

3. Hiri- eta lurralde-mugikortasunerako azpiegiturak antolatzea

Azpiegiturek oinarrizko eginkizuna betetzen dute Euskal Herriko lurralde, hiri eta herrien antolamenduan. Donostiaren kasuan, garraioaren lurralde-azpiegituren antolamenduak, batez ere errepide eta trenbideenak, hiriko zenbait tokitan hiri-jarraitutasuna baldintzatzen du. Indarrean **dagoen HAPOn berrikuspen-prozesua, bai hiriko bai lurraldeko azpiegitura horiek birpentsatzeko eta hirigintza doituagoa eta egokiagoa diseinatzeko unea da.** Hirigintza honek, hiri-ehunaren kohesio handiagoa ahalbidetzez gain, mugikortasun osasungarriaren bidezko distantzia laburreko joan-etorriak ahalbidetzearen aldeko apustu argia egingo du.

Azpiegitura horien plangintzak, alde batetik, kanpo-konexio hobeak bermatzeko aukera, eta, bestetik, udalerraren barne-kohesioa eta haren alderdien arteko lotura hobetzeko aukera eman behar dio hiriari. Azpiegitura horien proiektua planean sartuko da, ez etorkizunean egin beharreko lurzoru-erreserba gisa, baizik eta hiri-eredu berri honetarako gaur egungo egiturazko elementuak erabiliz.

Alde horretatik, mugikortasun-, bide- eta trenbide-azpiegiturak hiri egituratu baten estrategia orokor baten parte direla ulertzen da, Donostiako kanpo-lurraldearekin ondo lotuta dagoena eta,aldi berean, mugikortasun osasungarria bultzatuz barrutik hobeto konektatuta dagoena.

Donostiak egitura geografiko duala du, ibai-hiri batek eta muino-hiri batek osatua. Itsasertzeko frontean elkartzen diren hiru korridoretan egituratzen da (ekialdekoa, mendebaldekoa eta Urumea ibarra). **Hiriaren euskarriaren espezifikotasun horrek, mugikortasun-sistemen jarraitutasuna baldintzatzen du, batez ere korridoreen arteko harremanetan.** Hiriak tamaina jakin bat hartu duen heinean, zeharkako konexioak beharrezkoak bihurtu dira. Hala ere, lotura horiek eraginkortasun handiagoz egin dira lurralde-harreman batzuetarako eta garraio-modu batzuetarako. **Alde horretatik, mugikortasun-sistamarako proposamenak osasunaren aldeko apustua egiten du;** oinezko edo bizikletazko joan-etorriak erraztuko dituen mugikortasun osasungarria sustatzera zuzentzen da, bere erabilera zailentzen jarriko ez duen sare bat ahalbidetzeko asmoz.

3.1. MUGIKORTASUN OSASUNGARRIA: ARDATZ ZIBIKOEN ETA KALE BERDEEN SAREA

Aurrerapenaren helburuetako bat eguneroko erabilera eta erakarpen-polo nagusiekiko (lantokiak, prestakuntza, merkataritza, jarduera ekonomikoaren kontzentrazio-esparrua edo konkurrentzia handiko ekipamenduak) konexioa ahalbidetzen duen sare bat finkatzea da, hiriaren euskarriaren ezaugarri dualak ezarritako baldintzak gaindituz. Halaber, bide-sistema motaren ezaugarria zuzenean lotuko zaio sistema horien gainean aurreikusten diren hirigintzako erabilaren erregulazio eta banaketa arrazionalari.

Testuinguru horretan, identifikatutako mugikortasun osasungarriko sistema bi eskalatan lan egiten duen sare batek osatzen du: hiri hurbileko ingurunearekin lotzen duen lurralde-sarea eta hiri-eskala.

3. Ordenar las infraestructuras de la movilidad urbana y territorial

Las infraestructuras desempeñan un papel básico en la ordenación del territorio, de las ciudades y pueblos del País Vasco. En el caso de Donostia / San Sebastián, la ordenación de las diferentes infraestructuras territoriales de transporte, fundamentalmente las viarias y ferroviarias, están condicionando la continuidad urbana en algunas partes de la ciudad. Este proceso **de revisión del PGOU vigente es el momento de repensar estas infraestructuras tanto urbanas como territoriales y diseñar un urbanismo más ajustado y adecuado** que permita una mayor cohesión del tejido urbano y además **apueste de modo claro por una movilidad saludable,** aquélla que permite los desplazamientos de corta distancia por medios no motorizados.

La planificación de estas infraestructuras debe suponer para la ciudad, por una parte, una oportunidad de garantizar unas mejores conexiones externas y, por otra, la ocasión para mejorar la cohesión interna del municipio y su interrelación entre las diferentes partes, incorporando al Plan el proyecto de estas infraestructuras, no como una reserva de suelo a ejecutar en el futuro, sino haciendo uso de los mismos elementos estructurales existentes para este nuevo modelo urbano.

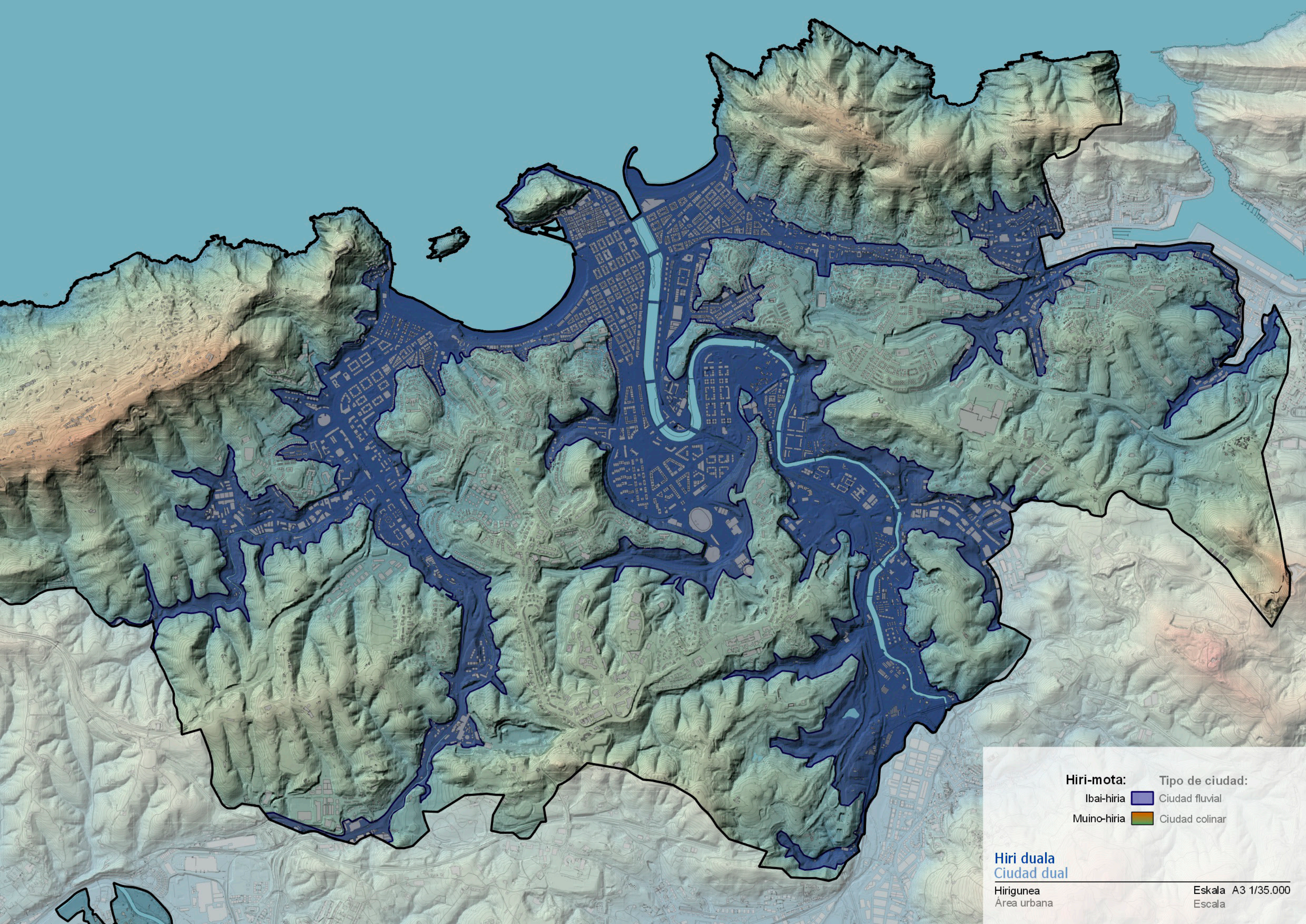
En este sentido, las infraestructuras de movilidad, vial y ferroviaria se entienden formando parte de una estrategia general de ciudad vertebrada y bien relacionada con el territorio exterior de Donostia / San Sebastián y a la vez, mejor interconectada internamente a través del impulso de la movilidad saludable.

Donostia / San Sebastián presenta una estructura geográfica dual formada por una ciudad fluvial y otra colinar, estructuradas en tres corredores (este, oeste y Vega del Urumea) que confluyen en el frente litoral. **Esta especificidad del soporte de la ciudad condiciona la continuidad de sus sistemas de movilidad especialmente en las relaciones entre corredores.** A medida que la ciudad ha adquirido un cierto tamaño, las conexiones transversales se han ido identificando como necesarias. Sin embargo, estas conexiones se han producido con mayor efectividad para algunas de las relaciones territoriales y para algunos modos de transporte. En este sentido **la propuesta para el sistema de movilidad pone en primer plano una apuesta por la salud;** se dirige a fomentar la movilidad saludable que favorezca los desplazamientos a pie o en bicicleta, con voluntad de posibilitar una red que no cuestione su uso.

3.1. MOVILIDAD SALUDABLE: RED DE EJES CÍVICOS Y CALLES VERDES

La apuesta del Avance para este modo persigue la consolidación de una red que permita su uso cotidiano y la conexión con los principales polos de atracción (centros de trabajo, formación, comerciales, área de concentración de actividad económica o equipamientos de alta concurrencia) superando los condicionantes impuestos por la condición dual característica del soporte de la ciudad. Así mismo, el establecimiento de los diferentes tipos de sistemas de la vialidad irá directamente unido a la regulación y distribución intencionada y racional, de los usos urbanísticos que sobre estos mismos sistemas se prevén.

En este contexto, el sistema de movilidad saludable identificado queda conformado por una red que funciona en dos escalas: la territorial que relaciona la ciudad con su entorno cercano y la urbana.



Hiri-mota:
Ibai-hiria
Muino-hiria

Tipo de ciudad:
Ciudad fluvial
Ciudad colinar

LURRALDE-MAILAKO MUGIKORTASUN OSASUNGARRIAREN SAREA

Sare honen **lurralde-eskala** bi aurreikuspenen bidez garatzen da:

- **bizikleta-sarearen eta udalerri mugakideen arteko konexioa identifikatzea**, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako hiru korridoreetan; Donostia-Irun, Donostia-Mutriku eta Donostia-Beasain;
- eta **mugikortasun osasungarriko sare berde bat definitzea**.



Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako korridoreen identifikazioa.

Identificación de los corredores previstos en el Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa.

LA RED DE LA MOVILIDAD SALUDABLE DE ESCALA TERRITORIAL

La **escala territorial** de esta red se desarrolla a través de dos previsiones:

- **la identificación de la conexión de la red ciclista con los municipios contiguos** en los tres corredores previstos por el Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa; Donostia-Irún, Donostia-Mutriku y Donostia-Beasain;
- y la **definición de una red de movilidad saludable verde**.



RED CICLISTA DE ESCALA TERRITORIAL

La red ciclista que se identifica a esta escala permite la conexión con los recorridos ciclistas que transcurren por los corredores identificados en el planeamiento territorial (corredor este hacia Pasaia y Oiartzun, Vega del Urumea hacia Astigarraga, Hernani y Andoain y corredor oeste hacia Usurbil y Lasarte-Oria). Esta red, que poco a poco va materializándose, permitirá el acceso a los municipios limítrofes y además a los centros de trabajo situados en los bordes del municipio: Eskuzaitzeta, el polígono de Astigarraga y el Puerto de Pasaia.

LURRALDE-MAILAKO BIZIKLETA-SAREA

Eskala honetako bizikleta-sareak aukera ematen du lurralde-plangintzan identifikatutako korridoreetatik igarotzen diren bizikleta-ibilbideekin konektatzeko (ekialdeko korridorea, Pasaia eta Oiartzunerantz, Urumeako ibarra Astigarraga, Hernani eta Andoainera eta mendebaldeko korridorea, Usurbil eta Lasarte-Oriara). Pixkanaka gauzatzen ari den sare horri esker, udalerri mugakideetara eta, gainera, udalerriaren ertzetan dauden lantokietara (Eskusaitzeta, Astigarragako industrialdea eta Pasaia portua) sarrera bermatuko da.

MUGIKORTASUN OSASUNGARRI BERDEAREN SAREA

Mugikortasun osasungarri berdearen sarea udalerriko ingurune naturalean garatuko da: Mendizorrotz, Ulia, udalerriko hegoaldeko arkua eta Lauaizeta. Eremu natural horietako bakoitzean definitzen diren ibilbideak erabilera ludiko handiena dutenak dira eta bide publikoei dagozkie. Sare horri esker, udalerri mugakideetako sarearekin konektatu ahal izango da, eta ibilbide horien artean dagoen hiri-sarearen bidez, hiriko mugikortasun osasungarriaren sare berdea eratu ahal izango da.

