 % se realizan en coche.
- Casi la mitad de todos los viajes con origen o destino en Aiete se realizan en coche, lo que supone más de 28.000 viajes diarios.
- En los desplazamientos de dentro del barrio predominan los que se realizan a pie, con más del 82 %.



Modo	Aiete		Resto de barrios de Donostia		Comarca de Donostialdea		Fuera de la comarca		Total	
a pie	7.110	81,2 %	9.443	21,2 %	228	6,6 %			16.781	27,1 %
bicicleta	421	4,8 %	1.363	3,1 %					1.784	2,9 %
transporte colectivo			11.682	26,3 %	532	15,4 %	446	8,4 %	12.660	20,4 %
coche	866	9,9 %	20.483	46,1 %	2.699	78,0 %	4.165	78,5 %	28.213	45,5 %
moto	358	4,1 %	1.028	2,3 %					1.386	2,2 %
multimodal			456	1,0 %			698	13,1 %	1.154	1,9 %
TOTAL	8.755	14,1 %	44.455	71,7 %	3.459	5,6 %	5.309	8,6 %	61.978	100,0 %

Por su parte, Miramón-Zorroaga cuenta con una superficie muy extensa, una población muy reducida y numerosos centros de trabajo: el principal motivo de los desplazamientos que se realizan en este barrio es el trabajo asalariado, a diferencia del resto de barrios del centro, donde el ocio es la primera razón para moverse. Además, Miramón-Zorroaga cuenta con un porcentaje muy elevado de desplazamientos procedentes de fuera de San Sebastián, no existiendo en la actualidad una estrategia que responda de forma holística a este tipo de desplazamientos. Las principales ideas que describen la movilidad de este barrio son las siguientes:

- El total de los desplazamientos que se realizan en el barrio no llega al 6 % de los de que se realizan en la ciudad. El principal motivo para desplazarse, a diferencia del resto de barrios, es el trabajo asalariado.
- Más de la mitad de los viajes son urbanos con destino a otros barrios, con un 57 %, de los que más de la mitad, el 53 %, se realizan en coche. Asimismo, más de la mitad de todos los viajes con origen o destino en el barrio se realizan en coche, lo que supone más de 31.500 viajes diarios. El uso de modos sostenibles solo alcanza el 25 % del total de viajes.

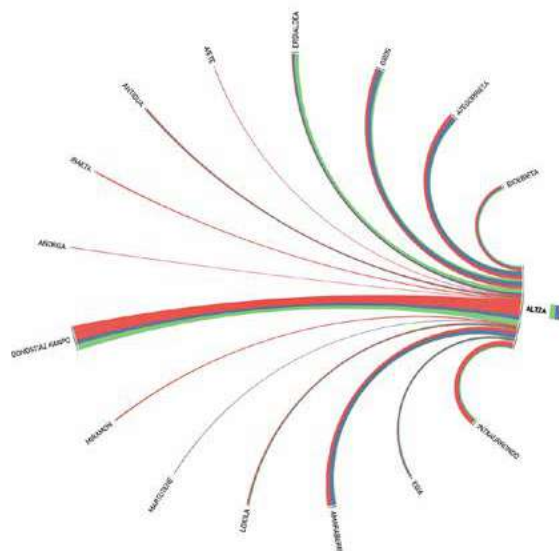


Modo	Miramón-Zorroaga		Resto de barrios de Donostia		Comarca de Donostialdea		Fuera de la comarca		Total	
a pie			3.545	13,0 %					3.545	7,4 %
bicicleta			796	2,9 %					796	1,7 %
transporte colectivo			6.876	25,2 %	696	9,4 %	1.034	8,5 %	8.606	18,0 %
coche	1.074	100,0 %	14.384	52,8 %	6.023	81,1 %	10.113	83,3 %	31.594	66,0 %
moto			1.632	6,0 %	294	4,0 %			1.926	4,0 %
multimodal					417	5,6 %	999	8,2 %	1.416	3,0 %
TOTAL	1.074	2,2 %	27.233	56,9 %	7.430	15,5 %	12.146	25,4 %	47.883	100,0 %

