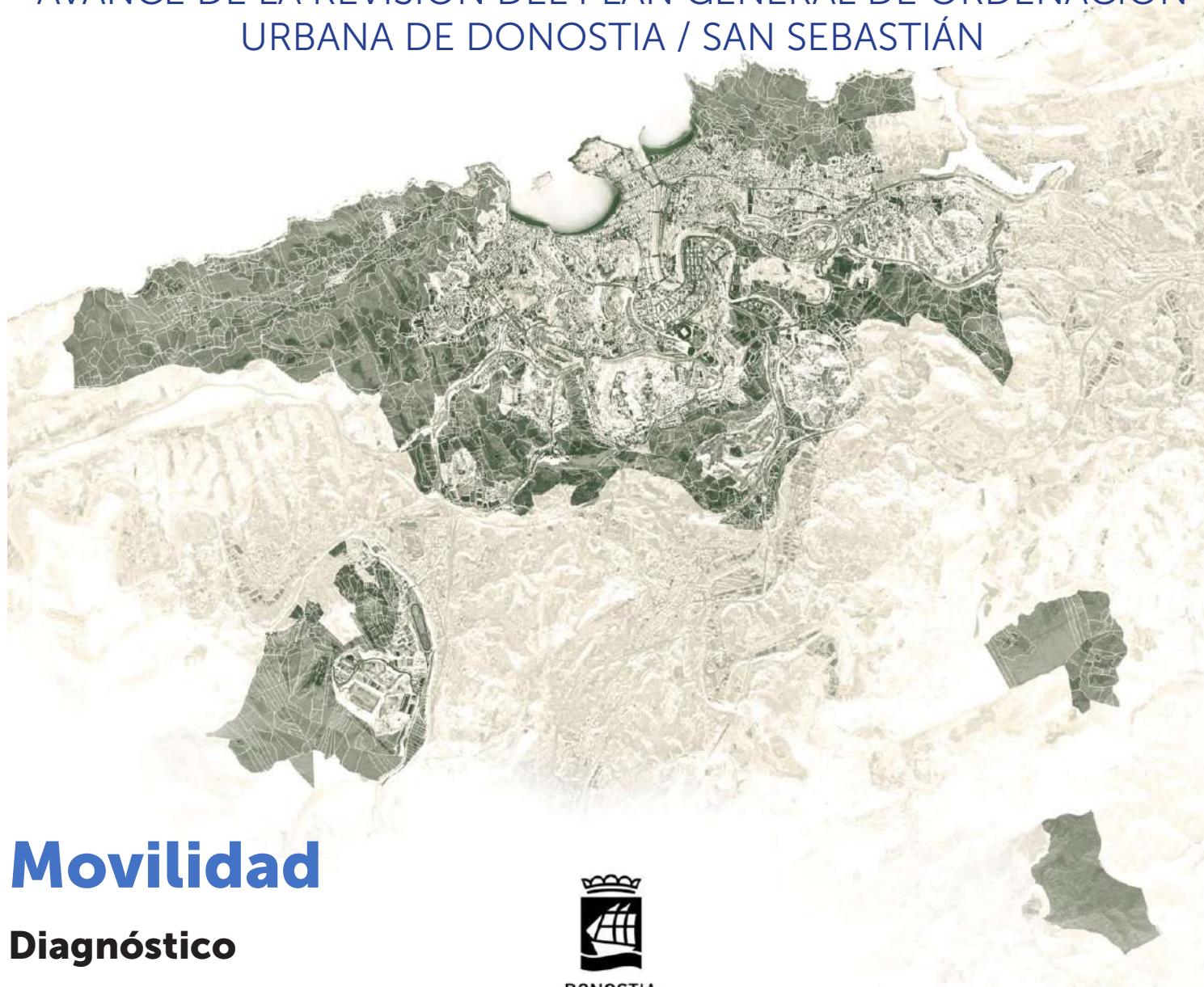


DONOSTIAKO HIRI-ANTOLAMENDUKO PLAN OROKORRAREN BERRIKUSPENAREN AURRERAKINA

AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
URBANA DE DONOSTIA / SAN SEBASTIÁN



Movilidad
Diagnóstico



Movilidad

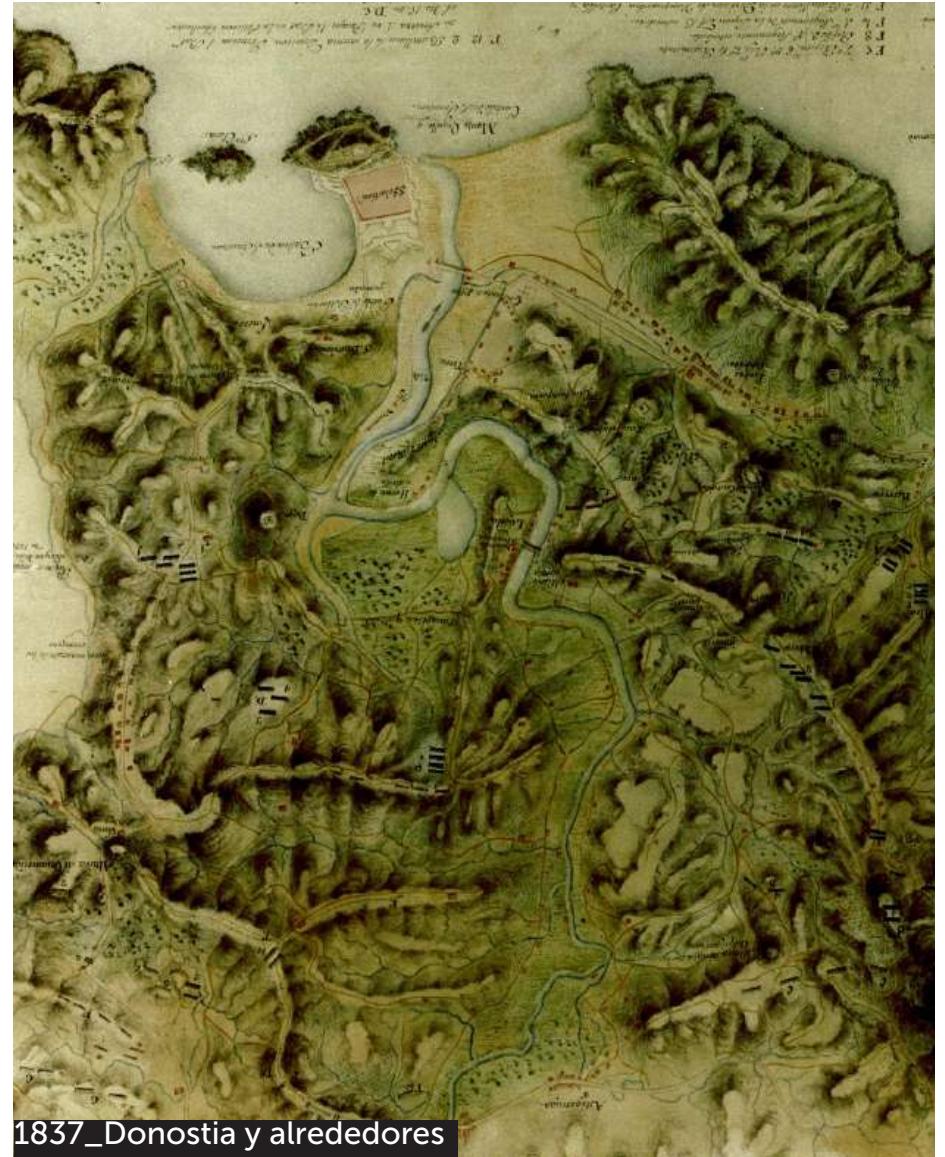
Soporte físico de Donostia / San Sebastián

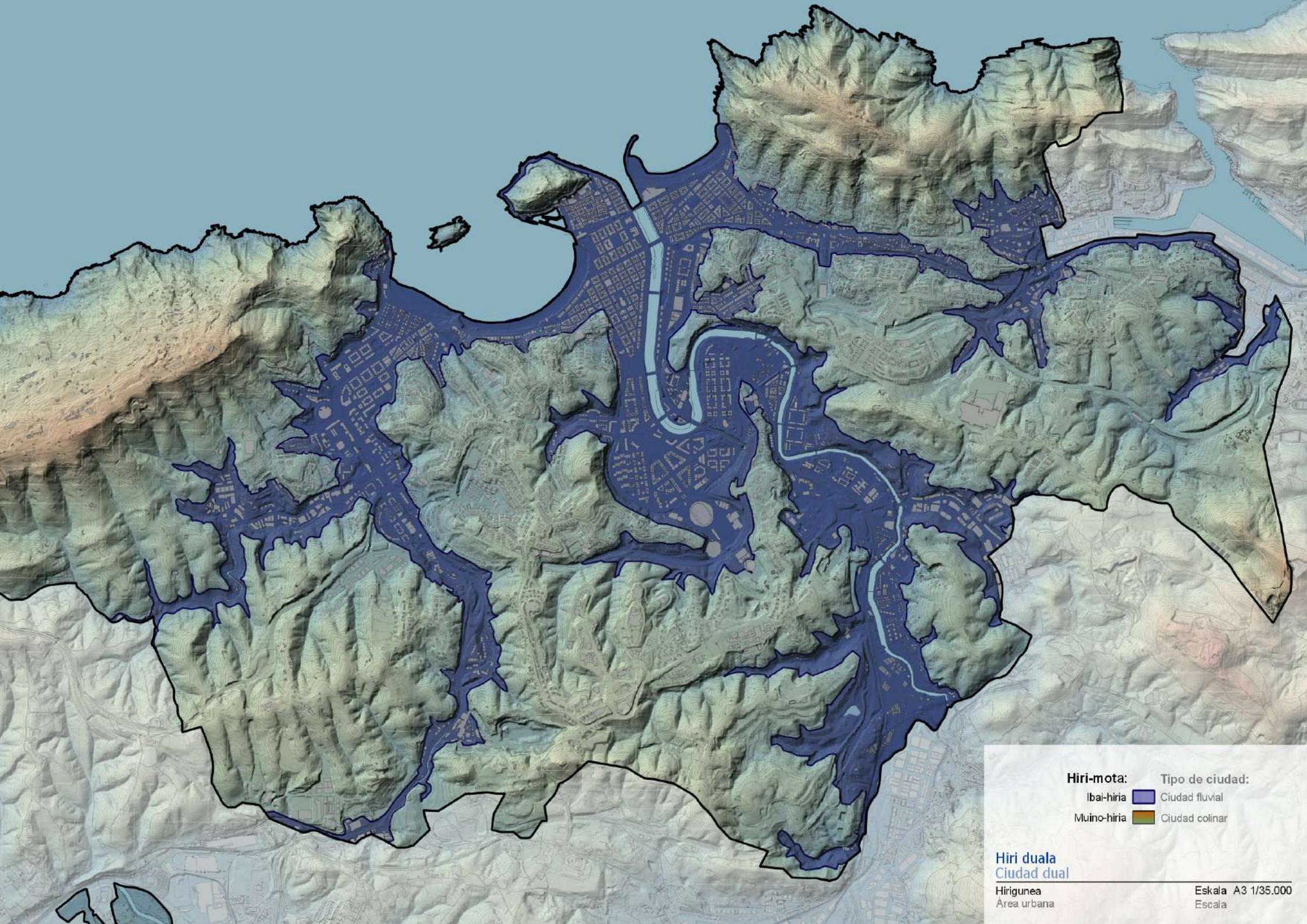
Diagnóstico técnico

Ciudad dual

Ciudad de condición geográfica dual: **Ciudad fluvial / Ciudad Colinar**

- El **63%** de la vivienda ocupa la parte **fluvial**
- El **36%** de la vivienda ocupa la parte **colinar**
 - Lo que significa que aproximadamente **119.000 personas** viven en la parte fluvial
- El **74 %** de la actividad económica ocupa la parte **fluvial**
- El **26 %** de la actividad económica ocupa la parte **colinar**
 - Esto significa que aproximadamente del total de las actividades económicas de la ciudad, **13.104** se sitúan en la parte fluvial
- El **63 %** de las personas que trabajan en la ciudad lo hacen en la parte **fluvial**
- El **37 %** de las personas que trabajan en la ciudad lo hacen en la parte **colinar**
 - Esto significa que aproximadamente del total de personas que trabajan en la ciudad **46.000** trabajan en la parte fluvial mientras **27.000** trabajan en la parte colinar





Movilidad

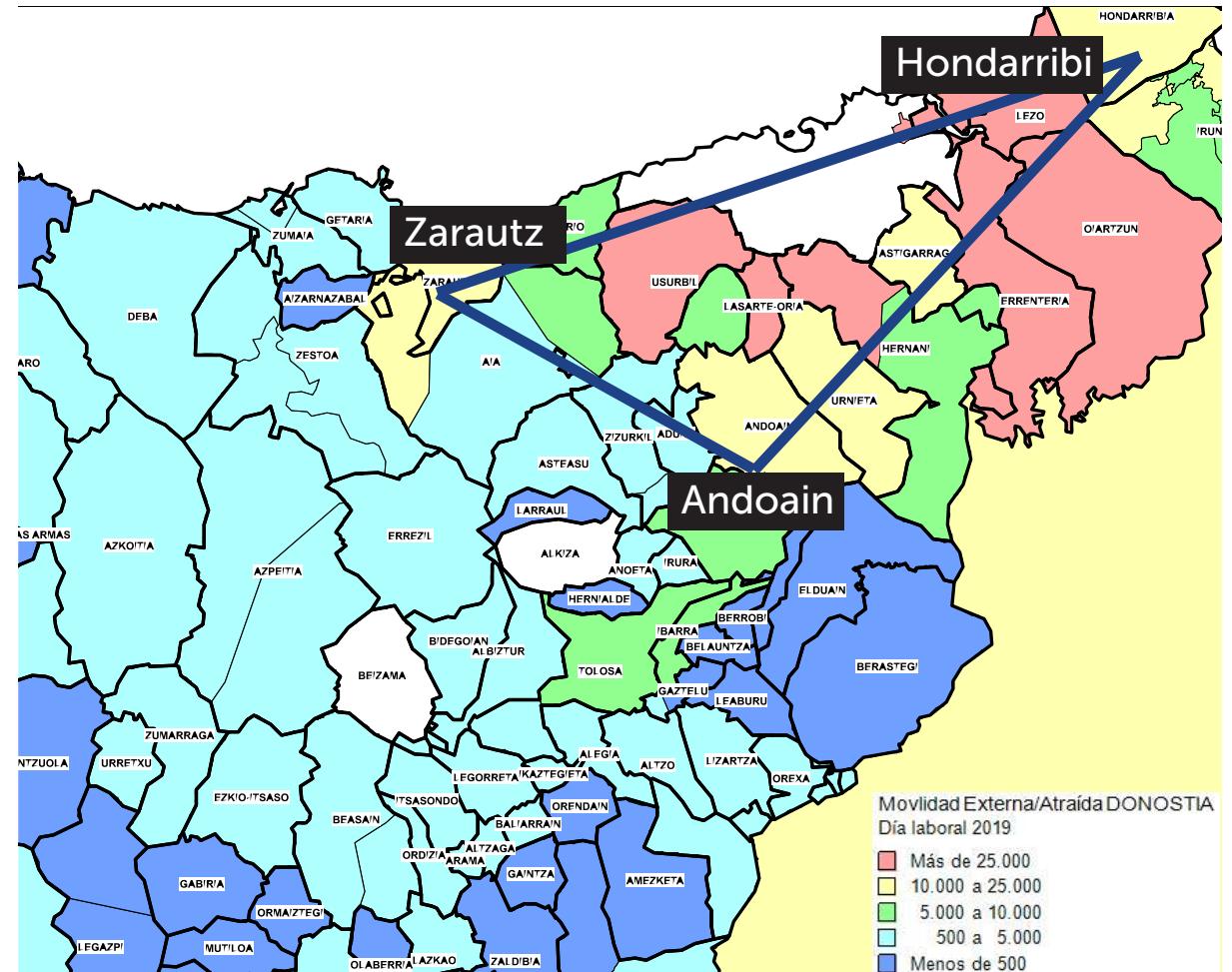
Modalidades de movilidad de Donostia / San Sebastián

Diagnóstico técnico

¿Dónde nos movemos?

Movilidad externa y atraída:

- En los municipios comprendidos en el **triángulo** delimitado por **Zarautz-Hondarribia-Andoain** se producen el **79 % de los desplazamientos**, incluyendo los internos de Donostia / San Sebastián.
- Sin contar con los desplazamientos **internos** de la ciudad, **ese triángulo recoge el 66%** de las relaciones con el exterior de la ciudad.