Garrantzizkotzat jotzen da sare hori hiriarekin lotzea. Dokumentazio grafikoak ingurune naturalerako oinezkoentzako eta bizikletentzako sarbidetzat jotzen diren puntuak identifikatzen ditu. Etorkizuneko faseetan, planak, behar ez diren artifizializazioak baztertuko dituzten paisaia-jarduerak identifikatuko ditu natura-ingurunerako sarbide horietan. Jarduera horietarako ezartzen den helburua, bi guneen arteko harremana balioan jartzea eta batetik besterako igarobidea modu jarraian gertatzea da. Ingurune naturalera iristeko puntu hauek identifikatzen dira:

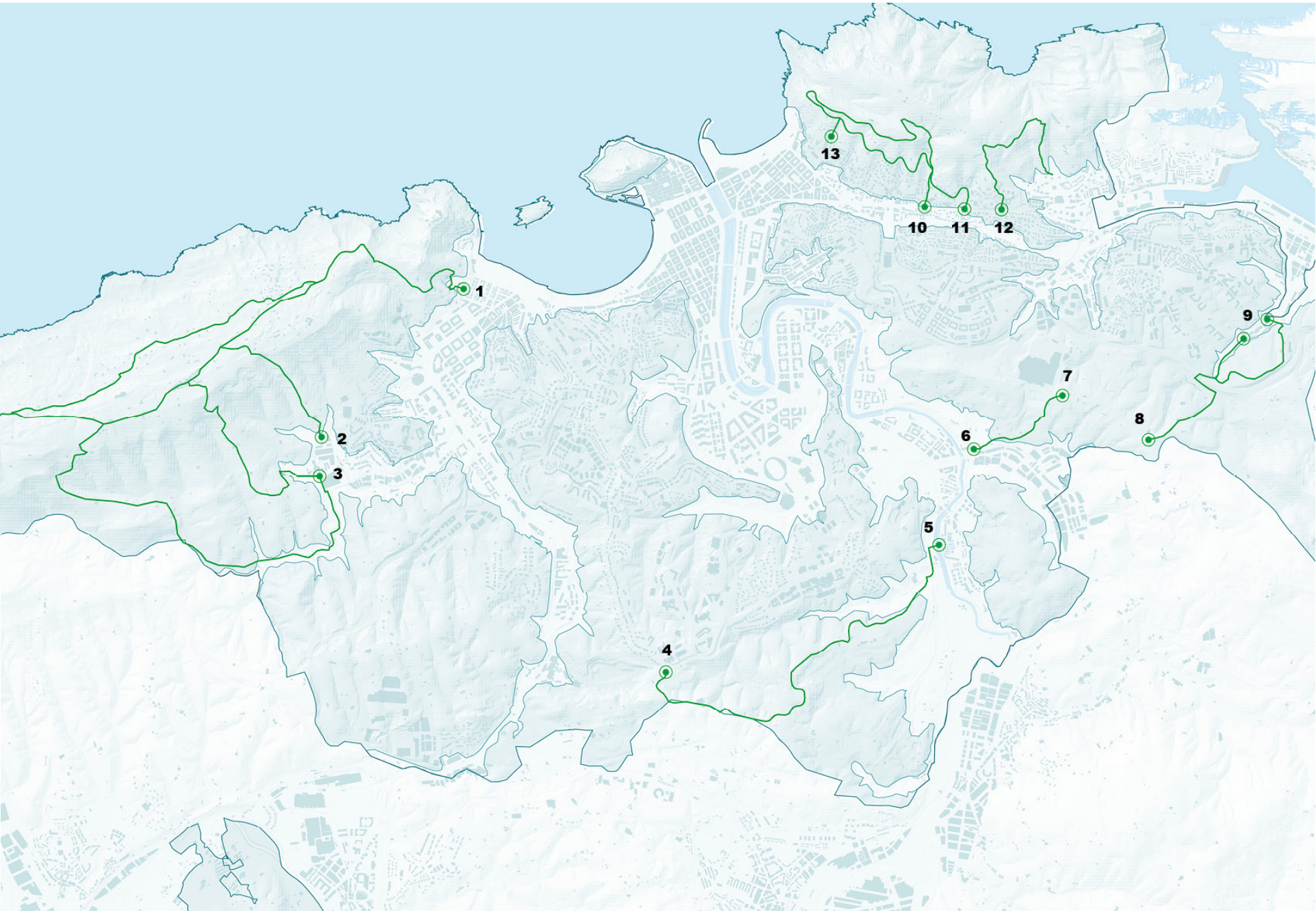
RED DE MOVILIDAD SALUDABLE VERDE

La red de movilidad saludable verde se desarrollará en el entorno natural del municipio: Mendizorrotz, Ulía, arco sur del municipio y Lauhaizeta. Los recorridos que se definen en cada uno de estos ámbitos naturales son los de mayor uso lúdico y corresponden a caminos públicos. Esta red permitirá la conexión con la red de los municipios colindantes y a través del entramado urbano existente entre los diferentes recorridos se posibilita la conformación de la red verde de la movilidad saludable de la ciudad.

Se considera de importancia la conexión de esta red con el entramado urbano. La documentación gráfica identifica aquellos puntos que se entienden de acceso peatonal y ciclista al entorno natural. En fases futuras el plan identificará actuaciones paisajísticas en estos accesos al medio natural sin que ello suponga una artificialización innecesaria de estos entornos. El objetivo que se establece para estas actuaciones es el de valorar la relación existente entre ambos medios y que la transición de uno a otro no se produzca de manera abrupta. Se identifican estos puntos de acceso al entorno natural:

Ezkerrean: Aurreikusitako ingurune naturalerako ateen kokapena.
A la izquierda: Posición de las puertas al entorno natural previstas.

- 1.- Igeldo - Ondarreta
- 2.- Igeldo - Pokopandegi
- 3.- Igeldo - Pilotegi
- 4.- Oriamendi - Miramon
- 5.- Oriamendi - Martutene
- 6.- Lauaizeta - Martutene
- 7.- Lauaizeta - Altza
- 8.- Molinao - Lauaizeta
- 9.- Molinao - Paipn
- 10.- Ulia - Ategorrieta
- 11.- Ulia - Mintegietako parkea
- 12.- Ulia - Mendiola bidea
- 13.- Ulia - Manteo



HIRI-MAILAKO MUGIKORTASUN OSASUNGARRIKO SAREA

Hiri-eskalako mugikortasun osasungarriko sareak bizikleta-bideak biltzen ditu; lurralde-plangintzan eta deskribatutako sare berdean identifikatutako hiru korridoreetatik datozen bizikleta-bideak eta hirian jarraitzen dutenak.. Hiru ardatz horiek, hiria ekialdetik mendebaldera modu eraginkorrean komunikatu nahi duten, zeharkako konexio desberdinekin osatzen dira, hiru korridoreak lotuko dituen bizikleta-sare nagusia osatuz. Saihesbiderako aurreikusitako izaera aldaketa Ekialdeko Barrutiaren eta Urumeako Ibarren arteko lotura estrategiko bihurtzen da. Bestalde, Urumeako ibarren eta mendebaldeko korridorearen arteko erlazioa ahalbidetzen duten beste hiru lotura nagusi daude: Zorroaga-Miramón-Añorga, Errondo-Berabera eta Morlans-Pío Baroja.

LA RED DE MOVILIDAD SALUDABLE DE ESCALA URBANA

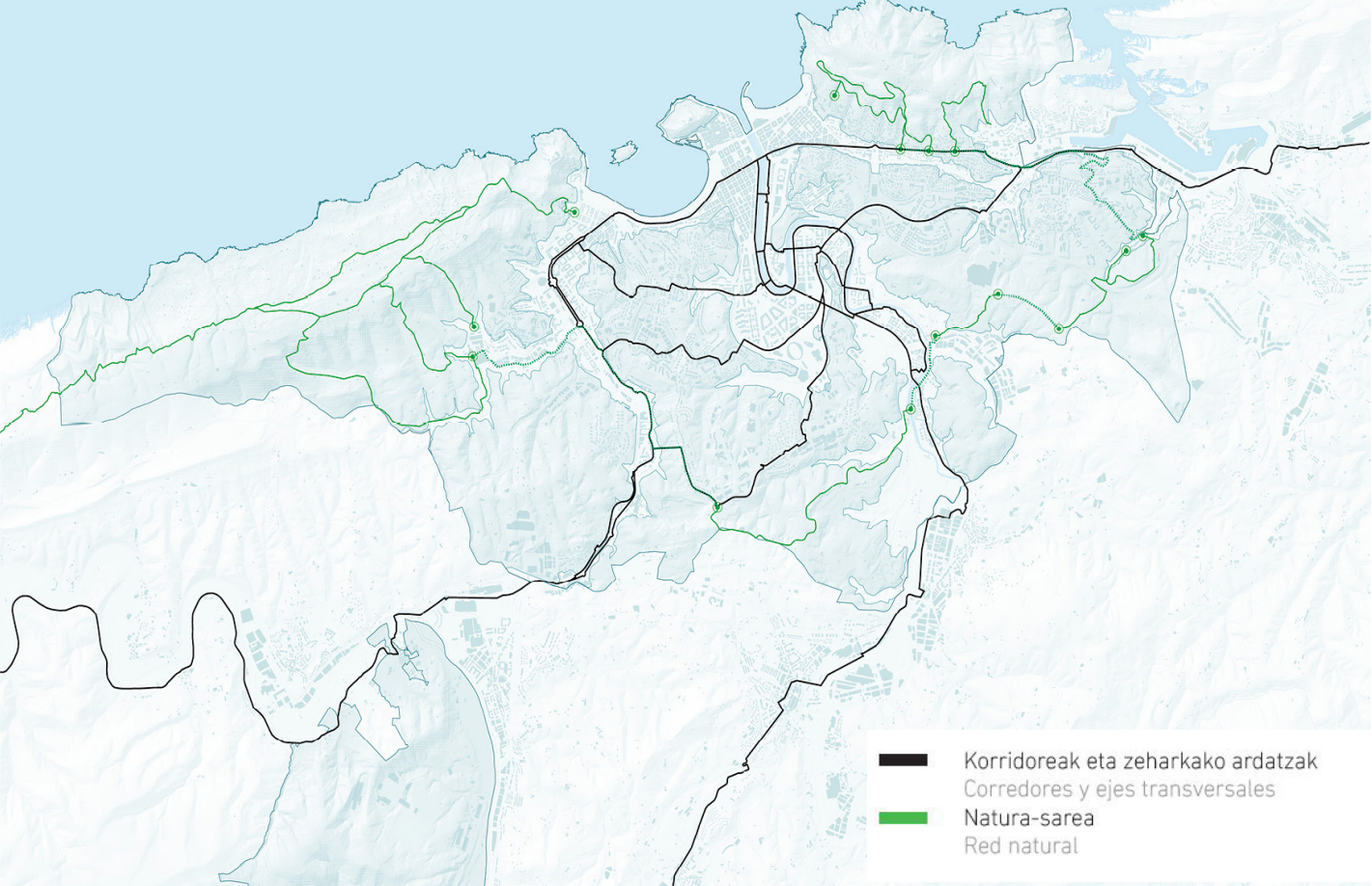
La red de movilidad saludable de escala urbana agrupa las vías ciclistas que provienen de los tres corredores identificados por el planeamiento territorial y la red verde descrita y continúan en la ciudad. Estos tres ejes se complementen con diferentes conexiones transversales que buscan comunicar la ciudad de este a oeste de manera eficaz, completando una red ciclista principal que relacione los tres corredores. El cambio de carácter previsto para la variante se convierte en conexión estratégica entre Distrito Este y la Vega de Urumea. Otras tres conexiones fundamentales permiten la relación entre la Vega del Urumea y el corredor Oeste: por Zorroaga-Miramón-Añorga, por Errondo-Berabera y por Morlans-Pío Baroja.

Aurreikusitako mugikortasun-sistema osasungarriaren trazadura, oinez edo bizikletaz egiten diren joan-etorriak errazten dituen ardatz zibikoen eta kale berdeen sare bat bultzatzean oinarritzen da. Kale berdeetan zuhaitziak dira nagusi. Auzo bakoitzeko kaleetan pertsonen eguneroko bizitzaren jardura identifikatzen dutenak, ardatz zibikoak dira. Hori dela eta, pertsonen eguneroko bizitzarako oinarritzko merkataritza-jardura biltzen duen hiri-eremuetatik eta auzo-ekipamenduetatik igarotzen da identifikatutako mugikortasun osasungarriko sarea.

