

**DONOSTIA CAMINA**  
PASOS DE UNA ESTRATEGIA



**Proyectos y propuestas**



para el *peatón*  
en San Sebastián





**Proyectos y propuestas** para el *peatón* en San Sebastián



Este documento ha sido galardonado con el premio Memorial “M. Angels Jiménez” de Seguridad Vial, otorgado por el Ayuntamiento de Barcelona.

**Edita:**

*Gabinete de Prensa, Publicidad y Publicaciones*

**Concejal responsable:**

Ernesto Gasco Gonzalo

**Dirección del proyecto:**

José Arrate y Josu Benaito

**Contenido:**



Alfonso Sanz Alduán [asanz@gea21.com](mailto:asanz@gea21.com)

**Maqueta y diseño gráfico:**

Marcos Montes García

**Fotografías:**

Alfonso Sanz Alduán  
y Ayuntamiento de San Sebastián

## **La ciudad del peatón.**

San Sebastián, a las puertas del III Milenio, está poniendo las bases para consolidarse como una ciudad con calidad de vida, cohesionada socialmente y con atracción para nuevas empresas y visitantes. Su configuración urbana como ciudad moderna de negocios y actividades económicas, con un sector cultural y de ocio muy fuerte, nos plantea el compromiso de garantizar las condiciones idóneas de una ciudad sostenible, haciendo los esfuerzos necesarios para preservar el medio ambiente y aumentar los espacios para la convivencia ciudadana.

Pero los nuevos atractivos que cada día incorpora la ciudad, su vitalidad y dinamismo, los hábitos sociales imperantes, provocan el incremento de la motorización y del número de desplazamientos. Así, la creciente preocupación por la congestión del tráfico y los índices de contaminación, son cuestiones que merecen una reflexión y un compromiso público para lograr una forma de movilidad sostenible como condición indispensable para la mejora ambiental.

El uso indebido del vehículo para movernos por la ciudad nos puede llevar a una situación de congestión que afecta especialmente al transporte público, a la falta de seguridad de otros usuarios de la vía pública como es el caso de peatones y ciclistas, y a la pérdida de atractivos comerciales de nuestras calles.

Nuestra ciudad debe plantearse seriamente cómo quiere que sea el tráfico urbano y qué tipo de transporte público desea. O dicho de otra forma: qué modelo de ciudad se quiere tener y cómo organizar un buen transporte público.

Donostia no es ajena a la problemática general de las ciudades europeas, por eso desde hace unos años, el Departamento de Movilidad está trabajando de acuerdo con las actuaciones y estrategias que plantea la Unión Europea con el objetivo de avanzar hacia el mejor funcionamiento de una ciudad de escala humana.

Además, tal como refleja el vigente Plan General de Urbanismo, se debe potenciar la peatonalización del Centro y la red de itinerarios peatonales en los Barrios para que queden comunicados unos con otros, de modo que se asegure la calidad y seguridad de los desplazamientos a pie y se fomente esta forma de movilidad no contaminante.

Ahora bien, las decisiones deben ser estudiadas y decididas de modo concertado con los ciudadanos y sectores implicados. Sin olvidar que en algún momento del día todos los ciudadanos somos peatones y en la actualidad es el modo de desplazamiento mayoritario entre los donostiaras.

**ODÓN ELORZA**

Alcalde de Donostia-San Sebastián



## 1. La maduración de un cambio en favor del peatón.

En la última década Donostia se ha caracterizado por la aplicación de una serie de políticas innovadoras en el campo del tráfico y la movilidad, convirtiéndose en una referencia para otras ciudades que pretenden afrontar la contradicción entre el uso masivo del automóvil y la calidad de vida urbana.

La reforma de la ordenación circulatoria, la mejora de la calidad del transporte colectivo, la creación de aparcamientos de residentes para liberar el espacio público, el inicio de medidas favorables al uso de la bicicleta y, sobre todo, la nueva consideración del peatón en el sistema de transporte urbano y en la habitabilidad de la ciudad han sido los ejes de esas nuevas políticas de movilidad que hoy están dando ya sus primeros frutos.

El origen de este proceso se remonta a la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, iniciado en 1988, y que se aprobó de manera provisional en 1994 y definitiva en 1995. La propuesta del Plan incluía entre sus novedades la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil y, en particular, la creación de una red de itinerarios para peatones y ciclistas. Por primera vez se consideraba que la marcha a pie y la bicicleta deberían tener su propia red de vías e intersecciones, tal y como ocurre con la red viaria para los vehículos motorizados.

A lo largo de esos años la ciudad empezó a acompasar sus extensiones y transformaciones a esa nueva cultura de la movilidad. Los planes de circulación de los barrios de Centro, Gros, Amara o Alza/Larratxo, junto a los planes urbanísticos de nuevos barrios como Ibaeta o Intxaurrenondo tuvieron entre sus objetivos esa nueva consideración del peatón como centro de la movilidad y la habitabilidad de la ciudad. Algunos hitos en este proceso de modificación de la manera de tratar el tráfico en general, y al peatón en particular, se resumen en el cuadro de la página siguiente.