Movilidad

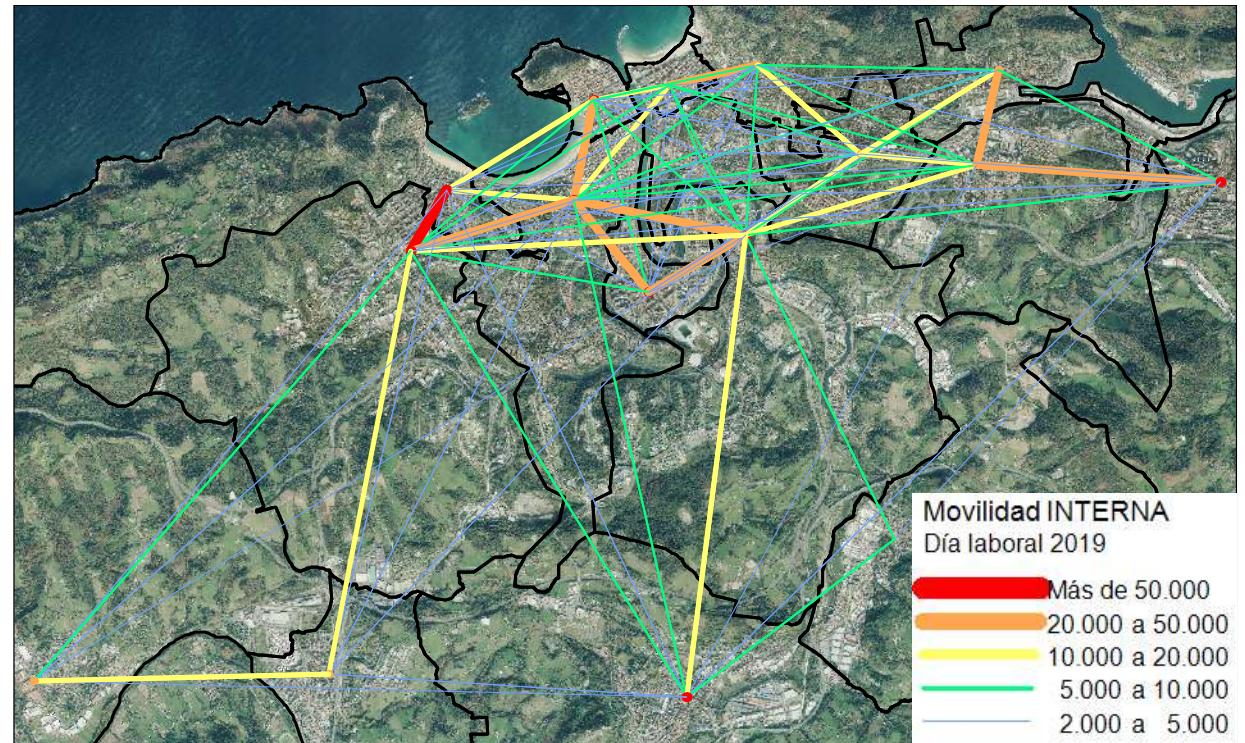
Modalidades de movilidad de Donostia / San Sebastián

Diagnóstico técnico

¿Dónde nos movemos?

Movilidad interna:

- La imagen muestra las relaciones internas de la ciudad. Se agrupan por barrios.
- Donde **mayor cantidad de relaciones** se acumulan son **entre los barrios de:**
 - Antigua-Ibaeta
 - Aiete -Erdialdea
 - Aiete-Loiola
 - Aiete-Amara Berri
 - Aiete-Ibaeta
 - Loiola - Amara berri
 - Altza-Mirakruz Bidebieta
 - Altza-Pasaia.



Movilidad

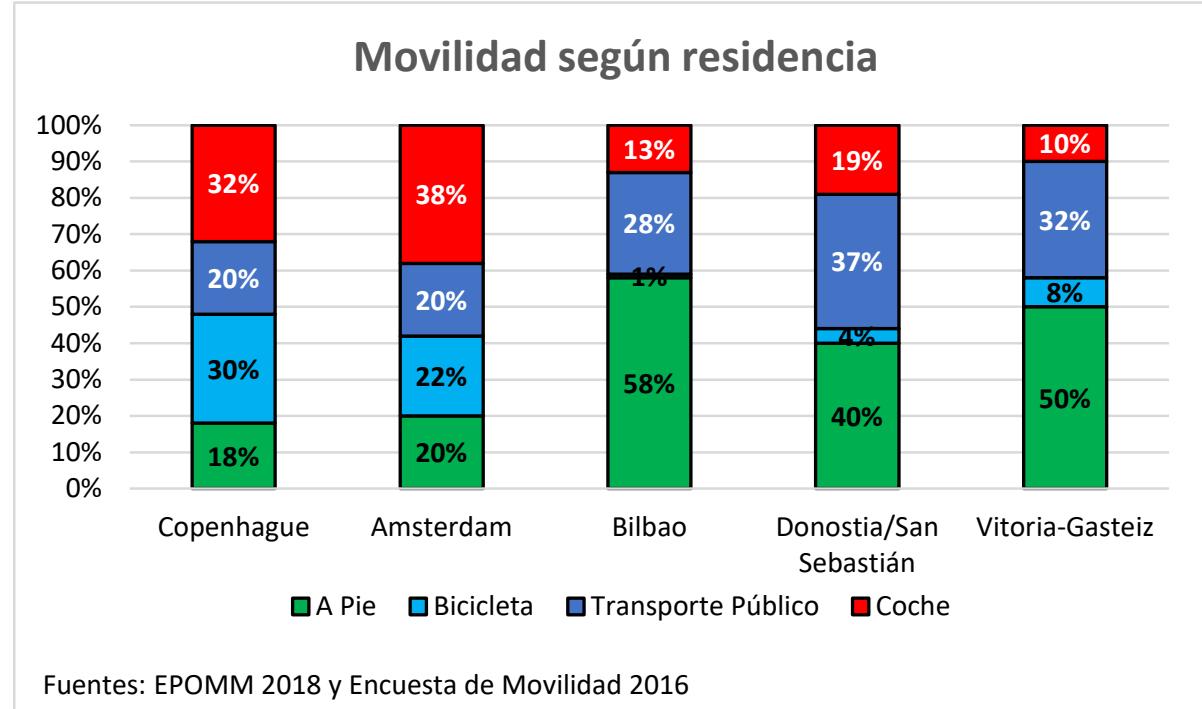
Modalidades de movilidad de Donostia / San Sebastián

Diagnóstico técnico

¿Cómo nos movemos?

Modos de transporte utilizados:

- Mucho coche
- Mucho transporte público
- Posible mejora en el modo peatonal y bici



Movilidad

Modalidades de movilidad de Donostia / San Sebastián

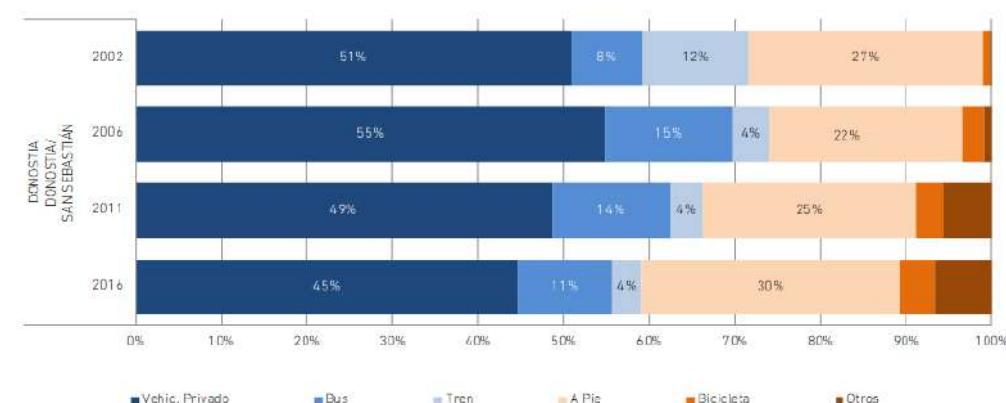
Diagnóstico técnico

¿Cómo nos movemos?

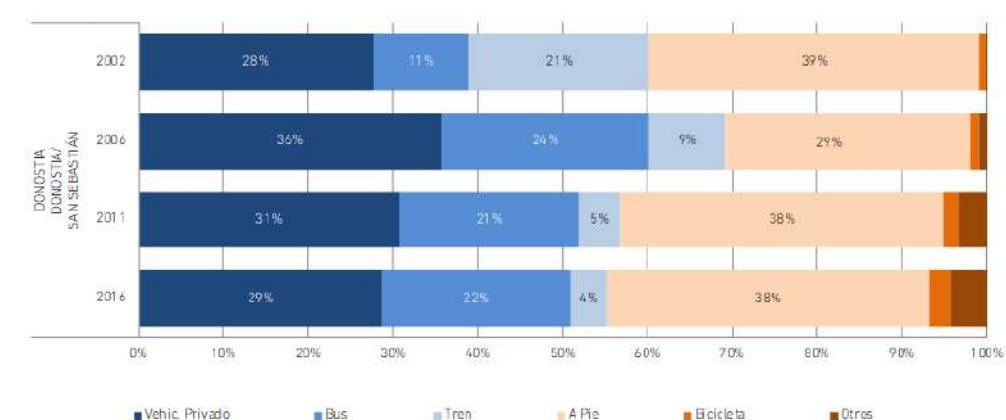
Si se profundiza en los modos de transporte utilizados:

- El **tren** se utiliza mucho **menos que el bus**
- Desde 2012 los medios de **transporte alternativos aumentan**
- Los desplazamientos **a pie** se **incrementan**
- Mayor uso del **coche** por parte de los **hombres**
- Mayor **movilidad peatonal y mediante transporte público** por parte de las **mujeres**

Hombres



Mujeres



Movilidad

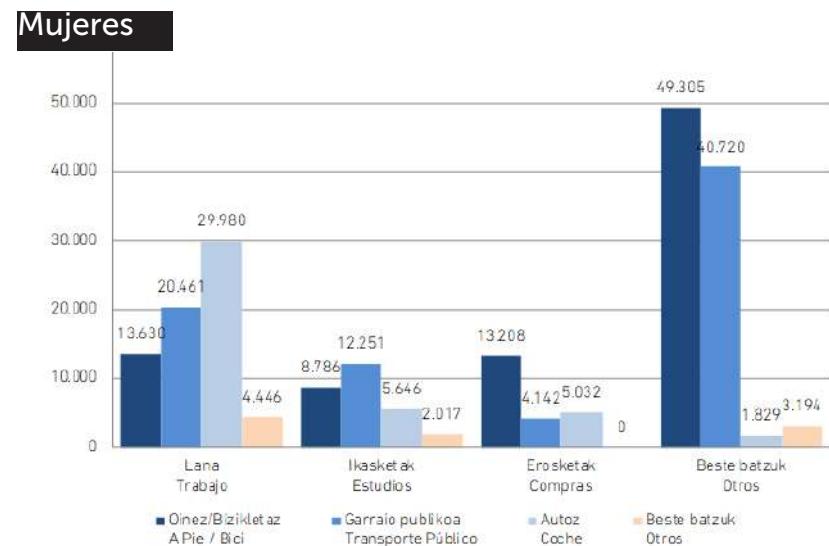
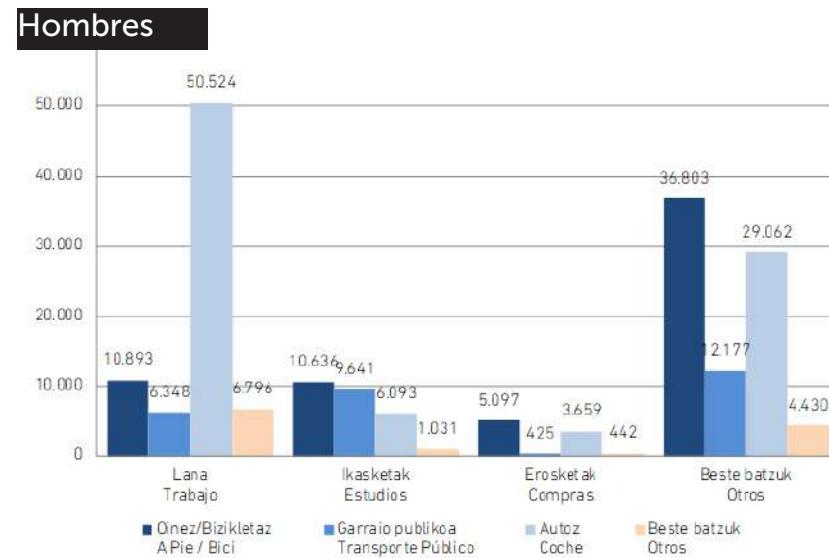
Modalidades de movilidad de Donostia / San Sebastián

Diagnóstico técnico

¿Por qué nos movemos?

Si analizamos los motivos de transporte:

- El trabajo genera la mayor parte de los desplazamientos
- Un dato; **de los 130.000** desplazamientos que se realizan en coche, **80.000** se realizan por motivos de trabajo
- El desglose por género muestra cómo **los hombres utilizan el vehículo privado más que las mujeres** en todos los motivos.
- **Las mujeres** utilizan más el **transporte público y andan más**.



Movilidad

Red peatonal

Diagnóstico técnico

Red de itinerarios a nivel territorial

Importante red de paseo conformada por:

- Paseos tradicionales
- Borde de mar
- A lo largo del Río Urumea)

A ésta se suma un **amplio abanico de posibilidades** de paseos por el término municipal:

- Camino de Santiago
- Rutas de Gipuzkoa Natura
 - GR-121 Talaia ibilbidea
 - PR-Gi 1003 Vuelta a Urdaburu
 - SL-Gi3 San marcos y 33 Paseo de Ulía



Movilidad

Red peatonal

Diagnóstico técnico

Red de itinerarios a nivel de ciudad

Importante red de paseo conformada por:

Rutas saludables promovidas por diferentes departamentos municipales:

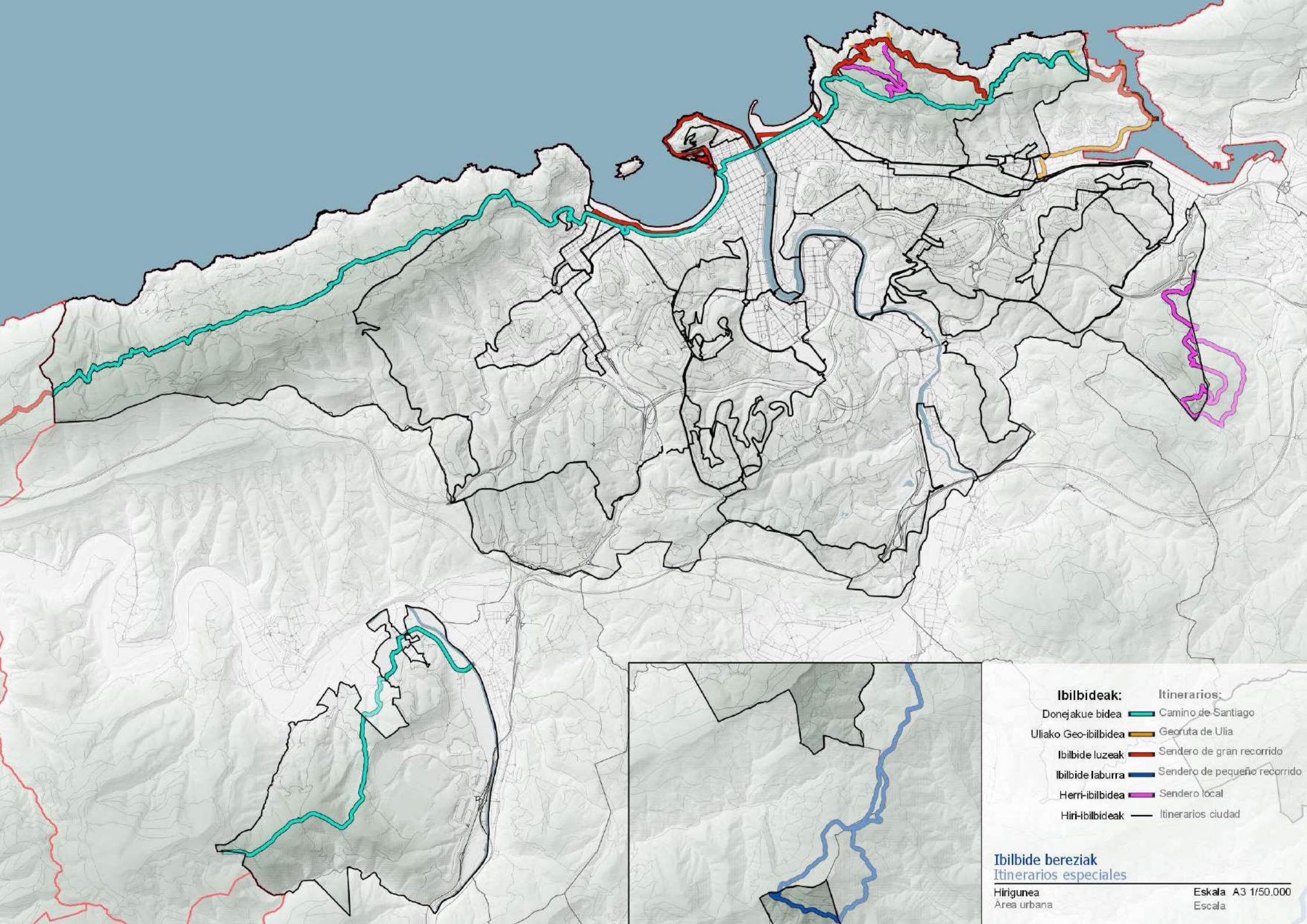
- Vuelta a Donostia / San Sebastián
- Geo Ruta de Ulia
- Red de circuitos saludables
- Metrominuto
- Donostia / San Sebastián – Ciudad peatonal.

