

Donostiako HAPOaren berrikuspenerako aurrerakina
Laburpen sektorialak

Avance de la revisión del PGOU de San Sebastián
Resúmenes sectoriales

03.

Mugikortasuna

Hiri- eta lurralde-mugikortasunerako azpiegiturak antolatzea

Movilidad

Ordenar las infraestructuras de la movilidad urbana y territorial

03.

Mugikortasuna

Hiri- eta lurralde-mugikortasunerako azpiegiturak antolatzea

Movilidad

Equipar San Sebastián de forma equilibrada e integral



DIAGNOSTIKOA

Donostiak izaera geografiko duala du: hiriaren zati laua osatzen duen ibai-hiria eta muino-hiria. Honek mugikortasuna baldintzatzen du.

- Donostiak erakartzen duen kanpo-mugikortasunaren %66 **Zarautz-Hondarribia-Andoainek** osatutako triangeluaren barrukoa da.
- Hiri barruko joan-etorrietan modu jasangarriak nagusi dira, baina **kotxearen presentzia handia da**.
- Oinezkoen lurralde- eta hiri-ibilbideen sare ona.
- Hiriko **bizikleta-sarea** (eta Dbiziren sarea) hiri dualaren ondorio da: ona ibai-hirian eta gabeziak muino-hirian.
- **Dbusen** sareak estaldura ona du, baina beharrezkoa da erdialdera joatea korridorez modu eraginkorrean aldatzeko.
- **Trenbide-sarearen** irisgarritasuna oso ona da, baina egun duen erabilera bere gaitasunaren azpitik dago.
- Donostiak bide-azpiegitura garatua du, eta ez du inbertsio handirik behar azpiegitura berrietan.
- **Hiru maila** identifikatzen dira sarean: hiri/lurraldeko sarea, hiri-sarea eta auzo-sarea.

DIAGNÓSTICO

San Sebastián tiene un carácter geográfico dual: la ciudad plana fluvial y la colinar. Esto condiciona la movilidad.

- *El 66% de la movilidad exterior que atrae San Sebastián pertenece al triángulo formado por **Zarautz-Hondarribia-Andoain**.*
- *En los trayectos urbanos predominan las formas sostenibles, pero la **presencia del coche es importante**.*
- *Buena red de itinerarios peatonales territoriales y urbanos.*
- *La **red ciclista** urbana (y la red de Dbizi) es consecuencia de la ciudad dual: buena en la ciudad fluvial y carencias en la ciudad colinar.*
- *La red de **Dbus** tiene una buena cobertura, pero es necesario ir al centro para cambiar eficazmente de corredor.*
- *La accesibilidad de la **red ferroviaria** es muy buena, pero su uso actual está por debajo de su capacidad.*
- *San Sebastián cuenta con una infraestructura viaria desarrollada que no necesita grandes inversiones en nuevas infraestructuras.*
- *Se identifican **tres niveles en la red**: red urbana/territorial, red urbana y red vecinal*



DIAGNOSTIKOA

- Hiri-eremuaren erdian dagoen **GI-20ak** zaildu egiten du hiriko ehun batzuen funtzionamendua: jarraitutasun eza, hesi-efektua eta hiri-desitxuratzea.
- GI-20ko **lotura korapilo** batzuek azalera handiegia hartzen dute, eta inguruan disfuntzio handiak sortzen dituzte: Añorga, Loiola, Herrera.
- **Hiriko bide-sarea** egituratuta dago, baina gabeziak ditu: Erdialdea zeharkatzen du eta eskasa da Altzan.
- Hiri-sarearen barruan **berrikusi beharreko eremu** batzuk ere identifikatu dira (Pío XII, Errotaburu, Ategorrieta).
- **Auzo-sarea** osorik dago, baina ehun batzuetan iragazkortasuna landu behar da (Oleta, Julimasenea).

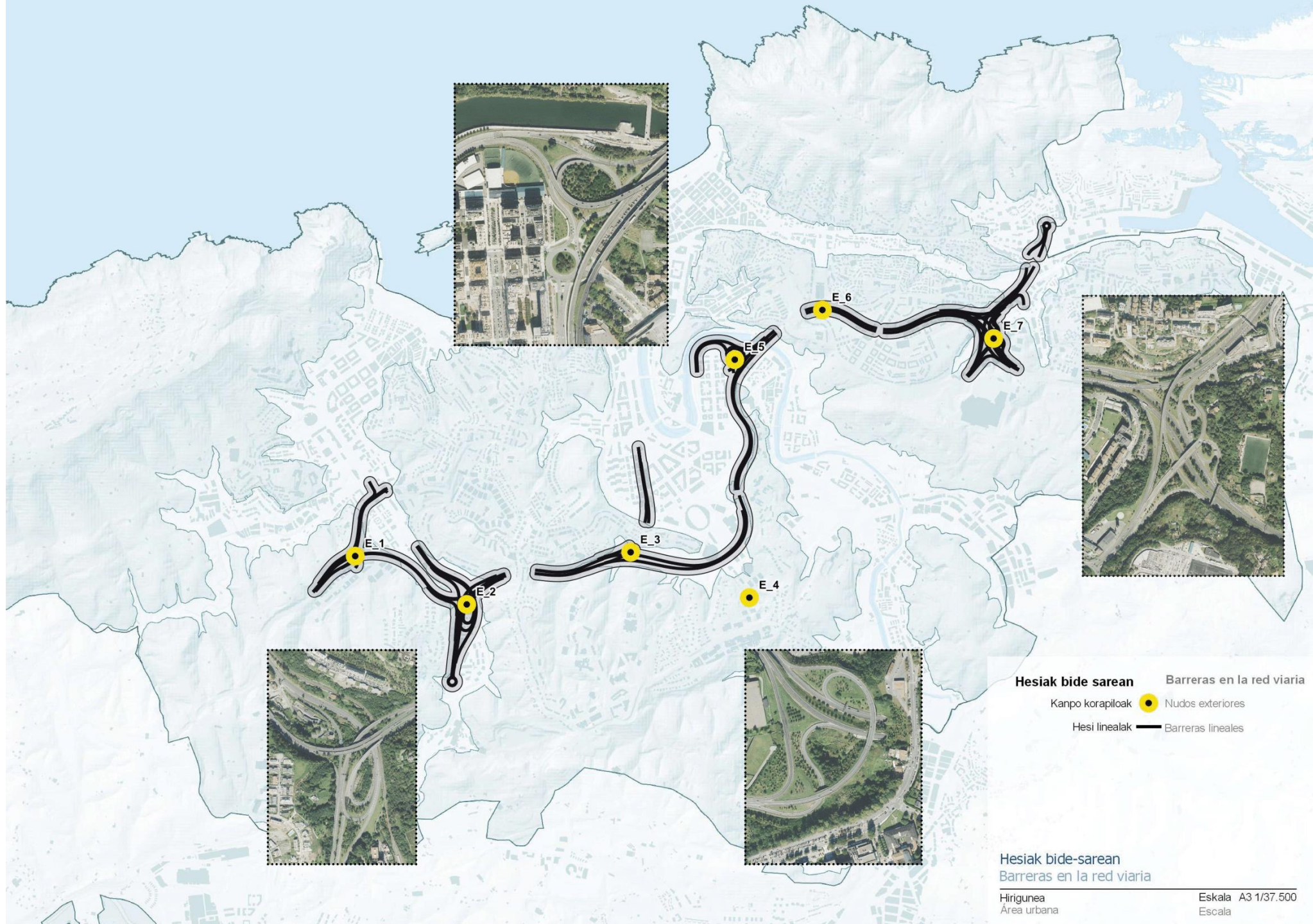
DIAGNÓSTICO

- La **GI-20**, situada en el centro del ámbito urbano, dificulta el funcionamiento de algunos tejidos: discontinuidad, efecto barrera y desfiguración urbana.
- Algunos **enlaces** de la GI-20 ocupan una superficie excesiva, generando grandes disfunciones en su entorno: Añorga, Loiola, Herrera.
- La **red viaria urbana** está estructurada, pero presenta carencias: atraviesa el Centro y es deficiente en Altza.
- También se han identificado algunas **áreas a revisar** dentro de la red urbana (Pío XII, Errotaburu, Ategorrieta).
- La **red vecinal** está completa, pero en algunos tejidos hay que trabajar la permeabilidad (Oleta, Julimasenea).