Gainera, auzoen arteko loturen hautaketa irisgarritasunaren eta genero-ikuspegiaren irizpideen bidez egiten da. **Ibai-hiriaren eta muino-hiriaren arteko etenak konexio bertikalen bidez konpontzen dira, sarearen erabilera ahalik eta kolektibo gehienei errazteko.** Ildo horretan, udalerrriak duen Mugikortasun Bertikalerako Planak proposatutako jarduerak onartu dira, ezarritako irizpideetan aldaketa batzuk sartuz. Hauek dira aurreikusitako konexio bertikalak:

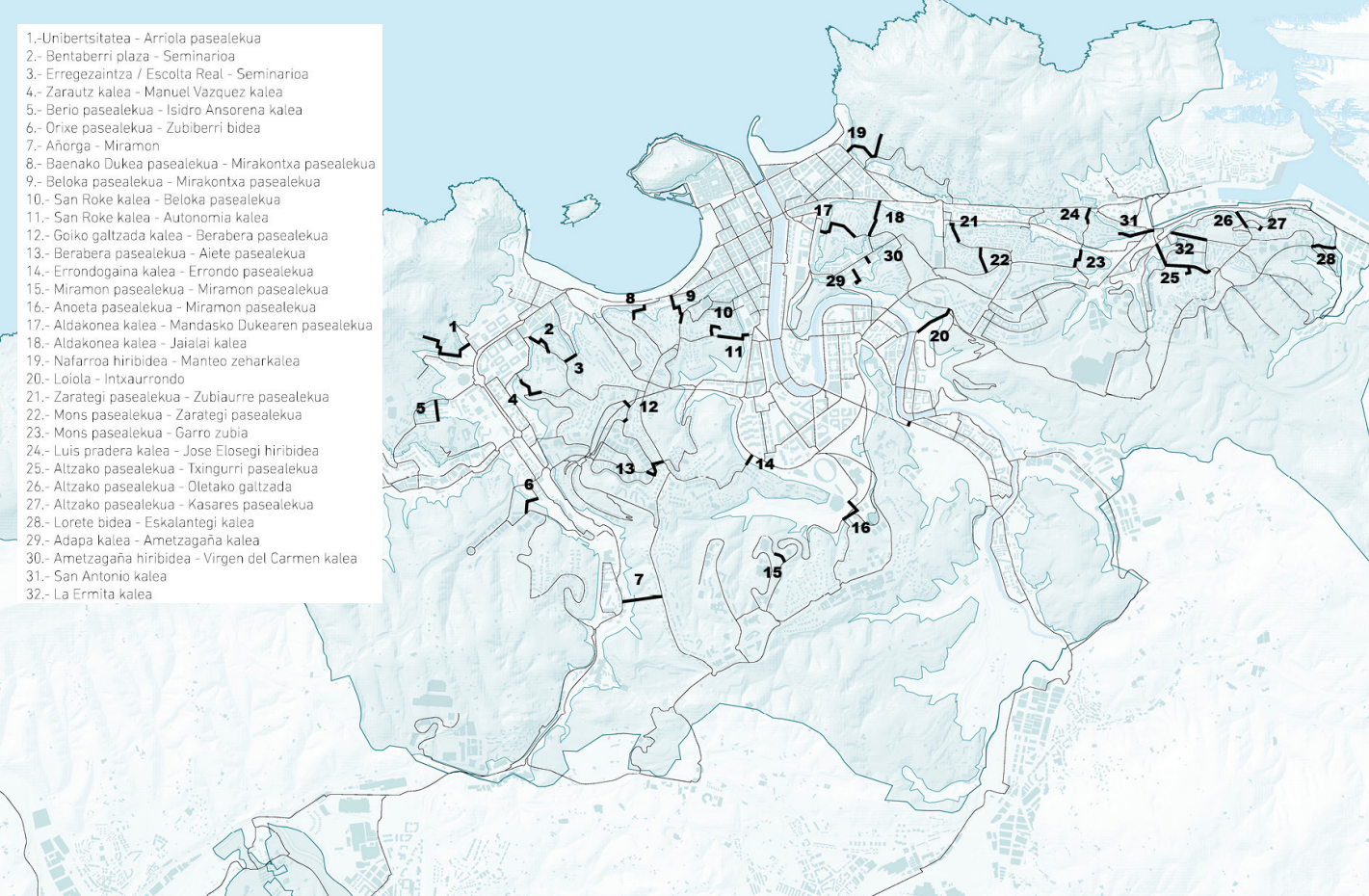
El trazado del sistema de movilidad saludable previsto queda determinado por el interés de impulsar una red de ejes cívicos y calles verdes que favorece los desplazamientos a pie o en bicicleta. Las calles verdes son aquellas donde la presencia del arbolado es relevante. Se entienden como ejes cívicos, aquellos que identifican la actividad de la vida cotidiana de las personas en las calles de cada barrio. Por ello, la red de movilidad saludable identificada transcurre por las áreas formadas por el tejido urbano que concentra la actividad comercial básica para la vida cotidiana de las personas, y la presencia de los equipamientos de barrio.

Además, la elección de las conexiones entre barrios se establece a través de criterios de accesibilidad y perspectiva de género. **Las discontinuidades entre la ciudad fluvial y la ciudad colinar se solventan a través de conexiones verticales** buscando facilitar el uso de la red a la mayoría de los colectivos posibles. En este sentido, se han asumido las actuaciones propuestas por el Plan de Movilidad Vertical que el municipio dispone introduciendo algunas variaciones de acuerdo a los criterios establecidos. Las conexiones verticales previstas son:



Garatu beharreko bizikleta-sare nagusiaren irudia.

Imagen de la red ciclista principal a desarrollar.



Ibai- eta muino-hiriaren arteko etenak gainditzeko aurreikusitako mugikortasun bertikaleko konexioak.

Conexiones de movilidad vertical previstas para salvar las discontinuidades existentes entre la ciudad fluvial y la ciudad colinar.



Plan bat daukagu! *¡Tenemos un plan!*

Hiriko zati batzuetan, eta batez ere Erdialdean, bizikidetza-arazoak sortzen diren eremuak identifikatzen dira (txirrindulariak vs oinezkoak). Gune horietarako, oinezkoentzako lehentasuna duten kale batzuk aurreikusten dira, beraz, bi mugikortasun moduak elkarrengandik bereizten ahaleginduz, gatazkak murrizteko helburuarekin. Gune hauek bereziki Erdialdea, Gros eta Antigua-Ondarretan kokatzen dira.

Halaber, aurrerakin honetan aurreikusitako garapen berriek, mugikortasun osasungarrirako aukera berriak irekiko dituzten zeharkako loturak ezartzeko aukera ematen dute. Kuartelen antolamenduak eta Saihesbide berriaren izaerak, adibidez, Urumeako ibarra Ekialdeko korridorearekin lotu ahal izango dute, eta orain arte zailak izan diren mugikortasun osasungarrirako konexioak eskainiko dituzte. Garapen berriek ingurune batzuen eta beren ingurune hurbilenaren arteko loturak hobetzen lagunduko dute ere bai; Añorgako korapiloaren antolamenduaren bidez, Zubiberri (Infernua) eta Añorgatzikiren arteko lotura, Oletatik Pasaiaarako konexioaren bidez eta honen trenbidearen paraleloan, edo Aduritz-Akularren garapenak Molinaorekin edo Pasai Antxorekin izan ditzakeen konexioen bidez.

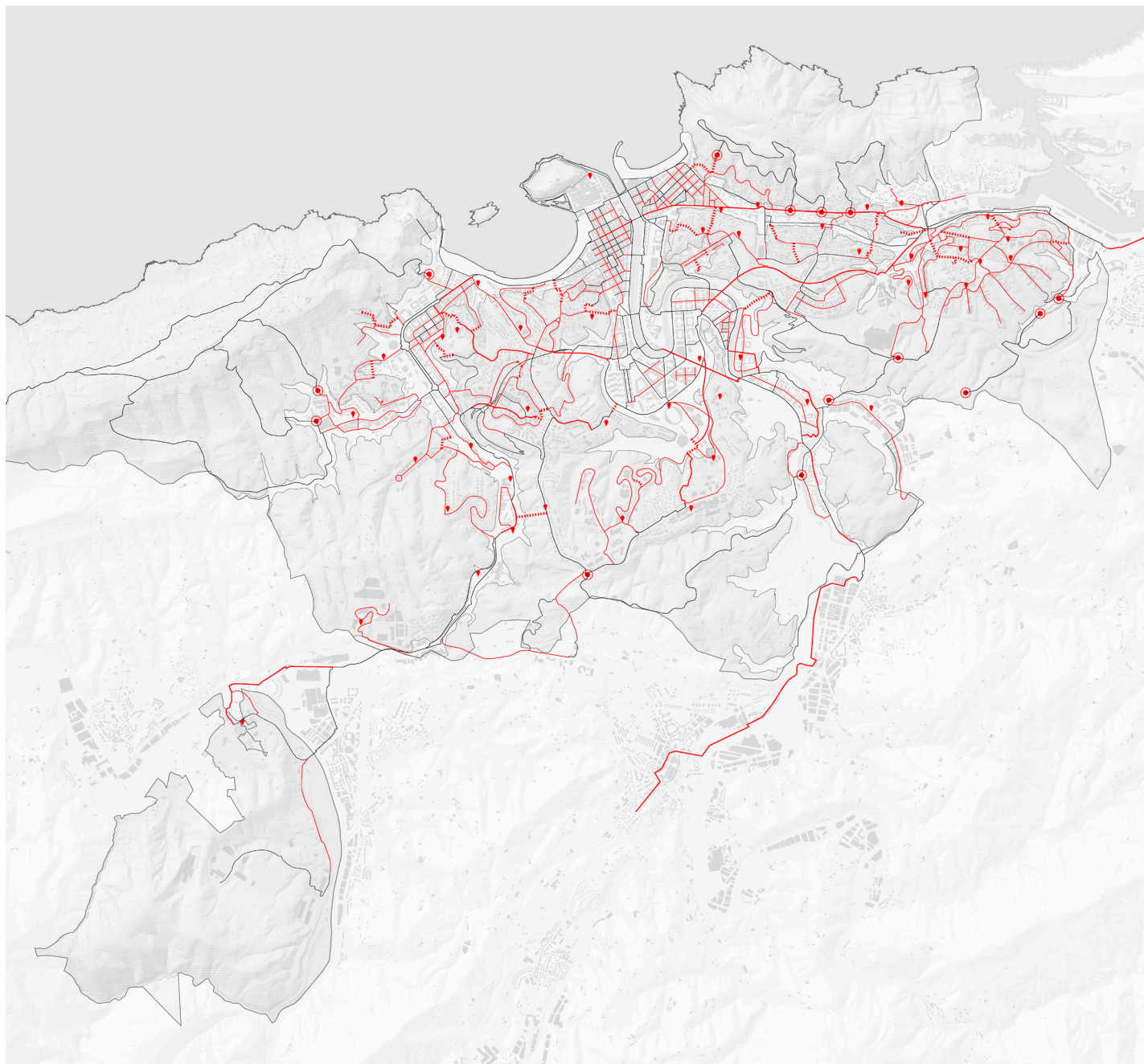
Algunas partes de la ciudad y especialmente en el centro se identifican zonas donde surgen problemas de convivencia (ciclistas vs peatones); para estas zonas se prevén algunas calles con prioridad tratando así de segregar ambos modos de manera que se reduzca la conflictividad. Estas zonas se sitúan sobre todo en la zona Erdialdea, Gros y Antigua-Ondarreta.

Así mismo, **los nuevos desarrollos previstos en este avance brindan la oportunidad de establecer uniones transversales que abrirán nuevas oportunidades para la movilidad saludable.** La ordenación de Cuarteles y el carácter de la nueva Variante por ejemplo, podrán conectar la vega de Urumea con el corredor Este proporcionando así conexiones para la red de movilidad saludable hasta ahora complicadas. Los nuevos desarrollos también ayudarán a enlazar algunos ámbitos con su entorno más próximo; es el caso entre Zubiberri (El Infierno) y Añorgatziki a través de la ordenación del nudo de Añorga, la conexión de Oleta hacia Pasaia y en paralelo al ferrocarril o las conexiones que el desarrollo de Aduritz-Akular puede suponer con Molinao o Pasai Antxo.

Oinezkoen lehentasuneko kaleak.
Calles de prioridad peatonal propuestas.

 Oinezkoen guneak
Zonas peatonales





Aurreikusitako bizikleta-sarearen aurreikuspenak.

Previsiones de la red ciclable prevista.

Txomiñenetik Loiolako Erriberarainoko lotura bigunak izaera estrategikoa ere badu Urumearen Ibarra hiriaren erdialdearekin lotzeko. Hurrengo faseetan, Planak haren bideragarritasuna aztertu ahal izango du, bide-sarbidearen zein Adifeko trazaduraren paraleloan igarotzeko eta Euskotreneko aldageltoki berriarekin erlazioa izan dezan.

Hiriko jarduera-zentroetara (lantokietara, osasun-zentroetara, ikastetxeetara eta merkataritza-zentroetara) **sarbide abermatzea, sistema antolatzeko beste irizpide bat izan da.** Proposatutako sarea zabala da, eta kontuan hartzen du bizikleta-sareak eraginkorra izan behar duela; beraz, pertsona bat lantokira joaten denean azkar eta erraz iritsi ahal izan beharko da, ibilgailu pribatua erabiltzeko zalantzarik planteatu ez dezan. Bizikleta-sarea udaleko bizikleta-zerbitzuaren eta bizikleta-aparkalekuen aurreikuspen egoki batekin osatu beharko da. Aurreikusitako sistemarekin bat etorritik, geltokientzako egokiak diren kokaleku hauek identifikatzen dira.

Deskribatutako mugikortasun osasungarriko sareari dagokionez, Planak merkataritza- eta ekonomia-jardueren kokapena sustatzeko eta bultzatzeko neurriak ezarriko ditu, eta, aldi berean, oinezkoen zirkulazioarekin bateragarriagoak diren jarduerak finkatzeko baldintzak arautuko ditu, ibilgailuen behar handiagoa sortzen duten jardueretatik aldentuz. Urbanizazio-proiektuek, bestalde, oinezkoentzako lehentasuna duten kaleak izatea bultzatuko duten irizpideak aplikatzen saiatuko dira. **Kale zibikoak (berdeak, oinezkoak eta bizikletak) proposatzearen helburua, ibilgailuen trafikoaren erabilera oinezkoen pasealekuekin orekatzea** eta bide horietako batzuk hiri-formaren adierazgarritasunerako eta erabilerak sustatzeko funtsezkoak direla ulertzea da.

La conexión blanda desde Txomiñenea hasta Riberas dispone también de un carácter estratégico para la conexión de la Vega del Urumea con el centro de la ciudad. En fases posteriores el Plan podrá estudiar su viabilidad de modo que trascurra en paralelo al acceso viario a la Ciudad y al trazado de Adif y tenga relación con el intercambiador de Adif y Euskotren.