En 1996, la experiencia de creación de la red peatonal y ciclista de San Sebastián fue seleccionada para el primer catálogo español de buenas prácticas que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente presentó en la conferencia Habitat II de las Naciones Unidas celebrada en Estambul.

***El Plan General de Ordenación Urbana de 1995 incluyó como novedad una red de itinerarios peatonales y ciclistas***

A pesar de las críticas iniciales, las transformaciones fueron dando buenos resultados para la calidad de vida e incluso para la dinamización del comercio localizado en las calles con mejoras peatonales. Prueba de ello fue el giro en la opinión pública, que empezó a apoyar la nueva orientación de la política de movilidad. Lógicamente no han desaparecido las contradicciones entre los distintos intereses en juego; ni se ha desvanecido el apego de algunos sectores a ideas ya desechadas en el resto de los países europeos sobre el uso del automóvil en la ciudad, pero se puede afirmar que la cultura de la movilidad urbana ha tomado definitivamente en Donostia un nuevo rumbo.

El fortalecimiento de esa base social dispuesta al cambio se pudo apreciar con la redacción, en 1999, de un Pacto Cívico sobre la Movilidad en el que los diferentes agentes sociales interesados en la ciudad establecieron los criterios para garantizar la movilidad urbana y la calidad de vida. Tal y como se dice en el documento entonces redactado: *“daremos prioridad a los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público)”*.



▲ Nuevo paseo peatonal Félix Iranzo.

El Boulevard tras su parcial peatonalización. ▼



*En una década se ha pasado de 3 km de calles peatonales en la Parte Vieja a 5,5 km de calles peatonalizadas en toda la ciudad. Y de un espacio peatonal de 20.000 metros cuadrados a un espacio libre de coches de casi 100.000 metros cuadrados.*



◀ *Camino del tranvía de Martutene, un ejemplo de actuación en la periferia de la ciudad.*

### Hitos del proceso de reforma del tráfico y de la mejora peatonal de la ciudad

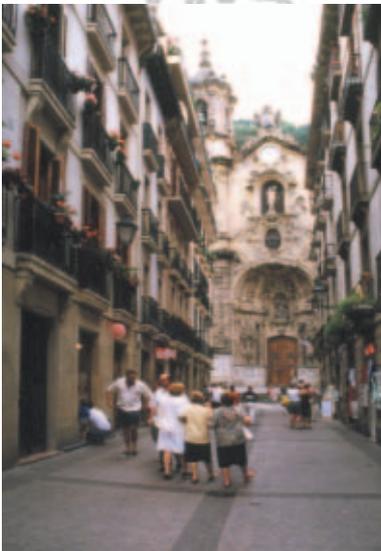
- **1992.** Inicio de la reforma de la circulación en el centro urbano para reducir el impacto de los vehículos y posibilitar el inicio de las actuaciones peatonales y de transporte colectivo.
- **1993.** Implantación de carriles-bus en las calles Urbieta, Easo y Sancho el Sabio.
- **1994.** Creación de los primeros tramos del eje peatonal Bilbao-Boulevard.
- **1995.** Introducción de los primeros autobuses de piso bajo. Carriles-bici en Valentín Olano y Zurriola.
- **1996.** Inicio del eje peatonal en la calle Loiola.
- **1997.** Arranque de la reforma del tráfico de Gros, tratamiento peatonal y de tráfico calmado de San Francisco/Padre Larroca.
- **1998.** Eje peatonal del nuevo barrio de Benta Berri. Conexión ciclista entre el río y Anoeta.
- **1999.** Operación de reforma y peatonalización parcial del Boulevard. Centro peatonal de Larracho. Conexión ciclista Ondarreta-Universidad.  
Nuevo vial Amara-Ibaeta destinado a reducir la presión del tráfico sobre el centro urbano.  
Nuevo vial Martutene-Garbera para estructurar las relaciones entre barrios periféricos.
- **2000.** Nuevo puente sobre el Urumea para completar la reforma de la circulación. Carriles-bus en Avenida de Madrid y vías para bicicletas en los puentes de María Cristina y Mundaiz. Peatonalización de la calle San Marcial.





Plano 1. Calles y espacios peatonalizados

e: 1/20.000





## 2. La importancia de caminar en Donostia.

Hasta hace pocos años cuando los especialistas en tráfico hablaban de su materia se referían exclusivamente a los problemas de la circulación y del aparcamiento de vehículos, en particular, de los automóviles privados. Hoy, afortunadamente, la teoría y la práctica de la nueva planificación del tráfico ha incorporado al peatón como objeto de sus preocupaciones y sus análisis.