03

Mugikortasuna

Movilidad





HELBURUAK ETA IRIZPIDEAK

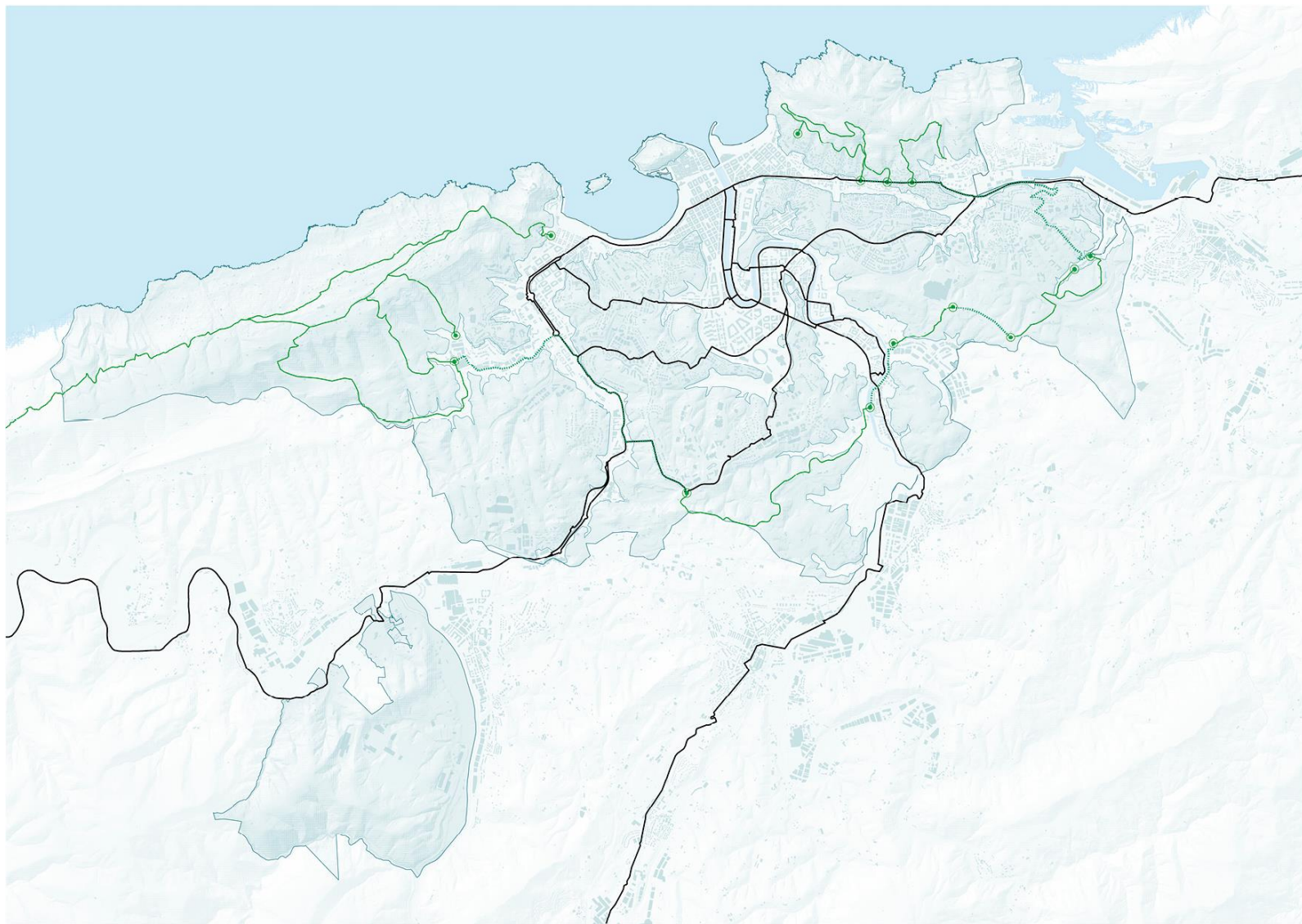
Mugikortasun-sistema baldintzatzen duen hiri dualaren euskarria ulertuta, mugikortasun osasuntsuaren alde egitea. Horretarako:

- Mugikortasun **metropolitarraren** sare eraginkor bat lortzea.
- Pertsonen eta merkantzien mugikortasuna antolatzea, **superetxadien** sare hierarkizatu batean oinarrituta.
- Salgaien hiri logistikaren beharrei erantzutea, eta **Salgaien Hiri Banaketa** (SHB) arautzea.
- Kale nagusien bide-egitura definitzea, gainerako kaleak baketutako bide-espazio moduan ulertuz.
- Bizikleten zirkulazioa sustatzea, eta **bizikleta** bidezko mugikortasunaren sarea zabaltzea.
- **Ardatz zibikoen** eta kale berdeen sarea ezartzea.
- **GI-20an** libratutako lurzoruen izaera berria definitzea, eta etenak gainditzeko erabiltzea.
- Hiri dualeko **lotura bigunak** eratzen jarraitzea, hiriko etendura topografikoak gainditzeko.
- Oinezkoentzako eta bizikletentzako «**berderako ateak**» antolatzea.
- Mugikortasun-azpiegiturak **optimizatzea**, espazio gutxiago okupatu dezaten.
- Orain arteko sistema alboratu eta **aparkaleku-erabilera** zentzuz eta koherentziaz arautzea.

OBJETIVOS Y CRITERIOS

Apostar por una movilidad saludable entendiendo el soporte de la ciudad dual, que condiciona el sistema de movilidad. Para ello:

- *Conseguir una red eficiente de movilidad **metropolitana**.*
- *Organizar la movilidad de personas y mercancías con una red jerarquizada de **supermanzanas**.*
- *Atender las necesidades de la **Distribución Urbana de Mercancías** (DUM) y regularla.*
- *Definir la estructura viaria de las calles principales, entendiendo el resto de las calles como espacios viarios pacificados.*
- *Fomentar la circulación de **bicicletas** y ampliar la red de movilidad ciclista.*
- *Red de **ejes cívicos** y calles verdes.*
- *Redefinir la naturaleza del suelo liberado en la **GI-20** y utilizarlo para superar discontinuidades.*
- *Seguir creando **enlaces blandos** de la ciudad dual para superar las interrupciones topográficas.*
- *Crear «**puertas al verde**» para peatones y bicicletas.*
- ***Optimizar** las infraestructuras de movilidad para que ocupen menos espacio.*
- *Dejar de lado el sistema existente, y regular con sentido y coherencia el **uso de aparcamiento**.*



Lurralde-mailako mugikortasun osasungarriaren sarea
La red de movilidad saludable de escala territorial

LURRALDE-MAILAKO MUGIKORTASUN OSASUNGARRIAREN SAREA

- Bizikleta-sarearen konexioa hiriarteko **hiru korridoreetan**: Donostia-Irun, Donostia-Mutriku eta Donostia-Beasain.
- **Berderako atea** hiritik Mendizorrotz, Ulia, Oriamendi-Miramon eta Lauaizetara (paisaia-jarduerak).

LA RED DE LA MOVILIDAD SALUDABLE DE ESCALA TERRITORIAL

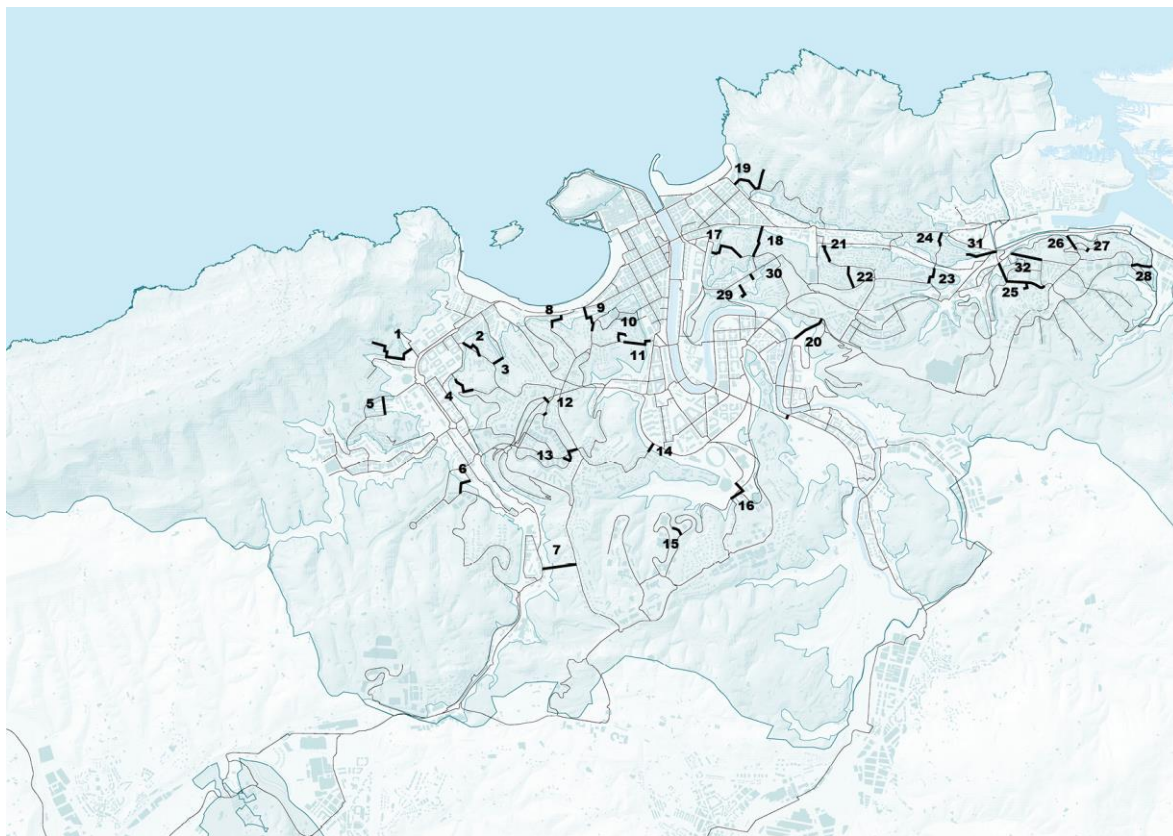
- Conexión de la red ciclista en los **tres corredores** interurbanos: Donostia-Irun, Donostia-Mutriku y Donostia-Beasain.
- **Puertas al verde** desde la ciudad a Mendizorrotz, Ulia, Oriamendi-Miramon y Lauaizeta (actuaciones paisajísticas).