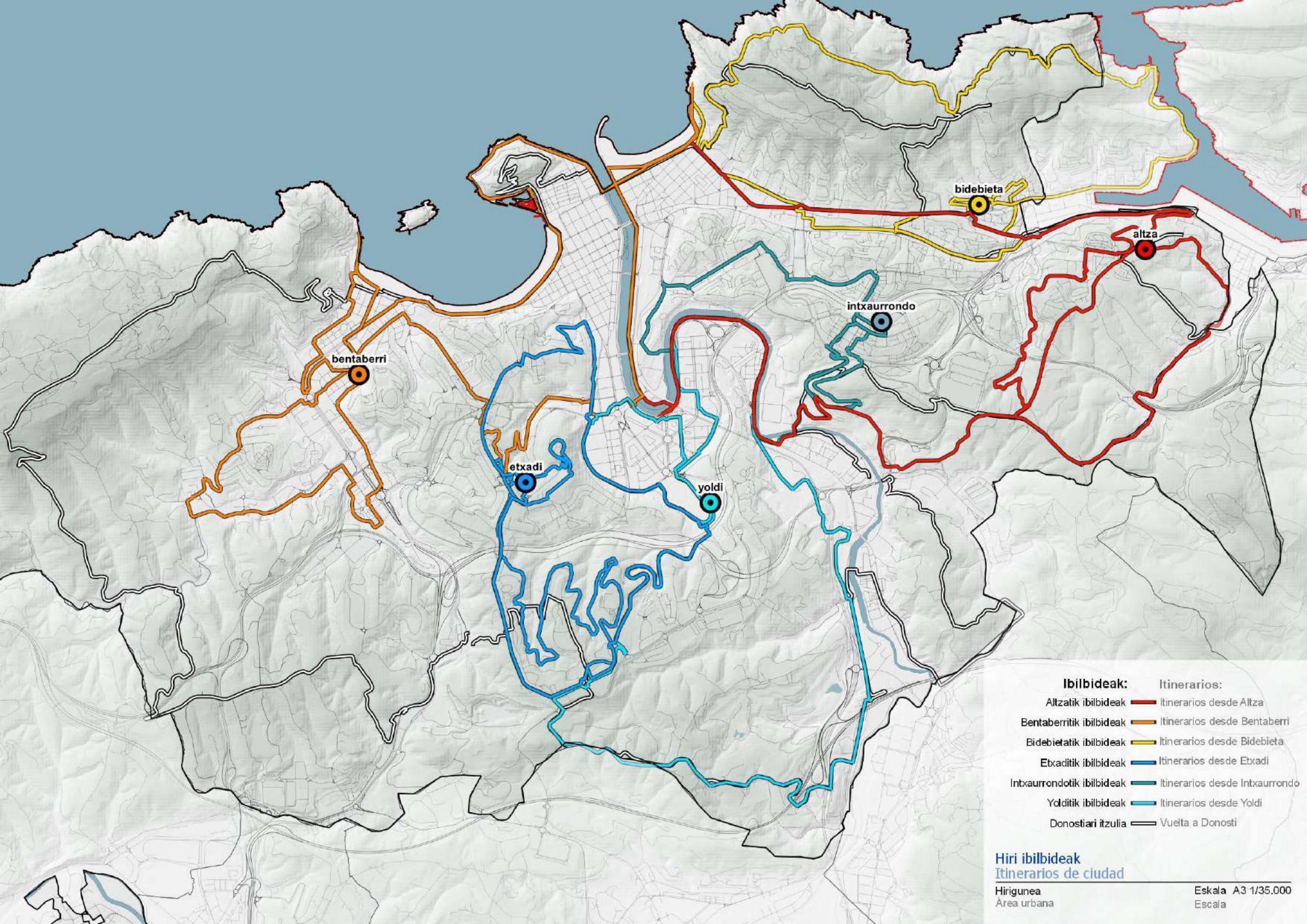
Ciudad peatonal



Vuelta a Donostia







Movilidad

Red peatonal

Diagnóstico técnico

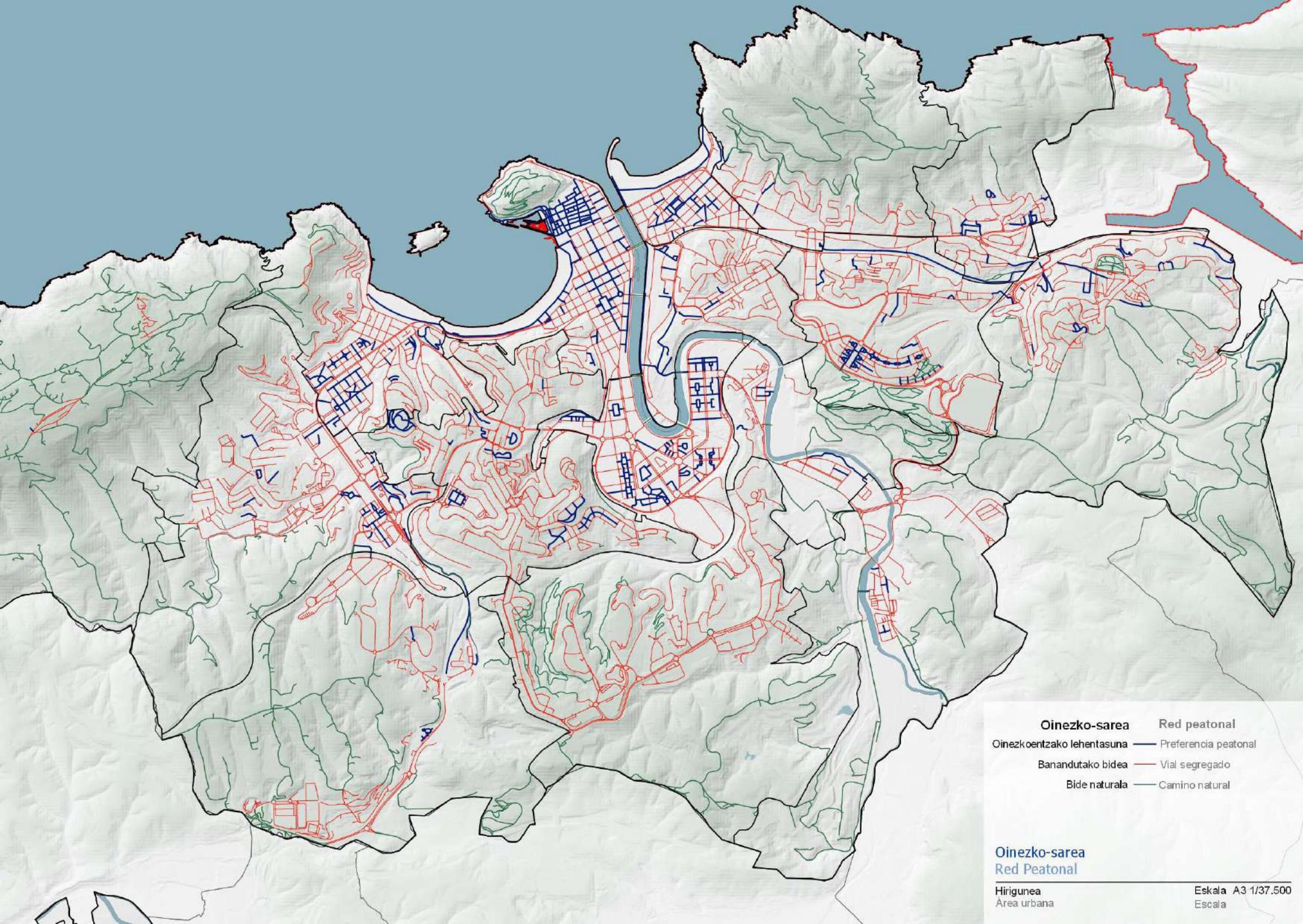
Red peatonal de barrio

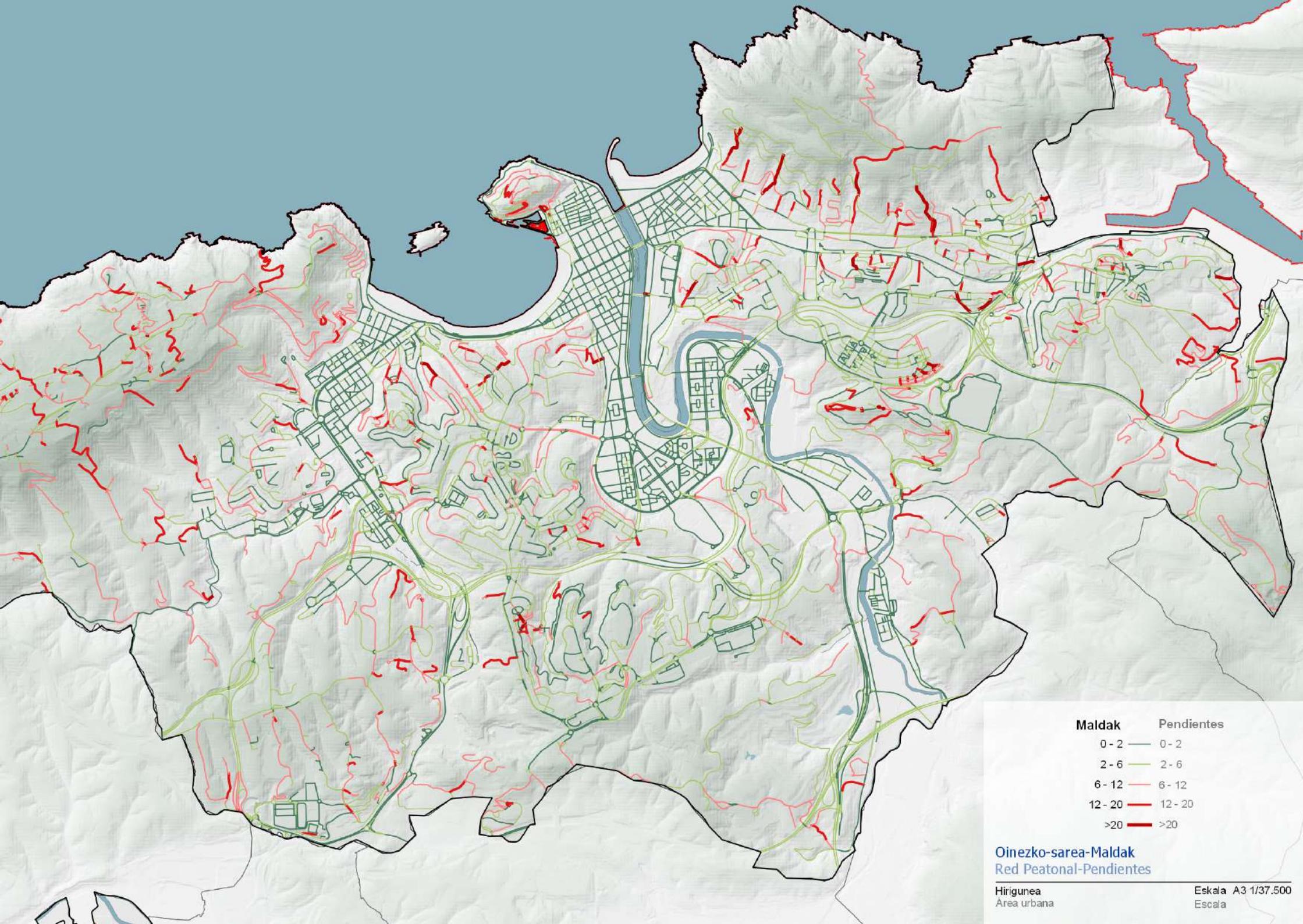
Diferencias entre barrios:

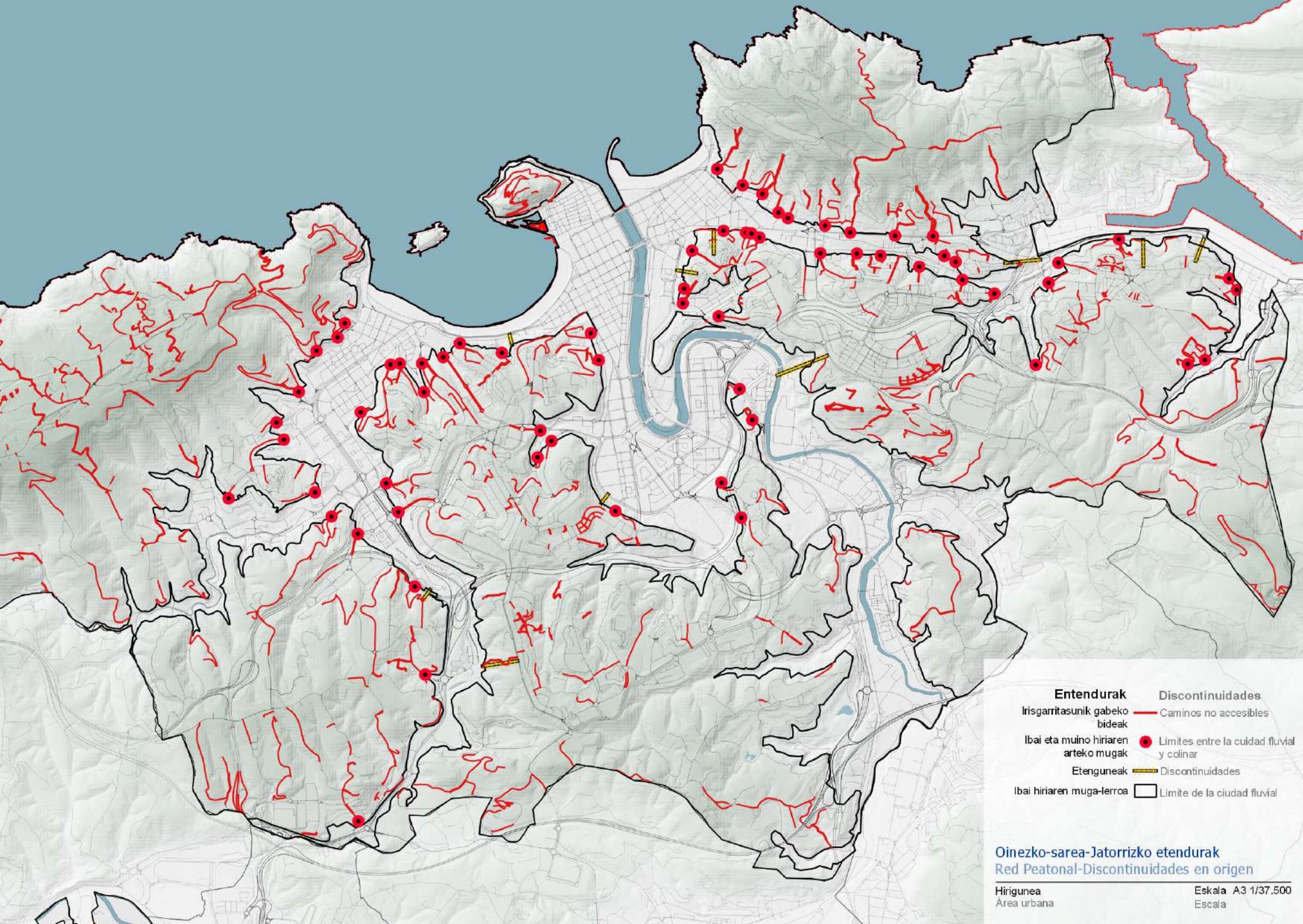
- Red racional y más o menos jerarquizada: Antigua-Ondarreta, Ibaeta, Erdialdea, Gros, Amara Berri, Intxaurrendo Sur, Miramon-Zorroaga, Aiete, Zubieta, Igeldo o Añorga
 - **Excepciones** debidas al **carácter dual** de la ciudad
 - **Buenas condiciones de accesibilidad** para la mayoría de los colectivos sociales
- **Tejidos urbanos de carácter espontáneo:** Loiola, Martutene, Altza, Intxaurrendo norte, Ategorrieta-Ulia, Mirakruz-Bidebieta y Egia
 - Excepción de Loiola
 - Martutene pendiente
 - Barrios de **topografía compleja** además de no planificados
 - Condiciones de **accesibilidad no adecuadas para todos** los colectivos sociales