1.4 Barrios (convertidos en) dormitorio

Hay, sin embargo, una tercera tipología de barrios a tener en cuenta: los **barrios que a lo largo de los años se han convertido en dormitorio, especialmente al este de la ciudad**. Suelen tener un número elevado de habitantes y un número reducido de centros de trabajo y, aunque el transporte público tiene un mayor peso (correlacionado con la renta), el coche juega un papel relevante. El barrio de Alza es un ejemplo interesante: el principal motivo de los desplazamientos de este barrio son los cuidados, seguido del trabajo asalariado, que casi siempre se realiza en centros de trabajo situados fuera del barrio. Las ideas principales que describen la movilidad de Alza son las siguientes:

- Los viajes en Alza suponen el 8 % del total de los que se realizan en la ciudad. El principal motivo para viajar son los cuidados, a diferencia de otros barrios.
- Más de la mitad de los viajes son urbanos con destino a otros barrios, con un 53 %, y de este porcentaje la mayoría, el 36 %, se realizan en transporte colectivo.
- Un tercio del total de viajes con origen o destino en el barrio se realiza en transporte colectivo, otro tercio en coche (más de 21.000 viajes) y, finalmente, el tercer tercio es la suma del resto de modos de movilidad.
- En los viajes de dentro del barrio predominan los que se realizan a pie, con un 49 %, y es el barrio con el dato más alto de uso del transporte colectivo, ya que representa casi el 43 % de los viajes que se realizan dentro del barrio.



Modo	Altza		Resto de barrios de Donostia		Comarca de Donostialdea		Fuera de la comarca		Total	
a pie	7.804	48,9 %	5.716	16,8 %	3.847	32,0 %			17.367	27,1 %
bicicleta	263	1,7 %	612	1,8 %					876	1,4 %
transporte colectivo	6.806	42,7 %	12.535	36,9 %	1.511	12,6 %	772	35,1 %	21.624	33,7 %
coche	1.076	6,7 %	12.217	36,0 %	6.673	55,5 %	1.428	64,9 %	21.394	33,4 %
moto			2.388	7,0 %					2.388	3,7 %
otros			456	1,3 %					456	0,7 %
TOTAL	15.949	24,9 %	33.924	52,9 %	12.031	18,8 %	2.200	3,4 %	64.105	100,0 %

10

Esta situación pone de manifiesto una segunda brecha existente en San Sebastián: la brecha este-oeste. Esta evidencia puede deducirse de varios documentos públicos: Tal y como puede observarse en el mapa que acompaña al informe sobre desarrollo socioeconómico elaborado por Fomento de San Sebastián, todas y cada una de las áreas tecnológicas y de innovación se sitúan del centro al oeste de San Sebastián, en ámbitos tecnológicos monofuncionales construidos en muchas ocasiones expresamente para tal fin. Ni uno solo se encuentra en los barrios del este. Por contextualizar, de forma algo simplificada, esta situación que se ha ido consolidando con los años: la mayoría de la población reside en el este, mientras que los centros de trabajo más punteros se sitúan del centro al oeste de la ciudad.

La distribución geográfica de la población y del trabajo es consecuencia del urbanismo del siglo XX. No hace tanto, las fábricas y las viviendas de las personas que trabajaban en ellas se encontraban relativamente próximas, en zonas urbanas diversas o mixtas. He aquí una gran paradoja: cuando los centros de trabajo contaminaban era habitual que la industria y las viviendas estuvieran mezcladas; en cambio, cuando las actividades económicas se han convertido en actividades de bata blanca, las hemos situado fuera de los núcleos de población, de manera que la única forma de acceder cómodamente a ellas es haciendo uso del coche. Este es el modelo que han seguido Bilbao (Zamudio), Vitoria (Miñano) y, en parte, San Sebastián, en el caso del Parque Tecnológico de Miramón.

Así, en los últimos años, Miramón y, más concretamente, todo el eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta se ha convertido en una nueva centralidad en el área metropolitana de San Sebastián, que, sin duda, continuará cogiendo fuerza. Por tanto, debemos hacernos la siguiente pregunta: ¿Cómo gestionar esta nueva centralidad que engloba tantos equipamientos estratégicos?

Equipamientos estratégicos y su ubicación

2.