**El 43% del medio millón de desplazamientos que se realizan cada día en la ciudad se hacen a pie**

Elevar la categoría de la marcha a pie en el tráfico no es sin embargo una opción social caprichosa, sino una manera de resaltar las cifras que antes quedaban ocultas ante el ruido de los problemas de la circulación motorizada. Según los datos de la Encuesta de Movilidad realizada por el Gobierno Vasco el año pasado, el 43% del medio millón de desplazamientos que se realizan cada día en la ciudad se hacen a pie (véase el cuadro adjunto).

### La distribución de los desplazamientos diarios en San Sebastián

	peatón	automóvil	transporte colectivo	otros	Total
<b>Número de desplazamientos</b>	218.632	167.787	91.520	30.507	508.446
<b>Proporción sobre el total</b>	43%	33%	18%	6%	100%

Fuente: *Estudio de Movilidad en Gipuzkoa. Informe sobre San Sebastián*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte. 1999.

Esta distribución de los desplazamientos entre los distintos medios de transporte es bastante similar a la que existe en ciudades españolas del mismo tamaño que San Sebastián, pero difiere de las de otras ciudades europeas semejantes, en donde precisamente el peso del peatón se ha debilitado mucho en las últimas décadas.

Si a esas cifras se añade que cada trayecto en vehículos motorizados tiene necesariamente un enlace peatonal en origen y otro en destino, se ha

de admitir que **el peatón es el eslabón principal de la movilidad en San Sebastián**. Por si este hecho no fuera suficiente para justificar una política decidida en pro de la calidad peatonal del espacio público, existen otra serie de argumentos que la apoyan.

En primer lugar, hay que resaltar que el peatón no es únicamente una forma de locomoción, sino también y, en esencia, una manera de crear ciudad, de establecer las relaciones de comunicación y convivencia que caracterizan el hecho urbano. Pasear en San Sebastián ha sido siempre y es todavía una manera de disfrutar la ciudad, una práctica enraizada en las costumbres de los donostiarras digna de estímulo.

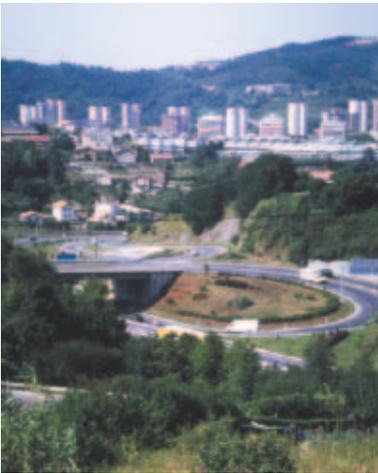
Además, ahora que las preocupaciones ambientales han calado en la sociedad, hay que subrayar que el peatón es el medio de transporte de menor impacto ambiental, pues no contamina la atmósfera, ni emite gases invernadero, ni produce prácticamente ruidos en sus desplazamientos.

**El peatón es el eslabón principal de la movilidad en San Sebastián.**



También hay que señalar que la marcha a pie es una de las maneras de realizar ejercicio suave pero consistente, una práctica preventiva y terapéutica recomendada por los especialistas de la salud para eludir un sinnúmero de enfermedades vinculadas al sedentarismo. Andando no sólo dejan de emitirse a la atmósfera partículas dañinas para la salud colectiva, sino que es el propio individuo el que mejora la salud.





**En San Sebastián, durante muchos años, el crecimiento de los barrios periféricos no tuvo en cuenta la calidad del espacio peatonal.**

### 3. Los problemas del tránsito peatonal.

Pero que se camine mucho en San Sebastián no quiere decir que no existan dificultades que vencer; dificultades para el peatón que además no empiezan en las aceras sino en el modo en que se planifica y construye la ciudad.

Durante mucho tiempo el crecimiento de las ciudades se ha concebido a partir de la idea de la segregación de las distintas funciones urbanas. Barrios-dormitorio, centros comerciales, "*ciudades sanitarias*", centros de ocio, áreas de oficinas o industriales, parques tecnológicos, etc., han configurado un archipiélago de "*islas*" rodeadas de vacíos y carreteras de conexión que dan servicio al automóvil privado. En este esquema, ni el transporte público, ni el peatón, ni la bicicleta tienen facilidades para cubrir las necesidades de desplazamiento.

En San Sebastián, entre los años sesenta y ochenta el crecimiento de numerosos barrios periféricos se realizó bajo esos criterios, sin tener en cuenta la calidad del espacio peatonal, ni la posibilidad de conectar adecuadamente para la marcha a pie las viviendas con los colegios, los centros sanitarios, los lugares de trabajo o las estaciones del transporte colectivo. El viario de estos barrios era el lugar de paso y aparcamiento de los automóviles y no se diseñaban itinerarios peatonales atractivos para las actividades locales que iban surgiendo conforme dejaban de ser meros barrios-dormitorio y empezaban a cobrar autonomía.



