



Parte IV:

**UNA SOCIEDAD RELACIONADA:
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD**



1. TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

1.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

- Donostia se encuentra enclavada en el Eje Atlántico, constituyéndose en un paso de comunicación obligado entre la Península Ibérica y el resto de Europa (se ubica a tan solo 22 Km. de la frontera con Francia y a 469 km. de Madrid).

Existe una amplia red de comunicaciones que permite la accesibilidad al municipio, aunque el notable incremento de los índices de motorización y del tráfico en general observado a lo largo de los últimos años (tendencia que se prevé que continúe en el futuro) revela una serie de carencias o déficits, especialmente relacionados con la red viaria y ferroviaria.

Asimismo, se reconoce que la comunidad urbana está poco estructurada, falta un sistema de transporte metropolitano integrado que favorezca la intermodalidad de acuerdo a las políticas europeas de transporte (trenes, autobuses urbanos e interurbanos, etc.). Las ventajas no sólo serán de tipo funcional sino también de valor simbólico e imagen para el ciudadano, que incorpora la visión metropolitana en su vida cotidiana. Las actuaciones previstas entorno a la nueva estación de autobuses constituye una buena oportunidad para avanzar en esa línea.

- La red de carreteras y autopistas para la conexión de Donostia con el exterior se estructura apoyándose en los dos corredores fundamentales que surcan el territorio guipuzcoano: Corredor Este-Oeste, formando por la Autopista A-8 y la N-634), y el Corredor Norte-Sur , formado por la N-1 (desde Vitoria) y la Autovía hacia Navarra (desde Pamplona) con continuidad por la A-8 y la N-1 hasta la frontera.

El gradual incremento de tráfico que sufre el área metropolitana de Donostialdea y sus conexiones hacia la frontera y hacia Tolosa a través de la N-1, predice la aparición de problemas de saturación a corto y medio plazo. El segundo cinturón de Donostia y la autovía del Urumea se plantean como proyectos relevantes por su repercusión en los flujos viarios.

- Euskotren-Ferrocarriles Vascos explota dos líneas que confluyen en la estación de Donostia-Easo, el "Topo" entre Donostia y Hendaia y la línea Donostia-Bilbao. La línea del "Topo" tiene un claro carácter de servicio metropolitano en el área Este de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Es una línea con futuro, susceptible de abordar inversiones que permitan mejorar la calidad del servicio y la captación de nuevas demandas.



PLAN ESTRATEGIKOA

Donostia-San Sebastián

En la línea Donostia-Bilbao, su explotación se realiza a dos niveles:

- Como cercanías en los tramos Donostia-Zumaia, con una demanda considerable, y Eibar-Ermua.
- Como largo recorrido entre ambos extremos de la línea, claramente deficitaria, de modo que no existe conexión ferroviaria competitiva con Bilbao y el resto de la Cornisa Cantábrica.

Sobre la línea Madrid-Irun, Renfe explota un servicio de cercanías en el tramo Brinkola e Irun. El tramo que comprende el entorno de Donostia-S.S., de carácter metropolitano, ofrece unos servicios competitivos en el área de Donostialdea y entre Donostia-S.S. y Tolosaldea. Asimismo, ese trazado forma parte del eje Madrid-París y proporciona a Donostia (y a Gipuzkoa en general) una posición privilegiada en el esquema ferroviario europeo, aunque las conexiones de largo recorrido actuales con Vitoria y el Sur están penalizadas por el trazado de subida a la meseta en Otzaurte.

La red de alta velocidad prevista en Gipuzkoa, consistirá en la llamada "Y" vasca de unión de las tres capitales, y su conexión con Francia y con Pamplona-Zaragoza en el valle de Oria. (supondrá un incremento significativo de las relaciones Donostia-S.S. y su comarca con el resto de las capitales vascas, Madrid, Zaragoza y Barcelona).