Asegurar el acceso a los centros de actividad (centros de trabajo, centros sanitarios, centros educativos y centros comerciales) **de la ciudad ha sido otro criterio utilizado para la ordenación de este sistema.** La red propuesta es extensa y atiende a la necesidad de que la red ciclista debe ser eficaz, de modo que cuando una persona va a su centro de trabajo pueda llegar rápido y fácil para que no tenga dudas de utilizar el vehículo privado. La red ciclista deberá completarse con una previsión adecuada del servicio de bicicleta municipal y aparcamientos de bicicletas. En coherencia con el sistema previsto se identifican los siguientes como emplazamientos adecuados para la situación de estas estaciones.

Sobre esta red de movilidad saludable descrita, el Plan establecerá medidas de fomento y estímulo de la localización de las actividades comerciales y económicas, a la vez que regulará normativamente las mejores condiciones para el asentamiento de actividades más compatibles con el tráfico peatonal, rehuendo de aquellas actividades que generen mayor presencia del vehículo rodado. Los proyectos de urbanización, por su parte, procurarán aplicar criterios que tengan en cuenta el carácter fundamentalmente en favor del peatón de estas áreas. **La propuesta de las calles cívicas (verdes, peatones y bicicletas) parte de la pretensión de equilibrar el uso del tráfico rodado con el paseo peatonal** y entender que algunas de estas vías son esenciales para la representatividad de la forma urbana y por la potenciación de los usos.



Plan bat daukagu! *¡Tenemos un plan!*

Planak mugikortasun-sareko kaleen izaera garatuko du, deskribatutako hierarkia kontuan hartuta; hiri-ardatz nagusietan integratzen diren lurralde-ardatzek bidegorria eta oinezkoentzako espaloiak dituztela ziurtatu beharko dute. Era berean, zeharkako ardatz nagusiak eta sare nagusia lotzen duten “konektoreak” deitzen direnak osatzen duten sarean, bizikleta-

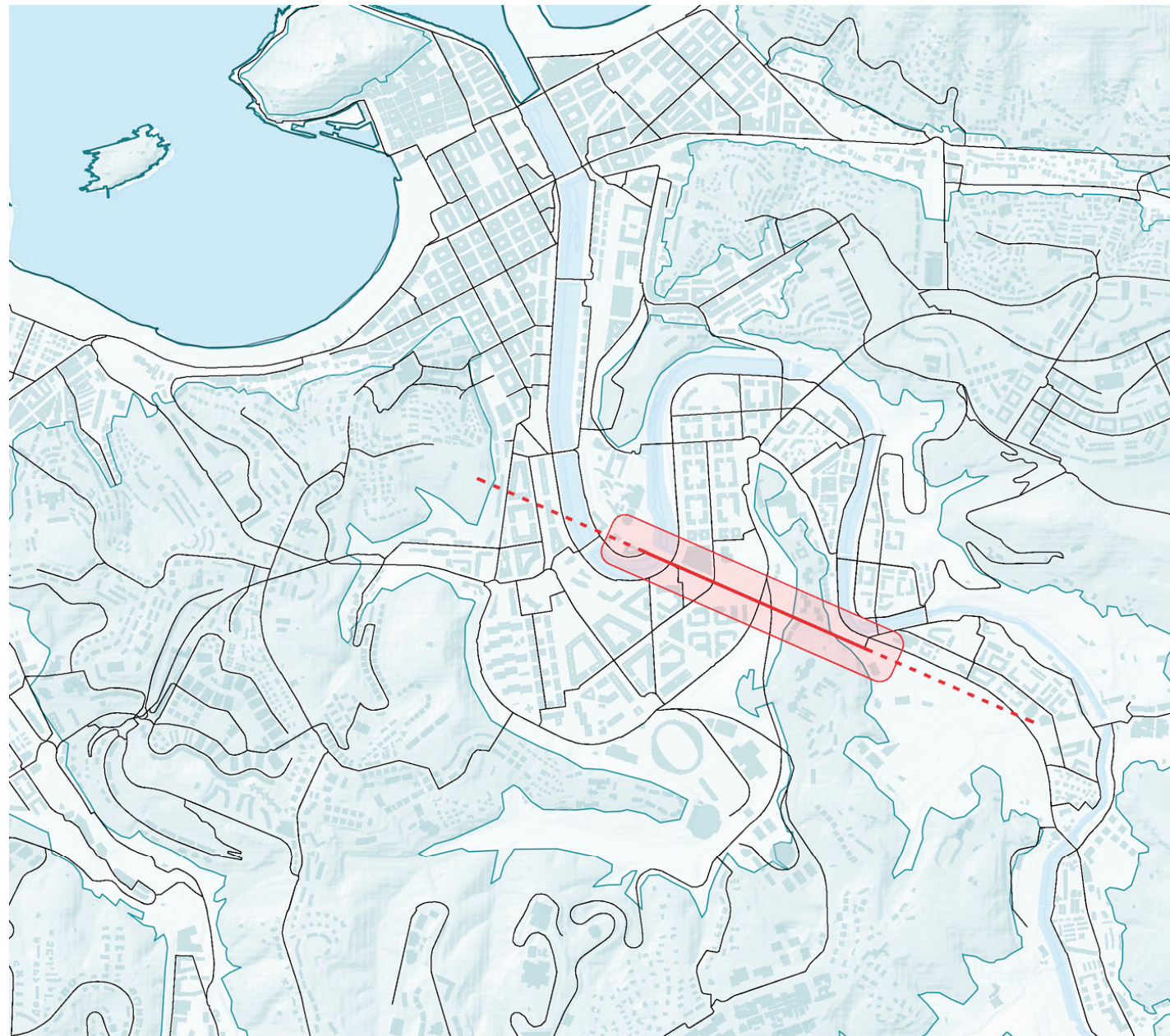
El Plan desarrollará el carácter de las calles de la red de movilidad teniendo en cuenta la jerarquía descrita; los ejes territoriales que se integran en los ejes urbanos principales deberán asegurar la existencia del carril bici junto con la acera peatonal. De igual modo se preverá la sección de los carriles bici que constituyen los principales ejes transversales y los

erreien sekzioa aurreikusiko da. Gainerako bizikleta-sarea, “banatzaileak” deiturikoak, nahitaez berezia izango da hurrengo atalean azaltzen diren superetxadien bide egituratzailearekin bat datorrenean, eta, ahal den neurrian, oinezkoen saretik bereizita gainontzekoetan. Kalearen sekzioak bereizketarik onartzen ez badu, abiadura txikian (30 km/h) funtzionatzen duen bide-sarean txertatuta geratuko da.

denominados “conectores”, que mallan la red principal. La red de ciclista restante, formada los llamados “distribuidores”, será necesariamente diferenciada cuando coincida con el viario estructurante de las supermanzanas que en el siguiente apartado se explican y en la medida de lo posible diferenciada de la red peatonal en otros casos. Si la sección de la calle no permitiera su segregación quedará integrada en la red viaria que funciona a baja velocidad (30 km/h).

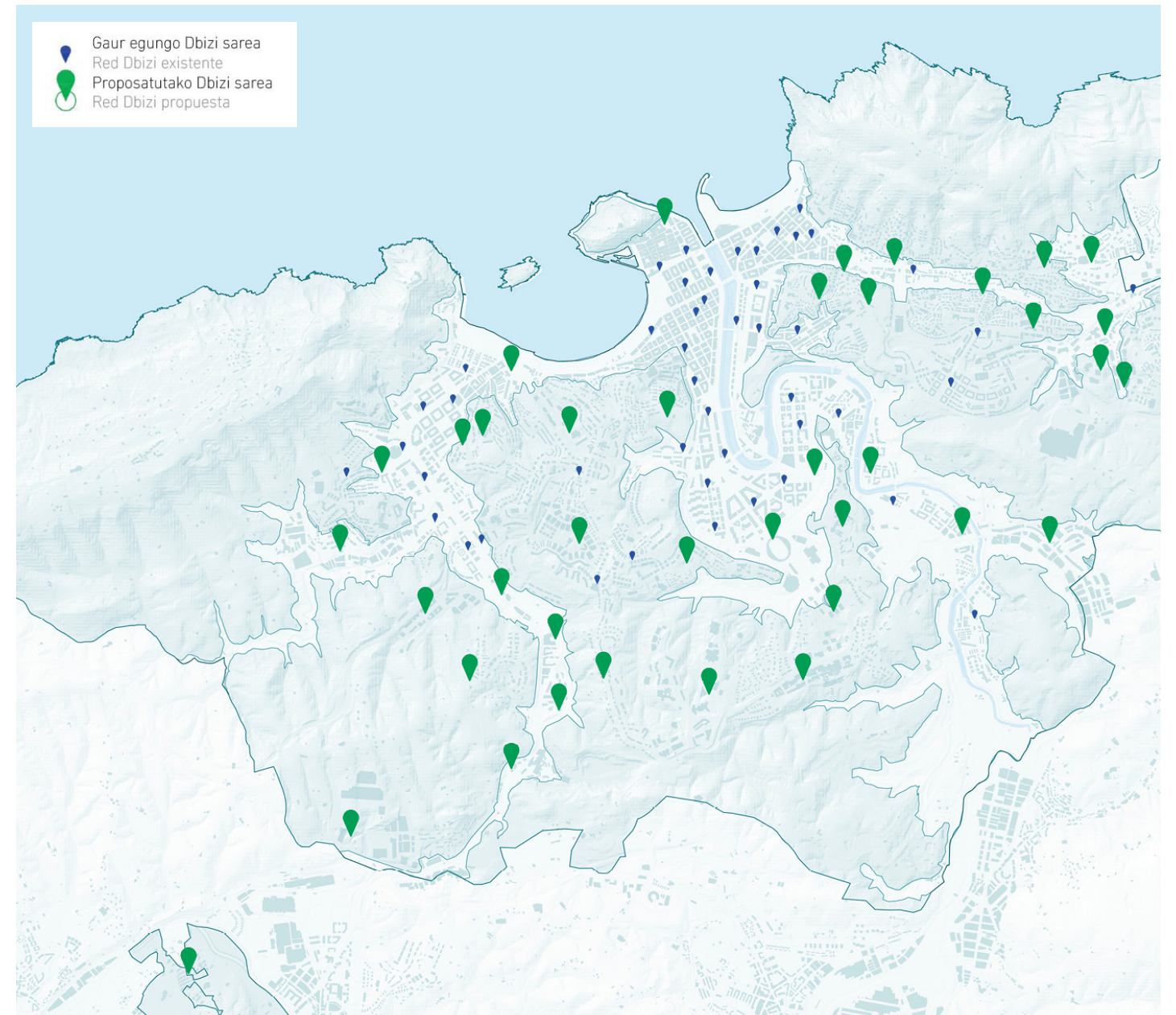
Txomiñenea-Loiolako Erriberak lotura biguna.

Conexión blanda Txomiñenea -Riberas de Loiola.



Bizikletak alokatzeko geltoki berrien aurreikuspena, aurreikusitako sistemaren arabera.

Previsión de nuevas estaciones de alquiler de bicicletas acorde al sistema previsto.



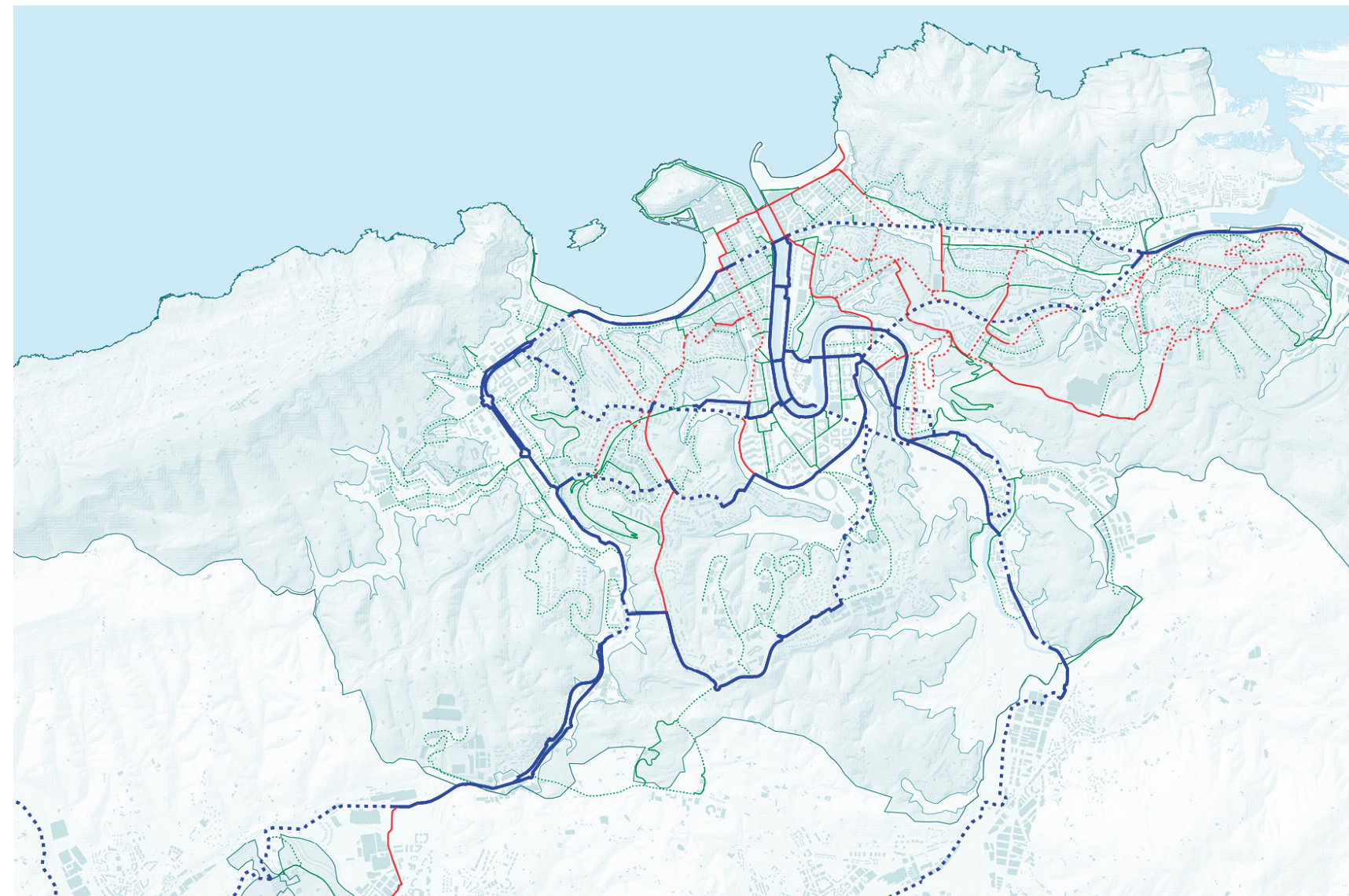
3.2. BIDEEN EGITURA BERRIAREN ANTOLAMENDUA

Hirigintza-antolamenduko udal-planaren dokumentuak hiri-mugikortasuneko plana idaztea erraztuko duen dokumentua izan behar du, bideetarako hierarkia logiko bat ezarriz, ondoren mugikortasunari buruzko simulazioak egin ahal izateko, eta gainerako mugikortasun motordunen aurrean, mugikortasun osasungarriarekiko lehentasun-baldintza batzuk ezarriz.

