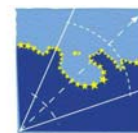


**GRUPO DE TRABAJO  
COMUNIDAD URBANA**

**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1:  
COMUNIDAD URBANA**

**REUNIÓN Nº 1  
JUNIO 2002**

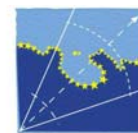


## **1. INTRODUCCION**

El presente documento recoge diversos apartados del Diagnóstico general del Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián, con el fin de servir como material de reflexión estratégica del Grupo de Trabajo de Comunidad Urbana.

El contenido del documento hace referencia a los siguientes aspectos principales:

- ❑ La posición de Donostia en el sistema urbano vasco y europeo
- ❑ El desarrollo urbano de la ciudad y el actual destino del suelo y los desarrollos previstos
- ❑ La movilidad en Donostia y su accesibilidad en relación a su comarca.



## **2. DONOSTIA Y EL SISTEMA URBANO VASCO EN EL CONTEXTO TERRITORIAL EUROPEO**

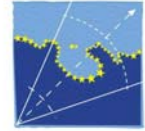
### **2.1. EL MODELO ESPACIAL EUROPEO**

En los últimos años se ha generalizado una visión territorial de Europa basado en ejes de desarrollo y zonas periféricas que a pesar de su carácter simplificador y que a veces esconden o enmascaran realidades y relaciones mucho más complejas, ayudan a comprender su organización espacial.

Como área dinámica y más estructurada destaca la llamada dorsal europea o “banana azul”, que desde Manchester y Londres se extiende hasta Suiza y el valle del Po en Italia pasando por Bélgica, el Randstadt holandés y la antigua República Federal Alemana. En esta zona se producen fuertes interrelaciones de todo tipo que no se han visto obstaculizadas ni por las fronteras político-administrativas ni por sus elementos físicos, constituyéndose en una gran megalópolis que es el principal elemento estructurante del sistema de ciudades europeo. Algunas cifras ayudan a comprender la importancia de su concentración urbana y funcional: sobre tan solo el 18% del territorio europeo se llega a concentrar el 50% de población y actividad económica así como más del 40% de las principales ciudades europeas.

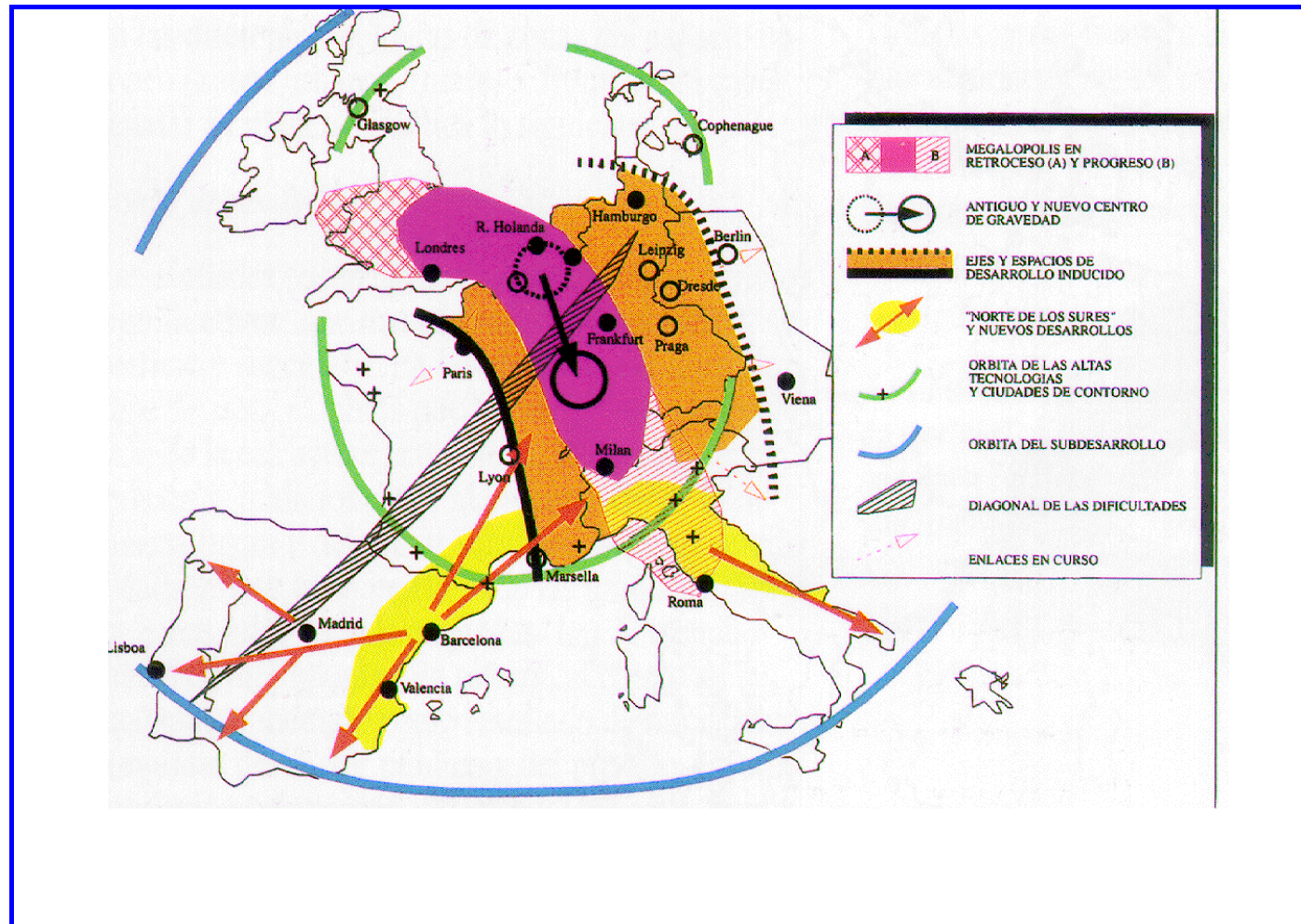
Las tendencias apuntan además a que esta dorsal se va a ir reforzando para adquirir una forma más extensa, de tipo rectángulo, en la que se van a ir incorporando áreas urbanas o metropolitanas cercanas y que ya tenían una centralidad importante, estructurando amplias zonas. Así el oeste de la dorsal se prolongaría hasta la línea delimitada por las ciudades de París-Lyon-Marsella, y al este su extensión llegaría hasta la línea Copenhague-Berlín-Praga-Viena.

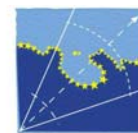
COMUNIDAD URBANA  
DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

Gráfico 1. El modelo espacial europeo





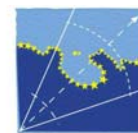
A continuación se encontraría otra área muy dinámica, emergente y que muchos autores consideran como prolongación “natural” de la dorsal europea, el llamado “norte del sur”. Así, en forma bífida extendería dos brazos que abarcarían el Mediterráneo occidental. Desde un centro situado entre Lyon y Ginebra enlazaría con Marsella a través del corredor del Ródano para conectar a través del valle del Po con el norte de Italia y prolongar la influencia de la dorsal europea hacia el sur italiano, llegando hasta Roma y Nápoles. Por otro lado, desde el Ródano también se abre hacia Montpellier para penetrar a continuación en la Península Ibérica, por el llamado arco mediterráneo, englobando a Catalunya y Valencia e integrando también a Madrid y Zaragoza.

Fuera de estos grandes ejes estructurantes y de crecimiento se encuentran diferentes periferias, que presentan problemáticas y situaciones de desarrollo muy distintas. En general son espacios poco antropizados y que aunque tengan ciudades de cierto tamaño no han logrado desarrollar funciones urbanas de alto nivel ni articular sistemas urbanos más amplios. Esto, junto a haberse quedado sumidas en una inercia ligada a los sectores económicos más tradicionales, es lo que les ha impedido integrarse en sistemas urbanos superiores. Es el llamado “sur del sur” y que se extiende fundamentalmente por Grecia, sur de Italia, sur de España y Portugal, y que llega también a otras zonas muy excéntricas de los anteriores ejes dinámicos como son Irlanda y parte de Escocia.

## 2.2. EL ARCO ATLANTICO.

En 1989, y por la progresiva conciencia de la existencia de un conjunto de regiones que corrían el peligro de quedar marginadas respecto a los grandes ejes de desarrollo europeo – en este sentido comparten parte de la problemática de los espacios del “sur del sur”-, surgió la Comisión del llamado Arco Atlántico y que en gran parte se identifica con los llamados “finisterres” europeos. En realidad el Arco Atlántico como tal no existía, casi se puede definir como “el negativo” de los ejes más dinámicos, pues puede quedar definido más por lo que lo no es o le falta que por lo que en realidad estructura.

El principal criterio que se utilizó para su conformación se basó en el medio físico, en ser todas estas regiones ribereñas del Atlántico, ya que no había otras características socioeconómicas o territoriales que lo explicasen, que por otra parte son muy desiguales y variadas en todo el Arco. Es por lo tanto un espacio que no está estructurado ni interna ni externamente, o que su articulación es muy débil y presenta en todo caso más posibilidades que realidades.



En general agrupa a un grupo de regiones de tipología muy variada que puede ir desde regiones industriales tradicionales en declive hasta las que basan su principal actividad económica en actividades marítimas y pesqueras en regresión, o que sufren el típico inmovilismo de sociedades rurales y agrícolas. En general están volcadas al mar y de hecho sus principales ciudades y actividades económicas más dinámicas se localizan en la costa, mientras que el interior muestra una dinámica muy estancada y todavía más desvertebrada.

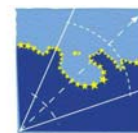
La voluntad política para desarrollar determinados proyectos –tanto los referidos al desarrollo de infraestructuras como a otro nivel- así como una nueva cultura del territorio que empieza a surgir en muchas de las administraciones y agentes sociales del Arco Atlántico pueden ayudar a romper estas dinámicas. Así una adecuada integración con la dorsal europea presenta importantes posibilidades de desarrollo como área de expansión y de equilibrio de dicha dorsal, que sirva tanto para generar dinámicas propias como para recoger otras que los espacios saturados más dinámicos de la propia dorsal europea ya no pueden acoger.

### **2.3. DONOSTIA/SISTEMA POLINUCLEAR VASCO EN EL CONTEXTO EUROPEO.**

Al comienzo se subrayaba que el análisis por grandes ejes podía enmascarar no ya matices sino también situaciones muy diferentes. Del panorama descrito más arriba puede deducirse una visión pesimista que tampoco es real. Así hay que destacar la posición estratégica que tanto Donostia como el sistema urbano vasco juegan en las relaciones entre la Península Ibérica y Europa, y que le hacen situarse en una posición mucho más favorable que el resto o que muchas de las regiones atlánticas. Es así que uno de los principales ejes de comunicación norte-sur (el tradicional París-Madrid/Lisboa que empieza a configurarse como Europa del norte/ Africa). Las previsiones de desarrollo del tren de alta velocidad, ampliando la actual malla alrededor de la dorsal, también contempla en su gran eje norte-sur que une París con Madrid su paso por el territorio vasco.

Es por ello que aunque tanto Donostia como el sistema vasco de ciudades se localizan fuera de los ámbitos de desarrollo europeos más dinámicos, al situarse a caballo entre el mundo atlántico y mediterráneo, entra la Península y el continente están en una posición estratégica privilegiada que les ofrece grandes oportunidades.

**COMUNIDAD URBANA**  
**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**



**Plan Estratégikoa**  
Donostia - San Sebastián

En otro sentido también se sitúan en posiciones fronterizas. Es el caso de cuando se dibuja la "diagonal de las dificultades" que señala el límite entre el sistema norte y el sistema sur europeo, más dinámico. Separa con una línea imaginaria las áreas con mayores dificultades de las zonas de evolución estructural positiva. También se localiza el País Vasco en la frontera de la órbita de las altas tecnologías.

Saber aprovechar ese papel de gozne, ahora ampliado por el documento de las Directrices de Ordenación del Territorio al de "rótula de conexión", puede ser trascendental para su futuro.

Efectivamente dicha rótula estaría en la encrucijada del eje norte-sur ya comentado y de otro eje incipiente, en proceso de formación que uniría toda la cornisa del cantábrico con el eje mediterráneo a través del corredor del Ebro. En ello también juega a su favor el que, aunque sea como isla, se haya desarrollado un potente sistema de ciudades con tres centros importantes, Bilbao, Vitoria y Donostia, que a su vez comienzan a articularse con otros centros de alrededor como Santander, Logroño, Pamplona y el distrito del BAB francés.