2.1 ¿Qué, dónde y cómo? El caso de Anoeta y Hospitales

En nombre de la ciudad policéntrica, parece una buena idea dispersar los equipamientos estratégicos por la ciudad. Asimismo, en nombre de la ciudad de proximidad, parece adecuado integrar los equipamientos estratégicos en la ciudad densa, cerca de un transporte público de alta capacidad. Generalmente, se entiende que estos equipamientos benefician a los barrios, ya que les da una identidad y refuerzan la vida vecinal. La universidad y los equipamientos integrados en el tejido urbano del Antiguo, Anoeta y Amaraberri, Kursaal y Gros, etc., se convierten en parte del barrio y ayudan a nutrirlos.

Estos equipamientos pueden ser muy variados y, por supuesto, también pueden generar problemas. Algunos equipamientos no funcionan todo el año (las universidades suelen estar vacías en verano) y otros atraen puntualmente a miles de personas en un breve espacio de tiempo, condicionando la vida cotidiana de los barrios (Anoeta es el ejemplo más notorio). En este sentido, la estrategia de albergar múltiples equipamientos de la misma naturaleza puede resultar contraproducente.

Por otro lado, los equipamientos alejados de los barrios no generan sinergias con el entorno y funcionan como islas hacia dentro, creando archipiélagos. Este es, hoy por hoy, el caso de los Hospitales y del Parque Tecnológico de Miramón. A menudo, la localización de este tipo de desarrollos, de estilo campus, se debe a que el suelo es barato. Sin embargo, tal y como señala el experto en movilidad Jarrett Walker, el suelo suele ser barato por su mala accesibilidad:

A menudo, la elección del emplazamiento (de un desarrollo) se basa en la búsqueda de suelo barato, pero el suelo barato, normalmente, suele deberse a su escasa accesibilidad. Si una empresa, administración o entidad abarata los costes inmobiliarios situándose en un lugar de difícil acceso, puede que de esta forma reduzca sus gastos, pero, al mismo tiempo, habrá incrementado los costes para sus empleados, empleadas y visitantes. Si luego además exige a la autoridad de transporte la prestación de un servicio ineficiente hasta esa lejana ubicación, parte de ese coste se estará transfiriendo a la autoridad de transporte y, en definitiva, a los ciudadanos y ciudadanas que lo financian a través de los impuestos.

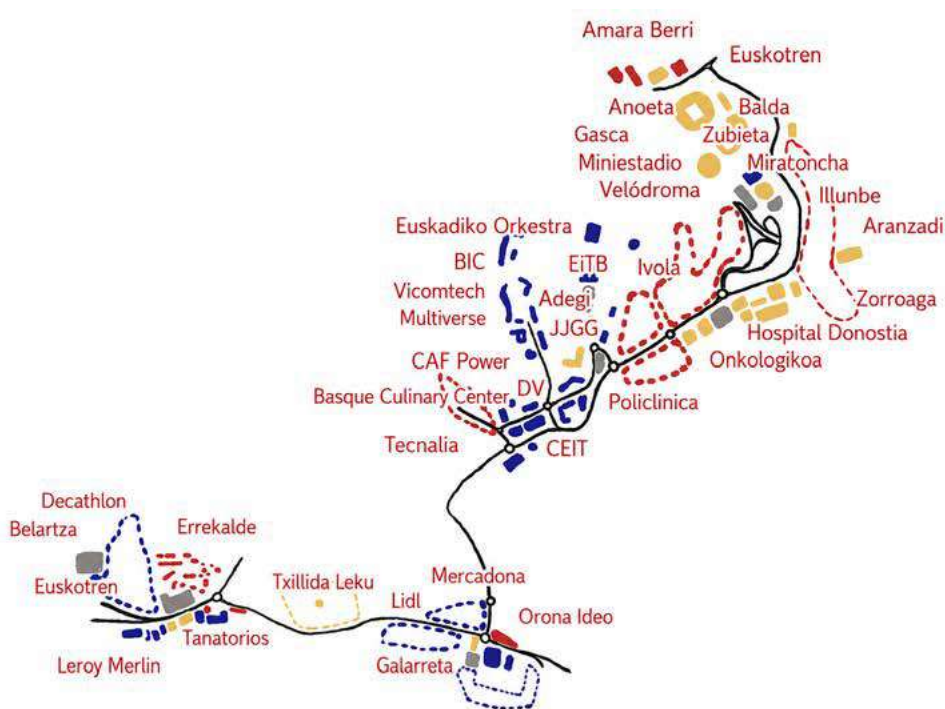
Jarrett Walker, 2011.