HIRI-MAILAKO MUGIKORTASUN OSASUNGARRIKO SAREA

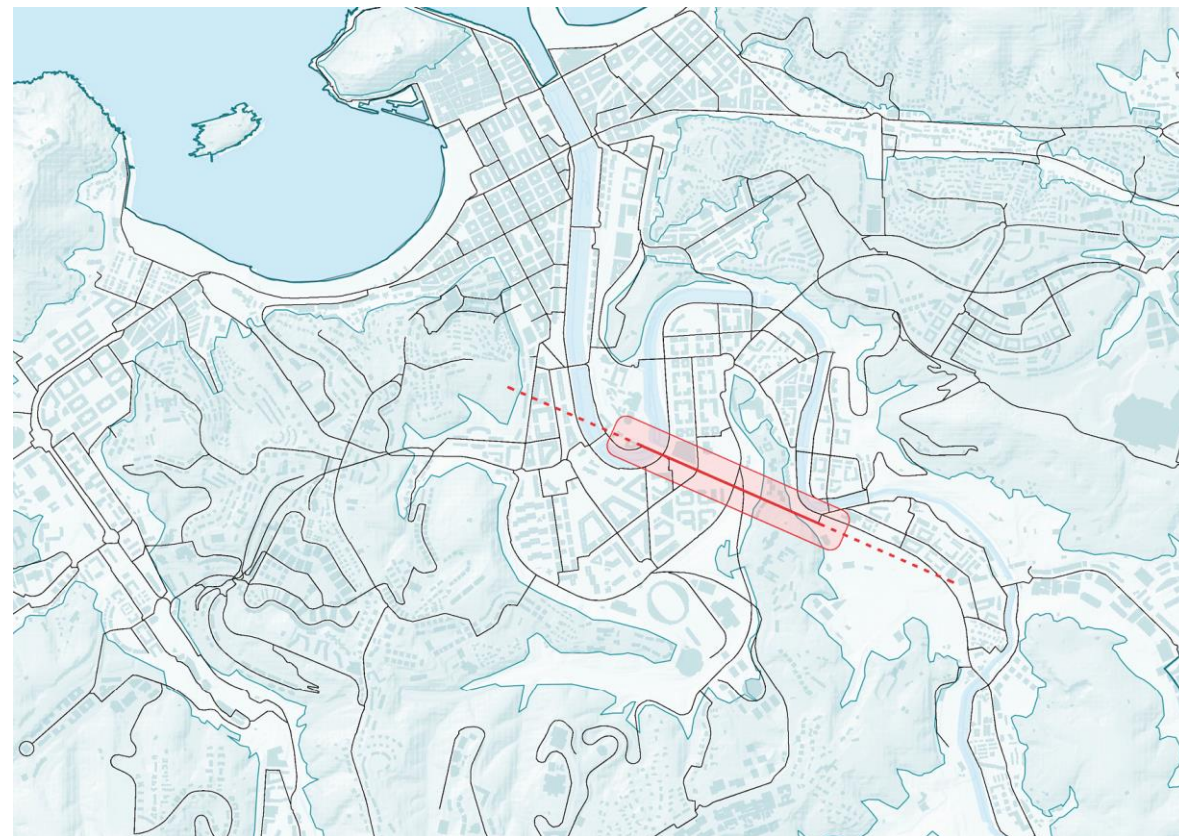
- Hiru korridoreetatik datozen bizikleta-bideek hiria zeharkatzen dute ekialdetik mendebaldera eta Urumean zehar.
- GI-20 saihesbide eraldatua Ekialdeko Barrutiaren eta Urumeako Ibarraren arteko lotura estrategiko bihurtzen da.
- Urumeako ibarra eta mendebaldeko korridorea lotzeko hiru bide: Zorroaga-Miramon-Añorga, Errondo-Berabera eta Morlans-Pío Baroja.
- Ibai-hiriaren eta muino-hiriaren arteko etenak konexio bertikalen bidez konpontzen dira.
- Aurreikusitako garapen berriek zeharkako lotura berriak ezartzeko aukera ematen dute.
- Hiriko jarduera-zentroetara (lantokietara, osasun-zentroetara, ikastetxeetara eta merkataritza-zentroetara) sarbidea bermatzen da.
- Txomiñeneatik Loiolako Erriberarainoko lotura bigunaren bideragarritasuna aztertuko du planak.
- Mugikortasun sare honek ekonomia-jardueren kokapena erabakitzeke balio behar du.

LA RED DE MOVILIDAD SALUDABLE DE ESCALA URBANA

- Las vías ciclistas a lo largo de los tres corredores atraviesan la ciudad de este a oeste y a lo largo del Urumea.
- La variante GI-20 transformada se convierte en una conexión estratégica entre el Distrito este y el valle del Urumea.
- Tres vías de conexión entre el valle del Urumea y el corredor oeste: Zorroaga-Miramon-Añorga, Errondo-Berabera y Morlans-Pío Baroja.
- Las interrupciones entre la ciudad fluvial y la colinar se resuelven mediante conexiones verticales.
- Los nuevos desarrollos previstos permiten establecer nuevas conexiones transversales.
- Se garantiza el acceso a los centros de actividad (centros de trabajo, sanitarios, centros educativos y comerciales) de la ciudad.
- El plan estudiará la viabilidad del enlace blando desde Txomiñenea hasta Riberas de Loiola.
- Esta red de movilidad debe servir para decidir la ubicación de las actividades económicas.



Aurreikusitako lotura bertikalak eta berri posibleak
Conexiones verticales previstas y nuevas posibles



Txomiñenetik Loiolako Erriberarainoko lotura bigun posiblea
Enlace blando posible desde Txomiñenea hasta Riberas de Loiola