Gráfico 2. Municipios ≥ 2.000 habitantes en la CAPV, Navarra y Aquitania

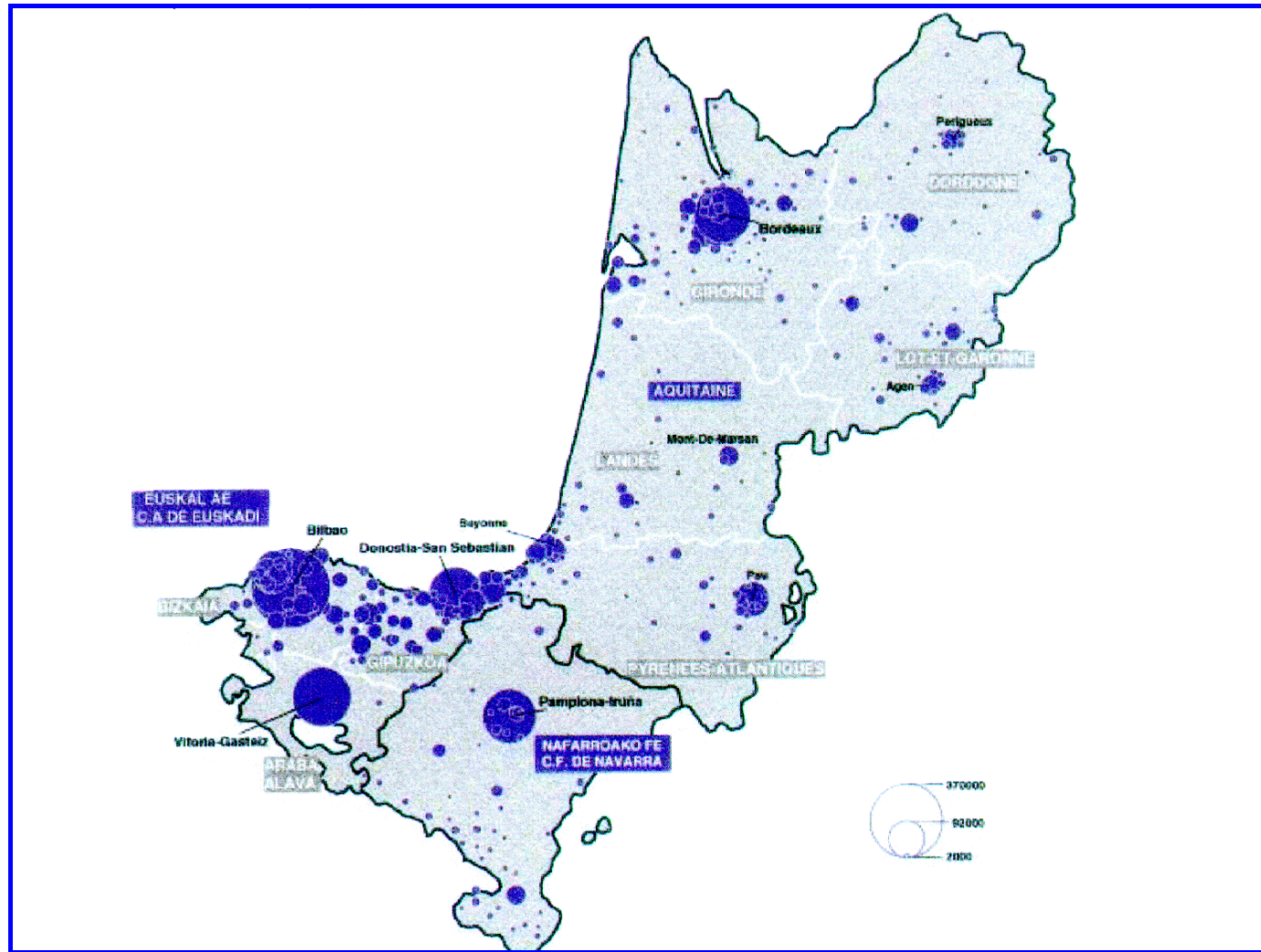
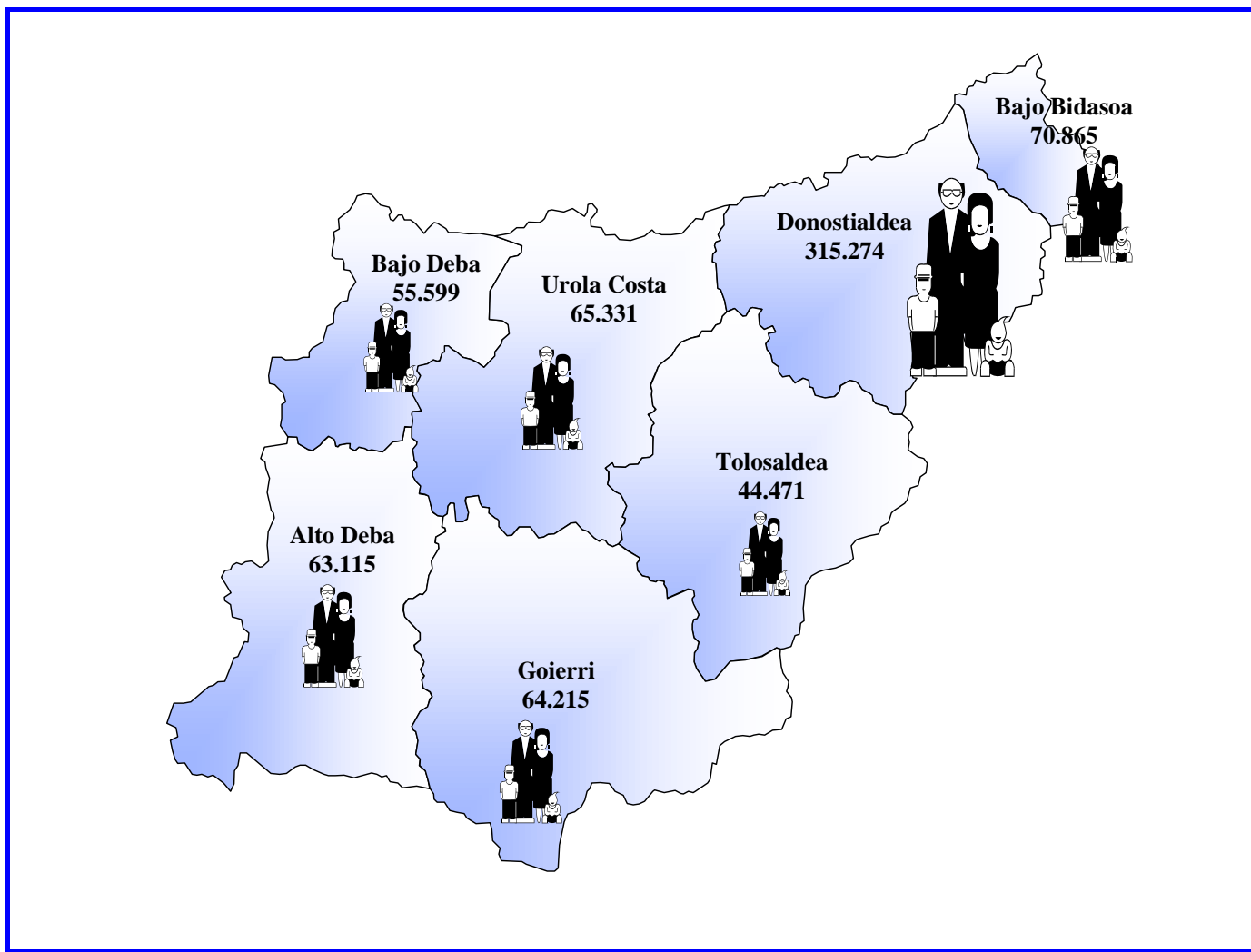
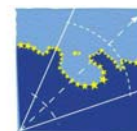


Gráfico 3. La población de las comarcas guipuzcoanas (Nº de habitantes)



## COMUNIDAD URBANA

### DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estratégikoa  
Donostia - San Sebastián

**Cuadro 1. La población de Donostia-San Sebastián y su comarca**

MUNICIPIO	Nº HABITANTES
Andoain.....	14.256
Astigarraga.....	3.348
Donostia-San Sebastián.....	179.336
Renteria.....	39.358
Hernani.....	18.800
Lasarte-Oria.....	17.683
Lezo.....	5.837
Oiartzun.....	9.028
Pasaia.....	17.033
Urnieta.....	5.385
Usurbil.....	5.212
<b>DONOSTIALDEA.....</b>	<b>315.274</b>

Fuente: Eustat, 1999.

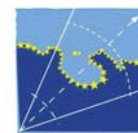
**Cuadro 2. La población de Donostialdea y su entorno cercano**

AREA	Nº HABITANTES
Donostialdea.....	315.274
• Donostia-San Sebastián.....	179.336
Gran Bilbao.....	884.083
• Bilbao.....	356.045
Llanada Alavesa.....	228.704
• Vitoria-Gasteiz.....	217.369
Pamplona.....	180.483
Logroño.....	128.493
Santander.....	184.264
Bayona-Anglet-Biarritz (B-A-B).....	105.396
Burdeos.....	215.191
Pau.....	78.534
Toulouse.....	389.496

Fuente: Eustat, INE, INSEE (1999).

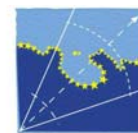
Además nuevas dinámicas pueden reforzar esta función. Hasta ahora se consideraba que la unión con el eje mediterráneo se debía realizar al sur de los Pirineos, por el corredor del Ebro. Hoy en día se empieza a vislumbrar otro posible eje de gran interés para Donostia, un eje al norte de los Pirineos que puede conectar la conurbación Donostia-Baiona a través de Pau con Toulouse, ciudad de gran dinamismo y proyección, acercando la eurociudad a los dos ejes europeos más dinámicos.

Dentro de este contexto y teniendo en cuenta las nuevas redes urbanas de geometría variable que se comienzan a desarrollar los retos de Donostia pasarían por:



- comprender la nueva escala de la ciudad. Cada vez se imponen más (por propia necesidad) las visiones que superan en ámbito municipal para pasar al supramunicipal. La propia dinámica expansiva de Guipúzcoa como territorio, a veces ya saturado, encuentra su salida en Alava y Navarra por el sur (eje Etxarri-Alsasua-Vitoria) como por el noreste con las posibilidades que abre el desarrollo de la eurociudad. Donostia debe procurar articular mejor su entorno metropolitano más próximo. Y debería liderar esta nueva mentalidad sabiendo adecuar sus proyectos en una nueva escala, buscando nuevas centralidades dentro del Arco Atlántico (fundamentalmente en el entorno más próximo) y en el sistema vasco de ciudades. Su “masa crítica” es ya la aglomeración metropolitana, y la propia provincia de Guipúzcoa.
- aprovechar el potente sistema de ciudades vasco para articular mejor un territorio próximo con muchas posibilidades de desarrollo buscando su articulación con los ejes europeos más dinámicos. Aunque su integración en la red europea no sea la ideal es lo suficientemente importante como para poder ser competitiva.
- integrar en el Plan aquellos grandes proyectos ya en marcha como aprobados, algunos de carácter estratégico, que le ayuden a buscar su sitio en el competitivo panorama de las ciudades medias europeas, para lo que cuenta con una buena base de partida. Esto permitiría aprovechar alguna potencialidades no bien desarrolladas así como provocar efectos inducidos y multiplicadores que cada proyecto por su cuenta no lograría. Especial atención merecerían aquellos proyectos que subrayasen su carácter de ciudad cultural y de ocio, y desarrollasen su oferta de servicios de calidad y sectores avanzados de conocimiento.
- cambiar la mentalidad, saber seguir creando, haciendo ciudad sobre la ciudad existente (tanto en San Sebastián como la comarca la disponibilidad de suelo es limitada y empieza a ser escasa), descubrir las nuevas oportunidades de espacios infrautilizados o infravalorados, construir sobre lo construido.

En este sentido se deben integrar bien las posibilidades que estudios paralelos al desarrollo del Plan (Plan Territorial Parcial de Donostialdea/Bajo Bidasoa, diferentes proyectos alrededor de la eurociudad, etc) puedan ofrecer.