Posteriormente los barrios-dormitorio se han construido con características edificatorias diferentes, muchos de ellos con viviendas unifamiliares aisladas o adosadas, pero con criterios funcionales que no diferían mucho de los que inspiraron las primeras décadas del desarrollo. La disminución de la densidad y la urbanización de lugares cada vez más alejados del centro urbano se traducen en el incremento de las distancias a recorrer y, por consiguiente, de la pérdida de oportunidades para el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.

### Problemas de los desplazamientos andando

- **de seguridad**

Riesgo de atropello, preocupación y miedo ante los accidentes.  
Velocidades excesivas de los vehículos.

- **de comodidad**

Obstáculos en las vías y cruces peatonales, pendientes excesivas.  
Dimensiones reducidas del espacio libre para el paso de los viandantes.

- **de rapidez**

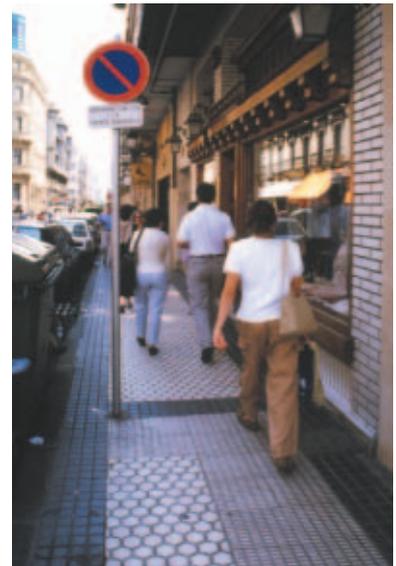
Rodeos, esperas y recorridos injustificadamente largos.  
Barreras naturales y artificiales que alargan los trayectos.

- **de atractivo**

Falta de vitalidad y calidad paisajística de las rutas peatonales.  
Falta del mobiliario urbano, la iluminación y la vegetación adecuados.

- **de salud y calidad ambiental**

Contaminación atmosférica y ruido de las vías peatonales.



▲ Aceras estrechas.

◀ Coexistencia de peatones y ciclistas en un paseo con una anchura insuficiente para el tránsito cómodo y seguro.





Continuidad del recorrido peatonal interrumpida por el aparcamiento en batería. ▶

Falta de mantenimiento de un paso peatonal con un longitud de cruce excesiva. ▼



Se han creado así dos Donostias con problemas diferenciados para el peatón. La ciudad central, con dificultades para el viandante derivadas sobre todo del diseño y la gestión del espacio público, y la ciudad periférica, en donde el peatón se topa primero con problemas estructurales: de lejanía de los lugares a los que necesita acceder, de entorno hostil a la marcha a pie o de inexistencia de un viario peatonal completo.

Obviando las dificultades estructurales y funcionales derivadas de la manera de concebir el proceso de urbanización, desde el punto de vista de las personas que caminan, los problemas que afectan a los desplazamientos andando se refieren sobre todo a los aspectos de seguridad, comodidad, rapidez, atractivo y salubridad (véase cuadro adjunto).

Falta de continuidad entre la acera y el paso peatonal. ▼



Paso peatonal necesario en un recorrido peatonal habitual. ▼



Recorrido peatonal interrumpido por vallas protectoras. ▶





▲ *Diversos casos de ocupación de la acera por mobiliario urbano incorrectamente colocado.*



▲ *La invasión de las aceras por los vehículos privados es una práctica habitual en algunas calles de la ciudad.*



De todos ellos destaca el del riesgo de accidente. Sin ser San Sebastián una ciudad comparativamente insegura para el viandante, sí es cierto que los accidentes con víctimas peatonales siguen siendo numerosos. En los últimos catorce años ha habido atropellos con el resultado de 2.500 peatones heridos, lo que representa el 20% del total; y además 71 muertos, lo que se corresponde con el 45% del total de muertos en accidentes de tráfico en el municipio. Por expresarlo de una manera directa, cada dos días es herido en atropello un peatón en San Sebastián y cada dos meses y medio uno de ellos perece.

*Ausencia de arbolado en aceras que por su anchura podrían tenerlo. ▶*



***El 45% del total de los muertos en accidentes de tráfico en el municipio son peatones***

**Relación de calles en donde se han producido el mayor número de atropellos en los últimos años (93-99)**

Calle	Nº de atropellos
San Martín	74
Libertad	50
Urbietta	45
Easo	45
José Elósegui	35
Ategorrieta	33

Fuente: *Memorias anuales de la Guardia Municipal.*

Aunque los atropellos ocurren en todas las vías urbanas, en algunas se produce una concentración de siniestros. Tal y como se puede observar en la tabla adjunta, las calles que registran un mayor número de atropellos coinciden con la antigua travesía de la carretera N-I (San Martín, Libertad, Ategorrieta y José Elósegui) y con el eje perpendicular a la misma formado por las calles Urbietta y Easo.