Mugikortasun osasungarriaren sarea Red de movilidad saludable

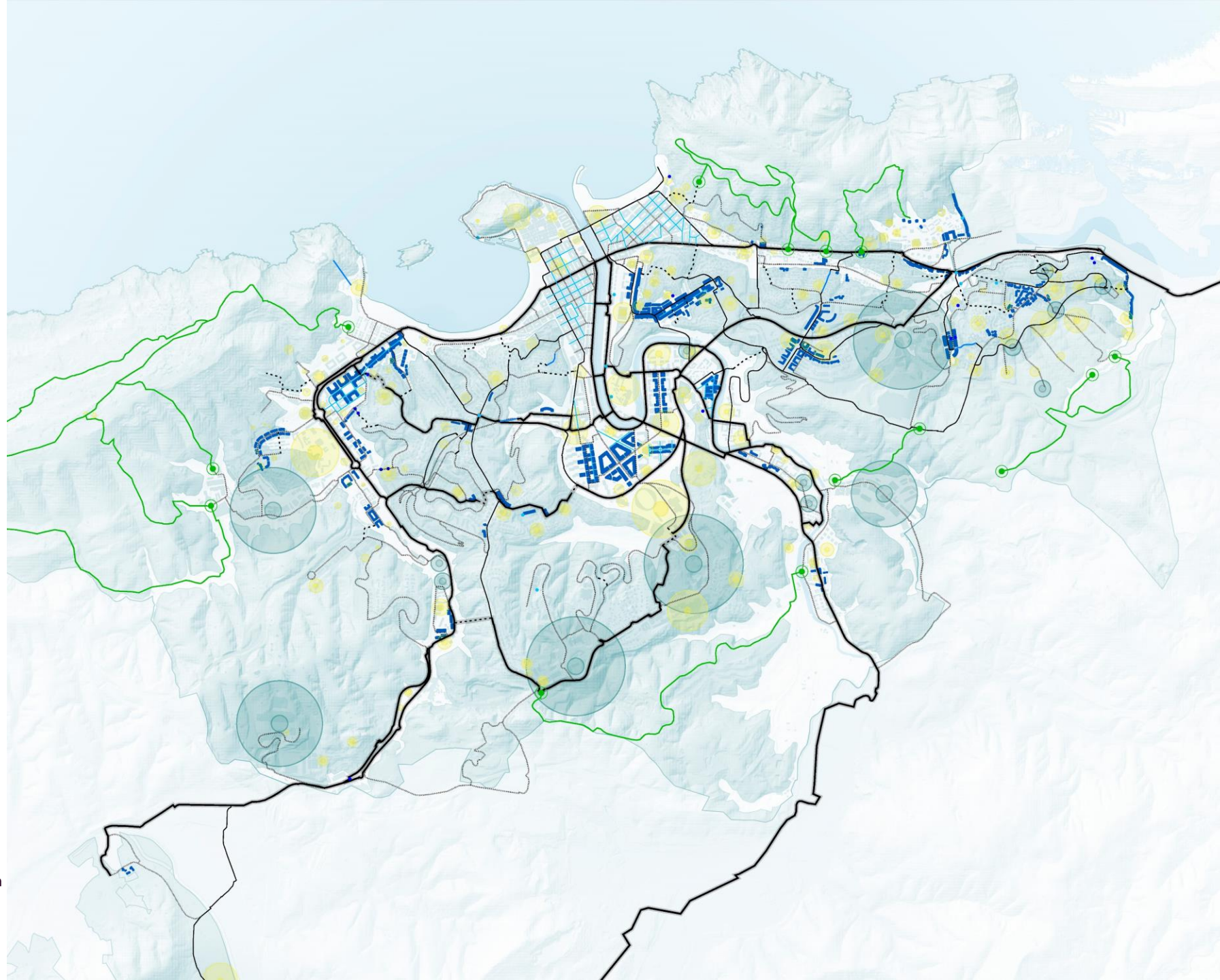
- Sare nagusia
Red principal
- Lotura-sarea
Red conectora
- Baraketa-sarea
Red distributiva
- ibide iragarriak
Itinerarios accesibles
- Arropala/skalera mekanikoak eta funikularak
Rampas/escaleras mecánicas y funiculares
- Goi-eta behe-hita lotzen dituen igogailua
Ascensor de conexión entre la ciudad alta y la baja
- Goi-eko behe-jailaren barne-kuturako igogailua
Ascensor para la conexión interna en la ciudad alta o la baja
- Oinezkoentzako lehentasuna duten kaleak
Calles con prioridad peatonal

Natura-sarea Red natural

- ibide naturalak
Caminos naturales
- ingurune naturalerako ateak
Puentes al entorno natural

Gune erakargarriak Centros atractores

- Auzo-ibizak
Corredores de barrio
- Lei-eremuak
Centros de trabajo
- Ekipoeremuak
Equipamientos

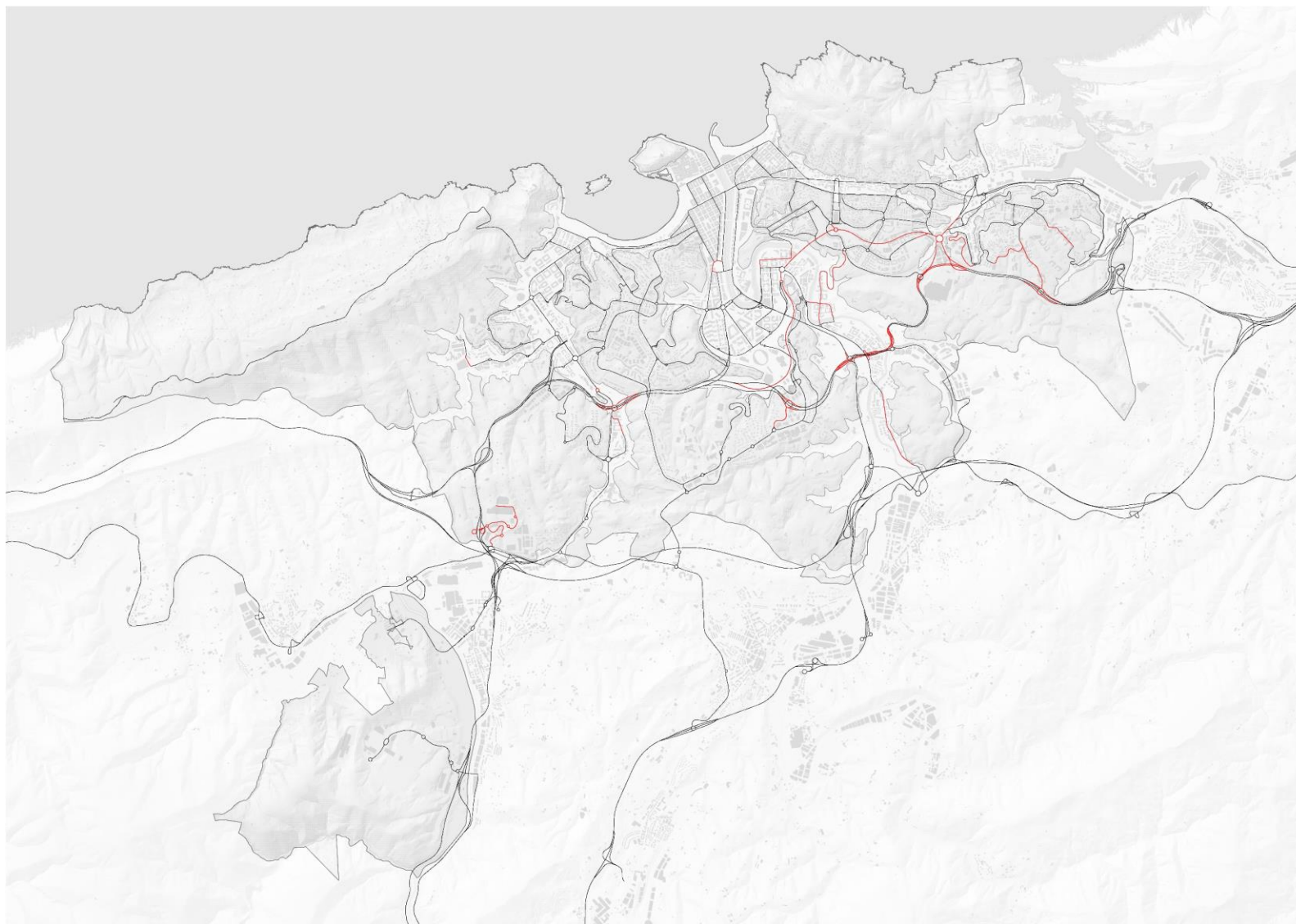


Mugikortasun jasangarriaren plano sektoriala
Plano sectorial de la movilidad saludable

Begirada Sektorialak Miradas Sectoriales



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



Gorriz, bide azpiegitura berriak edo eraldatuak
En rojo, infraestructuras viarias nuevas o transformadas

BIDEEN EGITURA BERRIAREN ANTOLAMENDUA

- **Bi eskala:** bide-azpiegitura handiak eta bide eta kaleen ehuna.
- Bide-azpiegitura **arrazionalizatzeko** aukera, hiri-azpiegiturak bere inguruneari egokitutako izaera har dezan eta okupatzen duten lurzorua murrizteko.
- Hiri barruko sarea **superetxadietan** oinarritua dago.

ORDENACIÓN DE LA NUEVA ESTRUCTURA VIARIA

- **Dos escalas:** las grandes infraestructuras viarias y el tejido de caminos y calles.
- La oportunidad de **racionalizar** la infraestructura viaria, para que adquiera un carácter adaptado a su entorno y reduzca el suelo que ocupa.
- Red urbana basada en **supermanzanas**.

SAIHESBIDEARENTZAT IZAERA BERRIA

Saihesbidea hiria inguratzeko asmoarekin eraiki zen errepide-arteria bat da. Gaur egun, aldiz, hiria zeharkatzen du eraiki zen bide-azpiegituraren izaera berarekin. Horregatik, zera proposatzen da:

- GI-40 errepidea sendotuz, GI-20ari beste izaera bat ematea, bide-konexio gaitasuna galdu gabe.
- Hiri-etenak josteko gaitasuna izatea.
- Bere trazaduran zehar, bizitegi zein jarduera ekonomikoko erabilerak ezartzea.
- Ekipamenduak eta espazio libreak sartzea, bidearen ebaketa aldatuz.
- Mugikortasun osasungarrirako eta garraio publikorako zeharkako lotura eraginkorra.