Por ello, conviene adoptar una estrategia bidireccional. Por un lado, hay que repensar el transporte público en ejes que aglutinen buena parte de los equipamientos estratégicos, ya que, a menudo, la red actual responde, más que a la realidad actual, a una situación de otros tiempos,. Por otra parte, a la hora de decidir la ubicación de nuevos equipamientos hay que tener en cuenta si se dispondrá de una adecuada accesibilidad en transporte público y si las necesidades de tales equipamientos son compatibles o chocan con las necesidades del barrio en el que se van a situar.

11

2.2 Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta: una nueva centralidad

El eje de Rekalde a Anoeta está formado por un sistema de colinas que rodea San Sebastián. El suelo rural ha sido estructurado históricamente por una carretera de gran relevancia, como es la vía principal que discurre entre Hernani y San Sebastián. Este eje comenzó a coger fuerza a partir de mediados del siglo XX, cuando algunos equipamientos de la ciudad empezaron a ubicarse paulatinamente en estas colinas (el primero en hacerlo fue lo que hoy es el Hospital Donostia, aprovechando que la calidad del aire era mejor en las colinas).



Fuerzas de atracción del eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta.

En la actualidad, en Rekalde y sus alrededores predomina el comercio (especialmente las grandes superficies), pero el barrio también cuenta con otras actividades, como por ejemplo las funerarias, así como con viviendas. La estación de Euskotren dota al ámbito de una gran centralidad, que se verá acentuada cuando finalicen las obras del Topo en el centro y en Altza-Galtzaraborda. A partir de ahí, tenemos el museo Chillida-Leku y el polo tecnológico de Galarreta (Hernani), que en breve estarán conectados con Rekalde a través de bidegorris. A medida que avanzamos, entramos en el parque tecnológico de Miramón y, un poco más adelante, en la denominada ciudad sanitaria: Policlínica, Onkologikoa y Hospital Universitario Donostia. Entre estos equipamientos se sitúan EITB, las Juntas Generales de Gipuzkoa y otras infraestructuras estratégicas. Por último, antes de llegar a Anoeta, donde la estación de Euskotren también funciona como un punto importante de conexión, se encuentra la zona de Illunbe, en la que próximamente se mezclarán el ocio y las actividades económicas punteras. Todo ello salpicado de zonas residenciales de baja densidad.



Fuerzas de atracción del eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta. En la imagen de abajo, los municipios de Lasarte, Hernani y Astigarraga. Fuente: Google Maps

En el mapa, se observa la importancia de este eje: una ciudad lineal en el límite del municipio de San Sebastián, más cerca de Lasarte, Hernani y Astigarraga que del centro de San Sebastián, servido por una carretera de gran capacidad y rodeado por un anillo verde no consolidado a escala metropolitana.

Tres ejes para una nueva estrategia

Considerando que este ámbito de alta centralidad requiere de una estrategia específica, a continuación, nos centraremos en tres áreas: urbanismo, movilidad y gobernanza. Existen más áreas, algunas transversales, pero entendemos que a partir de estas tres podemos empezar a suscitar una reflexión sobre la ciudad dispersa que puede resultar útil para el resto de los barrios de la ciudad.

3.1 Urbanismo (mixto)

En cuanto al urbanismo, he aquí un punto de partida: San Sebastián, al igual que la mayoría de las ciudades occidentales, **ha crecido mucho más en superficie que en población**. El suelo artificializado ha tenido un crecimiento del 19 % en las dos últimas décadas, mientras que el crecimiento de la población ha sido del 5 %. Esto, por tanto, nos lleva a la siguiente pregunta: ¿puede crecer la ciudad sin ocupar más suelo?