▲ *Peligrosidad en los pasos peatonales.*

▼ *Bordillos sin rebajar.*



Salvo en el caso de José Elósegui, que tiene unas características de menor densidad de urbanización en sus márgenes, el resto de las calles indicadas forma parte plena del tejido más central de la ciudad y, por consiguiente, canalizan unos flujos de peatones y vehículos altos. A pesar de ello la cifra de atropellos en esas calles es demasiado elevada y tiene que ver sin duda con las velocidades de circulación excesivas que soportan, las cuales no se corresponden con sus funciones urbanas actuales.

Al margen de la accidentalidad, la comodidad, el atractivo y la rapidez de los recorridos también son percibidos por la población como elementos disuasorios de la marcha a pie tal y como queda ilustrado en las fotografías adjuntas.

#### 4. Qué hacer en favor del peatón.

A la vista de los problemas detectados para la marcha a pie, las acciones del ayuntamiento para paliarlos deben estar destinadas a satisfacer los objetivos generales señalados en el cuadro adjunto:

- mejorar la comodidad de las vías peatonales.
- acortar y facilitar los desplazamientos a pie.
- reducir los riesgos de atropello.
- generar un espacio peatonal atractivo, seguro y vital.
- disminuir el ruido y la contaminación atmosférica.

Pasar de estos objetivos genéricos a las propuestas y proyectos concretos es una tarea algo más compleja de lo que pudiera parecer. La sencillez de la marcha a pie como medio de transporte no debe hacer pensar que las medidas en su favor son evidentes e inmediatas. Muchas de ellas están vinculadas, como se ha sugerido más arriba, a la fase de planificación urbana previa a la construcción de las edificaciones y las infraestructuras y, por consiguiente, deben incluirse en una estrategia de medio y largo plazo como la que se desarrolla en el Plan General de Ordenación Urbana.

Pero no hace falta esperar o remitirse al planeamiento urbanístico para realizar actuaciones en favor del peatón. Hay numerosas medidas que ni encarecen los costes de las obras que cotidianamente y por múltiples motivos se realizan en la vía pública; ni tampoco representan inconvenientes para otros medios de transporte; son simplemente respuestas a las necesidades de desplazamiento peatonal realizadas desde el punto de vista del viandante.

Es cierto también que existen medidas en las que hace falta optar por encontrar un equilibrio entre los distintos medios de transporte concurrentes. Es evidente que en un cruce convencional entre dos calles no se puede dar prioridad a todos los flujos a la vez, ni puede uno sólo de ellos monopolizar el tiempo y el espacio de la intersección. Hace falta por consiguiente aplicar criterios equilibrados y consecuentes con el objetivo que se desea alcanzar en cada caso: por ejemplo el paso cómodo y seguro de los peatones o el del transporte colectivo.

Tampoco hay que olvidar que la movilidad es una actividad vinculada a las necesidades de las personas y relacionada con una serie de comportamientos y hábitos de desplazamiento que se han ido configurando para cada individuo, barrio y sector social a lo largo del tiempo. Por consiguiente, en la medida en que el reforzamiento del peatón exige cambios en los comportamientos, los procesos han de ser comprendidos también a partir de sus raíces culturales.

La estrategia que aquí se propone, y de la que se deducen una serie de medidas que se expondrán en el último capítulo de este documento, procura atacar los inconvenientes que hoy se encuentra un ciudadano o un visitante de San Sebastián si desea desplazarse andando, mediante la aplicación de instrumentos propios para cada una de las escalas y ámbitos de intervención siguientes:

#### A. LA RED GENERAL DE ITINERARIOS PEATONALES.

Esta red, definida inicialmente en el Plan General de Ordenación Urbana, es la que garantiza la conectividad general de los distintos barrios entre sí y con el centro urbano. No se trata de peatonalizar las calles incluidas en ella, es decir, de dedicarlas en exclusiva al peatón, sino de mejorar las condiciones de circulación peatonal a través de diversas medidas adaptadas a cada tramo del espacio público.

#### B. LAS REDES PEATONALES DE BARRIO.

Se superponen a la red de itinerarios peatonales de la ciudad para facilitar los flujos de viandantes internos a los diferentes barrios. El objetivo es que cada barrio esté dotado de un espacio libre de vehículos, bien conectado con las áreas residenciales y con las demás zonas de actividad local como los colegios, los centros de salud, los comercios y los parques.