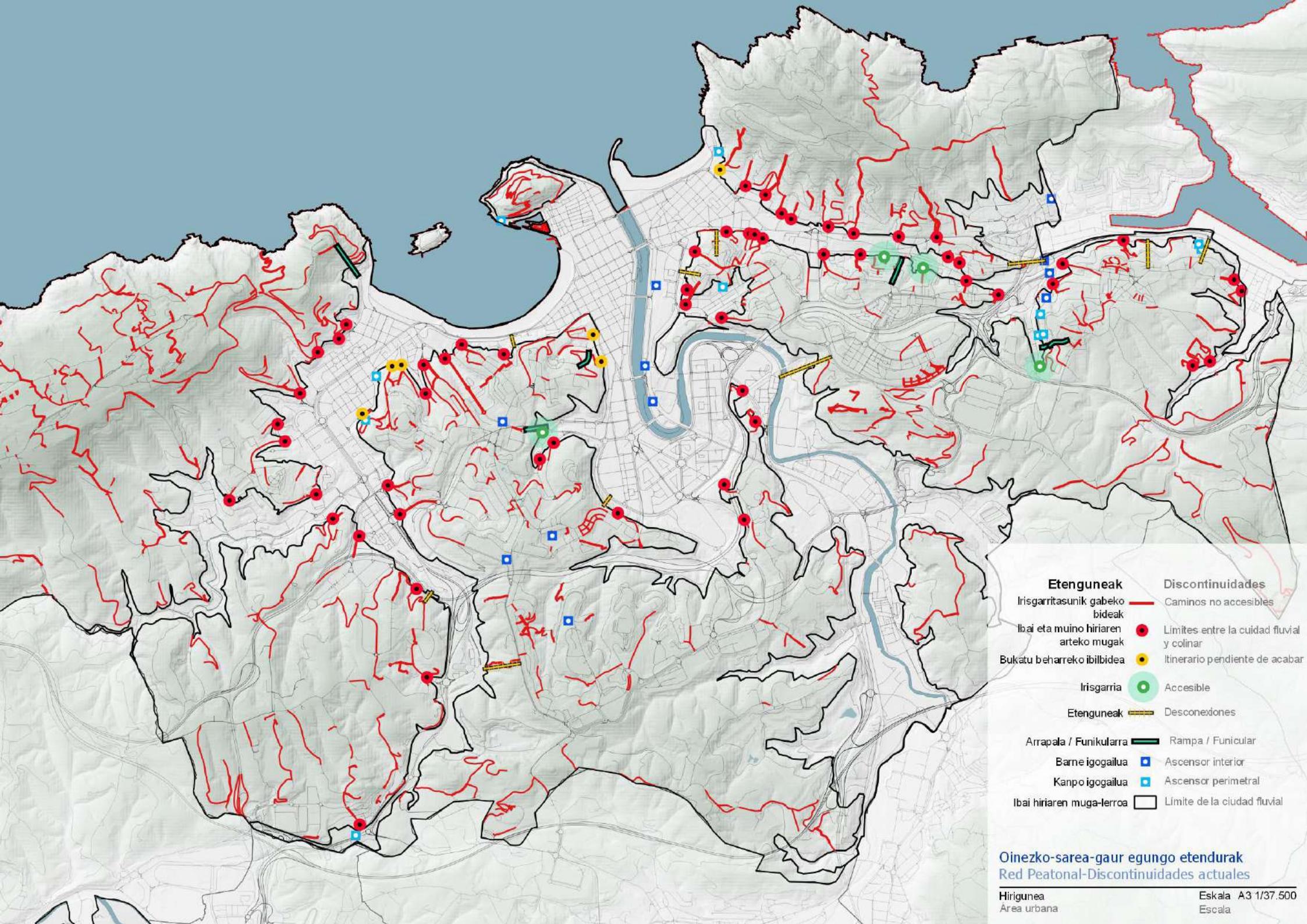
Discontinuidades y desconexiones

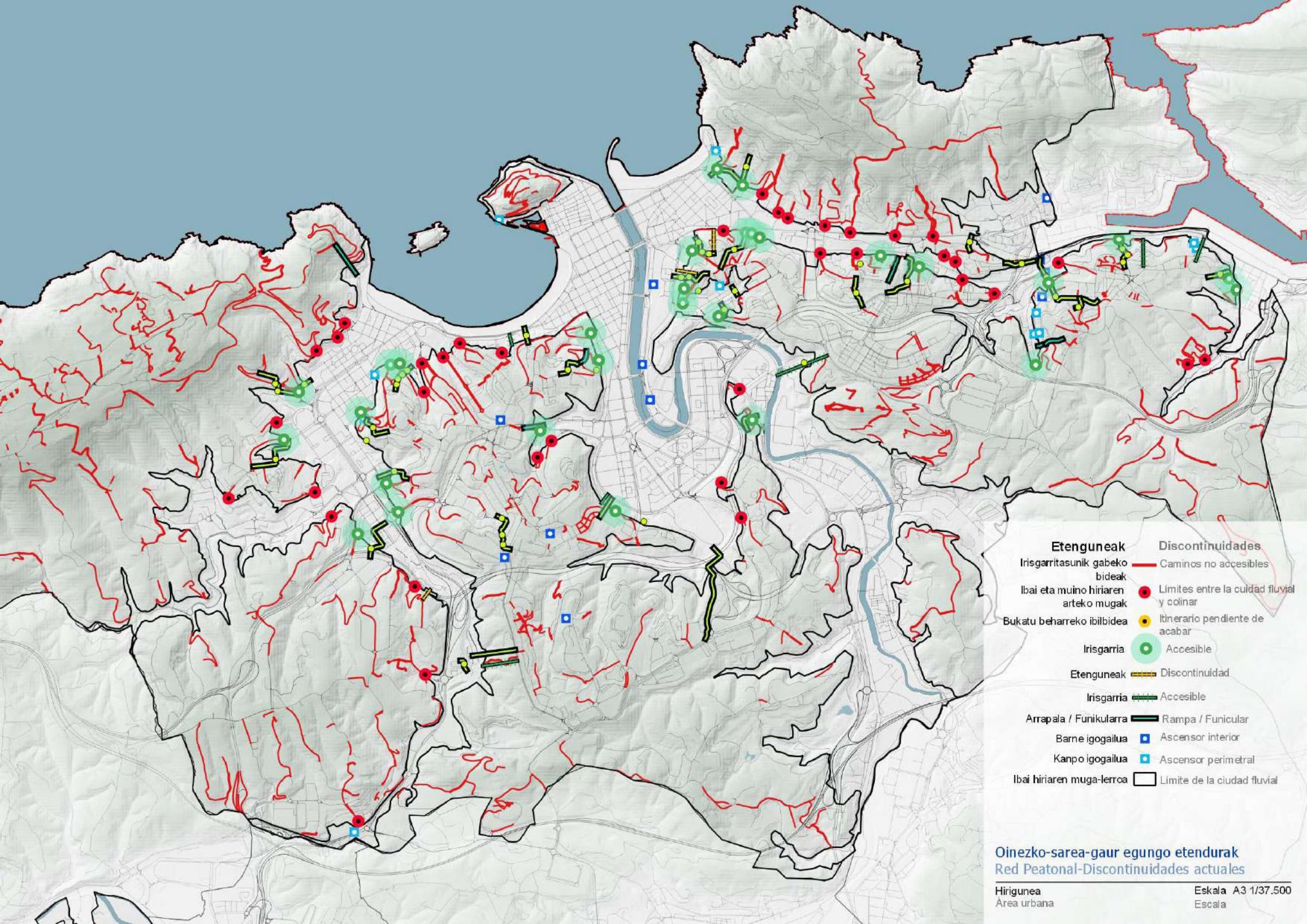
- **Discontinuidades actuales** entre la ciudad fluvial y colinar. Hacia Igeldo y Ulía y los barrios de **Altza, Aiete y Egia**
- **Desconexiones actuales** entre: Loiola e Intxaurrendo, Añorga y Miramón, Aiete y el Paseo de la Kontxa, Aiete y Amara, zona alta de Altza y la Av.Buenavista, zona alta de Egia con la calle Duque de Mandas, zona alta de Egia con la calzada de Egia
- **Áreas de mejora:** Conexión peatonal entre Riveras y Egia, la continuidad entre Añorga y El Infierno.
- La red de ascensores propuesta por el plan de movilidad vertical cubre una gran parte de las discontinuidades, sin embargo, cabría **revisar su localización** concreta y **completar la red propuesta**.











Movilidad

Red ciclista

Diagnóstico técnico

Características de la red

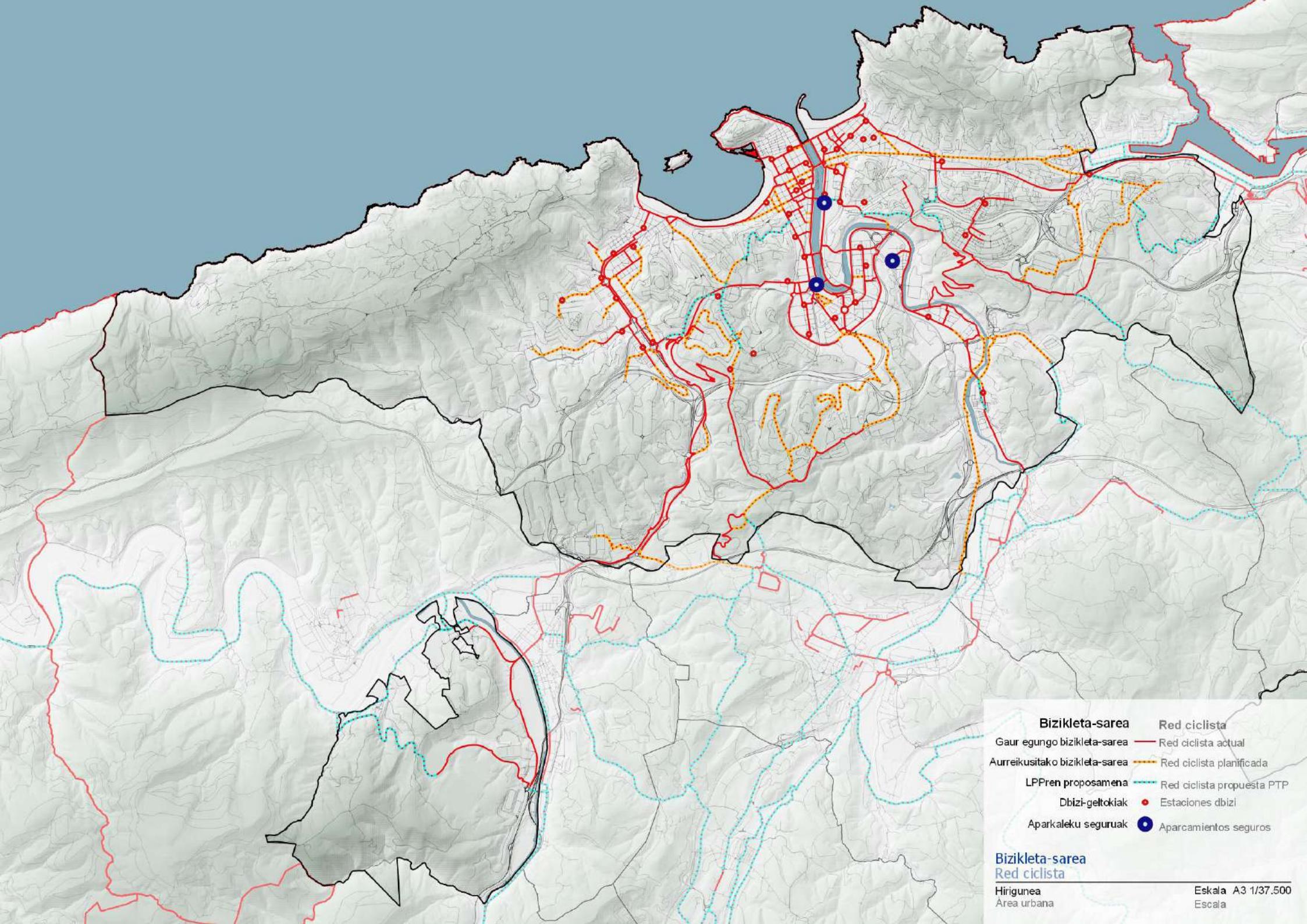
- Evolución positiva
- Existencia de dos coronas:
 - **Red desarrollada** en la ciudad **fluvial**
 - Más **dificultad** de desarrollo en la ciudad **colinar**
- **Accesibilidad actual:** Actualmente existen zonas sin acceso a la red
 - Conexión entre Amara y Hospitales
 - Conexión de Aiete con: Universidades, Antiguo y centro
 - Conexión Loiola / Egia y Egia / Gros
 - Conexión entre las zonas alta y baja de Altza
- **Accesibilidad de la red proyectada:** La red proyectada completa varias de las discontinuidades mencionadas, sin embargo, algunas continúan sin red
 - Conexión entre Egia / Gros
 - Acceso de la red a la zona residencial de Añorga y su conexión con Zuatzu y El Infierno

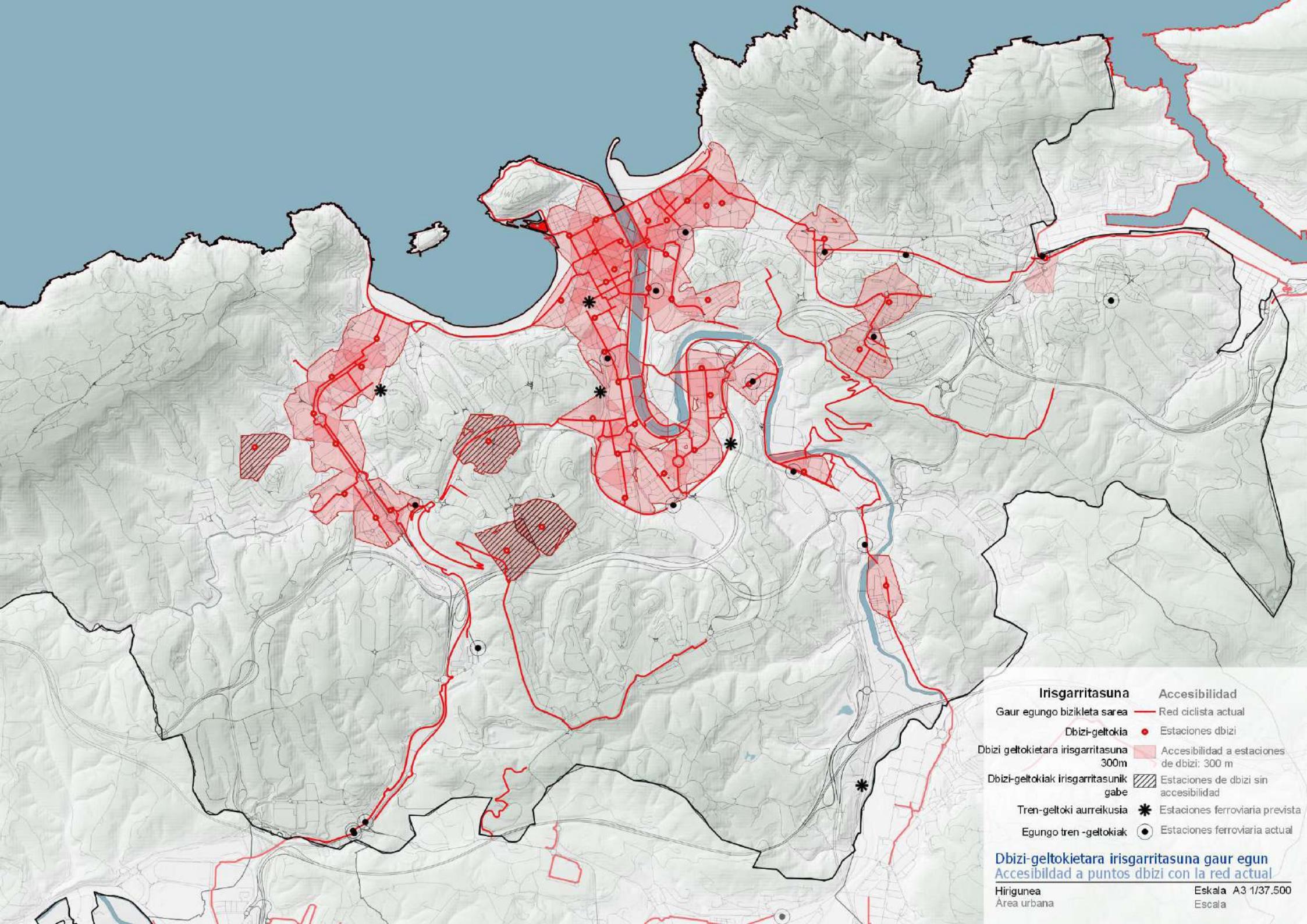
Servicio Dbizi en zonas residenciales

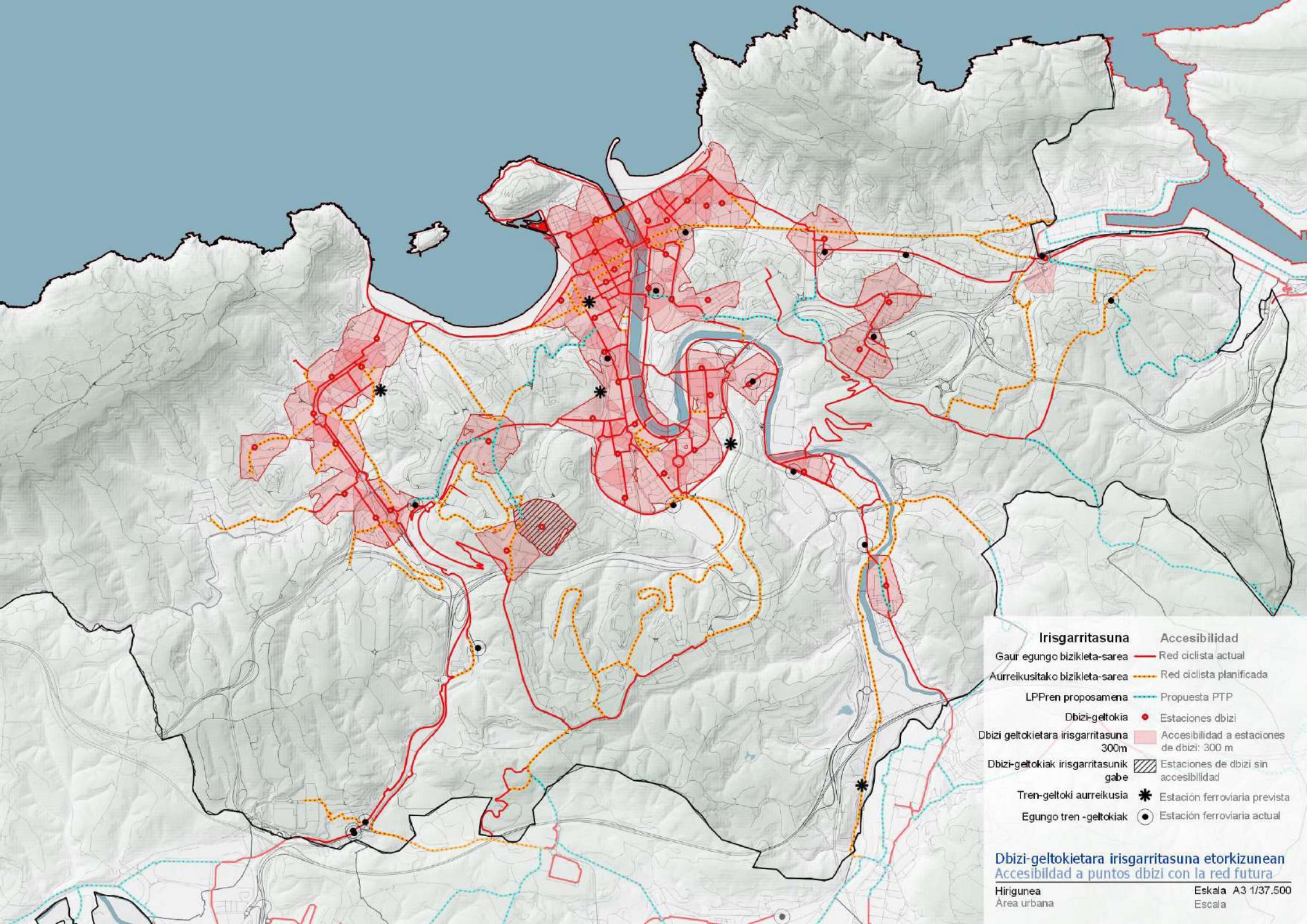
- Buena accesibilidad en la ciudad fluvial
- **Zonas residenciales sin acceso** a Dbizi: **Altza, Aiete, zona alta de Egia, Añorga, Miramón e Ibaeta.**