UN NUEVO CARÁCTER PARA LA VARIANTE

La variante es una arteria que se construyó con la intención de rodear la ciudad. Hoy, en cambio, la atraviesa con el mismo carácter de cuando se construyó. Por ello, se propone:

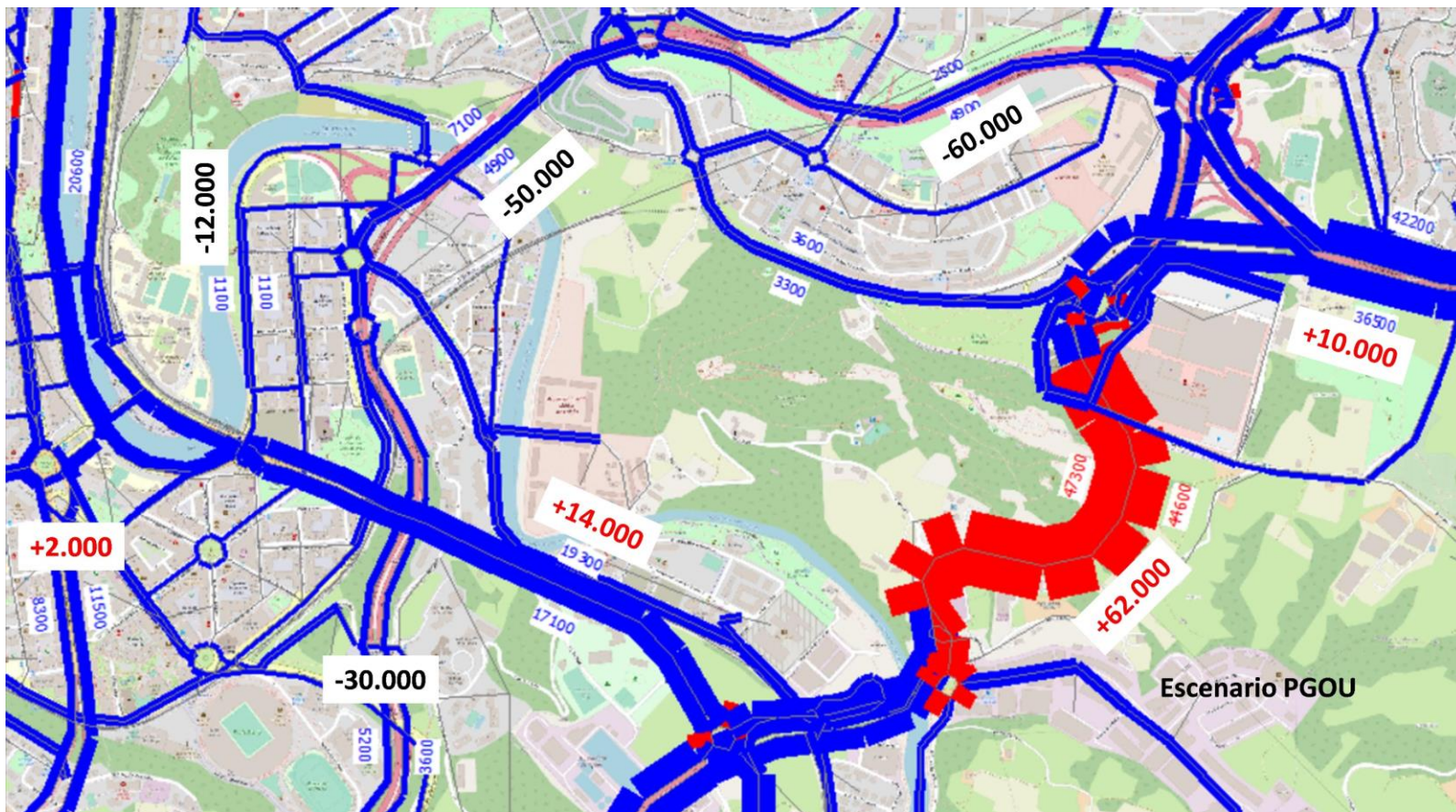
- Consolidar la GI-40 y dotar a la GI-20 de un nuevo carácter sin perder capacidad de conexión.
- Capacidad de coser discontinuidades urbanas.
- Implantar usos residenciales y de actividad económica a lo largo de su trazado.
- Incorporar equipamientos y espacios libres, modificando la sección del vial.
- Conexión transversal eficaz para la movilidad saludable y el transporte público.



SAIHESBIDEARENTZAT IZAERA BERRIA

UN NUEVO CARÁCTER PARA LA VARIANTE





Trafiko-fluxuak GI-20 eraldatu baten agertokian
Flujos de tráfico en el escenario de una GI-20 transformada

GI-40 BYPASSA ETA HAREN ALTERNATIBAK

- GI-20 eraldatzeko, lekualdatutako zirkulazioa xurgatuko duen **alternatiba** baten beharra.
- **GI-40a** etenik gabeko gaitasun handiagoa duen bide bat bilakatzea.
- Lurpeko **beste bide** alternatiboren bat.
- Ikus **3. Eranskina**: saihesbiderako proposamenaren azterketa eta ebaluazio teknikoa.

EL BYPASS GI-40 Y SUS ALTERNATIVAS

- **Necesidad de una alternativa** que absorba el tráfico desplazado para la transformación de la GI-20.
- Convertir la GI-40 en una vía de **mayor capacidad y sin interrupciones**.
- **Alguna otra vía** alternativa bajo tierra.
- Ver **Anexo 3**: estudio y evaluación técnica de la propuesta de variante.

MUGIKORTASUNA, GARRAIO PUBLIKOA ETA APARKALEKUA

Adifek eta Euskotrenek osatzen duten **trenbide-sare ona** dauka Donostiak. Aurrerakinak trenbide-sareak eskaintzen duen aukera adierazi nahi du.

- **Zentralitate-eremu** berriak geltokien inguruan.
- Oinezkoen irisgarritasun hobekuntzek garraio publikoaren sarearen hedapena hobetzen dute.
- **Aukerak**: Añorga-Miramón lotura, Intxaurren-Urdintzu lotura, Erriberako geltokia, Oleta.
- Autobusari dagokionez, **egungo lineak optimizatu** daitezke hiriko zeharkako etorbideetara moldatuta. Etorbide hauen diseinuak garraio publikoari laguntzeko irizpideak izango ditu.
- Beharrezkoak diren aparkaleku-plazak hornitzeko proposamena jasoko du planak, aparkaleku-eraikin bidez besteak beste, **bide publikotik aparkalekuak libratu** ahal izateko eta hiri-espazioen kalitatea hobetzeko.
- **Salgaien Hiri Banaketa** (SHB) erregulatuko da, quick-commerce-a kontrolpean mantentzeko eta banaketa modu jasangarriaren bidez egiteko.

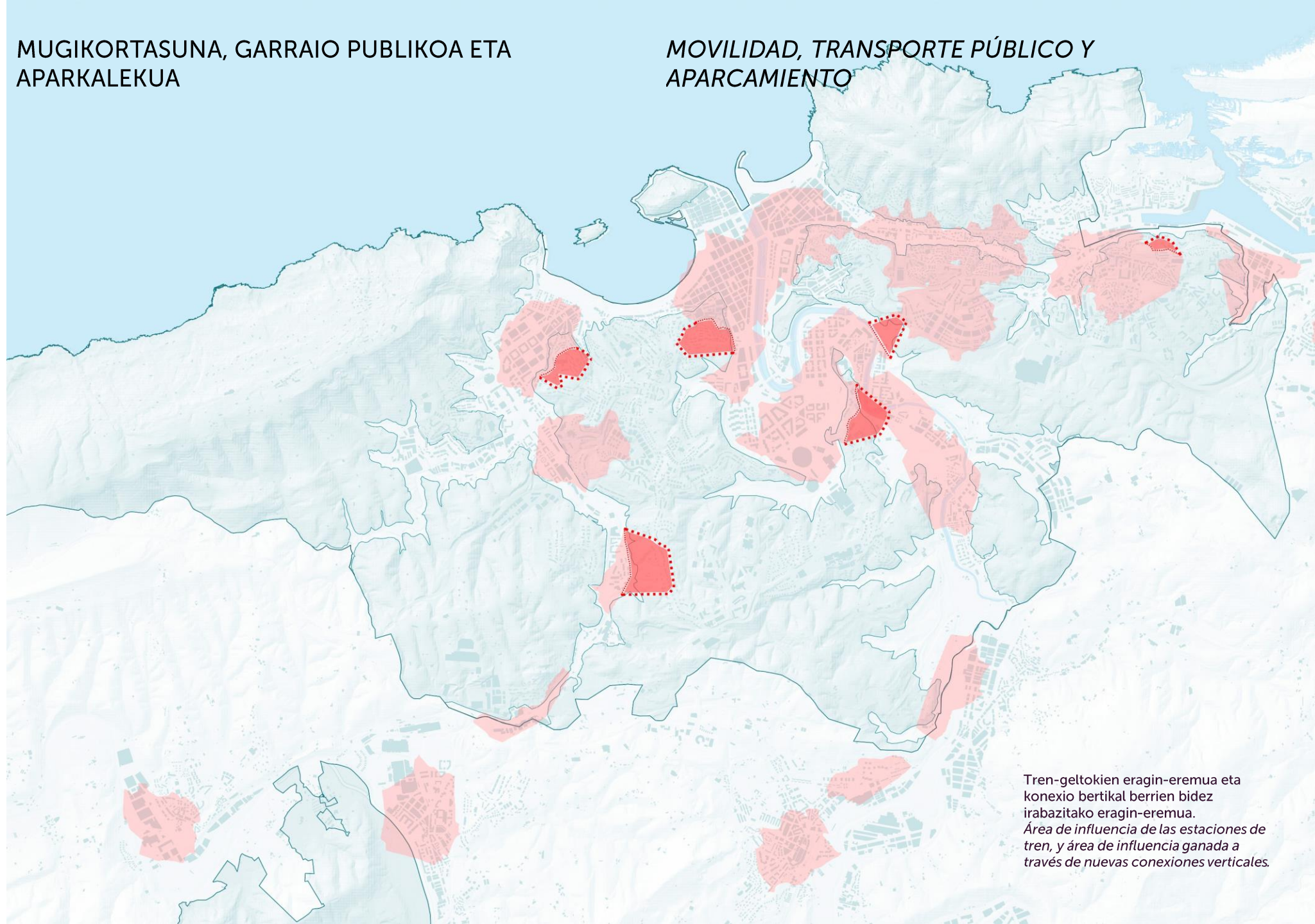
MOVILIDAD, TRANSPORTE PÚBLICO Y APARCAMIENTO