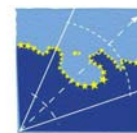


### 3. DESARROLLO URBANO Y DESTINO DEL SUELO

#### 3.1. DESARROLLO URBANO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.

Desde siempre Donostia-San Sebastián ha tenido la característica de ciudad emprendedora y dinámica, comenzando por el esfuerzo de la reconstrucción tras el incendio de 1813 y siguiendo por conseguir que el trazado del ferrocarril Madrid-París pasase por la ciudad en 1864. Esto, unido a la desaparición del carácter de plaza militar de la ciudad y de sus murallas defensivas, permitió su expansión más allá de los estrechos límites de la Parte Vieja, que se asentaba bajo la protección del monte Urgull. Se inicia entonces un **dinámico periodo** que llega prácticamente hasta el fin de la guerra civil, conocido por “La ciudad de los Ensanches”, ya que su desarrollo se caracteriza fundamentalmente por la expansión basada en esta trama urbana, una vez que se va canalizando el río y se van ganando terrenos al mar (Ensanche de Cortázar, Ensanche Meridional, Ensanche de Gros, etc.). Junto a éstos, se producen otros crecimientos de diferente estilo: tramas tipo ciudad jardín (Ondarreta, Miracocha, Pº de Ategorrieta, sur del ferrocarril, etc.); barriadas obreras imitando la ciudad jardín (Alza, Loiola, Antiguo) o con desarrollos en los márgenes de los Ensanches (Amara Viejo, Egia, Sagües).

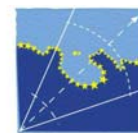
En los siguientes veinte años, hasta la aprobación del Plan General de 1962, se inicia un **segundo periodo** caracterizado por el lento crecimiento pero en el que hay desarrollos significativos, como el nuevo Ensanche de Amara. Este, ya estaba planificado en los años veinte, pero no será hasta este periodo en que se comience a construir, pensando en su ocupación por parte de las clases medias-altas de la ciudad y por la localización de algunos servicios importantes (diferentes oficinas del Gobierno, Institutos). A la vez se van colmatando los espacios ya comenzados a urbanizar en el periodo anterior (Ondarreta y El Antiguo, Gros, Egia). Por otro lado, siguiendo los principales ejes de comunicación, pero sin apenas continuidad urbana con el resto de la ciudad, en las áreas periféricas, se desarrollan barrios destinados principalmente a las clases obreras: en la zona este, siguiendo el corredor de la N-I hacia Francia se producen diferentes desarrollos en Alza, recientemente anexionado, y en Intxaurreondo; en la zona sur, siguiendo el eje del Urumea, se producen los crecimientos de Loiola y Martutene; y en el oeste, siguiendo la N-I hacia Madrid, surge el barrio de Ibaeta.



La aprobación del Plan General de 1962 supone un primer intento de mirada global al conjunto de la ciudad, además de intentar ordenar el rápido crecimiento que ya empezaba a producirse en la misma y en la toda Donostialdea. Esto no se conseguirá por las fuertes presiones existentes sobre el suelo y las continuas modificaciones del planeamiento, incluso de los propios Planes Parciales en ejecución. Se abre así un **tercer periodo** que llega hasta comienzos de los años ochenta y que se caracteriza por una mayor zonificación y la acentuación de las diferencias que ya se insinuaban en el anterior periodo, con una disimetría entre el corredor este y el valle del Urumea por un lado, con un carácter más obrero, y el centro y corredor oeste de la ciudad por otro, con desarrollos en general de más calidad.

Así, se produce la colmatación del eje este, fundamentalmente en los diferentes barrios de Alza o La Paz, llegándose a crear un continuo urbano entre la Ciudad Central y los núcleos del entorno de la Bahía de Pasajes. Sin llegar a colmatarse también hay importantes crecimientos en el eje del Urumea, en Loiola y Martutene. Salvo excepciones, estos desarrollos se caracterizan por la alternancia de usos del suelo industriales y residenciales, uso intensivo del suelo, altas densidades, componente social obrero, falta de dotaciones y equipamientos, etc. En la Ciudad Central, la de los Ensanches, se va a producir una expansión de los mismos en dos sentidos. Por un lado la colmatación interna de los mismos a partir de levantes, sustitución de inmuebles con mayor volumen edificatorio, etc.; o incluso con importantes operaciones de remodelación interna como es el desarrollo del "nuevo Gros" tras la desaparición de la plaza de Toros del Txofre. Por otro lado continúan su expansión natural algunos desarrollos ya iniciados en la etapa anterior como el Ensanche de Amara y el barrio de Egia (a veces con densidades importantes y mayores que las de sus inicios). El Antiguo y zona de Aiete se confirman en su vocación de desarrollos residenciales con hábitat de calidad y en general de baja densidad (salvo excepciones tipo *open planing* como el barrio de Lorea). En el primer caso, El Antiguo, se empieza a configurar también como expansión de dotaciones docentes (colegios, ikastolas, incipiente campus universitario, etc.).

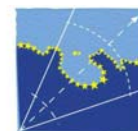
Tanto la crisis económica que se abrió en los años setenta, como las incertidumbres del proceso socio-político que se producen con el comienzo de la llamada transición política española, se reflejaron en un estancamiento del crecimiento y desarrollo de la ciudad en los años ochenta. Dicho estancamiento se comenzará a romper con la redacción y aprobación definitiva del nuevo Plan



General de la ciudad en 1995, que, junto a otras circunstancias, favorecerá un nuevo impulso de la misma, y da lugar al **cuarto periodo** en su desarrollo urbano.

Se inician importantes procesos de rehabilitación urbana en la Ciudad de los Ensanches, no sólo con actuaciones puntuales en edificios sino también con planes más globales en entornos más degradados como el de la Parte Vieja, viejo mercado de Gros, playa de la Zurriola, nuevas zonas peatonales, etc. Esto se complementa con la mejora de calidad urbana de los espacios públicos y de sus infraestructuras, y una mejor dotación de servicios –polideportivos, casas de cultura, etc.-, tanto en el centro como en la periferia. Por otro lado se producen importantes desarrollos urbanos en los suelos todavía disponibles en algunos de los barrios (Antiguo-Ondarreta, Ibaeta, Apéndice de Amara, Intxaurreondo) o ocupándose más decididamente sus laderas (Aiete, Ulía, Amara-Hospitales), dando una mayor continuidad urbana a toda la ciudad. Esto se ha completado o se está completando con importantes remodelaciones urbanas aprovechando recalificaciones de suelos industriales (Antiguo-Venta Berri), o de infraestructuras y equipamientos obsoletos como las operaciones ligadas a la liberación de suelo de Renfe en el Urumea y Pº de Francia, o los desarrollos de Egia-Atocha. A pesar del esfuerzo realizado desde el sector público en muchas de estas actuaciones, tanto desde el Gobierno Vasco como desde el propio Ayuntamiento (Intxaurreondo, viviendas del Urumea, Errotaburu, Venta-Berri, Atocha, Puyo, etc.), el precio de la vivienda sigue siendo uno de los problemas más importantes de la ciudad.

El desarrollo urbano de la ciudad en los últimos años no se ha limitado exclusivamente al residencial, sino que se han abordado otras importantes iniciativas, que quieren dar un nuevo impulso a la ciudad de cara al comienzo del siglo XXI, tanto en su vertiente de ciudad turística y cultural de primera línea, como ciudad innovadora y ligada a las nuevas tecnologías: Palacio de Congresos del Kursal y playa de la Zurriola, complejo deportivo de Anoeta, consolidación del Campus Universitario de Ibaeta, Parque Tecnológico de Miramón, Museo de la Ciencia, Parque Empresarial de Zuatzu, etc. Por su parte, el tejido industrial más clásico se ha podido seguir desarrollando en los polígonos de Martutene e Ibaeta.



### 3.2. DESTINO URBANÍSTICO DEL SUELO MUNICIPAL Y DESARROLLOS PREVISTOS

En este apartado se aborda el análisis del destino urbanístico del suelo del municipio de San Sebastián, y especialmente de los desarrollos previstos que determinarán las áreas de expansión futura de la ciudad en sus diferentes vertientes y usos (aspectos de especial relevancia a la hora de la planificación de los diferentes equipamientos municipales), haciendo asimismo especial hincapié en los desarrollos de las zonas residenciales (destinados a la construcción de nuevas viviendas) y en los desarrollos destinados a actividades económicas (suelo industrial y terciario).

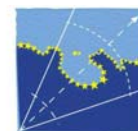
Según el Planeamiento Urbanístico a fecha de marzo de 2001 (que incluye las previsiones contenidas en origen en el Plan General actualizados con los ajustes y las modificaciones posteriores), la superficie total de Donostia es de 61.090.114 m<sup>2</sup>, de los que el 65,4% es suelo no urbanizable y el 34,4% restante (21.042.632 m<sup>2</sup>) corresponde al área urbana (suelo urbano más suelo urbanizable), área esta última que ha experimentado un incremento del 4% (804.967 m<sup>2</sup>) respecto a la cifra recogida en el Plan General de 1995 (entonces representaba el 33,1% del total). De ese modo, se ha pasado de un ratio de 114, 4 m<sup>2</sup> de área urbana por habitante en 1995 a los 115,3 m<sup>2</sup> de marzo de 2001.

Por lo que se refiere al destino urbanístico del área urbana a fecha de marzo de 2001, el 57,4% corresponde a zonas residenciales, el 18,4% a actividades económicas (9,5% de zona terciaria y 8,9% de zona industrial), el 12,1% a usos viarios, el 6,5% a equipamiento urbano, y el 5,6% a otras dotaciones.

**Cuadro 3. Destino urbanístico de la superficie de Donostia. Planeamiento urbanístico a fecha marzo de 2001.**

DESTINO URBANISTICO	Superficie - m <sup>2</sup>	% s/total	% s/área urbana
• Zona residencial.....	12.085.931	19,8	57,4
• Zona industrial .....	1.871.579	3,1	8,9
• Zona terciaria .....	1.995.817	3,3	9,5
• Equipamiento comunitario .....	1.363.617	2,2	6,5
• Viario .....	2.549.866	4,2	12,1
• Otras dotaciones.....	1.175.822	1,9	5,6
Total área urbana (s. urbano + urbanizable) ..	21.042.632	34,4	100,0
Suelo no urbanizable.....	40.047.482	65,6	-
Total municipio.....	61.090.114	100,0	-

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbanístico y Vivienda del Ayuntamiento de Donostia.



**Cuadro 4. Desarrollo residencial previsto en el planeamiento urbanístico a fecha marzo de 2001\***

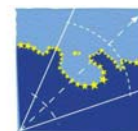
BARRIO	SUPERFICIE ZONA RESIDENCIAL		APROVECHAMIENTO						
	m <sup>2</sup> (s)	%	Consolidado		Proyectado		Total		% Proyec./Cons
			m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza.....	1.345.749	11,1	661.139	8,7	419.782	20,6	1.080.921	11,3	63,5
Amara Berri.....	785.988	6,5	1.112.582	14,7	261.593	12,8	1.374.175	14,3	23,5
Añorga.....	624.321	5,2	87.386	1,2	67.967	3,3	155.353	1,6	77,8
Antiguo-Ondarreta..	913.225	7,6	505.336	6,7	235.502	11,6	740.838	7,7	46,6
Ategorrieta-Ulia.....	635.636	5,3	192.172	2,5	29.239	1,4	221.411	2,3	15,2
Aiete .....	1.935.343	16,0	558.795	7,4	265.293	13,0	824.088	8,6	47,5
Centro .....	755.536	6,3	1.459.550	19,3	63.155	3,1	1.522.705	15,9	4,3
Egia .....	622.480	5,2	545.901	7,2	80.202	3,9	626.103	6,5	14,7
Gros .....	373.812	3,1	935.934	12,4	24.258	1,2	960.192	10,0	2,6
Ibaeta .....	958.934	7,9	281.752	3,7	160.894	7,9	442.646	4,6	57,1
Igeldo.....	263.823	2,2	69.167	0,9	17.902	0,9	87.069	0,9	25,9
Intxaurreondo .....	1.038.348	8,6	556.047	7,4	126.966	6,2	683.013	7,1	22,8
Loiola-Martutene .....	506.824	4,2	221.611	2,9	135.439	6,6	357.050	3,7	61,1
Miracruz-Bidebieta..	524.476	4,3	347.848	4,6	44.689	2,2	392.537	4,1	12,8
Miramón-Zorroaga..	745.203	6,2	22.321	0,3	97.429	4,8	119.750	1,2	436,5
Zubieta.....	56.233	0,5	5.567	0,1	8.459	0,4	14.026	0,1	151,9
<b>Total .....</b>	<b>12.085.931</b>	<b>100,0</b>	<b>7.563.108</b>	<b>100,0</b>	<b>2.038.769</b>	<b>100,0</b>	<b>9.601.877</b>	<b>100,0</b>	<b>27,0</b>

\* Incluye las previsiones contenidas en origen en el Plan General de 1995, actualizadas con los ajustes y las modificaciones del planeamiento posteriores.

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbanístico y Vivienda del Ayuntamiento de Donostia.