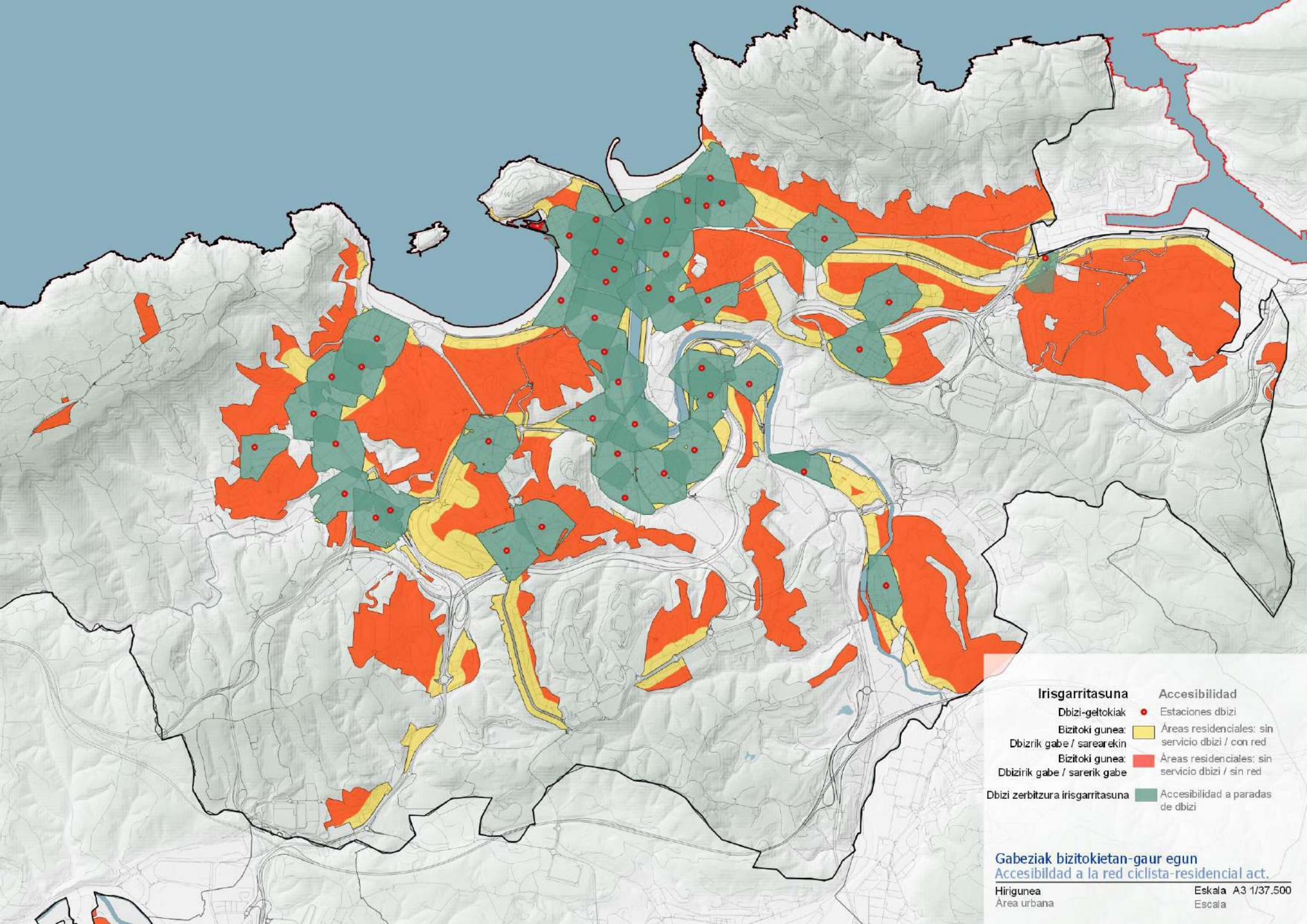
Intermodalidad de la red ciclista

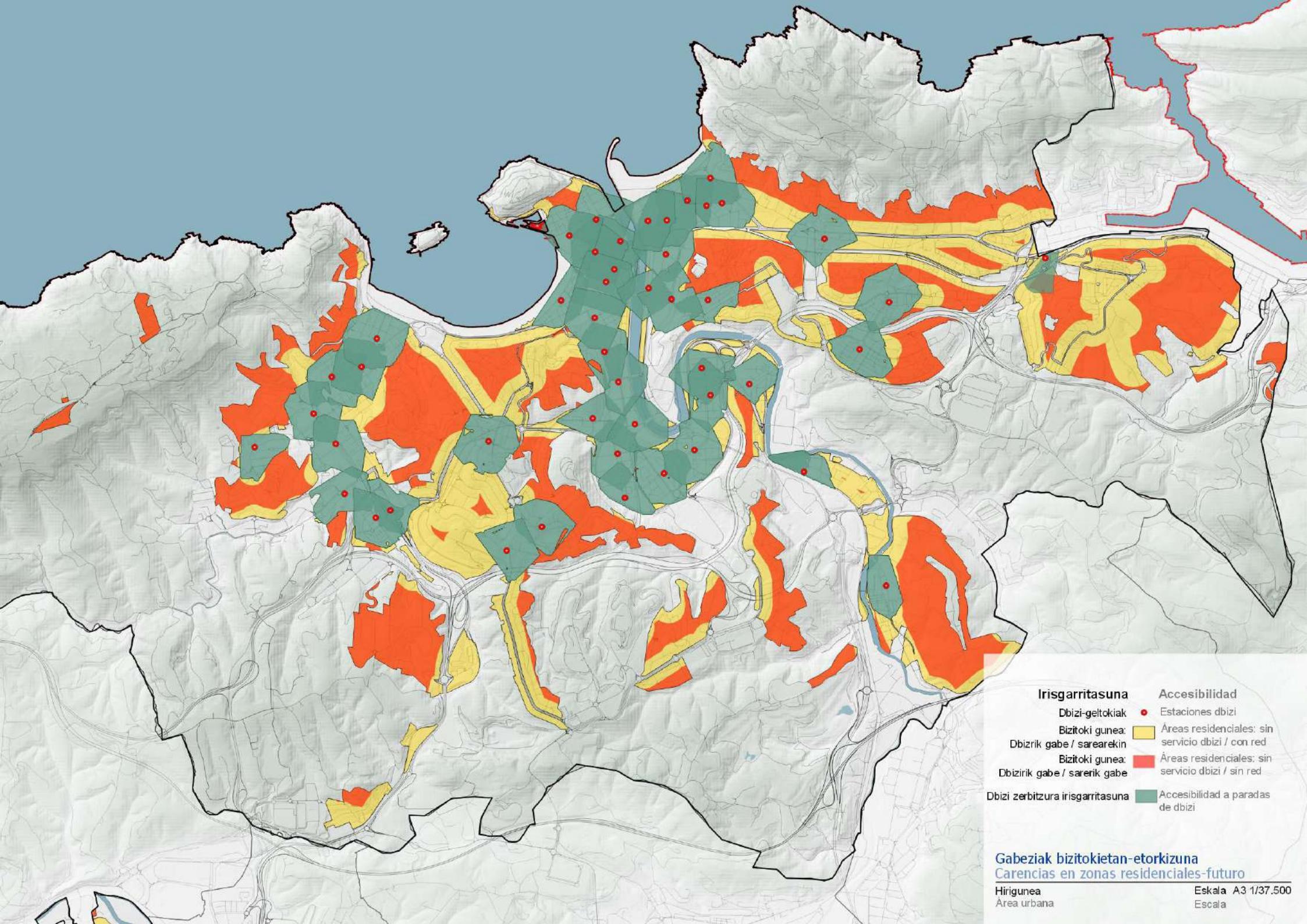
- **Con la red ferroviaria:** La intermodalidad con la red ferroviaria es buena en cuanto a la cercanía de los carriles bici respecto de las estaciones (Salvo en Altza)
- La posición de las estaciones de Dbizi respecto a las estaciones de ferrocarril resulta mejorable en: **Anoeta, Intxaurrondo, Herrera, Martutene, Añorga, Benta Berri. Altza, Errekalde y el intercambiador de Ribera no disponen de estación de DBizi cercana.**











Movilidad

Red ciclista

Diagnóstico técnico

Conexión con los centros atractores



- **Insitutos y centros de formación profesional:** La red deja fuera varios centros educativos de Ayete, Altza, Mirakruz-Bidebieta y Egia.



- **Centros comerciales:** A garbera accede la red pero no tiene servicio Dbizi



- **Polígonos industriales y terciarios:** Zuatzu, polígono 27 y las zonas industriales de Altza no tienen ningún tipo de acceso a la red.



- **Parque tecnológico:** El parque tecnológico de Miramón tiene acceso parcial de la red, pero no del servicio Dbizi



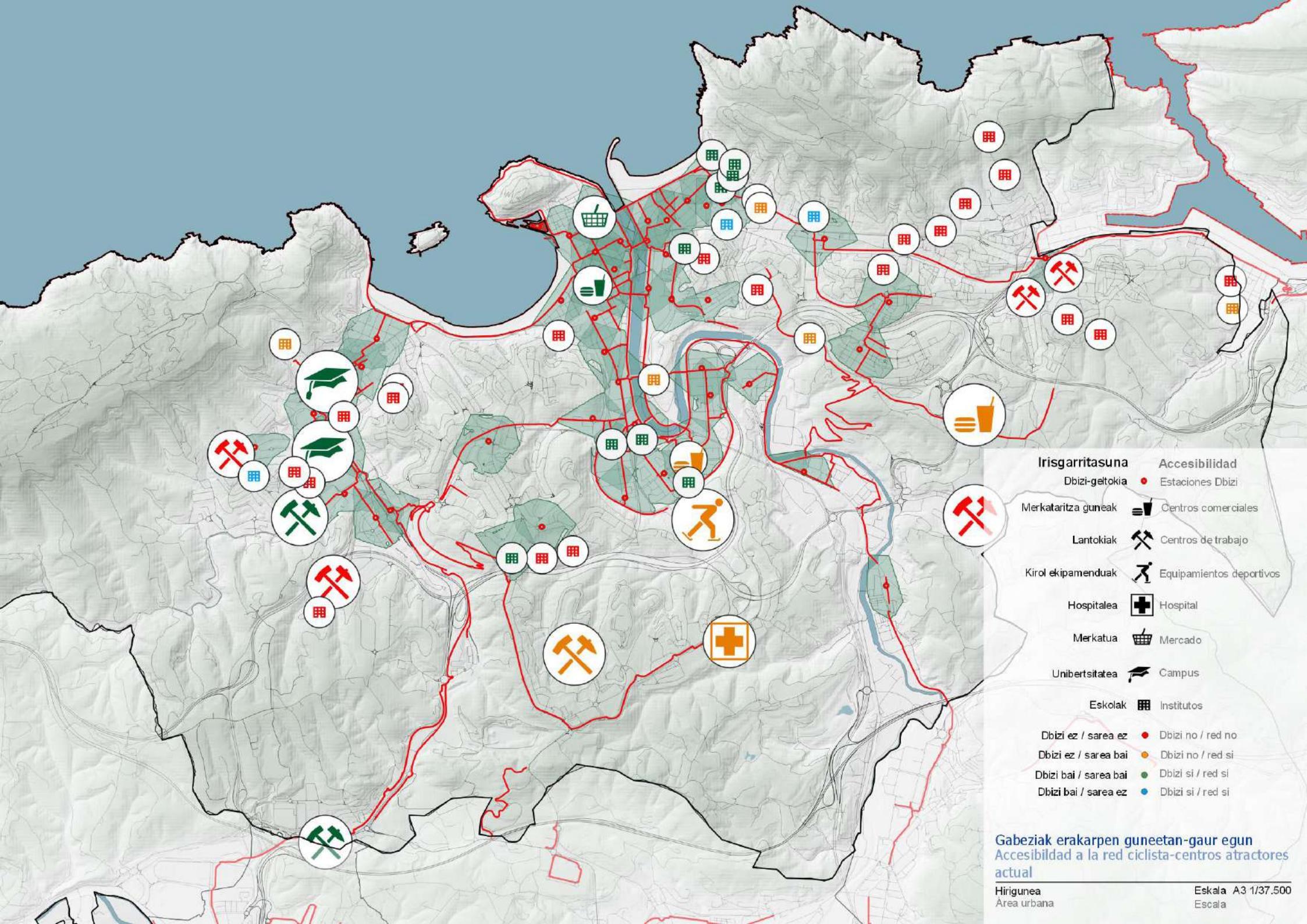
- **Campus universitario**

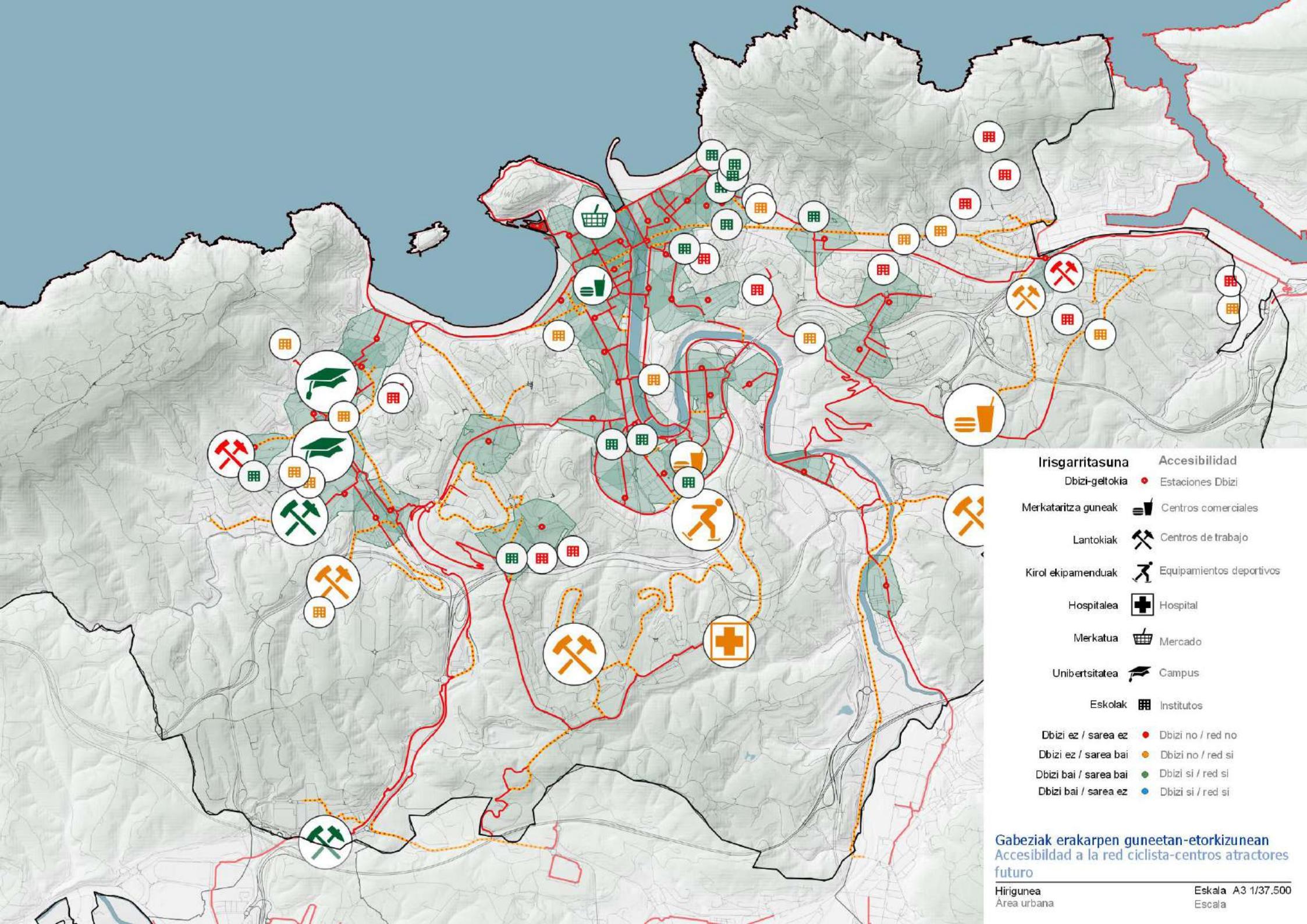


- **Hospitales:** El hospital tiene acceso a la red, pero no al servicio Dbizi



- **Equipamientos deportivos principales:** La zona deportiva de Anoeta / Illumbe está servida por carril bici, pero carece de servicio de Dbizi





