



PARTE IV.

**UNA CIUDAD RELACIONADA:
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD**



11. TRANSPORTE Y COMUNICACIONES



PARTE IV. UNA CIUDAD RELACIONADA: ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

1. TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

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, Renteria, 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.

1.1. 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.

1.1.1. 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: formando 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 tráfico 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 tráfico en el mismo, y en mayor medida en el tramo más próximo a Donostial-



dea, 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.

1.1.2. 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.

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.

1.1.3. 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 1.1. 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
2001	274,6	-1,2	154,1	-12,5

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 a lo largo de los últimos años, que alcanza las 274.600 personas en el año 2001, 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 154,1 toneladas en el año 2001 (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 en 2000, 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 1.2. 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
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Dirección General de Aviación Civil.

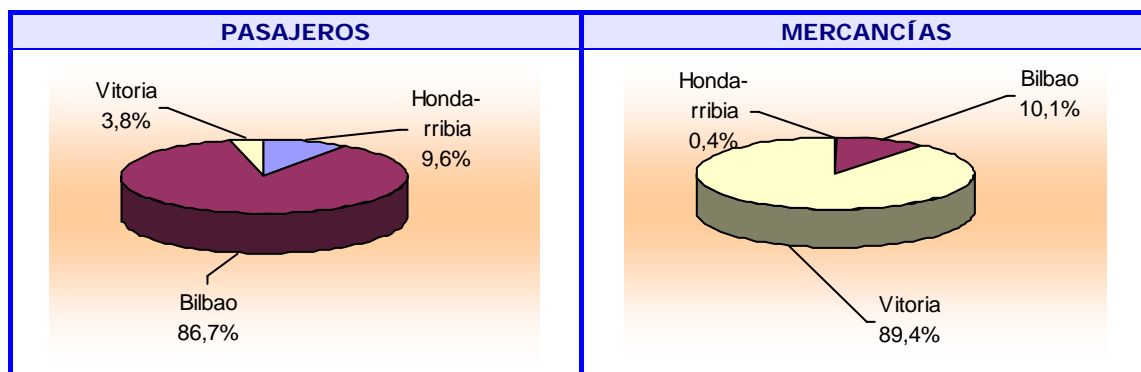
De ese modo, el notable incremento en el tráfico de pasajeros registrado en Hondarribia en los últimos años, le ha permitido no solo mantener su participación en el conjunto del País Vasco sino incrementarla, aspecto que alcanza aún más relevancia si tenemos en cuenta que el aeropuerto de Bilbao también 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 1.1. Distribución (en %) del tráfico aéreo entre los aeropuertos de la CAPV, 2000



Fuente: Dirección General de Aviación Civil.

1.1.4. 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 1.3. 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
2001	4.720	1,1

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 4.720 miles de toneladas en 2001 (frente a las 28.737 miles de toneladas del puerto de Bilbao en 2000), cifra que supone un nuevo máximo histórico y que supera en casi 900 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, y liberaría superficies importantes en el interior de la bahía que podrían ser destinadas a uso residencial, servicios y actividades lúdicas, permitiendo la regeneración de la zona), 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).

1.2. MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO Y EN DONOSTIALDEA

1.2.1. 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 período 1995-2000), tendencias que se remontan ya a la redacción del Plan General.



Cuadro 1.4. 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 1.5. 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.

1.2.2. Sistema de Transporte. Participación modal del transporte público (autobús y tren) en el transporte motorizado

Continuando con la información recogida en el “Estudio de la Red de Transporte público de viajeros de Gipuzkoa”, y centrandolo 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