En el caso del eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta, este puede entenderse en la actualidad como una "ciudad lineal" con poca mezcla de usos. Concentra especialmente las áreas de actividades económicas y grandes equipamientos estratégicos (Chillida Leku, Galarreta y parques tecnológicos de Miramón, Policlínica, Onkologikoa, Hospital Donostia, Illumbe, Anoeta, etc.). El uso residencial tiene un peso muy bajo, demasiado bajo, más allá de los pequeños núcleos residenciales de Rekalde y Galarreta y de las zonas residenciales de baja densidad de Iyola y Zorroaga. En este contexto de poca mezcla de usos, es difícil conseguir algo parecido a una ciudad de proximidad.

También es difícil conseguir un transporte público eficiente, ya que cuando hablamos de urbanismo nos referimos fundamentalmente a la movilidad: en estas áreas monofuncionales, la red viaria está pensada para las horas punta, la red de bidegorris no está completa, y, si analizamos el transporte público, observamos que a primera hora de la mañana los autobuses van bastante llenos en un sentido (de barrios densos a zonas de trabajo), pero medio vacíos en el sentido contrario. Por la tarde, sin embargo, se da el fenómeno contrario: los autobuses van llenos en dirección a casa, y más vacíos en el sentido inverso.

Teniendo en cuenta que la mixtura ayuda a equilibrar los patrones de movilidad, es inevitable formularse la siguiente pregunta: ¿es posible densificar áreas urbanas monofuncionales mediante la mezcla de usos? **¿Viviendas en parques empresariales, empresas en barrios dormitorio?**

3.2 Movilidad (intermodal)

La movilidad no es mera consecuencia de la oferta de transporte. A menudo pensamos que un mayor número de autobuses, frecuencias o líneas redundará, por sí solo, en un mayor uso. Sin

embargo, los datos de Hospitales-Miramón muestran que la demanda de movilidad depende también de otros muchos factores: ubicación de las actividades, aparcamientos, atractivo de los equipamientos, perfil de las personas usuarias y motivo de los desplazamientos, entre otros. Un claro ejemplo de ello es el entorno de Hospitales-Miramón, donde el uso del autobús no se distribuye de forma homogénea. Los Hospitales y el área de Onkologikoa genera el 66 % de la totalidad de viajes que se realizan en autobús, mientras que el entorno de Miramón y Policlínica genera alrededor del 33 %.

Estos datos son especialmente significativos si tenemos en cuenta que ambos ámbitos cuentan con una oferta de transporte similar y que en Miramón trabajan más personas que en los Hospitales. Es decir, la concentración de empleo es mayor en Miramón, pero el uso del transporte público es significativamente superior en el ámbito que engloba los Hospitales y Onkologikoa.

Equipamientos estratégicos como los hospitales atraen diariamente, además de a las personas trabajadoras, a pacientes, visitantes, acompañantes y otras personas usuarias, lo que genera numerosos desplazamientos a lo largo de todo el día. En Miramón, por el contrario, a pesar de que se desarrolla una actividad económica y tecnológica intensiva, los flujos de movilidad se vinculan más a los horarios de trabajo y el peso del automóvil privado es mayor, entre otras razones, debido a las mayores facilidades de aparcamiento de vehículos en la zona de Miramón (además, el aparcamiento es gratuito).

	Parada	Ámbito	Líneas	Total	
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-Miramón	Miramón (1.732)	L17-L28-L31-L35	512	1.732
	Mikeletegi 12		L17-L28-L31-L35	548	
	Miramón		L17-L28	582	
	Mikeletegi 5		L31-L35	54	
	Mikeletegi 6		L31-L35	36	
	GUZTIRA / TOTAL		L17-L28-L31-L35	9.575	9.575

Datos de uso de Dbus en el ámbito Miramón-Hospitales Fuente: Dbus

En consecuencia, los datos muestran que el reto de la movilidad sostenible no consiste solo en ofrecer un mayor servicio de autobuses. La oferta de transporte sigue siendo necesaria, pero no es suficiente. La estructura urbana, la localización de las actividades, los aparcamientos, el atractivo de los equipamientos y la mezcla de usos también condicionan, en gran medida, el uso real del transporte público. Cuando hablamos de movilidad, nos referimos, fundamentalmente, a urbanismo.