Helburu argi horrekin, **bide-egitura berriaren antolamenduak bi eskala ditu: bata, bide-azpiegitura handiei dagokiona, eta, bestea, bide eta kaleen ehunari dagokiona**. Hiriko bide-azpiegitura handiak finkatuta eta martxan daude dagoeneko. Hala ere, Plana berrikusteko prozesua irekitzeak beste leiho bat irekitzen dio dauden bide-azpiegiturek duten zeregina berriz pentsatzeko aukerari, eta trazadura batzuk izango duten eginkizun berriari buruz gogoeta egiteko. Ildo horretan, aurrerapenaren **helburua hiriko bide-azpiegitura arrazionalizatzea da, hiri-azpiegiturak bere inguruneari egokitutako izaera har dezan, eta, batez ere, orain okupatzen duten lurraldea ahal den neurrian berreskuratzen joateko**.

Aurreikusitako mugikortasun osasungarriaren sarea.

Red de movilidad saludable prevista.



- Ardatzak
Ejes
- - Ardatzak Egiteke
Ejes pendientes de ejecución
- Konektoreak
Conectores
- - Konektoreak egiteke
Conectores pendientes de ejecución
- Banatzaileak
Distribuidores
- - Banatzaileak egiteke
Distribuidores pendientes de ejecución

3.2. LA ORDENACIÓN DE LA NUEVA ESTRUCTURA VIARIA

El documento del Plan de ordenación urbanística municipal debe ser un documento que facilite la redacción del Plan de **movilidad urbana**, estableciendo una jerarquía lógica para el viario sobre la que poder disponer después las simulaciones respecto a la movilidad y estableciendo, de principio, unas condiciones de prioridad respecto a la movilidad saludable, sobre los demás medios de movilidad motorizada.

Con este objetivo **claro la ordenación de la nueva estructura viaria juega en dos escalas: una la correspondiente a las grandes infraestructuras viarias y la otra la relativa al tejido de vías y calles**. Las grandes infraestructuras viarias de la ciudad se encuentran consolidadas y en pleno funcionamiento. Sin embargo, la apertura del proceso de revisión del Plan abre una ventana a la posibilidad de repensar el papel de las infraestructuras viarias existentes para reflexionar sobre el nuevo papel que algunos trazados podrán asumir. En este sentido, **el Avance busca racionalizar la infraestructura viaria de la ciudad de modo que estas adquieran un carácter adecuado a su entorno y sobre todo en la medida de lo posible poder abordar la recuperación del territorio que ahora ocupan**.

Mugikortasun Osasungarria Movilidad Saludable

Mugikortasun osasungarriaren sarea Red de movilidad saludable

- Sare nagusia
Red principal
- Lotura-sarea
Red conectora
- Banaketa-sarea
Red distribuidora
- Ibilbide iragarriak
Itinerarios accesibles
- Arrapala/eskailera mekanikoak eta funikularrak
Rampas/escaleras mecánicas y funiculares
- Goi-eta behe-hiria lotzen dituen igogailua
Ascensor de conexión entre la ciudad alta y la baja
- Goi-edo behe-hiriaren barne-loturarako igogailua
Ascensor para la conexión interna en la ciudad alta o la baja
- Oinezkoentzako lehenetsuna duten kaleak
Calles con prioridad peatonal

Natura-sarea Red natural

- Ibilbide naturalak
Caminos naturales
- Ingurune naturalerako ateak
Puertas al entorno natural

Gune erakargarriak Centros atractores

- Auzo-bihotzak
Corazones de barrio
- Lan-eremuak
Centros de trabajo
- Ekipamenduak
Equipamientos

Begirada Sektorialak Miradas Sectoriales



Hiri Antolamenduko Plan Orokorren Aurrerakina
Avance del Plan General de Ordenación Urbana

Bide-sare hori lehen mailako kanpoko ibilgailu-sare batek osatzen du (A-15, A-1, AP-1 eta A-8; autobia, autobidea eta bigarren ingurabidea, hurrenez hurren). Sare horrek udalerria, eskala handieneko eskualde- eta lurralde-ingurunearekin lotzen du. Bigarren maila batean kokatzen dira saihezbidea (GI-20) eta GI-40 errepidea, Urumeako ibarra Herrerako korapiloarekin lotzen duena, eta horien eta lehen mailako kanpo-sarearen arteko konexioak bermatzen dituen.

Saihezbidea, bai trazaduran, bai sarbide-korapiloetan, hiria inguratzeako asmoarekin eraiki zen errepide-arteria bat da, horregatik, bide-azpiegitura izaera du ibilbide osoan. Orain dela hamarkada batzuk, hiriaren hazkundeak bere trazaduraren ertza gaintu zuen, eta, beraz, gaur egun hiri-jarraituan zehar igarotzen da, eraiki zen bide-azpiegituraren izaera berarekin.

Azken hamarkadan, Illunbe eta Herrerako lotunearen artean GI-40 errepidea sendotu egin da, eta, horri esker, zati horretan, saihezbiderako beste izaera bat aurreikusi daiteke, eta, bide-konexio azkarrerako gaitasuna galdu gabe, berriro programatu ahal izango da, aukera hauek emanez:

- trazaduran zehar, **bizitegi zein jarduera ekonomikoko erabilerak ezartzea**, gaur egun bi ertzen artean dauden etenak josteko;
- zuzkidurak eta espazio libreak sartzea, bai bizitegirako eta jarduera ekonomikorako aurreikuspen berriei, bai inguruko hiri-ehunen ekipamendu eta espazio libreei erantzuteko.
- Horrez gain, **bidearen ebaketa, Urumeako ekialdeko korridorearen eta ibarraren arteko loturak bermatzen dituen mugikortasun osasungarriaren zeharkako ibilbide berri bati leku egin ahal izateko, birpentsatu behar da.**

Esta red viaria queda conformada por una red rodada exterior de primer nivel (A-15, A-1, AP-1 y A-8; autovía, autopista y Segundo Cinturón respectivamente) que relaciona el municipio con su entorno comarcal y territorial de mayor escala y un segundo nivel constituido fundamentalmente por la conocida como Variante (GI-20), la GI-40 que conecta la Vega del Urumea con el nudo de Herrera y las conexiones entre estas y la red exterior de primer nivel.

La Variante es una arteria viaria que se construyó con vocación de circunvalación, tanto en su trazado como en los nudos de acceso. Por ello está dotada de un carácter de infraestructura viaria en todo su recorrido. **Hace ya algunas décadas, el crecimiento de la ciudad ha superado el borde de su trazado por lo que actualmente transcurre a través del continuo urbano con el mismo carácter de infraestructura viaria con el que se construyó.**

La consolidación de la GI-40 entre Illunbe y el nudo de Herrera en la última década permite la previsión, en dicho tramo, de un nuevo carácter para la Variante que, sin perder la capacidad de conexión viaria rápida, irá unido a su reprogramación permitiendo:

- disponer a lo largo de su trazado tanto usos residenciales como de actividad económica que permitan coser las discontinuidades actualmente existentes entre ambos bordes;
- incluir dotaciones y espacios libres que vayan respondiendo tanto a las nuevas previsiones residenciales y de actividad económica a las que se dé cabida como a las necesidades en cuanto a equipamientos y espacios libres de los tejidos urbanos circundantes;
- así como **repensar la sección de la vía con el fin de dar cabida a la movilidad saludable generado una nueva avenida transversal** que apoye las conexiones entre el corredor este y la Vega de Urumea.

La consecución de este objetivo deseable para la regeneración de algunas partes de la ciudad pasa por la evaluación de su factibilidad en cuanto a las consecuencias que la premisa puede

Hiriko zati batzuen berroneratzea lortzeko desiragarri den helburu honek, eragin ditzakeen ondorioei dagokienez, aurrera eramateko dauden aukerak ebaluatu behar dira. Horretarako, **dokumentu honen eranskinean jasotzen da aurkeztutako saihezbiderako proposamen horren azterketa eta ebaluazioa**. Azterlanak erabilitako ebaluazio-metodologia garatzen du, baita proposamena garatzeko egokitzat jotzen diren neurri osagarriak eta gomendioak ere. Txosten honek Aurrerakin honetan ere sartzen diren beste proposamen batzuk ere ebaluatzen ditu; Añorgako korapiloaren arrazionalizatzea, Xabier Lizardiren AP-8rako irteera kentzeko aukera, eta GI-20tik Altzako ingururako sarrera berria.

Bide eta kaleen ehunaren egitura aztertzeako, aurrerago jorratuko diren superetxadiak antolatuko dira.

BYPASSA ETA HAREN ALTERNATIBAK

Saihezbiderako aurreikusitako hiri-etorbidearen izaera berria dela eta, bide-sistema egokitu behar da, GI-20ko esku-hartzeak lekualdatutako zirkulazioa xurgatu ahal izateko. Beraz, bypass bat aurreikusi behar da. Bypass honetarako hainbat aukera aztertu ahal izango dira:

- **GI-40a etenik gabeko gaitasun handiagoa duen bide bat bilakatzea.**
- **lurpeko beste bide alternatibo batzuk aurreikustea.**

GI-20 eraldatzearen ondorioz lekualdatutako trafikoak hartu ahal izateko, GI-40a gaitzea ezinbestekoa da, eta horretarako, 80 km/h-ko abiadurako errepidea bihurtu behar da, gehienez ere 2.250 ibilg/hr/errei bakoitzeko, hiru errei noranzko bakoitzeko duena, eta elkargunerik ez duena. Azken ezaugarri hori dela eta, lotuneak beste maila batean egin behar dira, Martuteneko egungo biribilguneak, ibaia eta 27. poligonoko sarrera gainetik gaintutako dituen azpiegitura berri bat aurreikustera behartuz.

Aurrerakinaren ondorengo garapenak aurreikuspen hori lortzeko bideak aztertu beharko ditu. Inbertsioa txikiagoa izan daiteke, hiriko eta gainerako lurraldeko mugikortasuna kudeatzeko politiken bidez ibilgailu pribatuaren erabilera-maila murrizten den neurrian. Ildo horretan, errepide-sareko trafikoaren intentsitatea gutxitzeak, GI-40an hirugarren erreia ez jartzea ekar lezake.

generar. Con tal fin se recoge **anexo a este documento el estudio y evaluación de esta propuesta para la Variante que se presenta**. El estudio desarrolla la metodología de evaluación utilizada así como las medidas complementarias y recomendaciones que para el desarrollo de la propuesta se estiman oportunas. Este informe evalúa también otras propuestas que también se incluyen en este Avance: la racionalización del nudo de Añorga junto con la posibilidad de eliminación de la salida a la AP-8 en Xabier Lizardi, así como un nuevo acceso al entorno de Altza desde la GI-20.

La atención a la estructura viaria del tejido de vías y calles se trabajará a través de la ordenación de supermanzanas que se aborda más adelante.

EL BYPASS Y SUS ALTERNATIVAS

El nuevo carácter de avenida urbana previsto para la Variante exige ajustar el sistema viario que permita absorber los tráficoes desplazados por la intervención en la GI-20. Es necesario por tanto la previsión de un bypass. Se podrán barajar diferentes alternativas para este bypass:

- **la transformación de la GI-40 en una vía de mayor capacidad continua y sin interrupciones**
- **la previsión de otros trazados alternativos subterráneos.**

Capacitar la GI-40 con el fin de poder acoger los tráficoes desplazados por la conversión de la GI-20 supone concebir la GI-40 como una vía de velocidad de 80 km/h, con una capacidad máxima de 2.250 veh/hr/carril, tres carriles por sentido y ninguna intersección. Esta última característica exige que los enlaces se produzcan a distinto nivel, lo que significa prever una infraestructura nueva que sobrepase, por encima, las actuales rotondas de Martutene, el río y la entrada al Polígono 27.

El desarrollo posterior del Avance deberá estudiar las vías para la consecución de esta previsión. Se podrá considerar que la inversión podrá ser menor en la medida en la que mediante políticas de gestión de la movilidad en la ciudad y en el resto del territorio se reduzca el grado de utilización del vehículo privado. En este sentido, una disminución de intensidad de tráfico en la red viaria podría implicar no ser necesario el tercer carril en la GI-40.



SAIHESBIDEARENTZAT IZAERA BERRIA

Helburua Illunbe eta Herrerako lotunearen arteko saihesbidearen zatia kale itxurako hiribidea bihurtzea da , egun duen **autobia izaeraren aldatuz**. Planaren garapenean zehaztuko da izaera hori. Illunbetik Erriberaraino 50 km/h-ko bide-konfigurazioa aurreikusten da. Bide hori, Erriberara iristean, 30 km/h-ko kale batean bilakatuko da Herreraraino, trafikoa banatzeko behar diren biribilguneak eta semaforizazioak txertatuz. Aldaketa horiek egun bertatik pasatzen den zirkulazioa arinduko du, ziur asko Bypass-era joango dena.