Con relación al desarrollo residencial previsto en el planeamiento urbanístico (a fecha marzo de 2001) en términos de aprovechamiento, están proyectados un total de 2.038.769 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento del 27% respecto a la superficie residencial ya consolidada. La distribución por barrios de esa nueva superficie residencial a desarrollar refleja una concentración de la misma en Altza (20,6% del total), Aiete (13%), Amara Berri (12,8%), Antiguo-Ondarreta (11,6%) e Ibaeta (7,9%), acaparando conjuntamente entre esos cinco barrios casi el 66% del total.

En cuanto al desarrollo industrial previsto en términos de aprovechamiento, están proyectados un total de 580.429 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento del 154% respecto a la superficie industrial ya consolidada. En este caso, en la distribución por barrios de esa superficie proyectada destaca especialmente Ibaeta (45,8% del total), y ya a cierta distancia Añorga (21,7%), Altza (16,9%) y Loiola-Martutene (11,5%), concentrándose en esos cuatro barrios el 96% del total.



**Cuadro 5. Desarrollo industrial previsto en el planeamiento urbanístico a fecha marzo de 2001\***

BARRIO	SUPERFICIE ZONA INDUSTRIAL		APROVECHAMIENTO						
	m <sup>2</sup> (s)	%	Consolidado		Proyectado		Total		% Proyec./Consol.
			m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza .....	336.595	18,0	56.542	15,0	97.951	16,9	154.493	16,1	173,2
Añorga .....	518.508	27,7	45.224	12,0	126.123	21,7	171.347	17,9	278,9
Ategorrieta-Ulia .....	-	0,0	476	0,1	-	0,0	476	0,0	0,0
Egia .....	25.780	1,4	23.421	6,2	-	0,0	23.421	2,4	0,0
Ibaeta .....	452.863	24,2	87.017	23,1	265.573	45,8	352.590	36,8	305,2
Loiola-Martutene .....	375.791	20,1	162.285	43,1	66.526	11,5	228.811	23,9	41,0
Miracruz-Bidebieta .....	-	0,0	981	0,3	-	0,0	981	0,1	0,0
Miramón-Zorroaga .....	-	0,0	850	0,2	-	0,0	850	0,1	0,0
Zubieta .....	162.042	8,7	-	0,0	24.256	4,2	24.256	2,5	-
<b>Total .....</b>	<b>1.871.579</b>	<b>100,0</b>	<b>376.796</b>	<b>100,0</b>	<b>580.429</b>	<b>100,0</b>	<b>957.225</b>	<b>100,0</b>	<b>154,0</b>

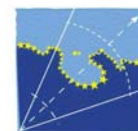
\* Incluye las previsiones contenidas en origen en el Plan General de 1995, actualizadas con los ajustes y las modificaciones del planeamiento posteriores.

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbanístico y Vivienda del Ayuntamiento de Donostia.

En el caso del desarrollo terciario previsto en el planeamiento urbanístico en términos de aprovechamiento, están proyectados un total de 470.703 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento del 37,5% respecto a la superficie terciaria ya consolidada. La distribución por barrios de esa nueva superficie terciaria a desarrollar refleja una concentración de la misma en Miramón-Zorroaga (25,3% del total), Altza (17,1%), Amara Berri (13,8%) y Antiguo-Ondarreta (12,4%), acaparando conjuntamente entre esos cuatro barrios el 69% del total.

COMUNIDAD URBANA

DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estratégikoa  
Donostia - San Sebastián

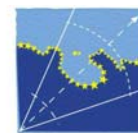
**Cuadro 6. Desarrollo terciario previsto en el planeamiento urbanístico a fecha marzo de 2001\*.**

BARRIO	SUPERFICIE ZONA TERCIARIA		APROVECHAMIENTO						
	m <sup>2</sup> (s)	%	Consolidado		Proyectado		Total		% Proyec./Con sol
			m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	m <sup>2</sup> (t)	%	
Altza.....	264.710	13,3	73.398	5,8	80.565	17,1	153.963	8,9	109,8
Amara Berri.....	1.350	0,1	162.220	12,9	64.765	13,8	226.985	13,2	39,9
Añorga.....	-	0,0	7.324	0,6	6.600	1,4	13.924	0,8	90,1
Antiguo-Ondarreta..	-	0,0	62.684	5,0	58.498	12,4	121.182	7,0	93,3
Ategorrieta-Ulía.....	-	0,0	24.764	2,0	-	0,0	24.764	1,4	0,0
Aiete .....	-	0,0	19.281	1,5	6.059	1,3	25.340	1,5	31,4
Centro .....	-	0,0	391.477	31,2	15.665	3,3	407.142	23,6	4,0
Egia.....	19.087	1,0	77.480	6,2	38.644	8,2	116.124	6,7	49,9
Gros .....	-	0,0	200.520	16,0	2.981	0,6	203.501	11,8	1,5
Ibaeta.....	4.360	0,2	51.272	4,1	26.300	5,6	77.572	4,5	51,3
Igeldo.....	34.760	1,7	12.911	1,0	2.116	0,4	15.027	0,9	16,4
Intxaurrondo .....	-	0,0	49.685	4,0	7.525	1,6	57.210	3,3	15,1
Loiola-Martutene ....	-	0,0	24.714	2,0	15.033	3,2	39.747	2,3	60,8
Miracruz-Bidebieta..	6.560	0,3	46.827	3,7	8.515	1,8	55.342	3,2	18,2
Miramón-Zorroaga..	1.304.470	65,4	47.753	3,8	118.907	25,3	166.660	9,7	249,0
Zubieta .....	360.520	18,1	2.424	0,2	18.530	3,9	20.954	1,2	764,4
<b>Total .....</b>	<b>1.995.817</b>	<b>100,0</b>	<b>1.254.734</b>	<b>100,0</b>	<b>470.703</b>	<b>100,0</b>	<b>1.725.437</b>	<b>100,0</b>	<b>37,5</b>

\* Incluye las previsiones contenidas en origen en el Plan General de 1995, actualizadas con los ajustes y las modificaciones del planeamiento posteriores.

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbanístico y Vivienda del Ayuntamiento de Donostia.

En este contexto, se detecta una situación en la que las grandes decisiones territoriales se tienden a resolver a partir de una visión sectorial/municipal y no integrada. En ese sentido, se echa en falta el debate y la reflexión conjunta entre agentes que actúan en el planeamiento, entre niveles administrativos, etc., para favorecer un ordenamiento territorial de carácter más global. Así, todavía en el planeamiento está muy presente la escala u óptica municipal, planteándose la necesidad de ir introduciendo una perspectiva metropolitana, buscando la cooperación con los municipios del entorno.



#### **4. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD**

Donostia-San Sebastián, capital de la provincia de Gipuzkoa, es una ciudad de fuerte tradición turística y eje de la administración en el territorio histórico, siendo asimismo el centro económico de la provincia.

Situada en el extremo noroeste de Gipuzkoa y al borde del Mar Cantábrico, su cualidad de ciudad costera, ha facilitado su relación y comunicación con el exterior. En el contexto europeo, se encuentra enclavada en el Eje Atlántico, constituyéndose en un paso de comunicación obligado entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Con relación al entorno cercano, San Sebastián se halla en el centro de la comarca de Donostialdea, rodeada por los municipios de Pasajes, Rentería, Hernani, Lasarte-Oria y Astigarraga. Asimismo, se encuentra a tan solo 22 Km. de la frontera con Francia y a 469 km. de Madrid. La cercanía con Francia ha permitido a San Sebastián estrechar relaciones con ciudades como Baiona, Anglet y Biarritz.

A continuación, en primer lugar se describen las principales infraestructuras de transporte que dan servicio a la ciudad de San Sebastián según los diferentes modos, así como el nivel de actividad y situación de las mismas; analizándose posteriormente la situación de la movilidad en el municipio de Donostia-San Sebastián.

##### **4.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

La ciudad de San Sebastián cuenta con una amplia red de infraestructuras de transporte 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, faltando 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 de avanzar en ese aspecto 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. En ese sentido, las

actuaciones previstas entorno a la nueva estación de autobuses constituyen una buena oportunidad para avanzar en esa línea.

#### **4.1.1. La red viaria**

La red viaria de carreteras y autopistas de Donostia-San Sebastián se estructura apoyándose en los dos corredores fundamentales que surcan el territorio guipuzcoano:

- Corredor Este-Oeste: formado por la Autopista A-8 (Bilbao-Behobia) y la N-634
- 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.

Entre ambos corredores, se establece una malla mediante carreteras de rango inferior, pertenecientes fundamentalmente a la llamadas Red Básica y de Interés preferente, así como mediante una serie de carreteras de rango comarcal y local.

Como ya apuntaba el Plan Territorial Parcial del Area funcional de Donostialdea (1995), la existencia de peaje en la autopista A-8 repercute directamente sobre el funcionamiento de los corredores Este-Oeste y Norte-Sur, con mayor repercusión precisamente en el tramo que bordea un área con carácter metropolitano como es el conjunto de Donostialdea (Donostia-S.S., Pasaia, Renteria); cuyo principal efecto es el de la saturación de la N-1 en dicho tramo, que ha de atender a tráficos de largo recorrido además de los de agitación de la zona, desequilibrando los flujos de tráfico y obligando a adaptaciones de la N-1 a crecimientos que no serían los propios.

Asimismo, la dinámica de crecimiento de los asentamientos industriales y residenciales en el corredor de la N-1 han contribuido a incrementar de modo importante los tráficos en el mismo, y en mayor medida en el tramo más próximo a Donostialdea, planteando problemas de saturación que se han acrecentado con la puesta en funcionamiento de la Autovía de Navarra.

Por tanto, el área metropolitana de Donostialdea y sus conexiones hacia la frontera y hacia Tolosa a través de la N-1, están sometidos a un gradual incremento de tráfico que predice la aparición de problemas de saturación a corto y medio plazo.

En ese sentido, el segundo cinturón de San Sebastián y la autovía del Urumea se plantean como proyectos relevantes para su repercusión en los flujos viarios.

#### **4.1.2. Sistema ferroviario**

San Sebastián también está insertada en un sistema ferroviario (estación de Renfe, estación de Euskotren-Ferrocarriles Vascos, Topo) que la enlazan con las principales ciudades del País Vasco y resto del Estado y con las líneas internacionales.

##### ***a) Servicios de Euskotren-Ferrocarriles Vascos***

Por un lado, la compañía 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.

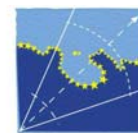
La línea del "Topo" tiene un claro carácter de servicio metropolitano en el área Este de Donostialdea-Bajo Bidasoa (se reparte el mercado con Renfe en el trazado Donostia-Irun), ajustándose sus frecuencias con la proximidad a la capital (entre Rentería y Donostia). Es una línea con futuro, susceptible de abordar inversiones que permitan mejorar la calidad del servicio y la captación de nuevas demandas.

Con relación a la línea Donostia-Bilbao, su explotación se realiza a dos niveles: como cercanías en los tramos Donostia-Zumaia y Eibar-Ermua, y como largo recorrido entre ambos extremos de la línea. La de largo recorrido es claramente deficitaria (no puede sostener la competencia con el autobús por autopista), mientras que la potencialidad y la demanda existentes entre Donostia y Zumaia y en el entorno de Eibar es considerable.

##### ***b) Servicios de Renfe***

Sobre la línea Madrid-Irun, esta compañía explota un servicio de cercanías en el tramo Brinkola e Irun, cuya frecuencia se incrementa en las proximidades de Donostia-S.S. (entre Tolosa e Irun), y cuyo servicio está condicionado por la prioridad de largo recorrido.

**COMUNIDAD URBANA**  
**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**



**Plan Estratégikoa**  
Donostia - San Sebastián

El tramo que comprende el entorno de Donostia-S.S., al disponer de gran número de estaciones, tiene un carácter de transporte metropolitano, ofreciendo unos servicios competitivos en el área de Donostialdea y entre Donostia-S.S. y Tolosaldea.

Por lo que respecta a los servicios de largo recorrido, el trazado de Renfe que pasa por Donostia forma parte del eje Madrid-París, y constituye uno de los dos enlaces ferroviarios del Estado Español con Francia, proporcionando a Donostia (y a Gipuzkoa en general) una posición privilegiada en el esquema ferroviario europeo.

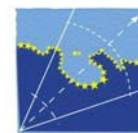
No obstante, desde una perspectiva más cercana, hay que constatar que las conexiones de largo recorrido con Vitoria y el Sur se ven penalizadas por el trazado de subida a la meseta en Otzaurte, disminuyendo su eficacia y competitividad frente a los ejes viarios que se están desarrollando. Asimismo, cabe recordar (como se ha mencionado anteriormente al describir los servicios de Euskotren) que no existe conexión ferroviaria competitiva con Bilbao y el resto de la Cornisa Cantábrica.