#### C. LAS ÁREAS DE AMORTIGUACIÓN DEL TRÁFICO O DE PREFERENCIA PEATONAL.

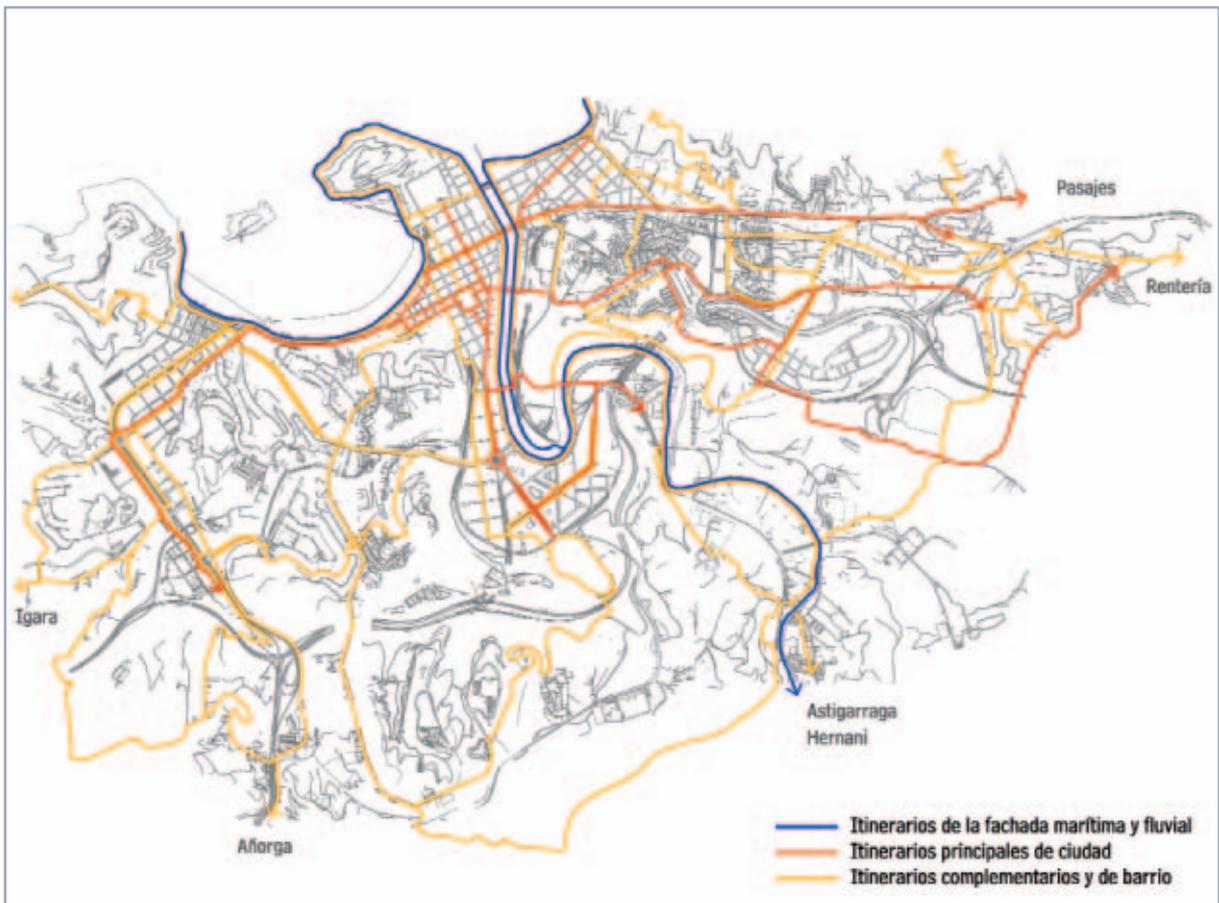
Se trata de intervenciones sobre áreas particulares de la ciudad destinadas a mejorar localmente las condiciones de habitabilidad y de estancia y circulación peatonal. En ellas, a través de la regulación y el

diseño del espacio, se exige un cambio en el comportamiento de los conductores, que han de reducir su velocidad para compatibilizar el paso de los vehículos con otras funciones de la calle: áreas 30, travesías y áreas de coexistencia de tráficos.

**D. LAS ACTUACIONES DE DETALLE EN TODA LA CIUDAD.**

No se trata de restringir las mejoras del espacio peatonal a aquellos tramos incluidos en la red de itinerarios peatonales general o de barrio, sino de difundir la sensibilidad y el punto de vista del peatón, de su comodidad y seguridad, en todas las obras y proyectos de urbanización y reforma de la ciudad, sin que importe cuál organismo del ayuntamiento o qué empresa intervenga en cada caso. Así se pretende que ocurra por ejemplo en los futuros desarrollos urbanísticos de Ribera de Loiola, Herrera, Morlans y Ensanche de Altza.

Una posibilidad para que se difunda una nueva cultura del espacio peatonal es la redacción de una Normativa de Vía Pública que establezca recomendaciones y obligaciones para el tratamiento del viario y, en particular, del reservado a los viandantes.



Plano 2. Red de itinerarios peatonales

e: 1/50.000

## 5. Proyectos y propuestas para los próximos tres años.

La relación de proyectos y propuestas que sigue a continuación debe ser interpretada como una aproximación de las propuestas más importantes a realizar en este periodo del gobierno municipal, aunque por el carácter de algunas de ellas, las decisiones dependen también en ocasiones de otras administraciones o intereses privados y, por consiguiente, de periodos inciertos de estudio e implantación.