- Donostia-San Sebastián cuenta con tres aeropuertos de relevancia en su área de proximidad: Hondarribia (a 20 Km de la ciudad), Bilbao y Vitoria. El aeropuerto de Hondarribia responde a las necesidades de tráfico interior (con Madrid y Barcelona fundamentalmente) que se genera en su entorno.

El aeropuerto de Hondarribia ha registrado un notable incremento del tráfico de pasajeros en los últimos años (alcanzó los 278.100 pasajeros en 2000), representando ya cerca del 10% del total del tráfico de pasajeros del País Vasco (participación que se ha ido incrementando en los últimos años).

No obstante, a pesar de las notables mejorías que ha experimentado el aeropuerto de Hondarribia con las inversiones efectuadas en los últimos años y de la posibilidad de seguir aumentando su competitividad y ofrecer mejores servicios, las deficiencias estructurales que presenta en la actualidad limita sus posibilidades de crecimiento a medio y largo plazo.

En ese contexto, cabe recordar que el Ministerio de Fomento aprobó en agosto de 2001 el plan director del aeropuerto de Hondarribia, que prevé alargar la pista de vuelos (en unos 200 metros) y otra serie de actuaciones para mejorar sus instalaciones; proyecto que ha sido duramente cuestionado por los ayuntamientos de Irun y Hondarribia debido a las serias afecciones que generaría en el territorio.



- Donostia-San Sebastián cuenta en su área de influencia con el Puerto de Pasajes, como gran infraestructura de comunicación con especial importancia comercial (con fuerte especialización en automóviles, productos siderúrgicos, chatarras y papel).

En 2000 el tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes alcanzó las 4.671 miles de toneladas (frente a las 28.737 miles de toneladas del puerto de Bilbao), cifra que supone un nuevo máximo histórico y que supera en más de 800 miles de toneladas la registrada en 1997.

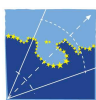
Desde la autoridad se menciona que el incremento del tráfico de mercancías está saturando las instalaciones portuarias a causa de la falta de espacio.

En la actualidad existe el proyecto de ampliación del puerto en el exterior de la bahía pasaitarra sobre cuya oportunidad no existe en la actualidad opinión unánime. El anteproyecto está previsto que se termine para julio-agosto de 2002. Se plantea el duplicar la capacidad del tráfico de 4 a 8 millones de toneladas.

- Finalmente, cabe destacar que las grandes decisiones territoriales se tienden a resolver a partir de una visión sectorial y no integrada. Temas como el desarrollo del puerto, el aeropuerto, el tren de alta velocidad, la integración de la red viaria, etc., con claros ejemplos de la necesidad de abordarlos más allá de la perspectiva sectorial/municipal.

1.2. MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

- En la última década las actuaciones en el municipio se han orientado hacia una redefinición de la movilidad y ocupación del espacio, decantándose hacia los modos de transporte no motorizados (peatones, ciclistas) y el transporte público. Estas tendencias se remontan ya a la redacción del Plan General.
- No obstante, las políticas desarrolladas si bien han favorecido el desarrollo y uso de espacios peatonalizados y la difusión de otros modos de transporte (bicicleta, transporte público), también han favorecido la accesibilidad en vehículo privado, como consecuencia de la mejora de la red viaria y de una mayor oferta de plazas de aparcamiento, siendo necesario desarrollar iniciativas que modifiquen sustancialmente el modelo de movilidad actual basado en el automóvil.
- Por tanto, en un escenario de expansión urbana, se plantea la necesidad de equilibrar la mejora de la movilidad y la accesibilidad al municipio con medidas



PLAN ESTRATEGIKOA

Donostia-San Sebastián

que controlen el uso del automóvil (propiciar el cambio de mentalidad de los ciudadanos y del uso que hacen del vehículo).

- La intermodalidad se presenta como un tema clave, tanto en lo referente en el acceso a la ciudad como dentro de la misma.
- Finalmente destacar que la incorporación de las nuevas tecnologías (internet en los hogares), introducen nuevos esquemas de comunicación y relación social, cuyas consecuencias son hoy en día difíciles de concretar.