**c) La "Y" vasca**

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.

La construcción de la "Y" supondrá un incremento significativo de las relaciones Donostia-S.S. y su entorno más inmediato con el resto de las capitales de la Comunidad Autónoma y con Madrid, Zaragoza y Barcelona, concentrando sin embargo las relaciones de largo recorrido en la capital. Por otro lado, la liberación del trazado de Renfe de los servicios de largo recorrido posibilitará una explotación de los servicios de cercanías más intensa y adecuada.

El régimen de explotación de la red de alta velocidad será tanto para pasajeros como para mercancías, estableciéndose un ramal de conexión al Puerto de Pasaia con su correspondiente terminal.



#### 4.1.3. Transporte aéreo

Respecto a las infraestructuras aeroportuarias, Donostia-San Sebastián cuenta con tres aeropuertos de relevancia en su área de proximidad: el de Bilbao, especializado en el tráfico de pasajeros de vuelos tanto nacionales como internacionales; el Vitoria, especializado en el tráfico de mercancías; y el de Hondarribia, el más cercano de ellos que se ubica únicamente a 20 km. de distancia, próximo a la desembocadura del río Bidasoa.

En ese contexto el aeropuerto de Hondarribia responde a las necesidades de tráfico interior (con Madrid y Barcelona fundamentalmente) que se genera en su entorno, contando con una clientela fija e incondicional. Se trata, por tanto, de un aeropuerto destinado a la conexión aérea de Gipuzkoa con el resto del Estado español, de manera que el tráfico nacional representa en torno al 99% del total tanto de los pasajeros como de las mercancías transportadas.

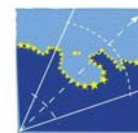
**Cuadro 7. Evolución del tráfico comercial en el aeropuerto de Hondarribia.**

Año	Pasajeros		Mercancías	
	Miles	% Δ	Tm.	% Δ
1997	173,9	-	313,6	-
1998	217,8	25,3	213,3	-32,0
1999	243,0	11,6	178,9	-16,1
2000	278,1	14,4	176,1	-1,6

Fuente: Dirección General de Aviación Civil.

Por lo que se refiere a la evolución reciente del tráfico en el aeropuerto de Hondarribia, cabe destacar el notable incremento registrado en su tráfico de pasajeros, que alcanza las 278.100 personas en el año 2000, cifra que supera a la registrada en 1997 en más de 100.000 pasajeros. Por otra parte, el tráfico de mercancías registra un claro descenso hasta situarse en las 176,1 toneladas en el año 2000 (frente a las 313,6 contabilizadas en 1997).

Con relación a la participación del tráfico aéreo del aeropuerto de Hondarribia en el conjunto del País Vasco, ésta se sitúa en el 9,6% del total en el caso de los pasajeros, y únicamente en el 0,4% en el caso de las mercancías. La comparación de esas participaciones de 2000 con las observadas en 1997 refleja un sensible aumento en el caso de los pasajeros (7,6% del total en 1997), y un descenso en el caso de las mercancías (0,8% en 1997).



**Cuadro 8. Participación (en %) del tráfico aéreo del aeropuerto de Hondarribia en el conjunto del País Vasco.**

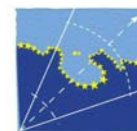
Aeropuerto	Pasajeros		Mercancías	
	1997	2000	1997	2000
Hondarribia	7,6	9,6	0,8	0,4
Bilbao	86,1	86,7	15,3	10,1
Vitoria	6,3	3,8	83,9	89,4
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Dirección General de Aviación Civil.

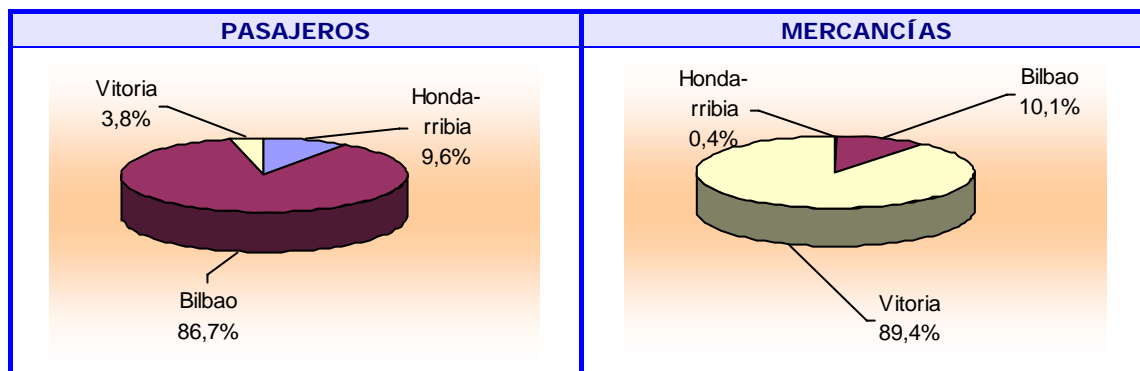
De ese modo, el notable incremento en el tráfico de pasajeros registrado en Hondarribia en los últimos años, le ha permitido no solo mantener su participación en el conjunto del País Vasco sino incrementarla, aspecto que alcanza aún más relevancia si tenemos en cuenta que el aeropuerto de Bilbao también ha experimentado un sensible incremento de su tráfico de pasajeros.

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 (desaparición de un complejo industrial, demolición de viviendas, incompatibilidad con la conexión viaria entre Irun y Hondarribia, etc.), considerando que el aeropuerto puede y debe seguir siendo una herramienta para el desarrollo de Gipuzkoa sin necesidad de ampliarlo.



**Gráfico 4. Distribución (en %) del tráfico aéreo entre los aeropuertos vascos, 2000**



Fuente: Dirección General de Aviación Civil.

#### 4.1.4. Transporte marítimo

El municipio de Donostia-San Sebastián cuenta, asimismo, en su área de influencia con otra gran infraestructura de comunicación con especial importancia comercial, como es el puerto de Pasajes, catalogado como uno de los principales puertos del Estado en cuanto a tráfico de mercancías y con fuerte especialización en automóviles, productos siderúrgicos, chatarras y papel.

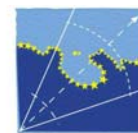
El puerto de Pasajes está situado en el estuario formado por el río Oiartzun en su desembocadura. El acceso al mar se realiza por un estrecho canal de 1.200 metros de longitud y una anchura mínima de 80 metros, condiciones que limitan el porte de los buques que pueden acceder al puerto.

**Cuadro 9. Evolución del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes.**

Año	Miles de Tm	% Δ
1997	3.838	-
1998	4.008	4,4
1999	4.553	13,6
2000	4.671	2,6

Fuente: Autoridad Portuaria de Pasajes.

En cuanto a la evolución reciente del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes, éste se sitúa en las 4.671 miles de toneladas en 2000 (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.



Según los responsables del Puerto de Pasajes, este incremento del tráfico de mercancías está saturando las instalaciones portuarias a causa de la falta de espacio, por lo que existe un proyecto de ampliación del puerto en el exterior de la bahía pasaitarra (que eliminaría tanto limitaciones actuales de eslora y calado de los buques como las referidas a la superficie terrestre necesaria), sobre cuya oportunidad no existe actualmente una opinión unánime en el entorno (el anteproyecto está previsto que se termine para julio-agosto del 2002, planteándose duplicar la capacidad del tráfico de 4 a 8 millones de toneladas).

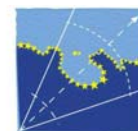
## **4.2. MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO Y EN DONOSTIALDEA**

### **4.2.1. Introducción. Distribución modal del total de los desplazamientos**

En términos generales se viene aludiendo a los ámbitos intermedios de las naciones y las regiones como los ámbitos donde la carencia de una jerarquía rigurosa de las políticas territoriales, de infraestructuras y de movilidad es más evidente; en contraposición a los ámbitos locales, en los que se ha aplicado una planificación más rigurosa contrastando los criterios del territorio, del espacio y su uso con respecto a los planes de inversión en infraestructuras.

En ese contexto, en el caso de la ciudad de Donostia-San Sebastián, el Plan General de Ordenación Urbana incluye un modelo de ocupación del territorio y de transportes e infraestructuras, siendo también de destacar los denominados planes de tráfico para diversos barrios del municipio.

De ese modo, en la última década las actuaciones 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 (el número de viajeros transportados por la Cía del Tranvía de San Sebastián se ha incrementado en casi 850.000 viajeros en el periodo 1995-2000), tendencias que se remontan ya a la redacción del Plan General.



**Cuadro 10. Evolución del número de viajeros transportados por la Compañías del Tranvía de San Sebastián.**

Año	Miles de viajeros	% Δ
1995	26.371	-
1996	26.886	2,0
1997	26.737	-0,6
1998	27.023	1,1
1999	27.338	1,2
2000	27.213	-0,5

Fuente: Cía del Tranvía de San Sebastián.

Estos criterios mencionados anteriormente han estado presentes tanto en la organización urbanística de los nuevos barrios o de las extensiones como en los distintos planes de circulación. Pese a las reticencias iniciales, las consecuencias se han ido evaluando positivamente, aunque aun quedan por desarrollar iniciativas que modifiquen sustancialmente el modelo de movilidad basado en el automóvil.

**Cuadro 11. Distribución (en % horizontal) por modos de transporte de los desplazamientos realizados por los residentes en San Sebastián.**

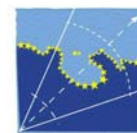
Año/Area		Modos de transporte				Total
		Automóvil	Transporte Público	Andando	Otros*	
San Sebastián	1989	20	17	60	3	100
	1999	27	22	48	3	100
Gipuzkoa	1999	38	15	45	3	100

\*: Moto, otros autobuses, autobuses empresa-colegio, taxi, bicicleta, avión, funicular Igeldo, botes, etc.

Fuente: " Encuesta sobre la generación de viajes en el municipio de Donostia-San Sebastián", Oficina del Plan General, 1989. "Estudio de la red de transporte público de Gipuzkoa", 2001.

En ese sentido, cabe destacar que según la información recogida en el "Estudio de la Red de Transporte público de viajeros de Gipuzkoa" realizado por el Gobierno Vasco, la D.F.G y el Ayuntamiento de San Sebastián, en 1999 el 27% de los desplazamientos realizados por los residentes en San Sebastián los hacen en automóvil (20% en 1989 según una encuesta realizada por la Oficina del Plan General), el 22% en transporte público (17% en 1989), el 48% andando (60% en 1989), y el 3% en otros modos de transporte (3% en 1989).

Por tanto, a lo largo de esa década analizada (1989-1999), se aprecia un incremento sustancial de los desplazamientos en automóvil (y también de los realizados en transporte público) en detrimento de los desplazamientos realizados andando, aspecto que se sustenta tanto en un notable incremento del índice de



motorización (número de vehículos por habitante y por unidad familiar) como en una serie de factores que condicionan la morfología del desarrollo urbanístico: incremento de las urbanizaciones con o sin chalets adosado en las zonas de expansión urbanística alejadas de los centros tradicionales (generando incrementos notables de la movilidad motorizada por unidad familiar), ausencia de suelo disponible en ubicaciones centrales (lo que conlleva un mayor precio relativo de la vivienda), etc.

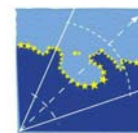
Los datos comentados anteriormente muestran que las políticas desarrolladas si bien ha favorecido el desarrollo y uso de espacios peatonalizados y la difusión de otros modos de transporte (bicicleta, transporte público), también han favorecido la accesibilidad en vehículo privado, como consecuencia de la mejora de la red viaria y de una mayor oferta de plazas de aparcamiento.

En un escenario de expansión urbana, se plantea la necesidad de equilibrar la mejora de la movilidad y la accesibilidad al municipio con medidas que controlen el uso del automóvil, a partir de políticas que incentiven el uso de otros modos de transporte (propiciar el cambio de mentalidad de los ciudadanos y del uso que hacen del vehículo). En definitiva, se trata de acercarse a un diseño de ciudad que dé respuesta al diagrama de actividades de sus residentes (trabajo, estudio, compras, acceso a servicios y equipamientos sociales, relación social, ocio, deporte, etc.), con el objetivo de minimizar los desplazamientos y de que éstos sean, en la medida de lo posible, no motorizados (con un menor impacto medioambiental sobre la ciudad) o en transporte público.