San Sebastián cuenta con una **buena red ferroviaria** formada por Adif y Euskotren. El Avance indica la *oportunidad que ofrece la red ferroviaria*.

- Nuevas **áreas de centralidad** alrededor de las estaciones.
- Las mejoras de accesibilidad peatonal mejoran la extensión de la red de transporte público.
- **Oportunidades**: enlace Añorga-Miramón, enlace Intxaurren-Urdintzu, estación de Riberas, Oleta.
- Respecto al autobús, se propone **optimizar las líneas actuales** adaptándolas a las avenidas longitudinales de la ciudad. El diseño de estas avenidas tendrá criterios de apoyo al transporte público.
- El plan dotará de plazas de aparcamiento necesarias, en forma de edificios-silo por ejemplo, para poder **liberar aparcamientos de la vía pública** y mejorar la calidad de los espacios urbanos.
- Regular la **Distribución Urbana de Mercancías** (DUM) para mantener el quick-commerce bajo control y realizar la distribución de forma sostenible

MUGIKORTASUNA, GARRAIO PUBLIKOA ETA APARKALEKUA

MOVILIDAD, TRANSPORTE PÚBLICO Y APARCAMIENTO



Tren-geltokien eragin-eremua eta
konexio bertikal berrien bidez
irabazitako eragin-eremua.
*Área de influencia de las estaciones de
tren, y área de influencia ganada a
través de nuevas conexiones verticales.*

03.

Mugikortasuna

Hiri- eta lurralde-mugikortasunerako azpiegiturak antolatzea

Genero-ikuspegia / *Perspectiva de género*

Movilidad

Equipar San Sebastián de forma equilibrada e integral



PROPOSAMENAK

- **Zaintzaren** mugikortasun eraginkorra kontuan hartzea.
- Dentsitate nahikoa duen hiri-eredu bat sustatzea, **erabilera nahasketa** eta eguneroko bizitzarako beharrezkoak diren ekipamenduetara **oinez** heltzea ahalbidetuko duena.
- Garraioaren plangintzan **genero-ikuspegia** txertatzea.
- Berriz ere, **Ekialdeko barrutia** da kaltetuen: oinezko eta bizikleta bidezko sarea eten egiten da maiz.
- Bidegorri batzuen diseinuak eta mantentze-faltak **zailtasunak** sortzen dizkie pertsona batzuri.
- **Etorkinen** kasuan, bizikleta gutxiago erabiltzen dute sarea ez delako irakurterraza haientzat, eta Dbizi sistema ere ez dute erabiltzen.
- **Garraio publiko** sarea egokia dela uste da, baina gabeziak daude auzo batzuetan eta, batez ere, eguneko ordu batzuetan eta jaiegunetan.
- Autoa jabetzan baino, **ibilgailuak alokatu** ahal izatea.
- Espazio publikoan eta garraio publikoan **irisgarritasun arazoak** konpontzeko beharra.
- **Anoeta eta Ospitaleen** arteko bidea irisgarri egitea: espaloia hobetu, bidegorri eta igogailua Illunbetik.

PROPUESTAS

- Considerar la movilidad asociada a los **cuidados**.
- Promover un modelo de ciudad lo suficientemente densa, que permita la **mezcla de usos** y el acceso a pie a los equipamientos para la vida cotidiana.
- Incorporar la **perspectiva de género** en la planificación del transporte.
- De nuevo, el **Distrito este** es el más afectado: la red peatonal y ciclista se interrumpe con frecuencia.
- El diseño y falta de mantenimiento de algunos carriles bici crea **dificultades** a algunas personas.
- En el caso de los **inmigrantes**, utilizan menos la bicicleta porque la red les resulta poco legible, y tampoco utilizan el sistema Dbizi.
- Se considera que la red de **transporte público** es adecuada, pero hay carencias en algunos barrios y, sobre todo, en algunas horas del día y en festivos.
- Entender el **coche como un bien de consumo** (alquiler) y no de propiedad (compra).
- Necesidad de resolver **problemas de accesibilidad** en el espacio y en el transporte públicos.
- Hacer accesible el vial entre **Anoeta y Hospitales**: mejora de acera, carril bici y ascensor desde Illumbe.

03.

Mugikortasuna

Hiri- eta lurralde-mugikortasunerako azpiegiturak antolatzea

Jarduketak / *Actuaciones*

Movilidad

Equipar San Sebastián de forma equilibrada e integral

Deskribapena Descripción	Eremua GI-20ko koridorea eraldatzea, Ilunbetik Herrerako korapiloa eta Pasaiaiko porturako sarbidea igaro arte. Lau azpieroem: Anoeta, Loliola, Intxaurren eta Herrera. Helburu globalak Lurralde mailako errepide azpiegitura hiri etorbide bihurtu. Zeharkako auzoen arteko lotura baliatu mugikortasun bigun sarearen bidez. Saihesbideak oztopatzen dituen koridore ekologikoen jarraitasuna hobetzea. Saihesbideak egun zeharkatzen dituen eremuen gabeziak asebetetzea, ekipamendu, espazio libre eta mugikortasun bigun/osasuntsu/ekologikoko sarearen handitzearen bidez. Hiri bazterren ingurugiro kalitatea hobetzea, eta baita haien zeharkagarritasuna areagotzea ere. Antolamendu-irizpideak Zentzu biko errepide banandu bat izatetik, hiri etorbide bat izatera pasa, garraio publikoa eta mugikortasun bigun/osasuntsu/ekologikoa ahalbidetzen duena. Eraikuntza berriak hiri jarraitasuna areagotzeko erabili, egungo azpiegiturak oztopatzen duen puntuetan nagusiki. Berreskuratutako lurzoruetako batzuk naturalizatu espazio berde berri moduan, edo jada existitzen direnak lotu edo handitu. Inguruko eremuetan egon daitezkeen ekipamendu eta espazio libre gabeziak asebetetzeko beharrezko elementuak operazio honetan barnebidu. Arkitekturen topografia eta testuinguruaren eskakizun ezberdinetara egokitu proiektuaren 3km luzeetan zehar.	Ámbito Transformación del corredor de la GI-20, desde Ilunbe hasta pasado el nudo de Herrera y el acceso al puerto de Pasaia. Cuatro subámbitos: Anoeta, Loliola, Intxaurren y Herrera. Objetivos globales Transformación de la infraestructura viaria territorial en una avenida urbana. Favorecer las conexiones transversales entre barrios a través de la movilidad blanda/saludable/ecológica. Mejorar la conectividad ecológica de distintos corredores que se ven interrumpidos por la variante. Ayudar a satisfacer las carencias de los entornos que atraviesa actualmente la variante, con la incorporación de equipamientos, espacios libres y conexiones para la movilidad blanda/saludable/ecológica. Mejorar la calidad ambiental general de los bordes urbanos, así como aumentar la permeabilidad. Criterios de ordenación Pasar de un viario segregado en dos direcciones a una única vía que aúne las dos direcciones y que permita además de la movilidad rodada la blanda/saludable/ecológica. Aprovechar las posibilidades de los espacios de oportunidad liberados, ocupando con edificación residencial y actividad económica los espacios adecuados para ello. Naturalizar los suelos liberados especialmente en los puntos más adecuados para reforzar la infraestructura verde de la ciudad. Apoyar las ordenaciones que se vayan previendo con equipamientos y espacios libres que ayuden a equilibrar los déficits de las zonas colindantes. Adaptar las soluciones arquitectónicas a las diferentes condiciones topográficas y contextuales que se dan a lo largo de los 3km del proyecto.
	Info. osagarria Info. complementaria Kokapena Situación Planoa Plano	    
	Erabilera nagusia Bizitegia Uso principal Residencial Azalera 738.000 m² Superficie 738.000 m² Eraikigarritasuna - Edificabilidad - Etxebizitza-kopurua - Número de viviendas -	Se propone incluir en el modelo
	Zehazt Determ. ✓ Ereduan jasotzea proposatzen da	

03

Mugikortasuna

Movilidad



UPR-GI-20-03 Intxaurreondo

Deskribapena
Descripción

Eremua

Ipar eta Hego Intxaurreondo arteko GI-20 errepideak hartzen duen eremua, Marrutxipiko tuneletatik, mendebaldean, Herrerako korapilora arte, ekialdean.

