



Ula IRURETAGOIENA BUSTURIA - @ulissima5
Arkitektoa

Mugi eta muga

Hirien sorrera historikoa kokapen topografiko bat edo merkataritza bidegurutze bat izan da. Bigarren gerrate mundialaren ondoren, hirien hazkuntzaren eztandarako errepidea bilakatu da auzo askoren sorleku, eta megahirietan metro edo tranbia linearen inguruak. Garraiobideetan oinarritutako hirigintza egiteagatik gogoraraziko da gure hiria egiteko aroa. Hau da, hiriaren kokaleku garaikidea testuinguruaren baldintzetatik urrutiratu da, mugitzeko gaitasunari lehenespene handia emateko. Hortaz, pentsa zenbat jokatzeko ari garen mugikortasun eredu zalantzan jartzen dugunean eta zenbaterainoko zailtasunekin topa gaitezkeen, erroan, mugimendu (azkarrean) zedarrituriko hiri eta lurraldeetan bizi garelako. Iraulketa ez da erraza, baina funtsezkoa da. Ez soilik petrolioaren agortzeagatik, baizik eta mugitzeko aukera azkarrak ahalbidetzen duen (eta gure egin dugun) bizi-eredu eroagatik. Gainera, autoa ez den gainontzeko mugitzeko modu orok lotura sakonagoa ahalbidetzen du lurraldearen ulerpen eta bizipenarekin, eta harremanak sortzeko leku gerta daiteke.

Hirigintzak auto bidezko mugimendu azkar eta indibidualaren kultura bat sortu du.

Autoa gidatzeak ohiturak eta bizi-aukerak ireki ditu, inkulso gidatzea gozamen bihurtzeraino. Autoarekiko lotura eraikitzean kale seguru eta garbien aldeko joerak ulertzen ditugun arren, praktikan ez ditugu gehiegi sinisten, autorik gabeko bizitza bat ez baita beti posible gertatzen; batzuetan mugitzeko beste aukerarik ez dugulako, beste batzuetan hautatzen dugulako gure bizitzako ekintzak autoz mugitzeko aukeretan oinarritzea (auto mugimendua beharrezko eginez) eta gehienetan ez dagoelako alternatiba egoki bat autoa garajeetan uzteko. Baina funtzionatzen duen garraio publiko sare egoki batek egokira alda dezake sakonki, hiri handietan auto pribatua

baztertzea horren erakusle da. Arrazoi honegatik, garraio publikoa irits daiteke mugitzeko klase desberdinketa gainditzera ere.

Garraio publikoaren mugikortasuna planifikatu egiten da.

Zertarako egiten ditugun joan-etorriak, zenbateko joan-etorriak leku batean eta bestean eta hauen ordutegi banaketa, planaren oinarritzko datuak dira. Plana egiterakoan dentsitate handiko guneez irabazten dute mugitzeko erraztasunean, garraioa eraginkorragoa izateagatik, eta beraz, leku batzuetara iristea errazagoa da beste batzuetara iristea baino. Garraio publikoaren arrakastan geltokien kokapenak, maiztasunak eta garraio desberdinen konbinazioek parte hartzen dute. Mugitzeko sare bat osatu behar da, bizikleta, patinetea, tranbia, metroa, trena eta autobusa aintzat hartuz. Estrategikoa da autoen aparkalekuak sare honetan integratzea eta ahal dela, arkitektura egoki batek geltokien espazioak antolatzea. Kontuz ibili behar gara garraio-sare konbinatua egiterakoan zein leku egiten dugun urruti, bertara iristea zailagoa egiten dugulako. Hau da, garraio publikoaren planifikazioak muga ikusezinak eraiki ditzake, gertu daudenak distantziara jartzeko ondorio baldin badira. •



Ilustrazioa: Ula IRURETAGOIENA BUSTURIA