#### **4.2.2. Sistema de Transporte. Participación modal del transporte público (autobús y coche) en el transporte motorizado**

Continuando con la información recogida en el “Estudio de la Red de Transporte público de viajeros de Gipuzkoa”, y centrando ya el análisis en los desplazamientos motorizados distinguiendo entre transporte público (autobús y tren) y transporte privado (coche), al final del apartado se adjuntan los cuadros en los que se recoge la participación modal del autobús y del tren en la movilidad motorizada en el municipio de Donostia-San Sebastián, así como en la comarca de Donostialdea y en el conjunto de Gipuzkoa.

A continuación se detallan las principales características de la movilidad en Donostia-San Sebastián y en la comarca de Donostialdea con relación al transporte



público/privado motorizado, sintetizando finalmente los principales aspectos positivos y negativos, y retos de futuro que plantean.

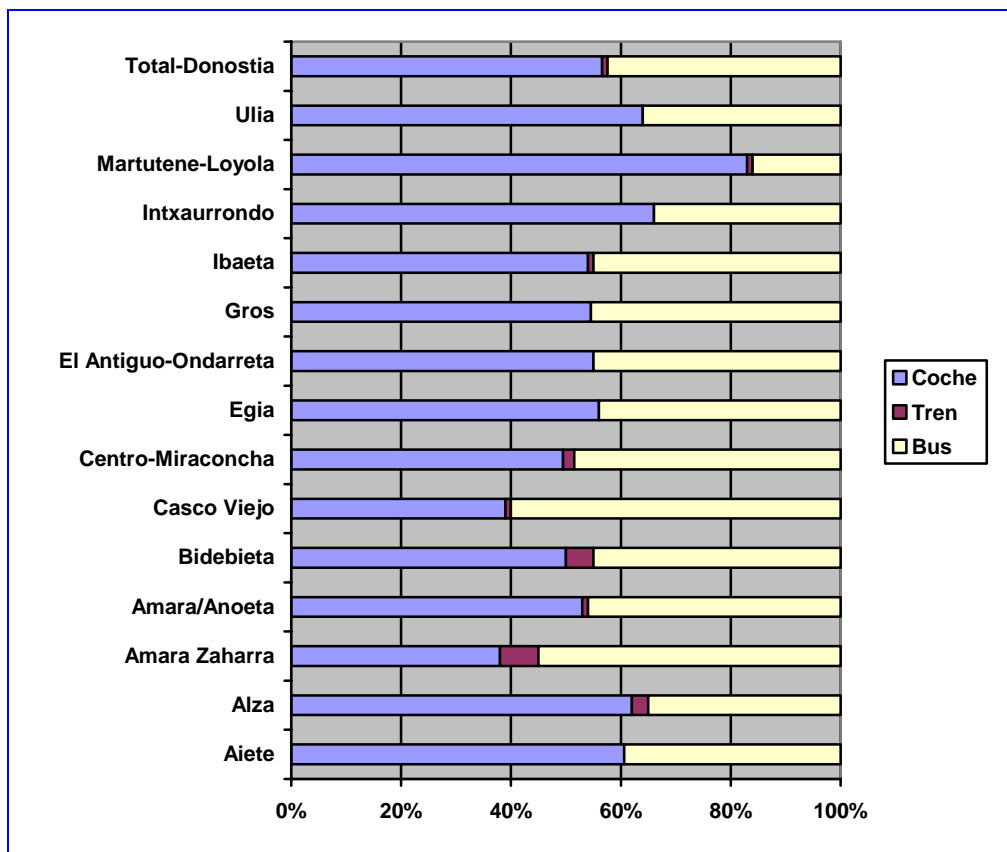
***a) Donostia-San Sebastián***

Dentro de San Sebastián el 43% por ciento de los viajes motorizados se hacen en transporte público, correspondiendo la práctica totalidad al autobús (42%), ya que la participación del ferrocarril en los viajes internos es muy marginal (1%).

Por zonas la Parte Vieja, Amara y la Zona Centro presentan las mayores proporciones de viajes en autobús, en parte por las restricciones que el estacionamiento impone a los viajes de movilidad obligada (al trabajo y al estudio) y en parte por configurar los ejes de mayor demanda y por tanto presentar las mejores condiciones para buenos servicios de transporte público. El resto de las zonas presentan una cobertura del autobús bastante equilibrada, prácticamente por encima del 35% en todos los casos. Una excepción la constituye la zona de Martutene-Loiola, en parte por la distorsión que en los resultados de la encuesta introduce el Centro Comercial situado en la A-8, junto a Intxaurrondo, y en parte por tratarse de zonas atractoras de empleo, en emplazamientos industriales dispersos y con numerosos desplazamientos al trabajo en automóvil por disponer de estacionamiento en el lugar de trabajo.



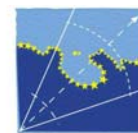
Gráfico 5. Distribución en los barrios de los desplazamientos según modo de Transporte Privado (coche)/Transporte Público (autobús y tren).



Fuente: Estudio de la Red de Transporte público de viajeros de Gipuzkoa. 2001.

Por corredores la participación del autobús es claramente superior en los tres corredores principales: el corredor Este (Centro-Alza), el corredor Sur (centro-Amara) y el corredor Este (Centro-Ibaeta). En estos tres corredores confluyen una serie de factores que contribuyen a la buena operación de los servicios de autobuses. En primer lugar presentan elevadas demandas que posibilitan altas frecuencias de servicio en condiciones de explotación razonables. Por otro lado, tienen buena infraestructura viaria que los sirve, potenciada por la habilitación de carriles exclusivos para autobuses. Por último, sirven relaciones con el centro urbano, en el que el estacionamiento para permanencias largas está penalizado.

En las relaciones transversales, como Ibaeta-Aiete, Amara-Martutene o Martutene-Intxaurreondo el autobús capta una proporción de desplazamientos sensiblemente inferior. Las causas están en la falta de volúmenes altos de demanda, en la



carencia de infraestructuras viarias directas y en una estructura urbana dispersa, como es el caso de Aiete, que dificulta el acceso al transporte público o penaliza a éste en sus recorridos y tiempos de viaje si trata de dar cobertura física a todo el ámbito.

#### ***b) Donostialdea***

Del total de viajes motorizados que se hacen en Donostialdea (incluyendo también el Bajo Bidasoa), un 36% se hace en transporte público, correspondiendo un 30% al autobús y un 6% al ferrocarril.

La zona que presenta una mayor proporción de viajes en autobús es San Sebastián, con un 38%, influyendo en esta cifra el elevado porcentaje de viajes en autobús que se hacen en los desplazamientos internos de la propia Donostia (43%). Hay otros municipios con elevada participación del autobús, de más del 25%, como Lezo, Pasaia y Rentería, situados en un ámbito prácticamente de continuo urbano con San Sebastián y situados en el tramo final del corredor Irún-Donostia, en el que convergen líneas de autobuses con el resultado de una buena oferta para los usuarios.

En el extremo opuesto se sitúan los municipios que quedan fuera de los corredores principales de transporte, como Usurbil, Hernani y sobre todo Urnieta, que no llegan a generar flujos que faciliten servicios de transporte viables y tampoco se benefician de los servicios demandados por los ejes de transporte principales, que se apoyan fundamentalmente en la carretera N-I.

En el análisis de las relaciones entre municipios, las mayores participaciones del autobús, aparte de los flujos internos de San Sebastián, se dan entre San Sebastián y los municipios que se integran en los corredores que forma la N-I, hacia el Este (Pasaia, Rentería y Pasaia) y hacia el Sur (Lasarte y Andoain). Lógicamente también existen buenas participaciones del autobús en los flujos internos de los municipios de estos corredores. Los menores volúmenes de viajes en autobús se dan en las relaciones transversales de los municipios que quedan fuera de la N-I. Así, por ejemplo, mientras Hernani presenta una participación razonable (25%) del autobús en los viajes con San Sebastián, no alcanza el 10% en los desplazamientos con municipios muy próximos como Andoain o Lasarte.

Por su parte, el ferrocarril llega a captar más del 10% de los desplazamientos de los municipios del corredor Este, servidos por RENFE y Euskotren. En relaciones

puntuales de este corredor, como la Rentería-Irun, Donostia-Irún, Rentería-Donostia o Irún Pasaia la participación del ferrocarril supera el 20%; mientras que en el extremo opuesto está Usurbil, con población dispersa y la estación de Euskotren muy desplazada respecto al centro urbano, en la que el ferrocarril solo capta el 3% de los viajes con San Sebastián.

Considerado el transporte público en su conjunto, los municipios situados en el corredor Este presentan los mayores porcentajes de participación, ya que suman buenos servicios ferroviarios y buenos servicios de autobuses. En el extremo opuesto se sitúan los municipios que quedan fuera de los corredores de la N-I, como Usurbil, Hernani, Urnieta y Oiartzun.

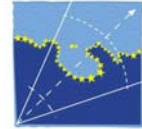
***c) Aspectos positivos y negativos, y retos de futuro del Sistema de Transportes de Donostia-San Sebastián.***

A la vista de los datos comentados, y con relación a los aspectos positivos del Sistema de Transporte actual de Donostia-San Sebastián y la comarca en la que se integra, el estudio anteriormente mencionado destaca los siguientes:

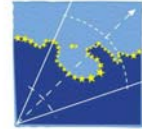
- ❑ Existe una amplia cobertura de servicios regulares de transporte público de autobuses que llega a cubrir porcentajes importantes de la movilidad motorizada a nivel Metropolitano (30%) y urbano de San Sebastián (42%).
- ❑ Se está haciendo un notable esfuerzo en la mejora de servicios de autobús y ferrocarril, a través de la renovación de la flota de vehículos.
- ❑ Los operadores actuales de autobuses cuentan con una notable experiencia en la prestación de estos servicios.
- ❑ Existe una red ferroviaria con amplia cobertura territorial. Ofrece además buenas velocidades comerciales en cercanías de RENFE y algunos tramos de Euskotren.

Por lo que se refiere a los aspectos negativos del Sistema de Transporte actual destacan los siguientes:

- ❑ No existe una coordinación eficiente y permanente entre los diferentes estamentos públicos con competencias en materias de transporte, ni entre éstos y los responsables de la planificación urbana y territorial.



- ❑ La multiplicidad de operadores y la ausencia de una coordinación eficiente entre ellos, imposibilita la implantación de medidas que potenciarían el uso del autobús, como la unificación en cuanto a sistemas de información y títulos de viaje.
- ❑ El sistema tarifario de los autobuses actuales intermunicipales, con tarifas planas y sin bonificaciones para usuarios recurrentes en la mayor parte de los casos, es poco racional y disuade del uso del autobús en determinadas relaciones de corta distancia, que subvencionan a las de largo recorrido o para determinados usuarios recurrentes.
- ❑ La captación de viajeros del autobús, con ser alta, está prácticamente estancada o en descenso en cuanto a volumen total y está perdiendo cuotas de participación en la movilidad total, a favor del automóvil.
- ❑ La participación del ferrocarril en la movilidad motorizada es muy reducida a nivel Metropolitano (6%), siendo completamente marginal a nivel urbano (1%). Como causas de esta situación pueden apuntarse las siguientes:
- ❑ Hay zonas con escasa participación en la movilidad del transporte público a nivel Metropolitano (Hondarribia, Lezo) y Urbano (Loiola, Martutene, Aiete).
- ❑ El régimen de Concesiones actual se presta a la superposición de líneas de transporte de autobús en determinados corredores, sin que los usuarios se beneficien de esta sobreoferta. Esta situación se da en los accesos a San Sebastián en el Corredor Este (desde Rentería), en el Corredor Oeste (desde Añorga), en el Corredor Central (desde Hernani y desde Martutene)
- ❑ Las líneas interzonales de largo recorrido de autobuses, ofrecen problemas de programación de horarios y de mantenimiento de velocidad comercial, dado el nivel de congestión de parte de la red viaria de Gipuzkoa (tramos de N-1, GI-627, N-634, etc.)
- ❑ Salvo en los servicios urbanos CTSS en Donostia, no hay ninguna medida que potencie la intermodalidad entre modos de transporte público o entre el coche y el transporte público. En este sentido son necesarias actuaciones concretas como paradas coordinadas, billetes combinados, coordinación de servicios, parking coordinados con el transporte público, etc. También debe potenciarse los intercambios entre servicios de diferentes operadores ferroviarios, que en la actualidad no ofrecen ningún punto de intercambio.
- ❑ Existe un importante déficit de plazas de aparcamiento para residentes en amplias zonas de Donostia. Esto se traduce en una elevada ocupación de suelo para estacionamientos en superficie, que restan espacio a otras opciones de

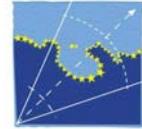


transporte, socialmente más adecuados, como son los modos lentos (peatonal y ciclista) y el transporte público.