Esan bezala, hiribide izaera berriak era askotariko aukerak emango ditu. Mugikortasunari dagokionez, aurreikuspen horrek, bide hori hiriko bide-sarearen parte izatea ekarriko du, **mugikortasun osasungarrirako eta garraio publikorako hirian zeharkako lotura irekia eta eraginkorra ahalbidetuz**. Hala, hiri-irigarritasun handiagoa lortuko da, erdialdeko eta ekialdeko korridoreen artean. Gaur egun lotura hiri-ehun konplexu baten bidez egiten da (Egia eta Mandasko Dukea kaleetatik, Mons pasealekuarekin lotuz eta Ametzagañatik zeharkatuz Ategorrieta etorbidera iritsi arte, edo Ategorrieta etorbidetik, Karmengo Ama Birjinara sartuz Fernando Sasiainetik Egia edota Mandasko kaleraino. Intxaurren inguruko (Zarategi) eta Intxaurren hegoaldea (Sagastieder) deskribatutako hiri-ehun horren inguruan antolatzen dira, Urumeako ekialdeko korridorera edo ibarrera iristeko. Altxako inguru guztia Ategorrieta etorbidearen edo gaitasun handiko bidearen menpe dago.

UN NUEVO CARÁCTER PARA LA VARIANTE

Se trata de convertir el tramo de Variante entre Illunbe y el nudo de la Herrera en una avenida urbana con configuración de **calle y no de autovía como la que actualmente dispone**. Este carácter se concretará en el desarrollo del Plan previendo desde Illunbe una configuración de una vía de 50 km/h que al llegar a Erribera se integra como una calle más, a 30 km/h, implementado las rotondas necesarias para distribuir el tráfico más las semaforizaciones pertinentes hasta llegar al tramo de Herrera. Estas restricciones disuadirán el tráfico de paso actual que previsiblemente se trasladará al Bypass.

Como ya se ha señalado, **el carácter de avenida urbana proporcionará oportunidades diversas**. En cuanto a la movilidad, esta previsión permitirá incorporar esta vía a la red rodada de ciudad **posibilitando en la ciudad una conexión transversal permeable y efectiva para la movilidad saludable y el transporte público**. Se alcanzará así una mayor accesibilidad urbana transversal en la ciudad entre el corredor central y el Este que actualmente se produce a través de un tejido urbano complejo (a través de la calle Egia y Mandasko Dukea / Duque de Mandas conectando con Paseo Mons y cruzando por Ametzagaña hasta llegar a la avenida Ategorrieta, o desde la avenida Ategorrieta accediendo a Virgen del Carmen a través de Fernando Sasiain hasta la calle Egia y/o Mandasko Dukea / Duque de Mandas. Intxaurren norte y sur pivotan sobre este entramado descrito para acceder al Corredor este o Vega del Urumea. Todo el entorno de Altza depende a la Avenida Ategorrieta o el viario de alta capacidad).



*Gi-40tik bypassa aktibatzeak
aukera ematen du saihesbidearen
gaur egungo izaera aldatzeko.
La activación del bypass por la
Gi-40 permite de la reversión del
actual carácter de la Variante.*

BIDE AZPIEGITUREN OPTIMIZAZIOA

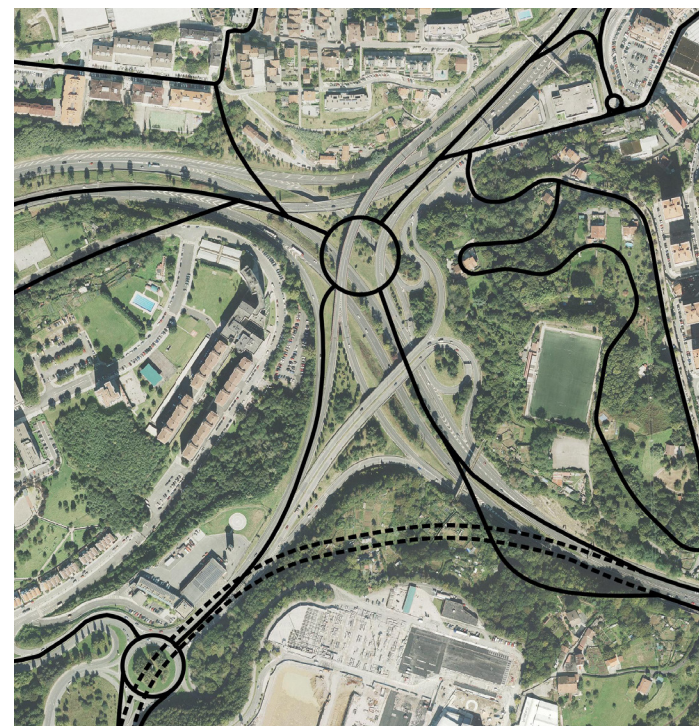
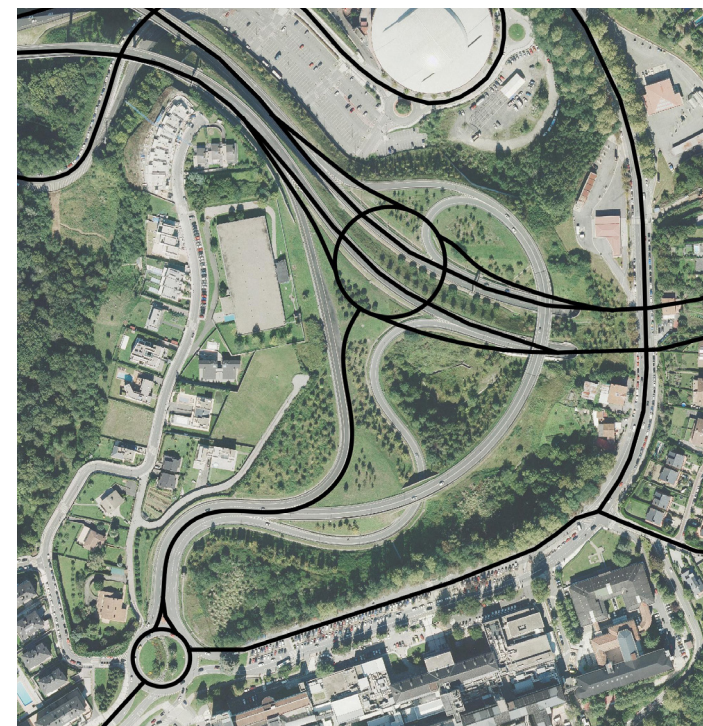
Mugikortasun-azpiegiturek lurzoru asko kontsumitzen dute, batez ere duela hamarkada batzuk eraikitakoek. Horrela sortu zen GI-20a, bai trazaduran, bai sarbideetan. **Aurrerakin honen helburuetako bat mugikortasun-azpiegituren lurzorua optimizatzea da**, pertsonak erdigunean jarriko dituen hiri-eredu berria sortzeko planifikazio bat bultzatuz. Testuinguru horretan, saihebidetarako sarbideak berrikustea planteatu da, hala nola: Añorgako edo Illunbeko lotunerako proposamenak, bai eta AP-1 autobidearen bidez Altzan sartzeko lotune berrirako proposamena ere.

SUPERETXADIEN ANTOLAMENDUA

Aurrerakinean proposatzen den hiri barruko ibilgailu-sarearen antolamendu berria, hierarkizatutako dagoen sarea finkatzea eta osatzea da. Sare horrek hiri-mailako mugikortasuna antolatzen du, maila txikiagoko kaleak arintzea ahalbidetuz, eta horrela, mugikortasun osasungarriaren aldeko apustua eginez.

Superetxadiez osatutako sarean oinarritzen da proposamena. Donostiako oinarri topografikoak eta sektorez sektore egindako plangintzak era askotariko formaz osatuta dagoen hiri eratu dute bere hedapenaren zati handi batean. Haietako gehienak, hiriaren oinarri topografikoak mugatzen dituelarik. Horietako jarduketa batzuk, isolatuak eta itxiak dira, haien arteko hiri-jarraitasunik gabekoak. Haien mugak, hiriaren mugikortasun gehiena jasaten duten superetxadiak definitzen dituzten hiri-giltzarriak dira. Horrela, gainerako kaleak etxebizitzetara sartzeko elementu gisa utzi nahi dira, alderantzizko lehentasuneko bide-espazio gisa.

Barneko ibilgailu-sare horrek kale nagusien bide-egitura (hiri-sarea) bereizten du, eta hiri-zirkulazioa kanpoko ibilgailu-saretik tokiko sareraino banatzen du; ahal den neurrian, superetxadiak sortuz. Superetxadietan kaleak etxebizitzetara sartzeko elementutzat hartzen dira, bide lasaia gisa, Superetxadi batzuetan izan ezik, non garraio publikoa igarotzeko bigarren mailako ibilgailu-kaleak aurreikusten diren.



LA OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

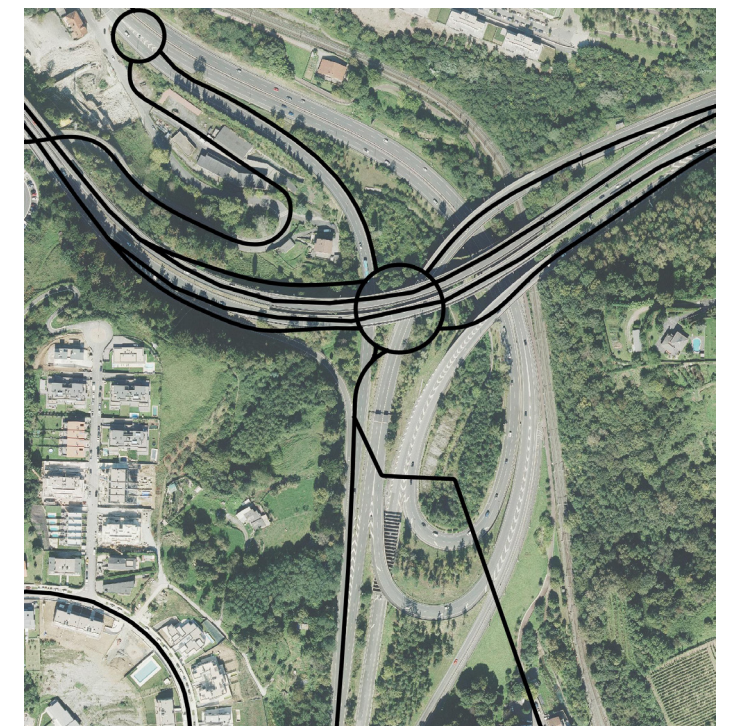
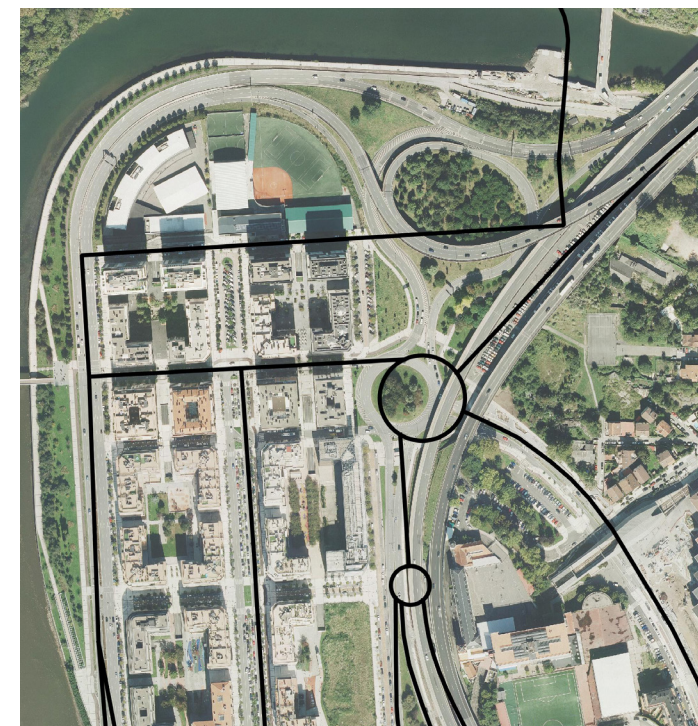
Las infraestructuras de movilidad son grandes consumidoras de suelo, especialmente aquellas construidas hace ya algunas décadas. La GI-20 fue concebida así tanto en su trazado como en sus accesos. **Optimizar el suelo de las infraestructuras de movilidad para generar una nueva urbanidad que ponga en el centro de la planificación a las personas es uno de los objetivos de este Avance.** En este contexto es en el que se ha planteado una revisión de los accesos a la Variante que ha derivado en las propuestas para el actual enlace de Añorga o el de Illunbe así como la propuesta para el nuevo nudo de acceso a Altza a través de la AP-1.

LA ORDENACIÓN EN SUPERMANZANAS

La propuesta en el Avance respecto a la nueva ordenación de la red viaria rodada interna urbana pasa por consolidar y completar una red jerarquizada que ordena la movilidad a nivel de ciudad y permite ir liberando la red de calles de menor escala para la movilidad saludable (con preferencia por las bicicletas y los itinerarios peatonales) y la vida urbana.