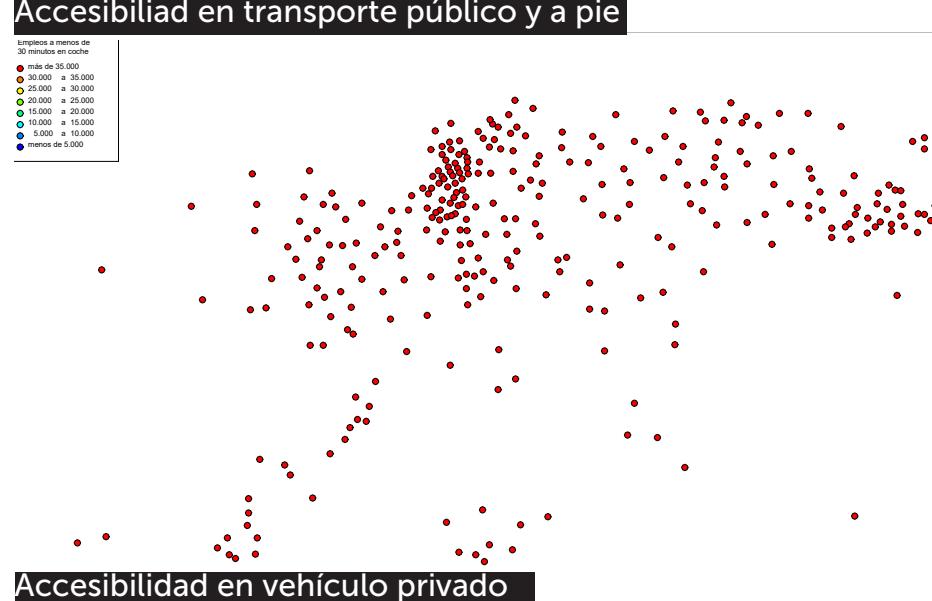
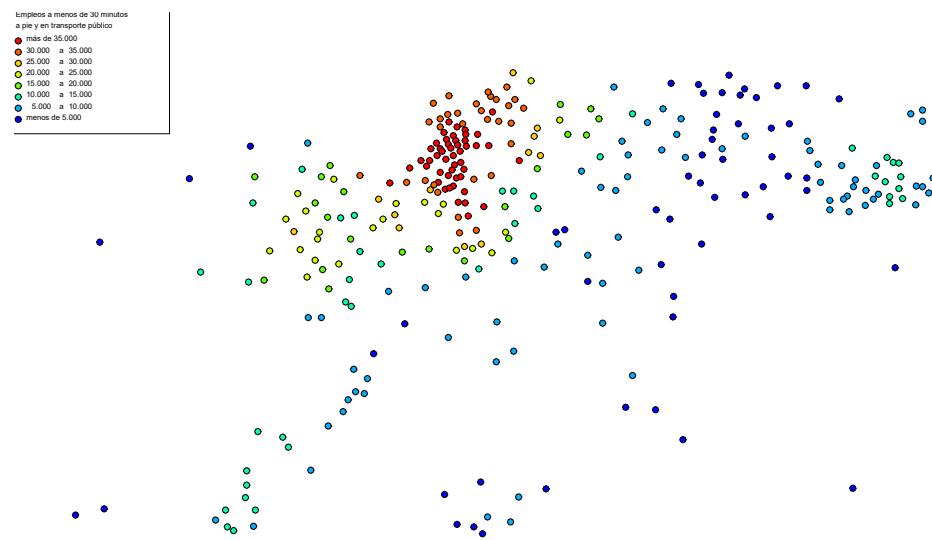
Movilidad

Red de transporte público

Diagnóstico técnico

Accesibilidad (conectividad)

- Diferencia notable entre la accesibilidad que proporciona el coche frente al transporte público y a pie
- La accesibilidad a **pie y/o en transporte público** es muy diferente desde cada punto de la ciudad: **desde el centro en media hora hay accesibles mayor número de empleos que en puntos más alejados de éste**
- La accesibilidad en **vehículo privado** desde cualquier punto de la ciudad es similar; es decir, si nos movemos en coche desde cualquier punto de la ciudad dispondremos accesibles del mismo número de empleos



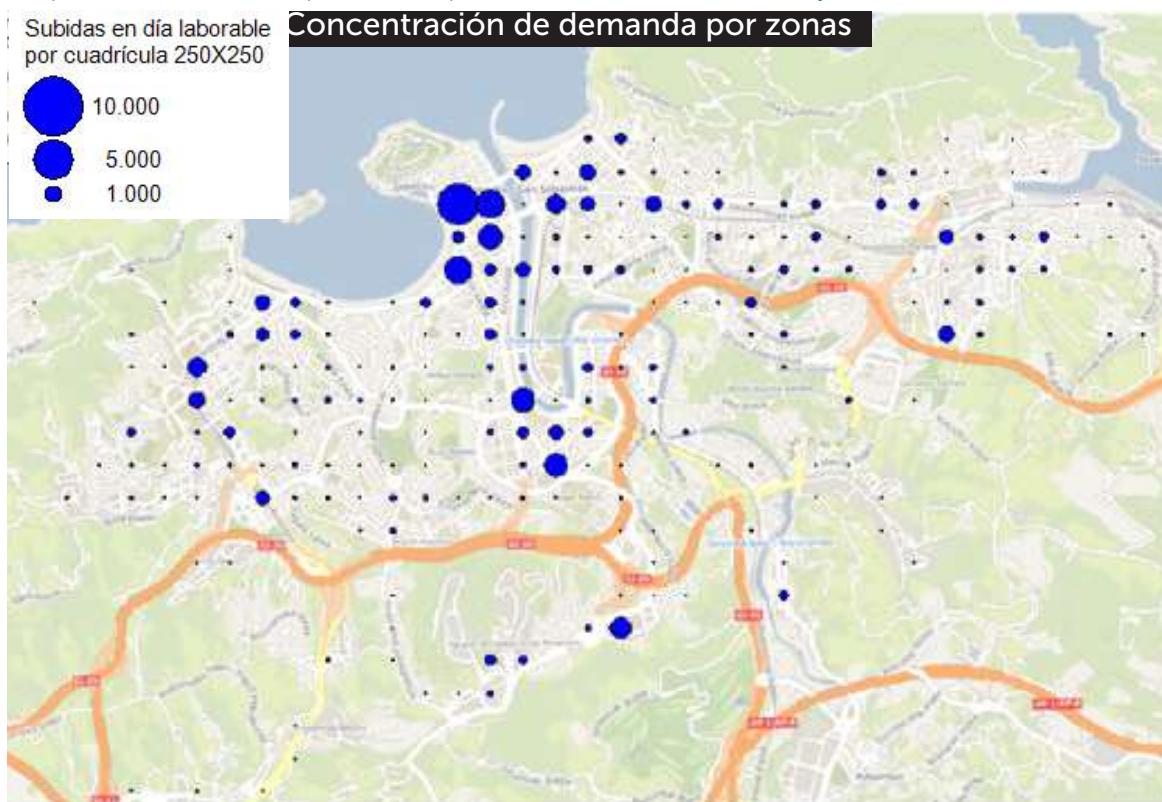
Movilidad

Red de transporte público

Diagnóstico técnico

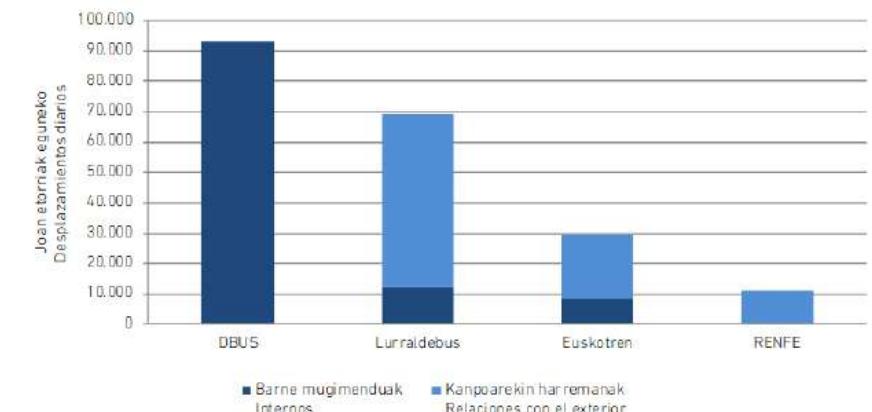
Demanda

- En relaciones con el exterior, Lurraldebus juega el papel más importante, más que los operadores ferroviarios juntos.



- Si analizamos la concentración de la demanda de Dbus, es **muy notable** la concentración de **personas usuarias en el centro de la ciudad**

Desplazamientos en días laborables



Flujos de personas en transporte público en día laborable



Movilidad

Red de transporte público

Diagnóstico técnico

Dbus

- Muy **buena cobertura** - la accesibilidad a la red está asegurada a menos de **200 m** prácticamente en su totalidad
- Habría que **mejorar las frecuencias** de algunas líneas y proponer **redes transversales**

ADIF

- Paso del TAV por el centro de la ciudad mediante el tercer hilo + desvío a Astigarraga para las mercancías
- Mejoras en la red de cercanías, estación de Intxaurrondo y Herrera
- Mejoras en la intermodalidad, Herrera y en el proyecto del nuevo intercambiador en Loiola que constituirá un **nuevo nodo**.

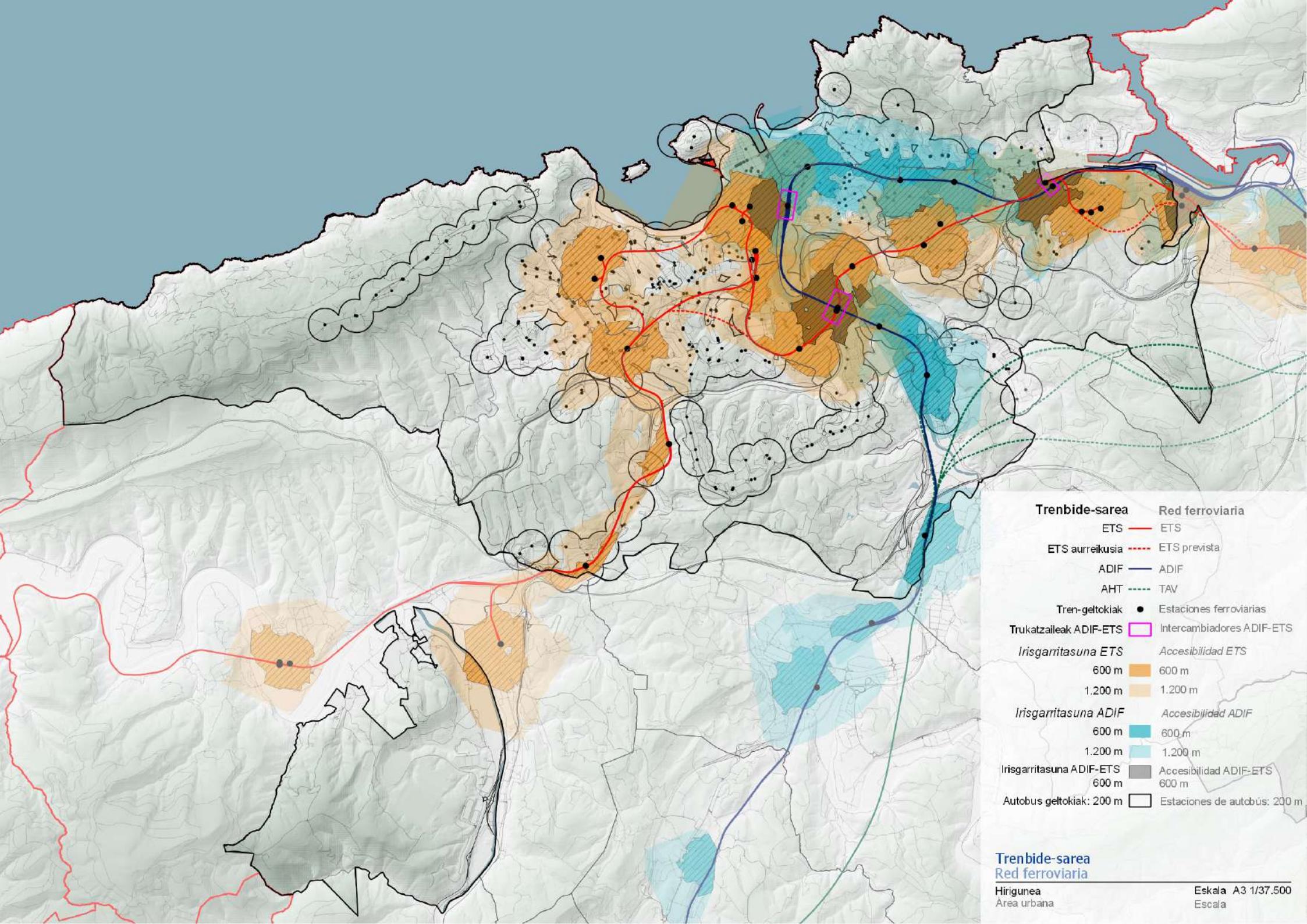
ETS

- Mejoras llevadas a cabo en Loiola y Herrera
- La oportunidad de la playa de vías en Easo por la nueva red de metro

Intermodalidad

Intermodalidad entre Adif y ETS:

- Estación intermodal de Herrera
- Futura estación intermodal de Loiola
- Estación intermodal TAV-ADIF en Tabakalera
- Se refuerza la zona centro como potencial intercambiador con la inclusión del metro y su cercanía con la estación (Adif-TAV) de Tabakalera



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Infraestructura completa

- Tanto la red estructurante de interconexión con el territorio como la interna de la ciudad, se encuentra madura y no necesita grandes inversiones en nuevas infraestructuras.
- Se identifican tres niveles en la red: **red ciudad/territorio, la red de ciudad y red de barrio**

Red ciudad/territorio

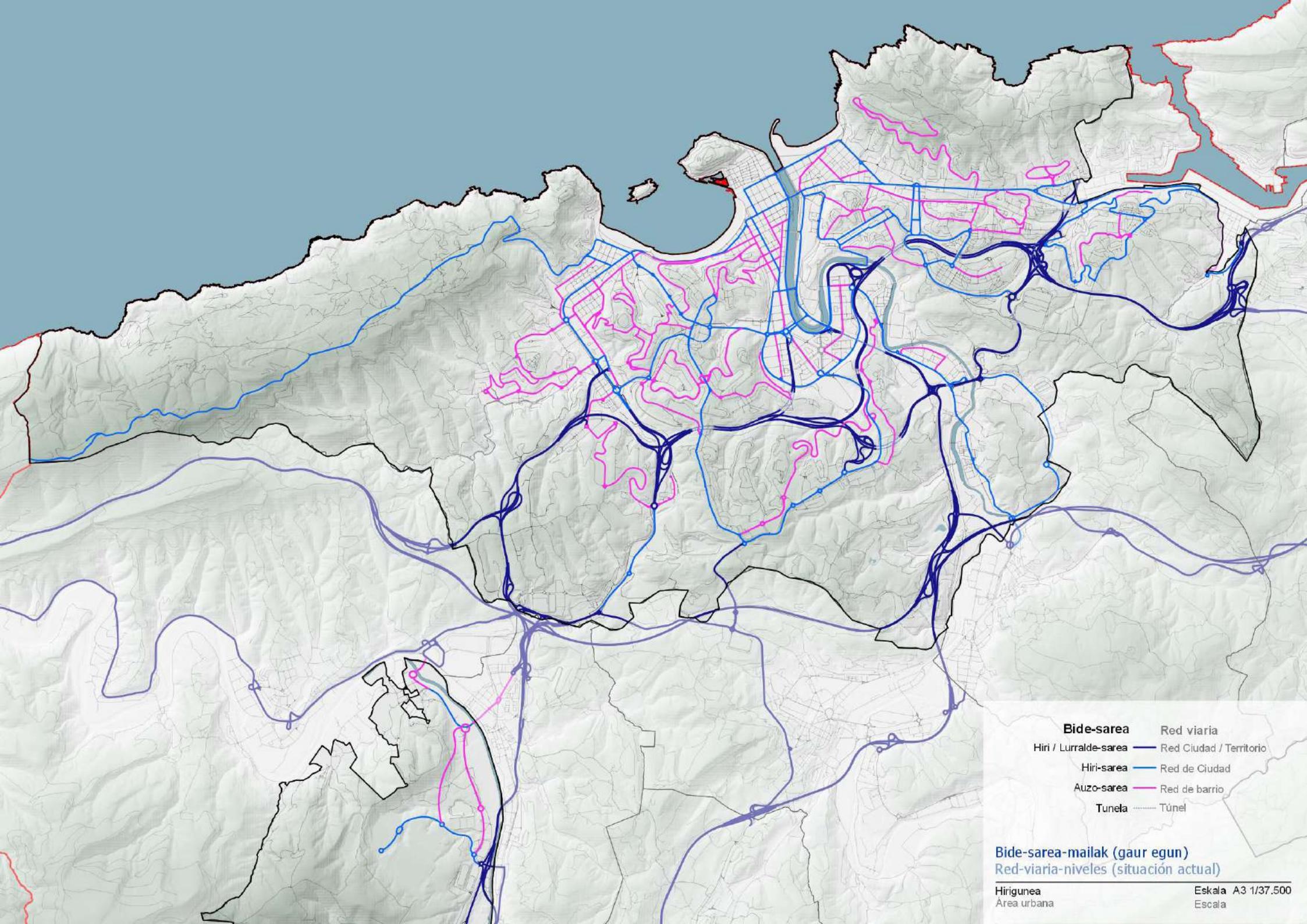
- Primer nivel (A1, AP-1, A15, N-1)
- Segundo nivel (el segundo cinturón, Gi-20, Gi-40
 - La Gi-20: **una infraestructura dentro de la ciudad**
- Nudos de conexión entre la red exterior y la interior:
 - Nudo de Añorga
 - Acceso de Amara Berri
 - Acceso a Loiolako Erriberak
 - Acceso Intxaurrondo-Txingurri-Altza
 - Acceso La Mercedes-Pasajes Antxo.
 - Actualmente, se encuentra en construcción un sexto acceso en Marrutxipi