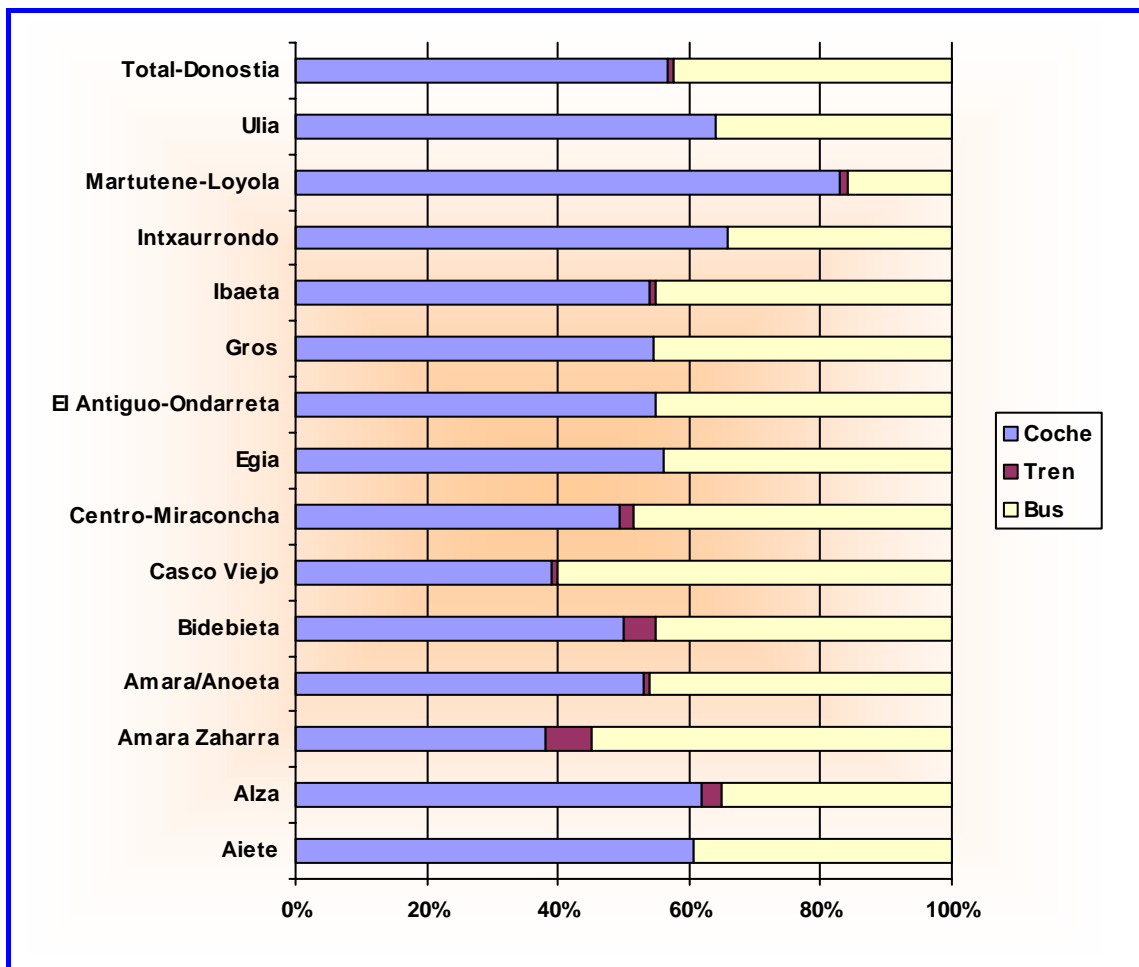
Dentro de San Sebastián el 43% por ciento de los viajes motorizados se hacen en transporte público, correspondiendo la práctica totalidad al autobús (42%), ya que la participación del ferrocarril en los viajes internos es muy marginal (1%).

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 Intxaurreondo, 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.

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.



Gráfico 1.2. 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.

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 Eusko-



tren 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 Renteria), 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 re-



gularidad 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.



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%
Total General	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%
Total General	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



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-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%
Total	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%
Total	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



PLAN ESTRATEGIKOA 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%
Total	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%
Total	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

12. RESUMEN Y CONCLUSIONES

2. RESUMEN Y CONCLUSIONES

2.1. TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

2.1.1. Infraestructuras de transporte

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

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

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

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

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

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

de abordar inversiones que permitan mejorar la calidad del servicio y la captación de nuevas demandas.

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.

2.1.2. Movilidad en el municipio

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

modifiquen sustancialmente el modelo de movilidad actual basado en el automóvil.

- En el documento se recoge un estudio sobre el sistema de transporte de Donostia y su comarca, analizando detalladamente las principales características de la movilidad con relación al transporte público/privado motorizado, sintetizando los principales aspectos positivos y negativos, y retos de futuro que plantean.
- En este contexto, 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.