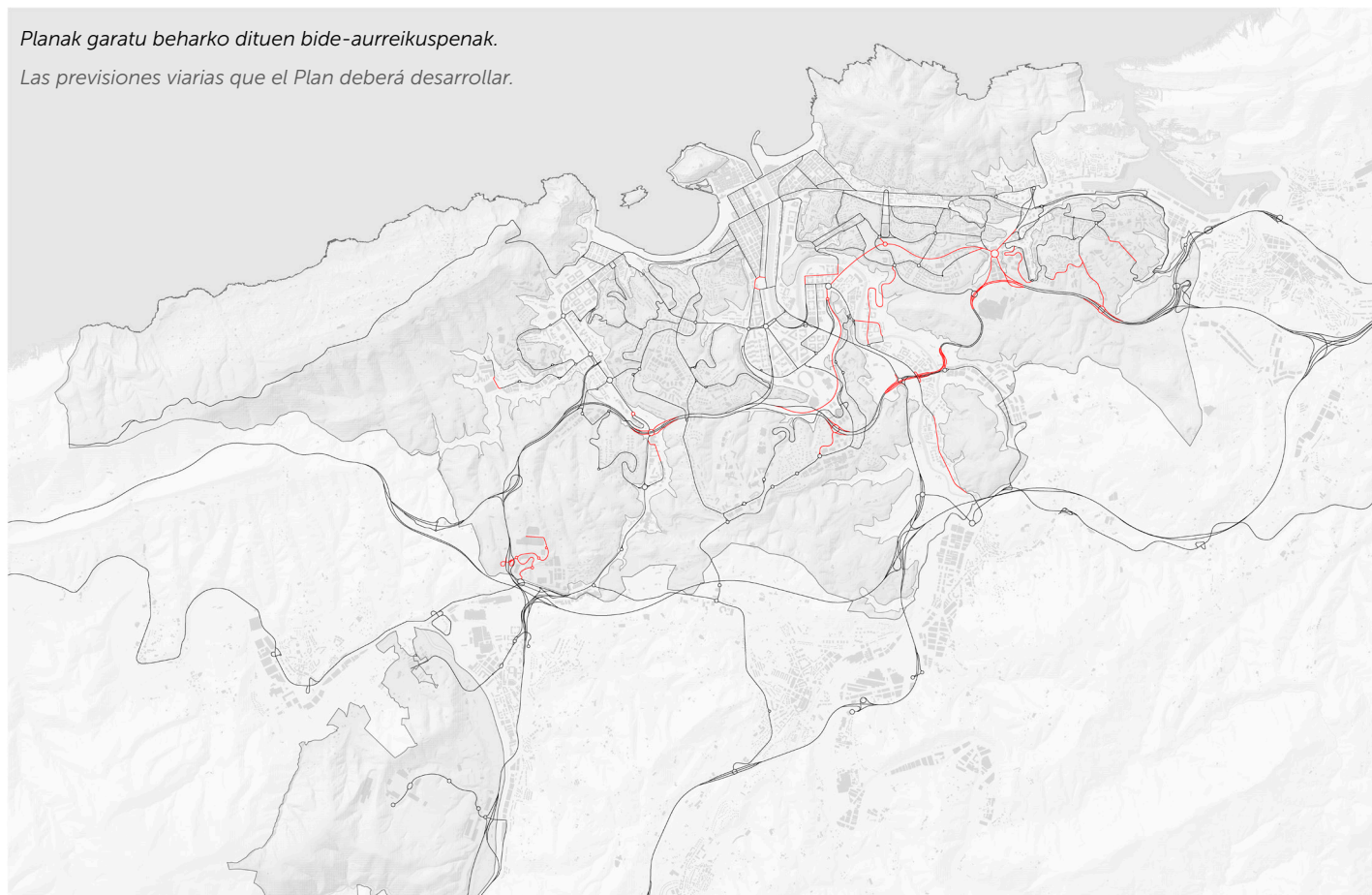
La apuesta consiste en una red formada por supermanzanas. El apoyo topográfico y el planeamiento por partes del municipio de Donostia / San Sebastián, hecho sector a sector, en gran parte de su extensión, han configurado una ciudad que es un verdadero mosaico de formas, donde la mayor parte de ellas se delimitan por el soporte de la ciudad. Algunas de las actuaciones son autistas y cerradas con poca continuidad urbana entre unas y otras y donde el límite se convierte en bisagra urbana definida por estas grandes supermanzanas que soportan la mayor parte de la movilidad urbana. Se busca así dejar el resto de las calles como elementos de acceso a las viviendas, espacio viario de prioridad invertida.

Esta red rodada interior reconoce una estructura vial de calles principales (red urbana) que distribuyen el tráfico urbano desde la red rodada exterior hasta la red local, generando en la medida de lo posible supermanzanas. En las supermanzanas las calles se conciben como elementos de acceso a las viviendas, mediante espacios viarios pacificados, salvo en algunas supermanzanas donde se prevén calles rodadas de carácter secundario para habilitar el paso del transporte público.





Planak garatu beharko dituen bide-aurreikuspenak.
Las previsiones viarias que el Plan deberá desarrollar.



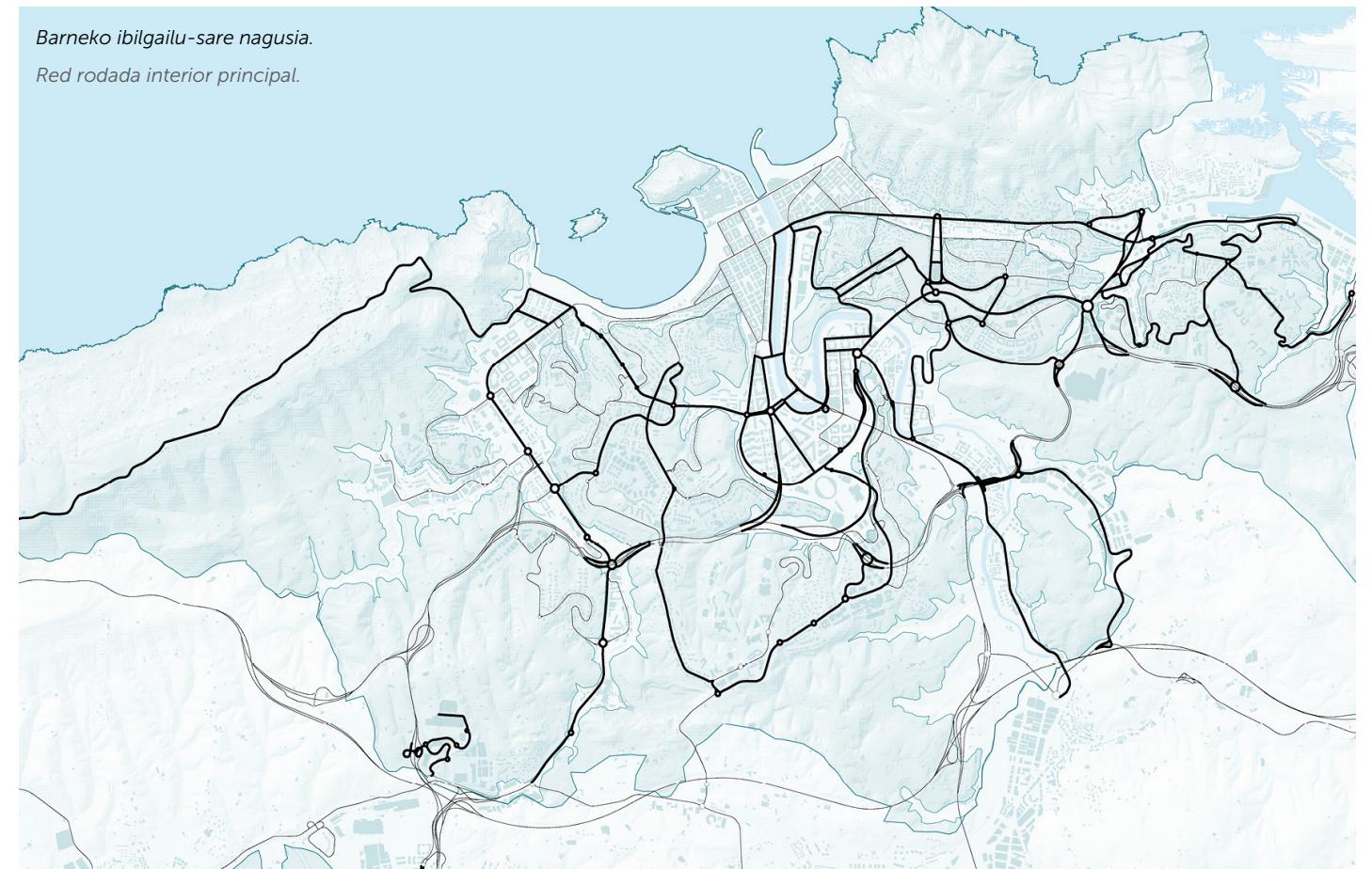
3.3. TREN-AZPIEGITURAREN ANTOLAMENDUA. GELTOKIAK ETA ZENTRALITATE-EREMUAK

Komunikazio-azpiegiturei dagokienez, trenak da, zalantzarik gabe, gainerako aukerekin alderatuta gaitasun eta jasangarritasun handiena duen garraiobide kolektiboa. **Adifek eta Euskotrenek osatzen duten trenbide-sare ona dauka Donostiak.**

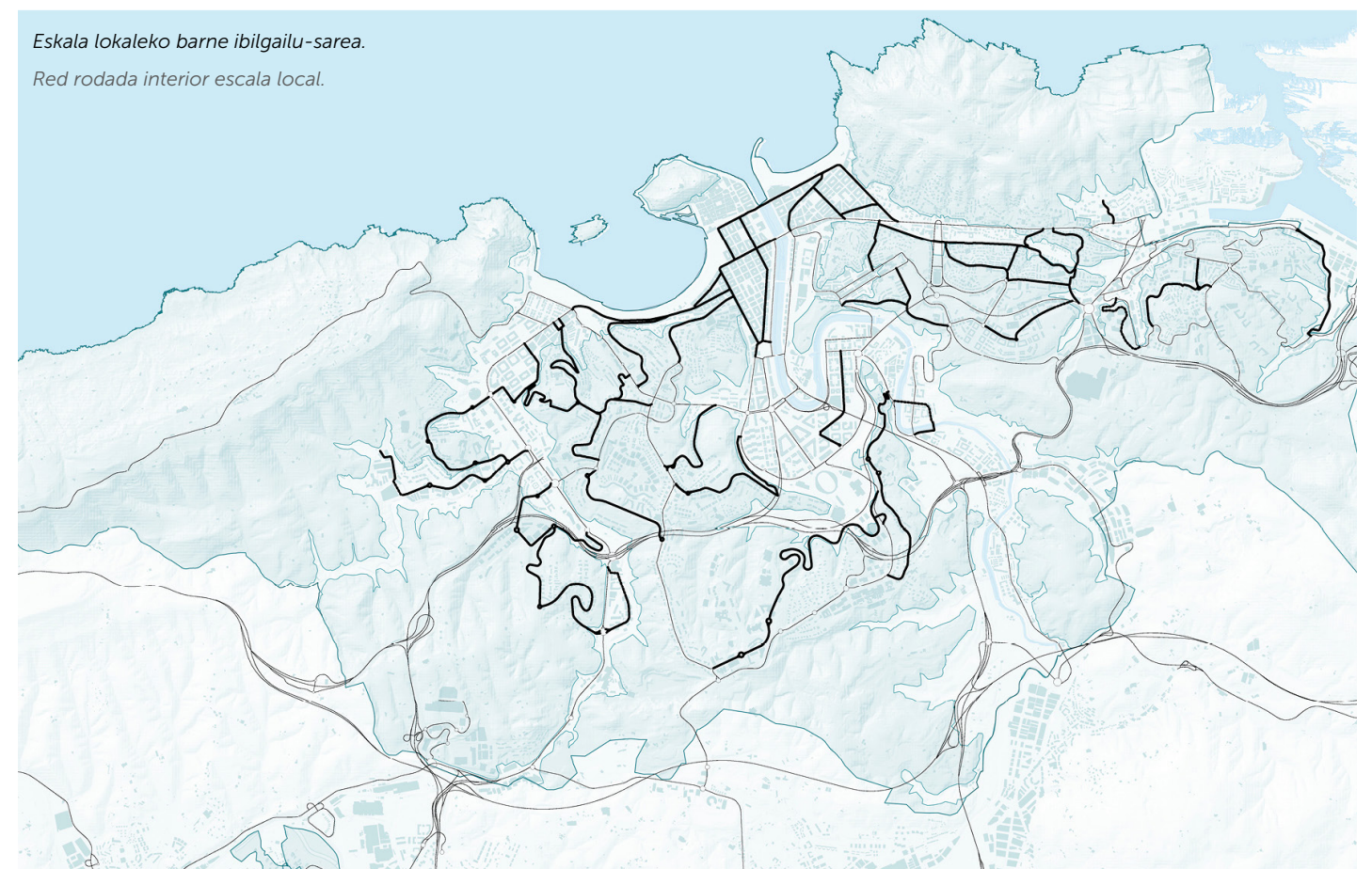
3.3. LA ORDENACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. ESTACIONES Y ÁREAS DE CENTRALIDAD

En cuanto a las infraestructuras de comunicación, el ferrocarril es sin duda el medio de transporte colectivo con mayor capacidad y más sostenible respecto a las demás alternativas. **Donostia / San Sebastián está dotada de una buena red de ferrocarril formada por la red de Adif y la de Euskotren.**

Barneko ibilgailu-sare nagusia.
Red rodada interior principal.



Eskala lokaleko barne ibilgailu-sarea.
Red rodada interior escala local.