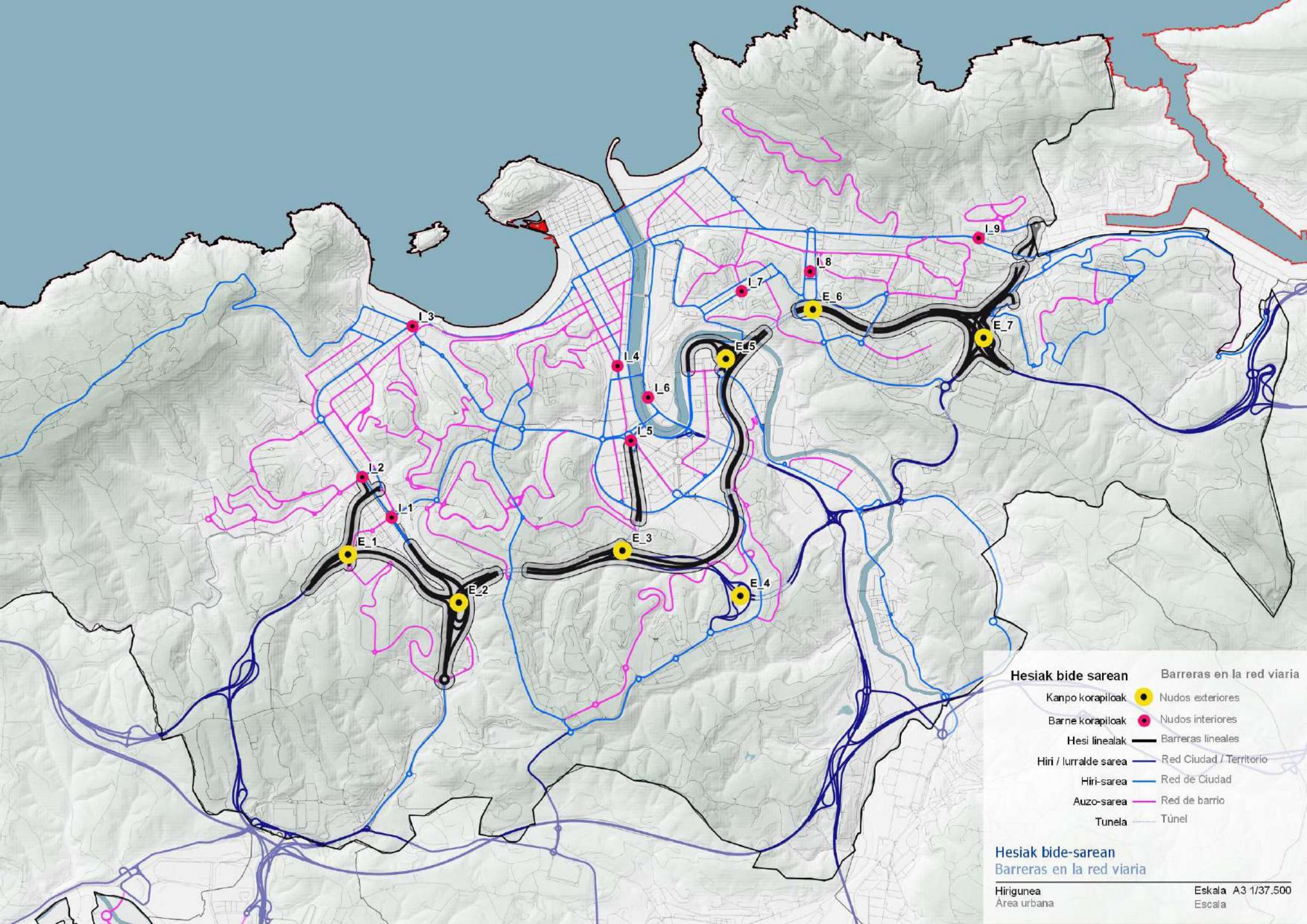
Red ciudad

- La red de ciudad **conecta los diferentes barrios** de la ciudad y constituye la **red básica de la movilidad rodada** dentro de la misma.

Red de barrio

- La red de barrio constituye la trama interna de cada uno de los barrios, **conecta** las áreas residenciales y los nodos de actividad internos **con la red de ciudad**.





Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Barrera lineal: GI_20

Zona 1

- La variante transita en este caso entre el **polígono de Zuatzu** y la zona residencial de **Errotaburu**. También pasa elevada **entre Añorga y El Infierno**

Zona 2

- La GI-20 transita en este caso entre **dos zonas naturales** y a un nivel inferior.



- En esta zona, la **GI-20 supone una barrera** que dificulta el funcionamiento en continuidad del tejido urbano

Zona 3

Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

- La salida hacia Bilbo en el corredor oeste

La entrada este a la ciudad, supone una barrera en Errotaburu. Terminando con la continuidad urbana en esa partir de ese punto

Esta salida produce una **discontinuidad en la Av.Tolosa entre Lorea y Errotaburu**

La salida no ha sufrido ninguna variación desde su construcción



Nudo exterior: E_1-Salida este



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

- El acceso a Añorga desde Bilbao

El acceso al corredor oeste de la ciudad desde Irún

La salida del corredor oeste de la ciudad hacia Bilbao e Irún

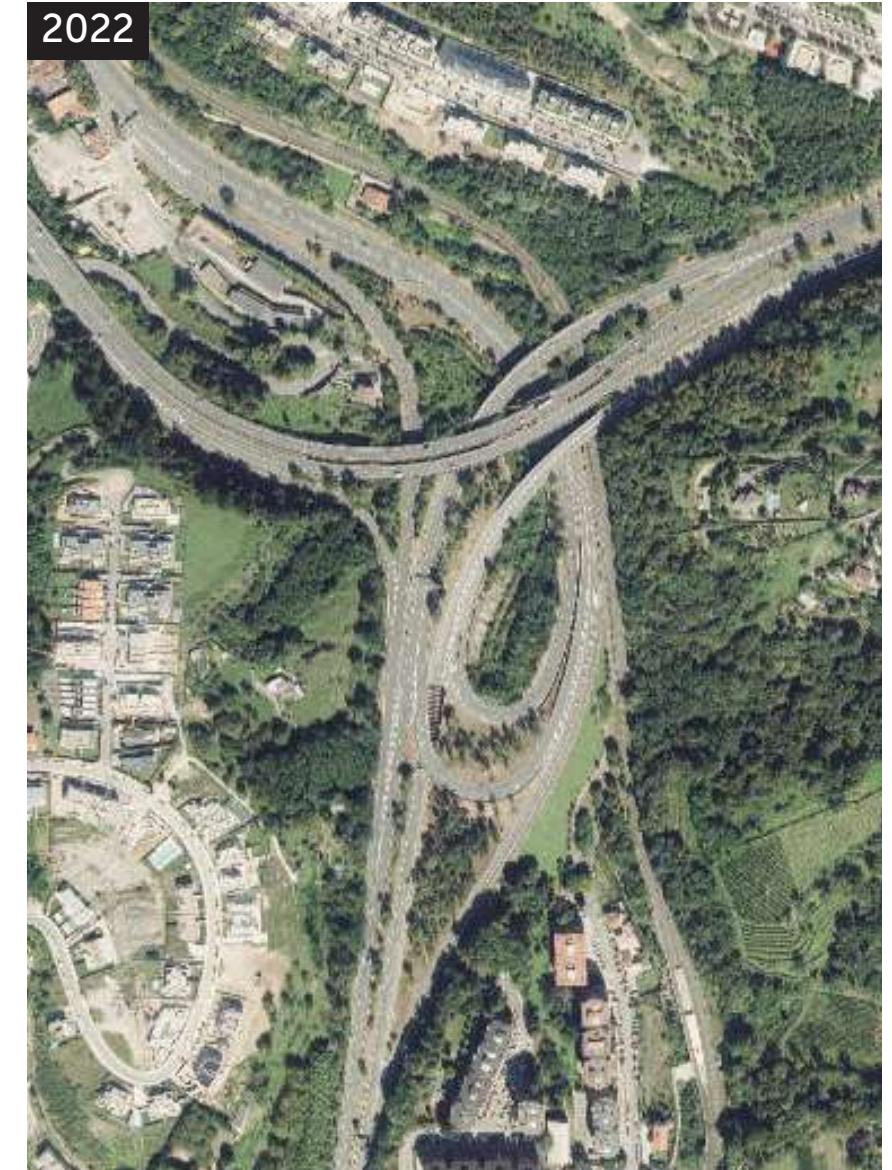
Supone una **discontinuidad en el tejido urbano** (Infierno-Añorga)

Se sitúa en una topografía compleja

Ocupa una gran superficie, aproximadamente: 4 ha



Nudo exterior: E_2-Añorga



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

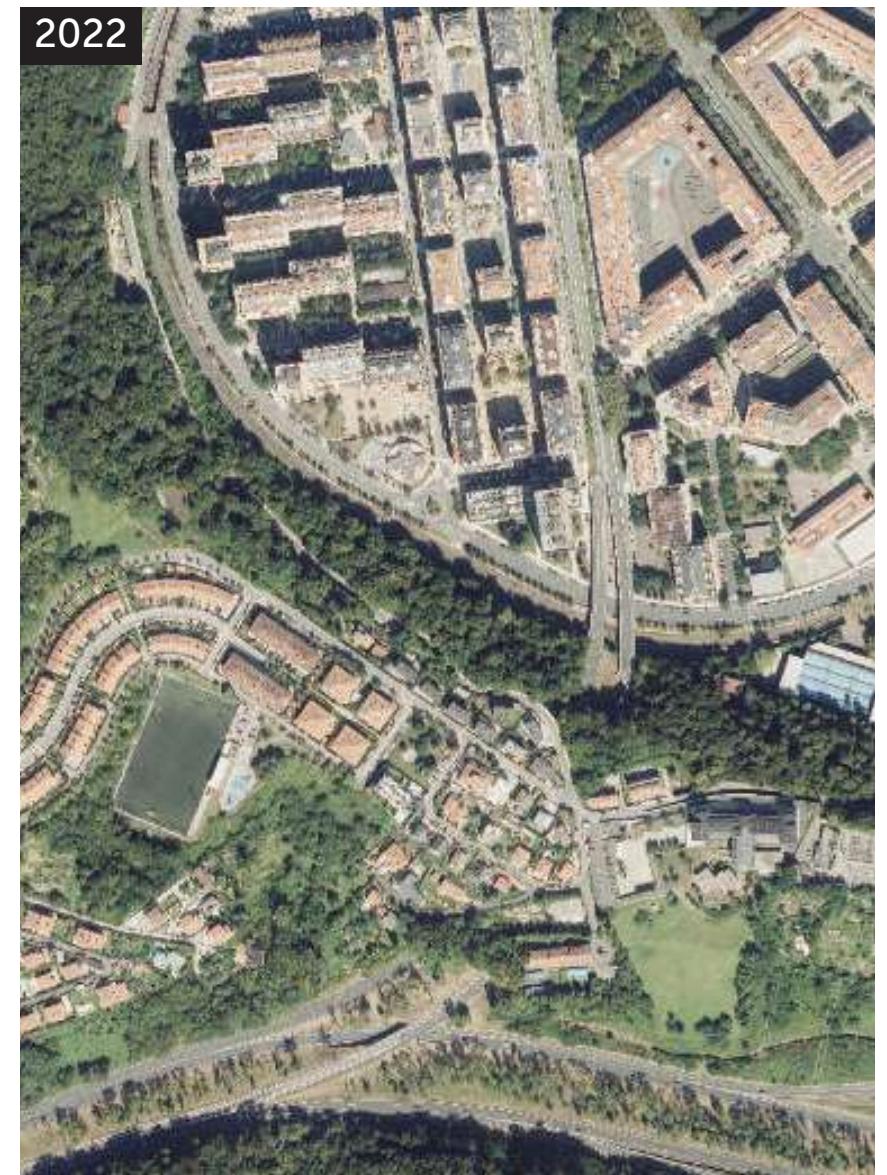
- El acceso a la ciudad en la Vega del Urumea.

Produce una discontinuidad en el tejido urbano en la Av.Carlos I

En los últimos años se han tomado medidas que han suavizado el carácter de la vía



Nudo exterior: E_3-Salida centro



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

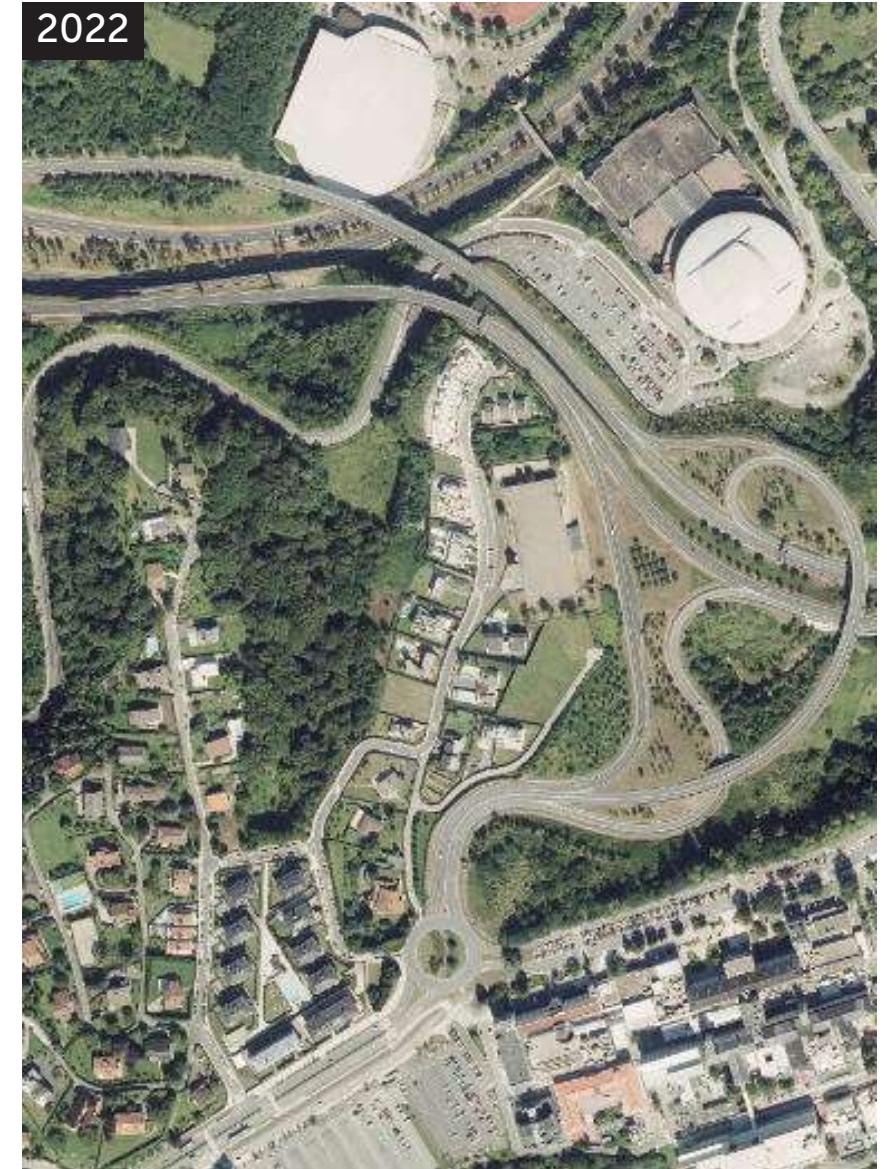
- El acceso desde la Gi-20 a los Hospitales.