Esto nos conduce a la siguiente pregunta: ¿es posible un transporte público de calidad en la ciudad dispersa? La ciudad dispersa tiene menor densidad y consistencia, lo que complica la gestión del transporte público. Sin embargo, seguimos pidiendo conexiones directas entre cualquier punto (los servicios al hospital que presta la Diputación son el ejemplo más claro de esta lógica), como si cambiar de transporte (hacer una conexión o un transbordo) fuera una cuestión de "ciudades grandes". ¿Es que no vivimos ya en una gran ciudad? Atxaga, hace unos años, dijo que: "El País Vasco es hoy una ciudad desde el punto de vista del urbs, o lo que es lo mismo, una región metropolitana".

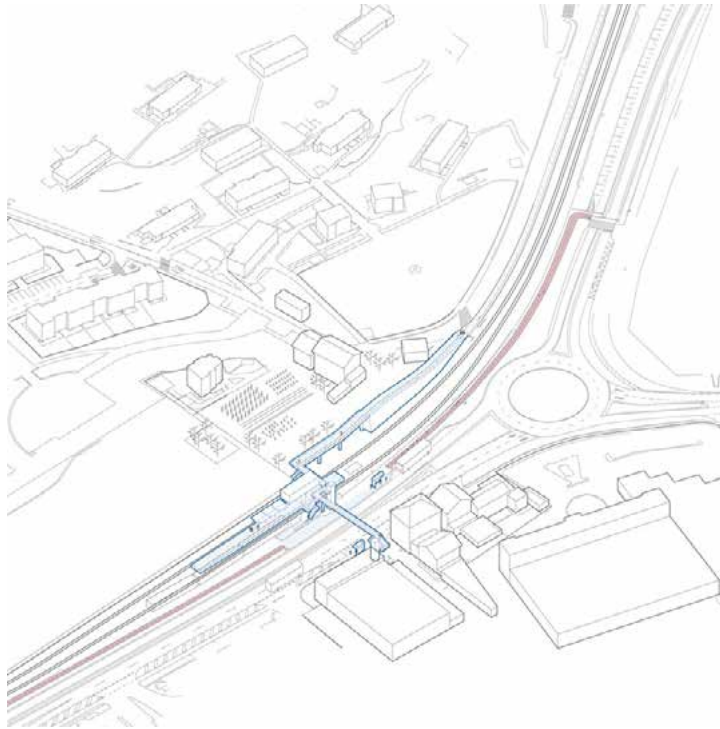
Aunque a menudo creamos lo contrario, las conexiones forman parte de la movilidad cotidiana de muchas personas. En la estación de Topo de Anoeta, alrededor del 15 % de los viajes se realizan haciendo conexión con un autobús de Donostiabus, lo que supone 400.000 conexiones anuales. A esto hay que añadir la combinación de la bicicleta y el transporte público.



Eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales-Anoeta desde el punto de vista del transporte público. Fuente: Plan de movilidad sostenible de San Sebastián 2024-2029.

Entonces, ¿es posible imaginar una estrategia más intermodal para el área metropolitana de San Sebastián, creando una red más intuitiva y multiplicando las posibilidades de conexión? En este contexto, la estación del Topo de Rekalde puede jugar un papel importante en el servicio del eje Rekalde-Galarreta-Miramón-Hospitales.

Estos nodos, además, deben pensarse desde una perspectiva holística: **no deben ser solo infraestructuras de movilidad, sino también infraestructuras urbanas, plazas contemporáneas del siglo XXI.** ¿Cuáles pueden ser esos nodos de San Sebastián? ¿Cómo diseñar, cómo equipar, cómo pensar estos nodos?



17



Arriba, el nodo de conexión de Rekalde en la actualidad (fuente: Gipuzkoa Nodal, UPV-RAZ, 2025). Abajo, nodo intermodal Hamburg Poppenbütel, en Blunck + Morgen Architekt.



Arriba, propuesta de transformación de la rotonda de Ategorrieta en plaza y nodo intermodal (RAZ, 2021); abajo, estación intermodal de Bernau bei Berlin (fuente: Bernau LIVE).