Helburu globalak

Saihesbidearen bi alboen arteko harremana areagotzea.
Bazter eremuetan egon ohi diren parkeak birkualifikatu eta izaera eta zentraltasun handiagoko espazio publiko sarean integratu.
Intxaurreondoko ekialdeko muturra gainerako hiriarekin konektatu, egun cull de sac moduan baitago.
Herrera Intxaurreondo eta Loiolan, zeharkako mugikortasun biguna indartzea, eta baita errepidearen albo bietako hiri zatien artekoa ere.
Intxaurreondotik Herrerara doan hiri etorbidean eraikinak kokatzea, fatxadek definitutako kale bat sortuz.

Antolamendu-irizpideak

GI-20 ko hiri bidea eta Zarategi Pasealekuaren arteko lotura, Intxaurreondoko goiko kotan egin, jatorrizko topografia berreskuratuz eta tunelak desagertaraziz.
Korridore kale bat sortzea, alde banatan eraikinak izango dituen, hiri jarraitasuna bermatuz zeharkako kale berri honetan zehar. Bizitoki erabilera gain, jarduera ekonomikoak aurreikustea, eta baita ekipamenduak ere, bai auzo berriarentzako, eta baita inguruko auzoentzako ere.
Mugako parkeen integrazioa, GI-20 etorbidearen birmoldaketa proiektuak, argiakoak eta ezagungarriak diren espazioak sortuz.
Hego Intxaurreondoko kultur etxe eta polikiroldegaren parean plaza/parke bat osatzea, auzo mailako zentraltasun espazio bat sortuz.
Mugikortasun osasungarriaren sare bat eratzea etorbide berriaren zehar, oinezko zein bidegorri sarearen hobetzearekin.

Ámbito

Tramo de la GI-20 entre Intxaurreondo Norte y Sur, desde la salida de los túneles en Marrutxipi, al oeste, hasta el inicio del nudo de Herrera, al este.

Objetivos globales

Incrementar las relaciones entre ambas márgenes de la Variante.
Recualificar los espacios de borde, a menudo residuales, e integrarlos en una red de espacios públicos de mayor entidad.
Conectar el extremo este de Intxaurreondo, actualmente en cull de sac, con la trama urbana.
Permitir una movilidad blanda transversal entre la Herrera, Intxaurreondo y Loiola, así como la de los fragmentos urbanos situados a ambos lados de la vía.
Construir una avenida urbana definida por las fachadas de los edificios en un continuo desde Intxaurreondo hasta Herrera.

Criterios de ordenación

Encuentro entre la avenida de la GI-20 y la el Paseo de Zarategi en la cota superior, con la eliminación de los túneles y la recuperación de la topografía.
Construcción de una calle corredor con edificios a ambos lados, generando continuidad urbana a la nueva vía de conexión transversal de la ciudad.
Provisión de usos residenciales y de actividad económica así como equipamientos tanto para la nueva área residencial como para los entornos contiguos.
Integración de los parques de borde de la actual GI-20 en el proyecto, generando espacios de mayor entidad, claridad y singularidad.
Provisión de un parque/plaza central frente a la casa de cultura y al polideportivo de Intxaurreondo, nuevo espacio público para el barrio.
Proporcionar una red a la movilidad saludable (red de carriles bici y red peatonal) a la nueva avenida de la ciudad.

Info. osagarria

Info. complementaria

Kokapena

Situación

Planoa

Plano









Zehazt. Determ.

Erabilera nagusia

Bizitegikoa

Mugaketa Delimitación

Uso principal

Residencial

✓

Azalera

180.000 m²

Superficie

180.000 m²

Eraikigarritasuna

Bizitegirako: 116.850 m²s
JErako: 17.300 m²s

Edificabilidad

Residencial: 116.850 m²t
AAEE: 17.300 m²t

Etxebizitza-kopurua

1.255 etxebizitza
(753 EB; 502 EL)

Número de viviendas

1.255 viviendas
(753 VP; 502 VL)

Ereduan jasotzea proposatzen da

Se propone incluir en el modelo

03

Mugikortasuna

Movilidad



03

Mugikortasuna

Movilidad

Deskribapena

Descripción

UPR-AÑ-01 Añorgako Lotunea / Nudo de Añorga

Eremua

Eremua hiriazen hegoaldean dago, Añorgatik auzoaren eta etorkizuneko Zubiberriko (Infiernua) bizitegi-eremuaren artean. Añorgan GI-20 errepidearekin lotzeko korapiloa sinplifikatzearren ondorioz lortutako luzerua da. Proposamenaren helburua hiria bizitegitarako eta jarduera ekonomikorako erabilaren bidez lotzea eta ingurua zuzkiduraz hornitzea da.

Helburu globalak

Eremuko ingurumen balioak aktibatzea: Añorgako errekarari balioa ematea.
Erreferentziako eta modu multimodalean iristeko moduko ekipamenduen sarea sortzea.
Hiriarekiko lotura hobetzea.
Mugikortasun alternatiboko sare eraginkor bat sortzea, aisialdirako erosoa eta osasungarria.
Hurbileko merkataritza sustatzea beheko solairuetan.
Bizitegi-erabilarekin lotutako hiri-berrikuntzako nodo bat aktibatzea.

Antolamendu-irizpideak

Erreka elementu egituratzaila gisa kontuan hartuz ordenatzea. Bizitegi-eraikinak barrura eta errekarara begira jartzea.
Ekipamendu berri bat antolatzea eta daudenetatik hurbil kokatzea, ekipamenduen sarea eta haien arteko loturak hobetzeko.
Korapiloen okupazioa murriztea. Korapiloen eraginkortasuna sustatzea, espazioaren okupazioari dagokionez.
Bideari eta bere inguruari egun duen azpiegitura izaera kentzea.
Auzoak eta tren geltokiak lotuko dituen bidegorri sarea sortzea.
Antolamendua topografia eta paisaia kontuan hartuz egituratzea: bideak hobetzea, mailak lotzea eta elkarguneak sortzea.
Beheko solairuan merkataritza kokatzea ahalbidetzen duten eraikuntzak antolatzea.
Aurreikusitako bide-sistema berriaren inguruan, jarduera ekonomikoa erakartzeko aukera emango duten tipologiak proposatzea.
Ekipamenduen inguruan espazio publikoa antolatzea.

Ámbito

El ámbito se ubica en el sur de la ciudad, entre el barrio de Añorgatik eta la futura zona residencial de Zubiberri (El Infierno). Se trata de un suelo liberado por la simplificación del nudo de conexión en Añorga con la GI-20. El objetivo de la propuesta es conectar la ciudad mediante uso residencial y actividad económica y proporcionar dotaciones al entorno.

Objetivos globales

Activar los valores ambientales del ámbito: poner en valor la regata de Añorga.
Crear una red de equipamientos de referencia y accesibles de manera multimodal.
Mejorar la conexión con la ciudad.
Generar una red de movilidad alternativa efectiva para el día y confortable y saludable para el ocio.
Fomentar el comercio de cercanía en planta baja.
Activar un nodo de innovación urbana en relación con el entorno residencial.

Criterios de ordenación

Ordenar teniendo en cuenta la regata como elemento estructurante. Posicionar las edificaciones residenciales mirando hacia dentro y hacia la regata.
Ordenar un nuevo equipamiento y ubicarlo cerca de los existentes, de manera que se mejore la red de equipamientos y las conexiones entre ellos.
Disminuir la ocupación de los nudos. Promover la eficacia de los nudos en cuanto a su ocupación espacial.
Restar al entorno viario el carácter infraestructural que actualmente le caracteriza.
Crear una red de bidegorri que conecte los diferentes barrios y las estaciones de tren.
Estructurar la ordenación teniendo en cuenta la topografía y el paisaje: mejorar la vialidad, conectar los distintos niveles y generar espacios de encuentro.
Ordenar edificaciones que permitan la inclusión de comercio en planta baja.
Proponer, en el entorno del nuevo nudo viario previsto, tipologías que permitan atraer la actividad económica.
Ordenar espacio público en torno a los equipamientos.