### A. DESARROLLAR LA RED PEATONAL y EL SISTEMA DE ESPACIOS PEATONALES DE BARRIO.

- crear zonas peatonales y/o aceras en los siguientes lugares:
  - Reyes Católicos
  - Plaza de Guipuzkoa
  - Virgen del Carmen (Egia)
  - Paseo de Lau Haizeta (Altza)
  - Carretera del casco al camping de Igeldo
  - Zubieta (núcleo urbano)
  - Fuenterrabía
  - Geberal Artetxe
  - Atocha-Duque de Mandas
  - Entorno del Instituto Usandizaga
  - Acceso a EUTG.
- reducir el efecto barrera del Urumea para los peatones.
  - Nueva pasarela peatonal y ciclista entre Ribera de Loiola y Cristina Enea.
  - Nueva pasarela peatonal de prolongación del eje central de Ribera de Loiola hacia Alcolea.
  - Reforma y reserva para peatones y ciclistas del Puente de Hierro, en combinación con los proyectos previstos de transformación de la red ferroviaria.
  - Aprovechar el futuro puente de prolongación de la calle Balleneros.

- reducir el efecto barrera de las infraestructuras de transporte.

Mejorando la permeabilidad peatonal de las vías de Renfe y EuskoTren a lo largo de todo su recorrido por el término municipal y, en particular en:

- nuevo paso peatonal de 30 m de anchura bajo las vías del ferrocarril entre el inicio del Paseo de Francia y la plaza de Atocha.
- cubrición de la vía de Renfe a su paso por Ribera de Loiola.
- apeadero de Gros, mediante la ampliación de aceras y supresión de aparcamiento ilegal bajo el viaducto ferroviario.
- apeadero de Intxaurreondo, vinculándolo a la mejora de la accesibilidad del mismo y a la operación urbanística prevista en el entorno.
- la pasarela de la calle Garro, amortiguando la velocidad de los vehículos y habilitando espacio peatonal.
- apeadero de Herrera, creando un pequeño pero atractivo intercambiador de transporte en la plaza de San Luis Gonzaga que facilite las conexiones Larratxo-Herrera-Puerto de Pasajes-Bidebieta, incluyendo el paso de la antigua N-I.
- conexión peatonal entre Autonomía y Morlans.
- el puente de Hierro, para permitir la continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas de la ribera del Urumea.

*Mejora de un paso inferior bajo el ferrocarril mediante un tratamiento de coexistencia con ensanchamiento de aceras.*



Mejorando también la permeabilidad de las grandes infraestructuras viarias:

- para el acceso a Añorga Txiki y Añorga.
- para la conexión entre Intxaurreondo y Herrera, a través de una pasarela adosada o en paralelo al ferrocarril.
- nueva conexión para peatones entre Errotaburu y el campus universitario.
- nueva conexión peatonal entre el apeadero de Euskotren en Avenida de Zarauz y Lorea.

- reducir el efecto disuasorio de la topografía.

Se estudiará la viabilidad de la creación de ascensores y/o escaleras mecánicas en las siguientes localizaciones:

- Acuario (conexión del puerto con el Paseo Nuevo)
- Mundaiz-EUTG-Parque Cristina Enea (aprovechando un edificio de próxima construcción).
- Alcolea/Egia (en combinación con una pasarela peatonal sobre el Urumea y una zona de instalaciones deportivas).
- Iradiene/Egia (Alto de Konkorrenea) vinculado a la reforma urbanística del área.
- Túnel de Morlans-Aiete (en combinación con la habilitación del túnel para el paso de bicicletas)
- Ilumbe (para facilitar el paso de la autopista y el acceso al centro recreativo y al Paseo de Miramón)



Plano 3. Otras operaciones de mejora de la red peatonal  
e: 1/25.000

**B. ACONDICIONAR LAS ACERAS.**

- ampliarlas cuando son demasiado estrechas, por ejemplo en:
  - San Martín, entre las calles Urbieta y Manterola
  - Prim, como continuación del itinerario peatonal Bilbao-Boulevard
  - Arrasate
  - Matía
  - Lau Haizeta
  - Larramendi
  - Birmingham
  - Zabaleta
  - Duque de Mandas.



▲ *El ensanchamiento de aceras permite un tránsito peatonal más cómodo, la posibilidad de plantar árboles y una mayor flexibilidad para ubicar el mobiliario urbano.*

▼



- arborizarlas cuando la nueva anchura así lo permita o mediante la creación de alcorques en calzada ordenando el aparcamiento:
  - San Francisco
  - Secundino Esnaola
  - Usandizaga.