También supone el punto de acceso a la Gi-40

Ocupa una gran superficie,
Apróximadamente: **6 ha**



Nudo exterior: E_4-Salida Hospitales



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

- El acceso y la salida a la Vega del Urumea desde Irún

Nudo que se resuelve en menor superficie que el de Añorga. Se ha ido racionalizando con el paso de los años. Actualmente sigue ocupando una gran superficie, aproximadamente: **2,5 ha**

La evolución histórica del nudo de riveras **debe servir de ejemplo** para actuaciones similares en los nudos existentes actualmente

Supone una **discontinuidad entre Riveras y Loiola**

Dificulta la relación de la ciudad con el río



Nudo exterior: E_5-Salida Riberas de Loiola



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permitirá:

- Un segundo acceso al corredor este desde la variante

Actualmente se encuentra en **construcción el nuevo acceso desde Marrutxipi**

Perpetúa la Gi-20 en su estado actual

Incrementa la discontinuidad entre Intxaurrendo norte y sur



Nudo exterior: E_6-Salida Marrutxipi

2022



202?



Movilidad

Red viaria

Diagnóstico técnico

Permite:

- El acceso y la salida al corredor este de la ciudad desde Irún y Bilbao /el acceso al Puerto de Pasaia en La Herrera

Supone un **corte de entidad en la continuidad del tejido urbano**

La topografía del tejido urbano circundante es muy compleja

Es complicado incorporarse



Nudo exterior: E_7-Salida de la Herrera

Movilidad

Aparcamiento

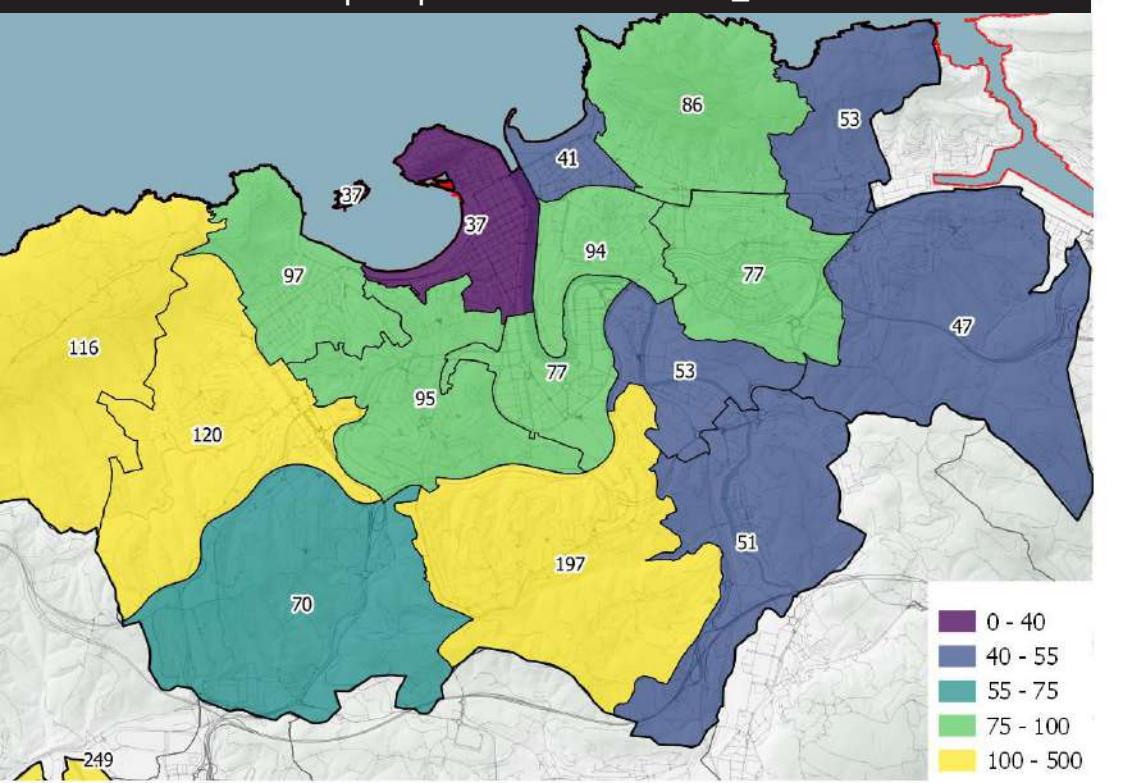
Diagnóstico técnico

Los **objetivos propuestos en el Plan vigente** responden al marco establecido en el Plan de Movilidad Sostenible (Donostia / San Sebastián Movilidad 2008-2024). El Plan atiende a la estrategia recogida en ese plan de movilidad. En ese sentido, prevé:

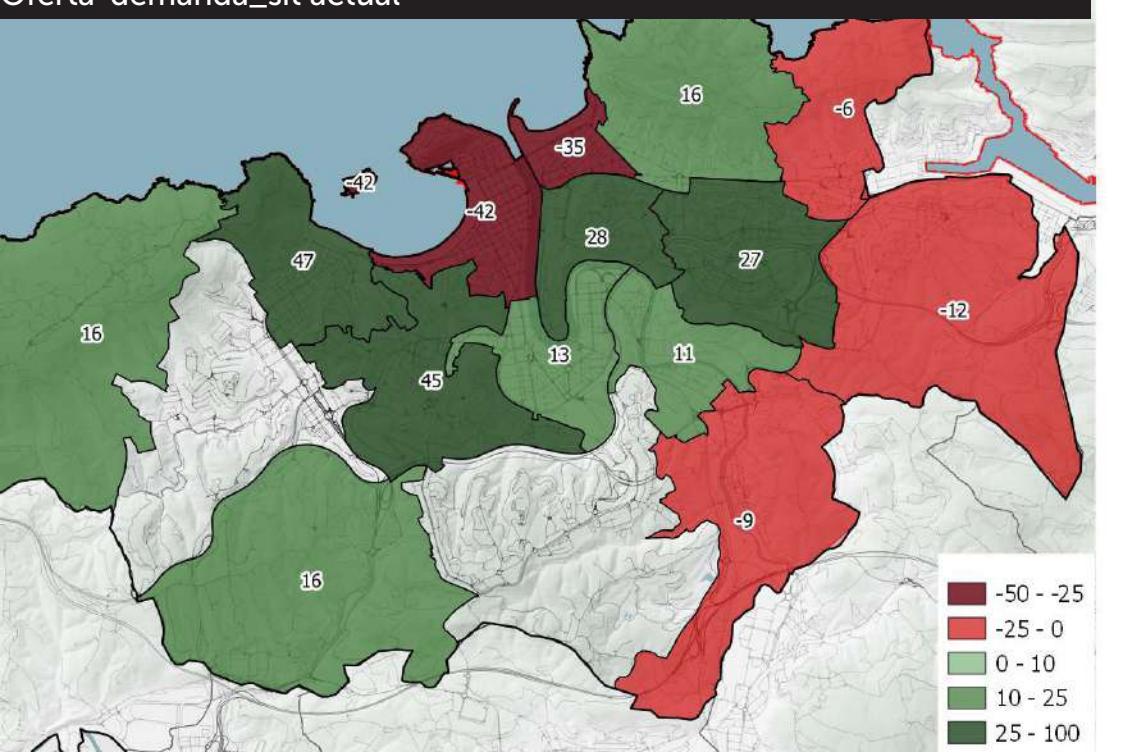
- La ampliación de algunos **aparcamientos** ya existente (el caso Katalunia Plaza, Okendo y Kontxa / La Concha);
- Habilita espacio para un **nuevo aparcamiento en Manteo** y dos aparcamientos disuasorios en Loiolako Erriberak e Iza;
- Así como **aparcamientos vinculados a estaciones y centros de transporte público**: Atotxa, Loiolako Erriberak; La Herrera y otras estaciones ferroviarias como Añorga Txiki e Intxaurrondo.

Auzoak Barrios	Nºtotal de aparcamientos (en parcela privada y en la vía pública) transformando los aparcamientos rotatorios en residenciales - Nºde coches Aparkaleku-kopurua vs kotxe- eta moto-eskaera (*) Número de aparcamiento vs demanda de coche y moto (*)	Nºtotal de aparcamientos (en parcela privada y en la vía pública) teniendo en cuenta los aparcamientos rotatorios - Nºde coches Aparkaleku-kopurua vs kotxe- eta moto-eskaera (**) Número de aparcamiento vs demanda de coche y moto (**)
Aiete	3.328,6	3.328,6
Altza	-1.040,9	-1.040,9
Amara Berri	2.622,4	1.570,4
Antigua-Ondarreta	4.104,5	3.213,5
Ategorrieta-Ulia	284,0	284,0
Añorga	206,2	206,2
Erdoñea	-1.133,1	-3.838,1
Egia	2.214,8	1.620,8
Gros	-1.307,4	-2.511,4
Ibaeta	8.873,2	8.873,2
Igeldo	101,3	101,3
Intxaurrondo	1.878,5	1.878,5
Landarbaso	4,4	4,4
Loiola	267,6	267,6
Martutene	-136,8	-136,8
Mirakruz-Bidebieta	-229,8	-229,8
Miramón-Zorroaga	4.032,0	4.032,0
Zubieta	3.761,7	3.761,7

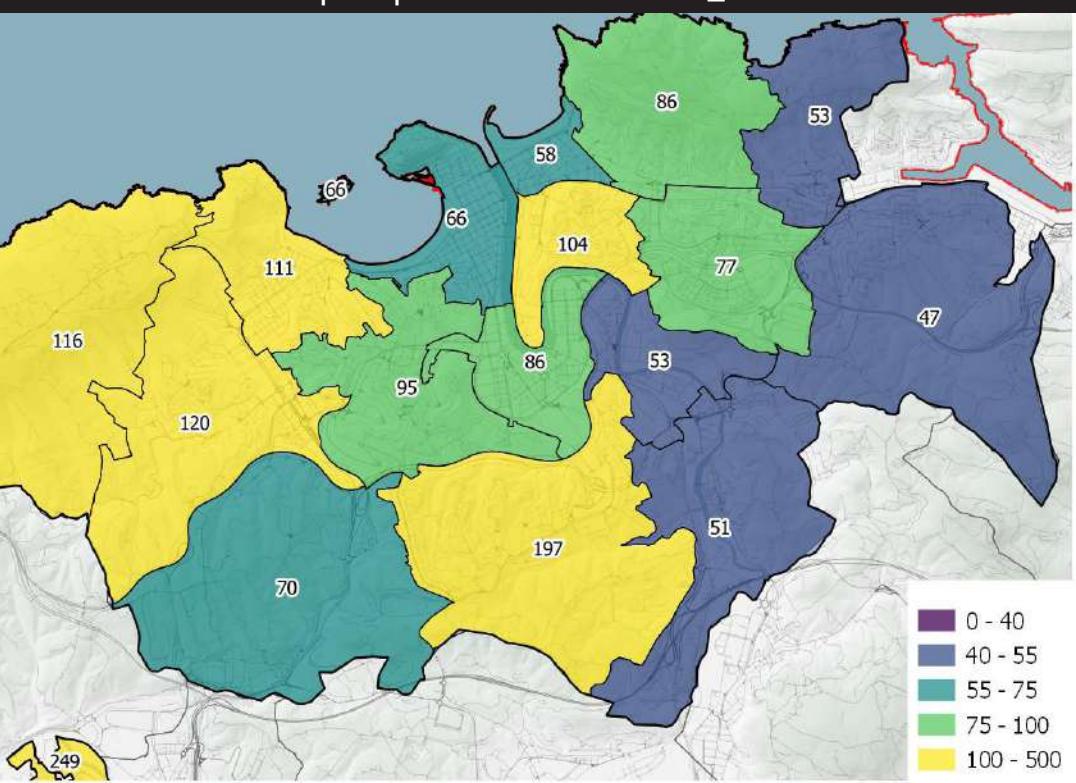
Demanda cubierta en aparc.privado sobre el total_sit actual



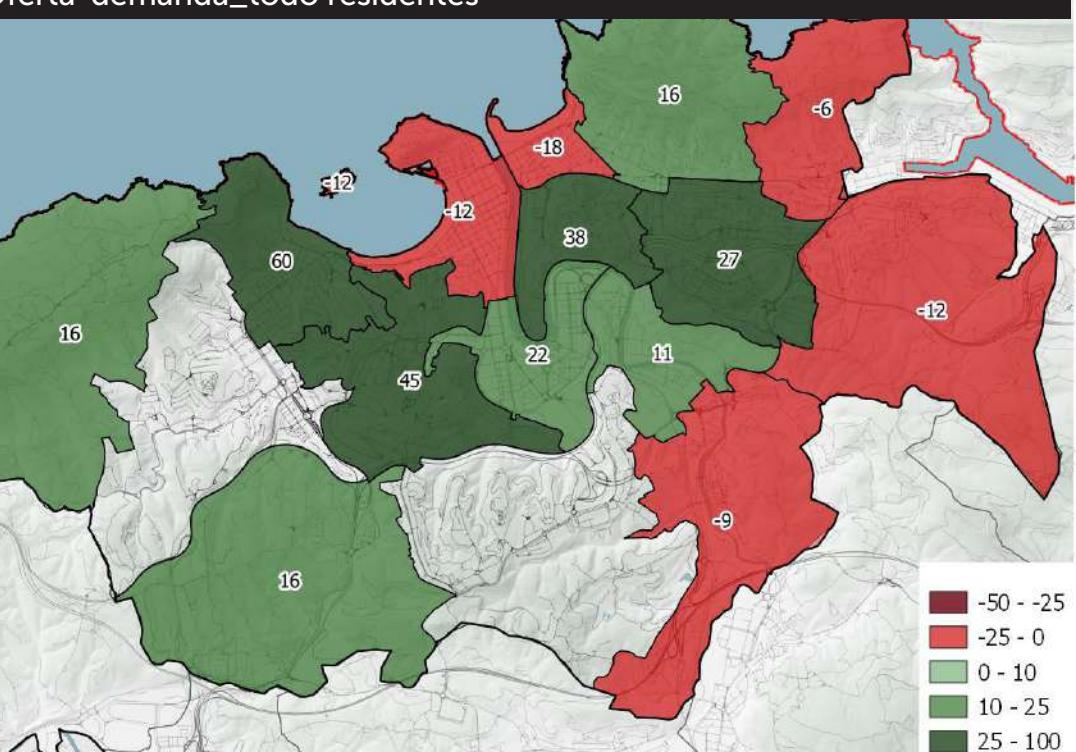
Oferta-demanda_sit actual



Demanda cubierta en aparc.privado sobre el total_todo residentes



Oferta-demanda_todo residentes



Movilidad

Aportaciones del proceso de participación

Tema 0: Estrategia territorial y urbana

- La movilidad se valora positivamente, si bien es uno de los aspectos con mayor necesidad de mejora.

Tema 01: Inclusividad y salud

- En la mesa sectorial se habló de la accesibilidad universal. El mapa colaborativo indica los lugares con falta de accesibilidad.
- En torno a la mitad de participantes considera que es un municipio saludable por facilitar una movilidad activa, entre otros motivos.

Tema 02: Sostenibilidad y cambio climático

- Medidas de mitigación y adaptación al cambio climático destacan que el PGOU debe incluir: la eficiencia energética (88%), la movilidad sostenible (86%), y para reducir la vulnerabilidad de los barrios a través de la infraestructura verde (85%). En cada una de ellas señalan varias formas para llevarlas a cabo, entre otras: en movilidad, la mejora del transporte público.

Tema 04: Turismo

- El impacto actual del turismo se valora de manera negativa. Sobre todo, en la vivienda, la movilidad y el espacio público.
- En el mapa colaborativo muestra que las zonas donde el turismo genera mayor conflicto, sobre todo, Parte Vieja, Centro y Gros. En Parte Vieja y Centro los temas afectados son, sobre todo, el espacio público y la movilidad. En relación a la movilidad y los aparcamientos, además de las tres zonas principales, destaca Amara.

Tema 06: Movilidad

- Para moverse de San Sebastián **a otros municipios, el coche es el medio más habitual (50%)**. Después, se encuentra el transporte público; **un 23% en autobús y un 14% en topo**.
- Para moverse **dentro del municipio**, entre los barrios, **el medio más habitual es a pie (45%)**, seguido del **autobús (19%)** y de las **bicicletas/patinetes (17%)**.
- En cuanto a las necesidades futuras. **Se considera importante garantizar itinerarios escolares peatonales/ciclables seguros y el primar la movilidad peatonal frente al resto de modos de movilidad.**
- La valoración general de la movilidad peatonal actual en San Sebastián **es positiva**, a pesar de que el consenso no es muy alto. **La movilidad actual en bicicleta la cuenta con peor valoración y mayor diversidad de opiniones.**
- Las conexiones peatonales y en bicicleta **hacia pueblos del entorno están mejor hacia el este y el sur, que hacia el oeste (Usurbil, Hernani, Lasarte, etc).**
- **La valoración de la movilidad interna fue media-alta, aunque desigual entre barrios,** y se consideró **importante asegurar itinerarios seguros** y saludables para la infancia y para toda la ciudadanía.
- En las mesas, se acentuó el problema de **desigualdades** y peores conexiones peatonales y ciclables en zonas como Intxaurrendo, **Altza, Aiete, Igeldo y Añorga**. En Añorga, destacó también el **problema del vehículo privado y la necesidad de reorganizar el tráfico** para liberar el barrio. En cuanto a **transporte público, Igeldo, Intxaurrendo y Altza** demandan mejoras y **mayor frecuencia**.
- Los mapas colaborativos indican claramente la necesidad de **mejorar la movilidad en bicicleta en algunas zonas concretas** como Intxaurrendo (Av.Alcalde José Elosegi), Altza, Centro y su conexión con Amara, Amara Berri y Egia. Además, Aiete, Antiguo e Ibaeta también tienen necesidad de mejora. En cuanto a la movilidad peatonal, destaca sobre todo Antiguo, Centro y Egia.