- ❑ En contrapartida existe una elevada oferta de plazas de rotación en las zonas céntricas de Donostia dando lugar a importantes flujos de automóviles hasta las zonas céntricas y restando espacio a las plazas para residentes.

Finalmente, con relación a los retos de futuro del Sistema de Transporte cabe destacar:

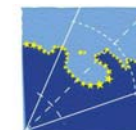
- ❑ En primer lugar, hay que tener presente el crecimiento de tráfico en vehículos privados registrado en los últimos años (que en promedio se sitúa en torno al 4,6% anual), tendencias que parece que tiende a mantenerse (aumento del parque de automóviles, mejoras en la red vial, reducciones previsibles...) y que se debe tratar de controlar. En este sentido, cabe destacar la existencia de una clara corriente de concienciación, a nivel político y ciudadano, respecto a la necesidad de utilizar medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, así como los planes para la mejora de los servicios ferroviarios por parte de RENFE, Euskotren, y del servicio urbano de autobuses en Donostia.
- ❑ Las predicciones de vivienda del PGOU de Donostia se ubican, necesariamente, en las tomas externas de la ciudad -Alza, Loiola, Martutene- lo que incidirá en una mayor demanda de movilidad precisamente en las zonas peor servidas actualmente por el transporte público (demanda de nuevos servicios de autobús). No obstante, el PGOU de Donostia plantea un modelo policéntrico de ciudad, lo que incide en una menor demanda de movilidad. En la medida que este modelo se materialice, la presión del automóvil sobre la vialidad actual será menor, facilitándose la habilitación de plataformas preferenciales para modos lentos (peatonal y ciclista) y para transporte público (buses y/o tranvías).
- ❑ Existen a nivel urbano de San Sebastián corredores en los que se dan flujos de transporte suficientemente voluminosos como para pensar en la viabilidad de sistemas de transporte de capacidad media, tipo tranvía. En concreto en los corredores Centro-Ibaeta, Centro-Anoeta y Centro-Herrera se dan flujos de más de 7 millones de desplazamientos anuales.
- ❑ Las mejoras de la red viaria previstas en los Planes de Carreteras del País Vasco y de la Diputación Foral de Gipuzkoa reducirán los niveles de congestión que actualmente se da en determinados tramos de la Red, posibilitando la regularidad de horarios y la mejora de velocidades comerciales en los servicios Territoriales, metropolitanos y Urbanos de autobuses.



- ❑ Se prevé un importante nudo de comunicaciones en el valle del Urumea: autovía del Urumea, Segundo Cinturón, eje transversal Intxaurreondo-Galarreta y estación de la "Y" vasca en Ergobia. Lo que posibilita nuevas opciones de intermodalidad que distribuyan los flujos de tipo regional y extraterritorial generados por el AVE.
- ❑ La puesta en marcha de la Estación de Autobuses de la Ribera de Loyola, hará converger en ese punto los servicios territoriales y parte de los metropolitanos de autobuses potenciándose las opciones físicas de intermodalidad. En este punto debe potenciarse la distribución hacia todo San Sebastián de los flujos Regionales concentrados en ese punto. También debe potenciarse el intermodo Bus-ferrocarril, mediante un nuevo apeadero de RENFE y, opcionalmente, mediante nuevos trazados ferroviarios de carácter más Metropolitano.
- ❑ Los nuevos planteamientos de viales transversales Intxaurreondo-Hospitales, Amara-Ibaeta- permitirán una estructuración de las líneas con planteamientos transversales, frente al marcado carácter radial de los servicios actuales.
- ❑ Existen importantes focos de generación de desplazamientos que por su concentración son susceptibles de ser servidos por transporte público: Hospitales, campus de Ibaeta, Polígonos industriales, etc. En este sentido la oferta de transporte público debe coordinarse con medidas de racionalización del uso del automóvil.
- ❑ Por último, cabe resaltar que la incorporación de las nuevas tecnologías (Internet en los hogares, etc.) introducen nuevos esquemas de comunicación y relación social, cuyas consecuencias son hoy en día difíciles de concretar, pero que sin duda alterarán sustancialmente los patrones de comportamiento actuales.

COMUNIDAD URBANA

DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estratégicoa  
Donostia - San Sebastián

Cuadro 12. Participación modal del autobús y tren en movilidad motorizada. Donostia y Donostialdea

PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIA

Zona	Aiete	Alza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Casco V.	Centro	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulía	Total
Aiete	21%			25%			51%	33%	35%	22%					34%
Alza		29%		18%	46%	60%	40%	67%	15%	65%	41%	29%	11%	32%	38%
Amara Zaharra				53%		100%	65%			10%					54%
Amara-Anoeta	25%	18%	53%	40%	22%	70%	56%	38%	56%	60%	51%	25%	28%	61%	45%
Bidebieta		46%		22%	21%		52%	28%		71%	40%	38%	9%	61%	43%
Casco Viejo	18%	60%	100%	70%	53%	36%	28%	68%		34%	86%	79%		75%	61%
Centro-Miraconcha	51%	40%	65%	56%	52%	28%	53%	43%	71%	24%	75%	42%	22%	45%	50%
Egia		67%		38%	28%	68%	43%	26%	40%	40%	38%	54%	6%	10%	40%
El Antiguo-Ondarreta	33%	15%		56%		42%	71%		32%	55%	15%			20%	43%
Gros	35%	65%	10%	60%	71%	34%	24%	40%	55%	7%	63%	53%	21%	22%	47%
Ibaeta	22%	41%		51%	40%	86%	75%	38%	15%	63%	7%	23%	8%	37%	46%
Intxaurreondo		29%		25%	38%	79%	42%	54%		53%	23%	13%	5%	23%	34%
Martutene-Loyola		11%		28%	9%		22%	6%	5%	21%	8%	5%	23%		18%
Ulía		32%		61%	61%	75%	45%	10%		22%	37%	23%			35%
Total General	34%	38%	54%	45%	43%	61%	50%	40%	43%	47%	46%	34%	18%	35%	42%

Destacadas celdas con participación mayor del

Sombreadas celdas sin valores representativos en la

PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIA

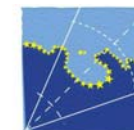
Zona	Aiete	Alza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Casco V.	Centro	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulía	Total
Aiete															0%
Alza				6%			8%					5%	3%		3%
Amara Zaharra															3%
Amara-Anoeta		6%			14%	1%						3%		1%	1%
Bidebieta				14%			8%					7%	5%		4%
Casco Viejo				1%											1%
Centro-Miraconcha		8%			8%					2%					1%
Egia															0%
El Antiguo-Ondarreta															0%
Gros							2%				1%	1%			0%
Ibaeta										1%		1%	1%		0%
Intxaurreondo		5%		3%	7%					1%		1%			1%
Martutene-Loyola		3%			5%				1%		1%				1%
Ulía				1%											0%
Total General	0%	3%	3%	1%	4%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%

Destacadas celdas con participación mayor del

Sombreadas celdas sin valores representativos en la

COMUNIDAD URBANA

DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIALDEA

Mun-Origen	Municipio-Destino													Total
	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Renteria	Urnieta	Usurbil	
Andoain	11%		17%	7%			38%							13%
Astigarraga			30%	23%										21%
Donostia-S	17%	30%	43%	25%	14%	11%	36%	21%	18%	30%	26%	11%	11%	38%
Hernani	7%	23%	25%	1%			4%					12%		14%
Hondarribia			14%		13%	22%				11%				17%
Irun			11%		22%	22%			2%		1%			18%
Lasarte-Ori	38%		36%	4%			8%				10%		7%	22%
Lezo			21%					68%		24%	41%			26%
Oiartzun			18%			2%			23%		22%			18%
Pasaia			30%		11%			24%		49%	31%			30%
Renteria			26%			1%	10%	41%	22%	31%	43%			29%
Urnieta			11%	12%										6%
Usurbil			11%				7%						33%	16%
<b>Total</b>	13%	21%	38%	14%	17%	18%	22%	26%	18%	30%	29%	6%	16%	30%

Destacadas celdas con participación mayor del 30%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIALDEA

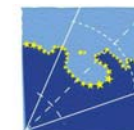
Mun-Origen	Municipio-Destino													Total
	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Renteria	Urnieta	Usurbil	
Andoain			14%											6%
Astigarraga														
Donostia-S	14%		1%	14%	7%	25%	8%	18%	5%	14%	24%	21%	3%	5%
Hernani			14%									20%		8%
Hondarribia			7%											1%
Irun			25%			2%		20%	8%	21%	40%			8%
Lasarte-Ori			8%				2%				10%			5%
Lezo			18%			20%								9%
Oiartzun			5%			8%			1%	6%	3%			3%
Pasaia			14%			21%			6%	4%	14%			11%
Renteria			24%			40%	10%		3%	14%	2%			13%
Urnieta			21%	20%								7%		12%
Usurbil			3%											1%
<b>Total</b>	6%		5%	8%	1%	8%	5%	9%	3%	11%	13%	12%	1%	6%

Destacadas celdas con participación mayor del 30%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

## COMUNIDAD URBANA

### DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



**Plan Estratégico**  
Donostia - San Sebastián

#### PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. GIPUZKOA

	Area Destino											
Area Origen	Alto Deba	Azp-Azk	Bajo Bid.	Bajo Deba	Bergara	Donostia	Eibar	Goierrri	Tolosa	Urola C.	Zumarraga	Total
Alto Deba	11%				11%	9%	14%		19%		4%	11%
Azpeitia-Azkoitia		8%				29%	11%			12%	26%	11%
Bajo Bidasoa			21%			9%			12%			18%
Bajo Deba							8%					4%
Bergara	11%				10%	43%	13%					11%
Donostialdea	9%	29%	9%	13%		33%	36%	13%	12%	17%	8%	31%
Eibar	14%	11%		8%	13%	36%	17%		25%	35%		18%
Goierrri						13%		12%			8%	11%
Tolosaldea	19%		12%			12%	25%		12%			11%
Urola Costa		12%				17%	35%			10%		12%
Zumarraga	4%	26%				8%		8%			16%	14%
<b>Total</b>	11%	11%	18%	4%	11%	31%	18%	11%	11%	12%	14%	23%

Destacadas celdas con participación mayor del 20%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

#### PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. GIPUZKOA

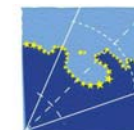
	Area Destino											
Area Origen	Alto Deba	Azp-Azk	Bajo Bid.	Bajo Deba	Bergara	Donostia	Eibar	Goierrri	Tolosa	Urola C.	Zumarraga	Total
Alto Deba						6%					4%	0%
Azpeitia-Azkoitia						3%				3%		0%
Bajo Bidasoa			1%			20%			23%			7%
Bajo Deba							23%					8%
Bergara												
Donostialdea	6%	3%	20%	5%		5%	1%	23%	19%	15%	30%	7%
Eibar				23%		1%	2%					3%
Goierrri						24%		1%	21%		17%	5%
Tolosaldea			23%			19%		21%	3%	11%	33%	9%
Urola Costa		3%				15%			11%	7%		8%
Zumarraga	4%					30%		17%	33%			5%
<b>Total</b>	0%	0%	7%	8%		7%	3%	5%	9%	8%	5%	6%

Destacadas celdas con participación mayor del 20%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

## COMUNIDAD URBANA

### DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estrategikoa  
Donostia - San Sebastián

#### PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIA

Zona	Aiete	Alza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Casco V.	Centro	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulía	Total
Aiete	21%			25%			51%	33%	35%	22%					34%
Alza		29%		18%	46%	60%	40%	67%	15%	65%	41%	29%	11%	32%	38%
Amara Zaharra				53%		100%	65%			10%					54%
Amara-Anoeta	25%	18%	53%	40%	22%	70%	56%	38%	56%	60%	51%	25%	28%	61%	45%
Bidebieta		46%		22%	21%		52%	28%		71%	40%	38%	9%	61%	43%
Casco Viejo	18%	60%	100%	70%	53%	36%	28%	68%		34%	86%	79%		75%	61%
Centro-Miraconcha	51%	40%	65%	56%	52%	28%	53%	43%	71%	24%	75%	42%	22%	45%	50%
Egia		67%		38%	28%	68%	43%	26%	40%	40%	38%	54%	6%	10%	40%
El Antiguo-Ondarreta	33%	15%		56%		42%	71%		32%	55%	15%			20%	43%
Gros	35%	65%	10%	60%	71%	34%	24%	40%	55%	7%	63%	53%	21%	22%	47%
Ibaeta	22%	41%		51%	40%	86%	75%	38%	15%	63%	7%	23%	8%	37%	46%
Intxaurreondo		29%		25%	38%	79%	42%	54%		53%	23%	13%	5%	23%	34%
Martutene-Loyola		11%		28%	9%		22%	6%	5%	21%	8%	5%	23%		18%
Ulía		32%		61%	61%	75%	45%	10%		22%	37%	23%			35%
<b>Total General</b>	34%	38%	54%	45%	43%	61%	50%	40%	43%	47%	46%	34%	18%	35%	42%