3.3 Gobernanza (colaborativa)

Por último, no se puede hablar de movilidad y urbanismo sin tener en cuenta la gobernanza. Vivimos en un contexto de competencias muy repartidas, lo que exige ineludiblemente la colaboración entre administraciones. Esto se puede resumir en la lógica 4C: coordinación, cooperación, colaboración y corresponsabilidad o corresponsabilidad.

La nueva Ley de Movilidad Sostenible también incide en esta idea. Entre sus principios de actuación, se recoge lo siguiente: *"La información, coordinación y cooperación entre administraciones públicas con competencias en materia de movilidad sostenible y en ámbitos que tengan relación con ella"*. En el apartado relativo al régimen competencial, dice: *"El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas"*.



Actores principales en el ámbito del transporte público.

Pero ¿cómo hacerlo? Aunque todas las teorías coinciden, cuesta más llevarlas a la práctica.

La colaboración, sin embargo, no afecta únicamente a la Administración Pública. También afecta a las empresas y a la sociedad, lo que requiere nuevas adaptaciones y herramientas. No se trata de desplazar la responsabilidad, sino de posibilitar una implicación más compartida en la gestión de la movilidad y del modelo urbano. En este sentido, los planes de movilidad de los centros de trabajo se han convertido en una herramienta fundamental, ya que las empresas pueden ordenar y reducir los flujos de movilidad derivados de su actividad.

Asimismo, los instrumentos fiscales y financieros que se están desarrollando en diferentes ámbitos europeos muestran que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, pueden establecer diferentes medidas en esta dirección. Ejemplo de ello son las cuatro medidas que se exponen a continuación:

- **Workplace Parking Levy** del Reino Unido: tasa local sobre las plazas de aparcamiento que empresas e instituciones ponen a disposición de sus trabajadores y trabajadoras. Puede implantarse por las administraciones locales y tiene un doble objetivo: por un lado, desincentivar el desplazamiento al centro de trabajo en coche privado y, por otro, reorientar los ingresos obtenidos hacia mejoras en el transporte público y la movilidad sostenible. La aplicación más conocida es la de la ciudad de Nottingham, donde con los recursos recaudados se ha reforzado la red de tranvías y los servicios de autobús.
- **Tribut Metropolità** de Cataluña: Es un tributo gestionado por la entidad Àrea Metropolitana de Barcelona que se aplica en los municipios del área metropolitana de Barcelona. Su objetivo es financiar los servicios a nivel metropolitano, especialmente el transporte público, la gestión del espacio urbano y las políticas medioambientales. Se cobra junto con el impuesto sobre bienes inmuebles y se utiliza como instrumento para garantizar la financiación estable del transporte público.
- **Versement Mobilité** de Francia: Es la aportación sobre las nóminas que pagan las empresas para garantizar la financiación del transporte público. Se aplica a empresas de más de un número determinado de trabajadores y trabajadoras y los ingresos recaudados son utilizados por las autoridades locales de movilidad para financiar la explotación y las inversiones en materia de transporte público. Este instrumento reconoce la vinculación entre el empleo y la oferta de movilidad, entendiendo que las empresas son beneficiarias directas de un sistema de transporte eficiente. Gracias a este instrumento se financia, en gran medida, la red de transportes de Iparralde.
- **Impuesto sobre las superficies de aparcamiento** en Francia: Impuesto establecido en varios territorios franceses que grava la ocupación del suelo sobre los aparcamientos superficiales vinculados a actividades comerciales, de oficina u otras actividades económicas. El objetivo es desincentivar el consumo intensivo de suelo, limitar el uso del coche privado y promover desarrollos de mayor densidad urbana. Los recursos recogidos se destinan, en muchos casos, a la financiación del transporte público y la movilidad sostenible.

Todos estos modelos sugieren la misma dirección: compartir de forma más transparente los costes y beneficios de la movilidad e incorporar una corresponsabilidad más estructurada en el funcionamiento del sistema urbano.



00/

**CIUDAD DE PROXIMIDAD
E INFRAESTRUCTURAS
CLAVE**



DONOSTIA
SAN SEBASTIÁN



www.donostia.eus/donostiarra2040