Ibilgailuen Mugikortasuna Movilidad Rodada

Bide-hierarkia Jerarquía viaria

- Lurralde-sarea
Red territorial
- Hiri-sarea
Red de ciudad
- Auzo-sarea
Red de barrio
- Bypass berria
Nuevo bypass

Begirada Sektorialak Miradas Sectoriales



Hiri Antolamenduko Plan Orokorren Aurrerakina
Avance del Plan General de Ordenación Urbana



Plan bat daukagu! *¡Tenemos un plan!*

Bi sareak finkatuta daude eta hiriko zati handi batean, hirigunea barne, elkarrengandik distantzia egokira banatuta dauden geltoki asko dituzte. Gainera, eguneratze-prozesu garrantzitsua jasaten ari dira: Euskotreneko sarea, trukeak erraztuko dituen Metroaren saihebidetako osatuko du; bi lerroen arteko intermodalitatea Herrerako nodoaren aurreikuspenarekin hasi zen lantzen, eta, orain, Erriberako trukagailuaren aurreikuspen berriarekin jarraipena eman nahi zaio; Gainera, Adifen zein Euskotrenen azpiegituren eguneratze-prozesu horretan, geltokien irisgarritasuna eta bizikleta sarearekiko intermodalitatea hobetzen ari dira.

Aurrerakin honek proposamen gutxi ditu trenbide-sarearen euskarri fisikoa hobetzeko. Hala ere, trenbide-sareak eskaintzen duen aukera adierazi nahi du. Gaur egun, gaitasun handiko garraio publikoaren bidez, eta mugikortasun jasangarriagoa sustatzeko zerbitzuen maiztasun egokia doituz, trenbide-sistematik badu hiriko zeharkako harremanak bermatzeko ahalmena (Adif Urumeako ibarraren eta Ekialdeko korridorearen artean igarotzen da, eta Euskotren hiruretan).

Zenbait geltokien hobekuntzaren ondorioz sortzen diren aukerak ere baliatu ahal izango dira, baita sarean gertatzen diren aldaketen ondorioz sortzen direnak ere, hala nola, Easoko geltokia lurperatzean sortzen den zentralitate-eremua edo abiadura handia iristearen ondoriozko aukera, geltokia eta haren ingurua berregituratu eta berritzearen ondorioz.

Oinezkoen irisgarritasun-arloan aurreikusitako jarduketak trenbideko garraio publikoaren sarearen hedapena hobetzen ere laguntzen dute. Geltokien hedapenak hobera egiten du muino-hirian; Aieten (Antigua-Ondarretarekin eta Erdialdearekin duen mugan), Añorgan (Miramonekin duen loturan), Intxaurren (Erriberarekiko harremanean), Martutenen (Loiolako trukatzailarekiko hobekuntzan) eta Altzan (Oletako sakonarekiko loturan).

Irudiak, oinezkoen irisgarritasunari dagokionez aurreikusitako jarduketaren ondorioz trenbideko garraio publikoaren sarearen estalduraren hobekuntza erakusten du.

3.4. MUGIKORTASUNA, GARRAIO PUBLIKOA ETA APARKALEKUA

Autobus bidezko garraio publikoaren arloko jarduketak egungo lineen optimizaziotik, hiriko zeharkako etorbide berriak eskaintzen dituen zeharkako lotura-aukera berrietara igaroko dira. Planak bermatu beharko du etorbide berri horren diseinuak garraio publikoari laguntzeko irizpideak izango dituela: autobusak errei eskusiboa izango duen ebaketa baten bidez, bide eta estazio berriak aurkitzeko espazio publiko egoki baten bidez, egungo sarea osatu ahal izateko.

Ambas redes están consolidadas y disponen de un buen número de paradas distribuidas a una distancia adecuada entre ellas por gran parte de la ciudad incluido el centro urbano. Además, están siendo sometidas a un proceso de actualización importante: la red de Euskotren se verá complementada por la variante del Metro que facilitará algunos intercambios; la intermodalidad entre ambas líneas ya se comenzó a abordar con la previsión del nodo de Herrera y ahora con la nueva previsión del intercambiador en Riberas; además, tanto la infraestructura de Adif como la de Euskotren están siendo sometidas a un proceso de actualización importante ya que se está mejorando la accesibilidad de las estaciones y se trabaja por mejorar la intermodalidad con la red de bici.

La propuesta de este Avance a la mejora del soporte físico de la red de ferrocarril es menor. Sin embargo, no se puede dejar pasar la ocasión para señalar la oportunidad que la red ferroviaria existente brinda. Actualmente, esta red ya dispone de la potencialidad de apoyar las relaciones transversales en la ciudad (Adif transcurre entre la Vega de Urumea y el corredor Este y Euskotren lo hará por los tres) a través de un modo de transporte público de alta capacidad fomentando la posibilidad una movilidad más sostenible simplemente ajustando una frecuencia de servicios adecuada.

Se podrán aprovechar también las oportunidades derivadas de la mejora de algunas estaciones, así como aquellas derivadas de los cambios en la red: el área de centralidad que surgirá de liberar la estación de Easo o la oportunidad derivada de la llegada de la alta velocidad con la consecuente reestructuración y renovación de la estación y de su entorno.

Las actuaciones previstas en materia de accesibilidad peatonal también apoyan la mejora de la cobertura de la red de transporte público de ferrocarril. Las coberturas de las estaciones mejoran en la ciudad colinar, más concretamente; en Aiete (en su límite con Antigua-Ondarreta y Erdialdea), en Añorga (en su conexión con Miramon), en Intxaurren (en su relación con Riberas), en Martutene (que se mejora respecto al intercambiador de Loiola) y en Altza (en su conexión con la Vaguada de Oleta).

La imagen muestra la mejora de la cobertura de la red de transporte público de ferrocarril derivada de las actuaciones previstas en materia de accesibilidad peatonal.

3.4. MOVILIDAD, TRANSPORTE PÚBLICO Y APARCAMIENTO

Las actuaciones en materia de transporte público (autobús) pasarán por la optimización de las líneas actuales a las nuevas posibilidades de conexión transversal que la nueva avenida transversal de la ciudad podrá proporcionar. El plan deberá asegurar que el diseño de esta nueva avenida incorporará criterios de apoyo del transporte público; ya sea a través de la definición de una sección en la que el autobús disponga un carril exclusivo o a través de la previsión de un espacio público adecuado para la localización de las nuevas vías y estaciones que permitan completar la red existente.

Garraio Publikoa Transporte Público

Trenbide-sarea Red ferroviaria

- Trenbideak
Líneas ferroviarias
- Abiadura handiko linea
Línea de alta velocidad
- Abiadura handiko linea - alternatibak
Línea de alta velocidad - alternativas
- Geltoki intermodala
Estación intermodal
- Trukatzailea
Intercambiador
- Tren-geltokiak
Estaciones
- Tren-geltokiaren irteerak
Salidas de estación
- Tren-geltokiaren estaldura 600 m-ra
Cobertura de las estaciones de tren a 600 m

Autobus publikoen sarea Red de autobuses públicos

- Autobus-geltokia
Estación de autobuses
- Dbus geroalekuak
Paradas de Dbus
- Dbus geroalekuaren estaldura 200m-ra
Cobertura de las paradas de Dbus a 200 m
- Garraio publikorako ardatz berria
Nuevo eje de transporte público

Begirada Sektorialak Miradas Sectoriales



Hiri Antolamenduko Plan Orokorren Aurrerakina
Avance del Plan General de Ordenación Urbana



Plan bat daukagu!

¡Tenemos un plan!

Barneko bide-sarearen mugikortasun-arterien definizioan, proposamen honek superetxadietako bide- eta kale- ehuna jasotzen du. Tamaina handiko superetxadien barruan, bigarren mailako bide-sarea aurreikusi beharko da, garraio publikoarentzako pasabidea bermatuz.

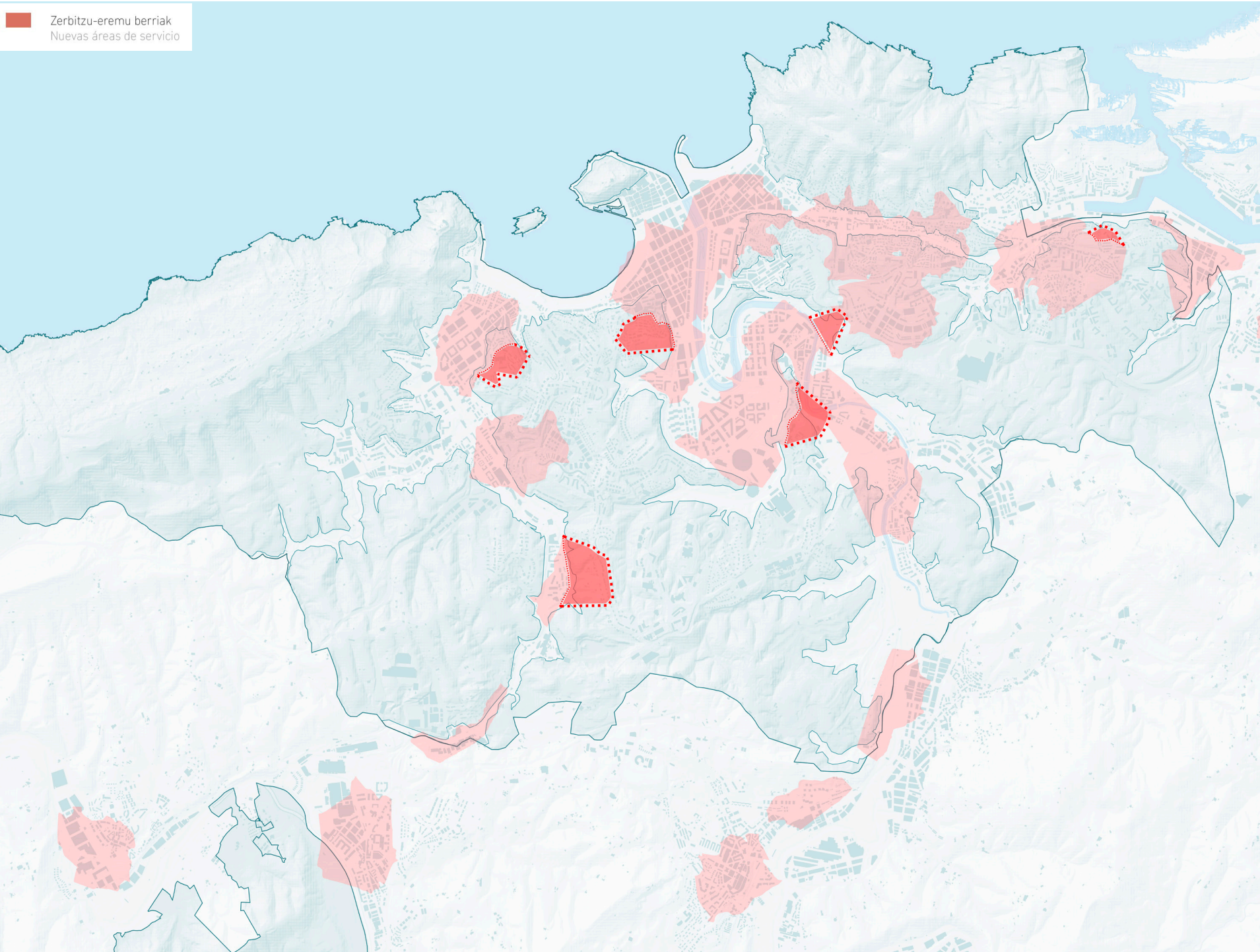
Aparkalekuaren strategiari dagokionez, Planak beharrezkoak diren aparkaleku-plazak hornitzeko proposamena jaso beharko du, bide publikotik aparkalekuak libratu ahal izateko eta hiri-espazioen kalitatea hobetzeko. Planak aurreikusten dituen zabalpen gune nagusietan, gehienbat eraldatze- eta zabaltze-jarduera berriak kokatzen diren espazioetan, aparkaleku plaza berrien hornidurara egokitutako araudia aurreikusiko da, bide publikoan ibilgailuen ahalik eta presentzia txikiena bermatzeko.

En la definición de las arterias de movilidad de la red rodada interior esta propuesta recoge la estructuración del tejido de vías y **calles en supermanzanas**. En el interior de las supermanzanas de mayor entidad se han previsto calles rodadas secundarias donde se podrá habilitar el paso del transporte público.

Respecto a la estrategia del aparcamiento, el Plan deberá incorporar la propuesta de dotación de las plazas de aparcamiento **necesarias, de forma que se puedan liberar aparcamientos de la vía pública, por una mejor calidad urbana del espacio urbano**. En los espacios donde se localiza la mayor parte del crecimiento del Plan y donde sitúan mayoritariamente las nuevas actuaciones de transformación y extensión, se preverá una normativa ajustada a la dotación de las plazas de aparcamiento de las nuevas actuaciones que garantice la menor presencia de vehículos en la vía pública.

La imagen muestra la mejora de la cobertura de la red de transporte público de ferrocarril derivadas de las actuaciones previstas en materia de accesibilidad peatonal.

La imagen muestra la mejora de la cobertura de la red de transporte público de ferrocarril derivadas de las actuaciones previstas en materia de accesibilidad peatonal.



Ezkerrean : Garraio publikoa: trenbide-estaldura eta Dbus estaldura.
A la izquierda: Transporte público: cobertura ferroviaria y cobertura Dbus.

Barneko ibilgailu-sarearen hierarkizazioari esker, Salgaien Hiri Banaketa (SHB) erregulatu ahal izango da hiria egituratzen duen sarearen gainean, quick-commerce-a kontrolpean mantenduz. Horretarako, ibilgailu-sare nagusian bermatuko den banaketa-sare bat planteatzearen estrategia garatu beharko du Planak, sare horretatik abiatuta, banaketa mugikortasun jasagarriaren bidez egiteko.

La jerarquización de la red rodada interna permitirá también poder regular la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) sobre la red gris que estructura la ciudad sin dejar a que el quick-commerce se ordene espontáneamente. Para ello el Plan deberá desarrollar la estrategia para dirigir el posicionamiento de una red de distribución urbana de mercancías constituida apoyada en la red principal de la red rodada principal a partir de la cual la distribución se lleve a cabo a través de una movilidad sostenible.