Destacadas celdas con participación mayor del 50%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

#### PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIA

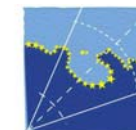
Zona	Aiete	Alza	Amara Z.	Amara	Bidebieta	Casco V.	Centro	Egia	Antiguo	Gros	Ibaeta	Intxau.	Mart-Loy	Ulía	Total
Aiete															0%
Alza				6%			8%					5%	3%		3%
Amara Zaharra															3%
Amara-Anoeta		6%			14%	1%						3%		1%	1%
Bidebieta				14%			8%					7%	5%		4%
Casco Viejo				1%											1%
Centro-Miraconcha		8%			8%					2%					1%
Egia															0%
El Antiguo-Ondarreta															0%
Gros							2%				1%	1%			0%
Ibaeta										1%			1%		0%
Intxaurreondo		5%		3%	7%					1%		1%			1%
Martutene-Loyola		3%			5%				1%		1%				1%
Ulía				1%											0%
<b>Total General</b>	0%	3%	3%	1%	4%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%

Destacadas celdas con participación mayor del 50%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

## COMUNIDAD URBANA

### DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1



Plan Estratégikoa  
Donostia - San Sebastián

#### PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIALDEA

Mun-Origen	Municipio-Destino													Total
	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Renteria	Urnieta	Usurbil	
Andoain	11%		17%	7%			38%							13%
Astigarraga			30%	23%										21%
Donostia-S	17%	30%	43%	25%	14%	11%	36%	21%	18%	30%	26%	11%	11%	38%
Hernani	7%	23%	25%	1%			4%					12%		14%
Hondarribia			14%		13%	22%				11%				17%
Irun			11%		22%	22%			2%		1%			18%
Lasarte-Or	38%		36%	4%			8%				10%		7%	22%
Lezo			21%					68%		24%	41%			26%
Oiartzun			18%			2%			23%		22%			18%
Pasaia			30%		11%			24%		49%	31%			30%
Renteria			26%			1%	10%	41%	22%	31%	43%			29%
Urnieta			11%	12%										6%
Usurbil			11%				7%						33%	16%
<b>Total</b>	13%	21%	38%	14%	17%	18%	22%	26%	18%	30%	29%	6%	16%	30%

Destacadas celdas con participación mayor del 30%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

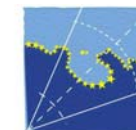
#### PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. DONOSTIALDEA

Mun-Origen	Municipio-Destino													Total
	Andoain	Astiga.	Donostia	Hernani	Hondarribia	Irun	Lasarte	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Renteria	Urnieta	Usurbil	
Andoain			14%											6%
Astigarraga														
Donostia-S	14%		1%	14%	7%	25%	8%	18%	5%	14%	24%	21%	3%	5%
Hernani			14%									20%		8%
Hondarribia			7%											1%
Irun			25%			2%		20%	8%	21%	40%			8%
Lasarte-Or			8%				2%				10%			5%
Lezo			18%			20%								9%
Oiartzun			5%			8%			1%	6%	3%			3%
Pasaia			14%			21%			6%	4%	14%			11%
Renteria			24%			40%	10%		3%	14%	2%			13%
Urnieta			21%	20%								7%		12%
Usurbil			3%											1%
<b>Total</b>	6%		5%	8%	1%	8%	5%	9%	3%	11%	13%	12%	1%	6%

Destacadas celdas con participación mayor del 30%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

**COMUNIDAD URBANA**  
**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**



Plan Estratégico  
Donostia - San Sebastián

**PARTICIPACION MODAL DEL AUTOBUS EN MOVILIDAD MOTORIZADA. GIPUZKOA**

	Area Destino											
Area Origen	Alto Deba	Azp-Azk	Bajo Bid.	Bajo Deba	Bergara	Donostia	Eibar	Goierri	Tolosa	Urola C.	Zumarraga	Total
Alto Deba	11%				11%	9%	14%		19%		4%	11%
Azpeitia-Azkoitia		8%				29%	11%			12%	26%	11%
Bajo Bidasoa			21%			9%			12%			18%
Bajo Deba							8%					4%
Bergara	11%				10%	43%	13%					11%
Donostialdea	9%	29%	9%	13%		33%	36%	13%	12%	17%	8%	31%
Eibar	14%	11%		8%	13%	36%	17%		25%	35%		18%
Goierri						13%		12%			8%	11%
Tolosaldea	19%		12%			12%	25%		12%			11%
Urola Costa		12%				17%	35%			10%		12%
Zumarraga	4%	26%				8%		8%			16%	14%
<b>Total</b>	11%	11%	18%	4%	11%	31%	18%	11%	11%	12%	14%	23%

Destacadas celdas con participación mayor del 20%

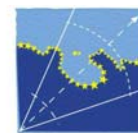
Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta

**PARTICIPACION MODAL DEL TREN EN MOVILIDAD MOTORIZADA. GIPUZKOA**

	Area Destino											
Area Origen	Alto Deba	Azp-Azk	Bajo Bid.	Bajo Deba	Bergara	Donostia	Eibar	Goierri	Tolosa	Urola C.	Zumarraga	Total
Alto Deba						6%					4%	0%
Azpeitia-Azkoitia						3%				3%		0%
Bajo Bidasoa			1%			20%			23%			7%
Bajo Deba							23%					8%
Bergara												
Donostialdea	6%	3%	20%	5%		5%	1%	23%	19%	15%	30%	7%
Eibar				23%		1%	2%					3%
Goierri						24%		1%	21%		17%	5%
Tolosaldea			23%			19%		21%	3%	11%	33%	9%
Urola Costa		3%				15%			11%	7%		8%
Zumarraga	4%					30%		17%	33%			5%
<b>Total</b>	0%	0%	7%	8%		7%	3%	5%	9%	8%	5%	6%

Destacadas celdas con participación mayor del 20%

Sombreadas celdas sin valores representativos en la Encuesta



## 5. RESUMEN

### 5.1. DONOSTIA Y EL SISTEMA URBANO VASCO EN EL CONTEXTO TERRITORIAL EUROPEO

- En el modelo espacial europeo destacan como ejes de desarrollo más dinámicos y estructurados la llamada dorsal europea por un lado, y por otro, el llamado “norte del sur” (área muy dinámica, emergente y que muchos autores consideran como prolongación “natural” de la dorsal europea).
- El Arco Atlántico es un espacio con una articulación muy débil, que presenta en todo caso más posibilidades que realidades. La voluntad política para desarrollar determinados proyectos así como una nueva cultura del territorio que empieza a surgir en muchas de las administraciones y agentes sociales del Arco Atlántico pueden ayudar a lograr una adecuada integración con la dorsal europea.
- Aunque tanto Donostia como el sistema vasco de ciudades se localizan fuera de los ámbitos de desarrollo europeos más dinámicos, al situarse a caballo entre el mundo Atlántico y mediterráneo, y entre la Península y el continente, están en una posición estratégica privilegiada (mucho más favorable que el resto o que muchas de las regiones atlánticas) que les ofrece grandes oportunidades.
- Saber aprovechar ese papel de “rótula de conexión”, puede ser trascendental para su futuro. Dicha rótula estaría en la encrucijada del eje norte-sur y de otro eje incipiente, en proceso de formación que uniría toda la cornisa del Cantábrico con el eje mediterráneo a través del corredor del Ebro. En ello también juega a su favor el que, aunque sea como isla, se haya desarrollado un potente sistema de ciudades con tres centros importantes, Bilbao, Vitoria y Donostia, que a su vez comienzan a articularse con otros centros de alrededor como Santander, Logroño, Pamplona y el distrito del BAB francés. Además nuevas dinámicas pueden reforzar esta función: se empieza a vislumbrar otro posible eje que puede conectar la conurbación Donostia-Baiona a través de Pau con Toulouse (ciudad de gran dinamismo y proyección), acercando la eurociudad a los dos ejes europeos más dinámicos.
- En ese contexto, los retos de Donostia pasarían por:
  - comprender la nueva escala de la ciudad,
  - aprovechar el potente sistema de ciudades vasco buscando su articulación con los ejes europeos más dinámicos,
  - integrar en el Plan aquellos grandes proyectos que le ayuden a buscar su sitio en el competitivo panorama de las ciudades medias europeas, y
  - cambiar la mentalidad, saber seguir haciendo ciudad sobre la ciudad existente.

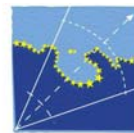
## 5.2. DESARROLLO URBANO Y DESTINO DEL SUELO MUNICIPAL

### 5.2.1. Desarrollo urbano reciente

- ❑ La redacción y aprobación definitiva del nuevo Plan General de la ciudad en 1995, junto a otras circunstancias, favorecerá un nuevo impulso de la misma, dando lugar a un periodo de importante desarrollo urbano.
- ❑ Se inician importantes procesos de rehabilitación urbana en la Ciudad de los Ensanches, no sólo con actuaciones puntuales en edificios sino también con planes más globales en entornos más degradados como el de la Parte Vieja, viejo mercado de Gros, playa de la Zurriola, nuevas zonas peatonales, etc. Esto se complementa con la mejora de calidad urbana de los espacios públicos y de sus infraestructuras, y una mejor dotación de servicios –polideportivos, casas de cultura, etc.-, tanto en el centro como en la periferia.
- ❑ Por otro lado se producen importantes desarrollos urbanos en los suelos todavía disponibles en algunos de los barrios (Antiguo-Ondarreta, Ibaeta, Apéndice de Amara, Intxaurreondo) o ocupándose más decididamente sus laderas (Aiete, Ulía, Amara-Hospitales), dando una mayor continuidad urbana a toda la ciudad. Esto se ha completado o se está completando con importantes remodelaciones urbanas aprovechando recalificaciones de suelos industriales (Antiguo-Venta Berri), o de infraestructuras y equipamientos obsoletos como las operaciones ligadas a la liberación de suelo de Renfe en el Urumea y Pº de Francia, o los desarrollos de Egia-Atocha.
- ❑ A pesar del esfuerzo realizado desde el sector público en muchas de estas actuaciones, tanto desde el Gobierno Vasco como desde el propio Ayuntamiento (Intxaurreondo, viviendas del Urumea, Errotaburu, Venta-Berri, Atocha, Puyo, etc.), el precio de la vivienda sigue siendo uno de los problemas más importantes de la ciudad.
- ❑ El desarrollo urbano de la ciudad en los últimos años no se ha limitado exclusivamente al residencial, sino que se han abordado otras importantes iniciativas, que quieren dar un nuevo impulso a la ciudad de cara al comienzo del siglo XXI, tanto en su vertiente de ciudad turística y cultural de primera línea, como ciudad innovadora y ligada a las nuevas tecnologías.

### 5.2.2. Destino urbanístico del suelo municipal

- ❑ La superficie total de Donostia es de 61.090.114 m<sup>2</sup> (según el Planeamiento Urbanístico a fecha de marzo de 2001) de los que el 65,4% es suelo no urbanizable y el 34,4% restante corresponde al área urbana, área esta última que ha experimentado un incremento del 4% (804.967 m<sup>2</sup>) respecto a la cifra recogida en el Plan General de 1995.



- El 57,4% del área urbana corresponde a zonas residenciales, el 18,4% a actividades económicas (9,5% de zona terciaria y 8,9% de zona industrial), el 12,1% a usos viarios, el 6,5% a equipamiento urbano, y el 5,6% a otras dotaciones.
- Atendiendo a los desarrollos previstos (a fecha de marzo de 2001) en términos de aprovechamiento, están proyectados un total de 2.038.769 m<sup>2</sup> de área residencial (cifra que supone un incremento del 27% respecto a la superficie residencial ya consolidada), 580.429 m<sup>2</sup> de área industrial (lo que supone un incremento del 154% respecto a la superficie industrial ya consolidada), y 470.703 m<sup>2</sup> de área terciaria (lo que supone un incremento del 37,5% respecto a la superficie terciaria ya consolidada).
- Todavía en el planeamiento está muy presente la escala u óptica municipal y en este sentido, se aboga por la necesidad de ir introduciendo una perspectiva metropolitana, buscando la cooperación con los municipios del entorno.

### 5.3. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

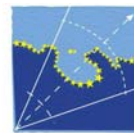
#### 5.3.1. Infraestructuras de transporte

- 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.

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 mejoras 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.

### **5.3.2. 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 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.