Info. osagarria

Info. complementaria

Kokapena

Situación

Planoa

Plano







Zehazt. Determ.

Mugaketa Delimitación

Erabilera nagusia

Bizitegikoa

Uso principal

Residencial

Azalera

153.000 m²

Superficie

153.000 m²

Eraikigarritasuna

Bizitegitarako: 54.500 m²s
JErako: 53.500 m²s

Edificabilidad

Residencial: 54.500 m²
AAEE: 53.500

Etxebizitza-kopurua

490 etxebizitza
(178 EB; 312 EL)

Número de viviendas

490 viviendas
(178 VP; 312 VL)

✓

Ereduan jasotzea proposatzen da

Se propone incluir en el modelo



UPR-GI-20-02 Erribera									
03 Mugikortasuna Movilidad	Deskribapena Descripción	Eremua Loiola auzotik GI-20ra sartzeko bide korapiloak hartzen dituen lurzoruetan dagoen eremua da, iparraldean ibaiak mugatua, hegoaldeetik Victor Hugo eta Zorroaga kaleen arteko biribilgunean bukatzen delarik.				Helburu globalak Urumeako ibaiadarreko hiri garapenen eta erdialdeko hiriaren arteko trantsizioa egituratzea. Ibaiertzeko errepidearen presentzia murriztu, eremu honen aisialdirako erabilera indartuz. Errepide azpiegituraren eragina murriztu haren boulevard izaera bermatzen duen diseinu baten bidez. Jarraitasuna eman bai ibaiertzeko parkeari eta baita GI-20 ko biaduktoen albo banatara dauden kale egiturari ere. Garraio publikoaz ondo konektatutako eta dentsitate handiko eremu honetan, bizitegi eta ekipamendu erabilerak garatu. Ibairekin harremanetan dagoen parke irisgarri eta lau bat lortzea, Donostiako "ibai hirian" ohikoa ez den elementua izanik.			
		Antolamendu-irizpideak Erriberako eta Loiolako hiri ehunei jarraitasuna eman, ibaira begira dagoen fatxada bat emanez Ibarreko hiri-eremu honi. Bidesare egitura berrantolatuz, trafiko guztia ibaiertzerantz ez bideratzeko moduan. Ibaiertzeko parkearen jarraitasuna bilatu, beraz auzoko espazio publiko eta ekipamendu sarean integratuz. Erriberak eta Loiolako zeharbidearen arteko biribilgunearen baitan zentraltasun eremu baten garapena. Etxesail irekiko tipologia bidezko garapena, bolumetria ezberdinak baimenduz, hiri zati erregular baina baita zeharkagarri eta plurala garatuz. Urumearen gaineko biaduktura eta tuneletara iristeko arrapalen eragina murriztu, saihesbidearen zeharkagarritasuna areagotuz, bai garraio motorizatu bidez, baita oinez zein bizikletaz ere.				Ámbito Entorno que se desarrolla en los suelos ocupados actualmente por el nudo de acceso a la GI-20 en el barrio de Loiola, delimitado al norte por el río, extendiéndose hasta la rotonda entre las calles Zorroaga y Victor Hugo, al sur.			
		Info. osagarria	Info. complementaria	Kokapena	Situación	Planoa			
									
Mugaketa Delimitación	Zehazt. Determ.	Erabilera nagusia Bizitegikoa	Uso principal Residencial	Azalera 306.300 m ²	Superficie 306.300 m ²	Eraikigarritasuna Bizitegirako: 74.000 m ² s JErako: 9.800 m ² s	Edificabilidad Residencial: 74.000m ² s AAEE: 9.800 m ² s	Etxebizitza-kopurua 700 etxebizitza (280 EB; 420 EL)	Número de viviendas 700 viviendas (280 VP; 420 VL)
		✓ Ereduan jasotzea proposatzen da				Se propone incluir en el modelo			





UPR-AM-01 Easo-Amara	
Deskribapen Descripción	Eremua Donostialdeko trenbide-saihesbidea Amaran abiaraztean askatuko den lurzoria da. Hiria erdian dago, egungo Easo plazaren eta Familia Santuaren parrokia erarte. Helburu orokorrak Antolamenduak Donostian zentralitate berri bat sortzea proposatzen du. Horretarako, eraikuntza-dentsitate berezia eta nahikoa proposatzen du, Amarako metro-geltokiarekin kontaktuan, eremu horretan jarduerak polo berri bat sortzeko. Bestalde, Errondo pasealekua birmoldatzen da, trafikoko kale izatetik paseatzeko kale izatera pasatuz, Morlans, Amara eta erdialdearen arteko lotura hobetzeko asmoz. Espazio publikoari dagokionez, proiektuak bi aukera aurkezten ditu. Lehenengoan, espazio publikoa handitu egiten da. Bigarrenean, eraikin bat gehitzen da erdialdean. Eraikin horrek eremu publikoarekin harreman zuzena izateko aukera emanen luke, beheko solairuan erabilera berriak emanez.
	Ámbito Es un suelo que se liberará con la puesta en marcha de la variante ferroviaria. Se ubica en el centro de la ciudad entre la actual Plaza Easo y la Parroquia de la Sagrada Familia. Objetivos globales La ordenación propone crear una nueva centralidad en Donostia / San Sebastián. Para ello, propone una densidad edificatoria singular y suficiente en contacto con la parada de metro de Amara, con el objetivo de generar un nuevo polo de actividad en esta zona. Por otro lado, se reconfigura el paseo de Errondo, pasando de ser una calle de tráfico a ser una calle también para el paseo, con la intención de mejorar la conexión entre Morlans, Amara y el centro. Respecto al espacio público, el proyecto presenta dos opciones. En la primera, el espacio público se maximiza. En la segunda, se añade un edificio en la zona central. Este edificio permitiría tener un uso en contacto directo con el espacio público, aportando nuevos usos en planta baja.
Mugaketa Delimitación	Kokapena  Situación 
	Planoa 
Zehaztapenak Determinaciones	Erabilera nagusia Bizitegikoa Azalera 76.010 m² Eraikigarritasuna Bizitegirako: 50.745 m²s Etxebizitza-kopurua 450 Etxebizitza (200 EB; 250 EL)
	Uso principal Residencial Superficie 76.010 m² Edificabilidad Residencial: 50.745 m²t Número de viviendas 450 Viviendas (200 VP; 250 VL)
Ereduan jasotzea proposatzen da Se propone incluir en el modelo	

UPR-EG-02 Mundaitz	
Deskribapena Descripción	Eremua Proposamenaren azalera "EG.03 Tabakalera" indarrean dagoen HAPOk proposatutako hirigintza-esparrurako mugaketaren barruan dago. Helburu orokorrak Eremu horretan, Tabakalera ekipamendu komunitario gisa finkatzea eta Mundaitz kalean eraikitako eraikin multzoa bizitegi erabileraren bidez eraldatzea aurreikusten da. Testuaguru horretan, Donostiako Udalak ingurune horretarako emandako proposamena jasotzen da. Aipatutako proposamenean, dentsitate handiko bizitegi-multzo bat aurreikusten da, 15 solairuko gehienezko altuerako hiru dorrez osatua. Dorre horiek espazio publikoa artikulatzen duen beheko solairuko zokalo batez lotuta daude.
	Ámbito La superficie de la propuesta se sitúa dentro de la delimitación propuesta por el PGOU vigente para el ámbito urbanístico "EG.03 Tabakalera". Objetivos globales En dicho ámbito, se prevé la consolidación de la Tabakalera como equipamiento comunitario y la transformación del conjunto edificado de la calle de Mundaitz preferentemente por edificaciones residenciales. En este contexto, se recoge la propuesta facilitada por el Ayuntamiento de Donostia / San-Sebastián para este entorno. En la propuesta comentada, se prevé un conjunto residencial de gran densidad formado por tres torres de alturas máximas de 15 plantas unidas por un zócalo de planta baja que articula el espacio público.
Mugaketa Delimitación	Kokapena  Info. osagarria 
	Situación 
Zehaztapenak Determinaciones	Erabiler nagusia Bizitegikoa Azalera 8.042 m² Eraikigarritasuna Bizitegirako: 18.800 m²s ; JErako: 7.200 m²s Etxebizitza-kopurua 188 Etxebizitza (75 EB, 113 EL)
	Planoa  Plano  Uso principal Residencial Superficie 8.042 m² Edificabilidad Residencial: 18.800 m²t ; AAEE: 7.200 m²t Número de viviendas 188 Viviendas (75 VP, 113 VL)
Ereduan jasotzea proposatzen da Se propone incluir en el modelo	

03

Mugikortasuna

Movilidad