### C. HACER MÁS CÓMODOS Y SEGUROS LOS CRUCES.

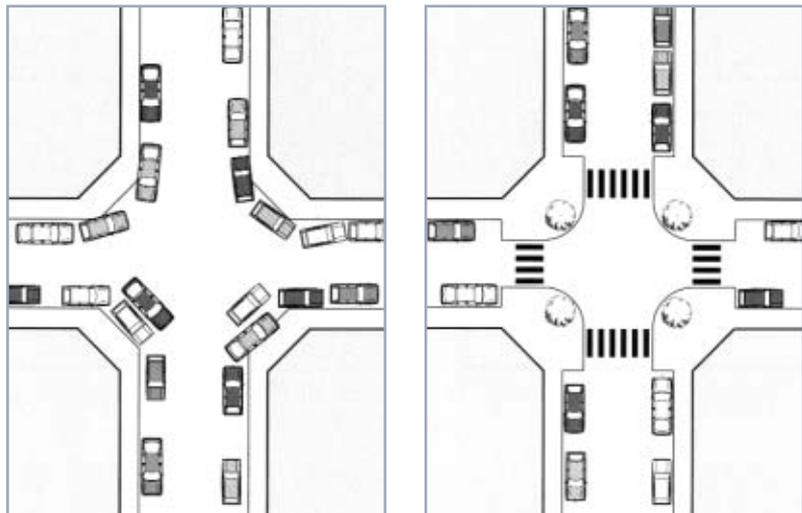
- completar los pasos peatonales en las intersecciones en que faltan:

- Plaza Euskadi, para garantizar la continuidad del Paseo de Francia/Ramón María Lili.
- Aldamar.
- Pío XII.



- creación de ampliaciones de acera en las esquinas (*"orejas"*) para reducir el espacio de calzada a atravesar por los peatones e impedir el aparcamiento ilegal:

- Miracruz
- José María Salaberría.



- establecer refugios peatonales y/o consolidarlos para facilitar y hacer más seguro el cruce de los peatones:

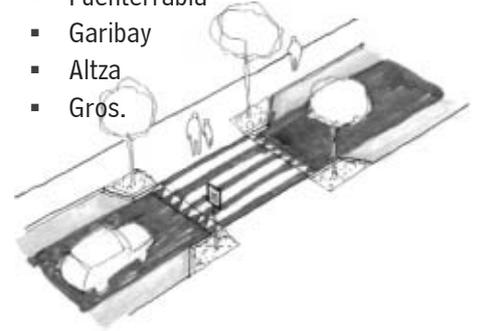
- Bera-Bera
- puente de Santa Catalina
- Paseo de Larratxo.





- establecer cruces peatonales sobre “*lomos*” que evitan que los peatones cambien de nivel y obligan a los vehículos a reducir la velocidad:

- San Martín-Buen Pastor
- Fuenterrabía
- Garibay
- Altza
- Gros.



- crear aceras continuas, que muestran a los conductores de los vehículos que las atraviesan que no están en su territorio sino en el de los peatones:

- Avenida de la Libertad
- Miracruz
- Paseo Colón-Zabaleta.



- crear plataformas a nivel en algunas intersecciones, para indicar el punto de encuentro de varios flujos peatonales y de vehículos sin que éstos tengan prioridad:

- Garibay/Andía
- San Marcial-Bergara.

- retranquear la línea de detención de los vehículos en los semáforos, para garantizar una interacción más clara entre peatones y vehículos, de modo que se incremente la seguridad de los viandantes.
- y revisar los tiempos de las fases verde y roja, para que las personas de toda condición puedan cruzar sin agobios y las esperas no sean excesivamente largas.



#### D. ESTABLECER NUEVAS FÓRMULAS PARA LA CONVIVENCIA PEATÓN/VEHÍCULO.

- **áreas 30**, denominación internacional para el conjunto de calles reguladas y diseñadas para que los vehículos no sobrepasen la velocidad de 30 km/hora.
  - Intxaurreondo
  - Amara-Mutualidades
- **áreas de acceso restringido** a residentes y vehículos autorizados. Controlada mediante un sistema de bolardos que se hunden en el pavimento automáticamente:
  - Ensanche oriental.



## PASOS DE UNA ESTRATEGIA

- **áreas de coexistencia de tráficos**, denominación que se aplica al conjunto de calles reguladas y diseñadas para que los vehículos tengan una función secundaria en el espacio público, siendo los peatones e incluso el juego de los niños prioritarios.
- tratamiento urbano de antiguas travesías, para que recuperen las funciones de habitabilidad que se habían perdido con el predominio de la circulación y puedan ser rediseñadas con calidad peatonal, arbolado, mobiliario urbano, etc.:
  - Loiola.



### E. ATENDER DE UN MODO ESPECIAL LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

- redacción de un Plan de Accesibilidad para la ciudad, que atienda y establezca las prioridades para la supresión de barreras para personas con discapacidad en el espacio público.
- supresión de paneles publicitarios y de otros elementos que obstaculizan el paso en la vía pública.

### F. MEJORAR EL TRATAMIENTO DEL PEATÓN EN LA INFORMACIÓN URBANA, LA GESTIÓN Y LA NORMATIVA.

- nuevo sistema de información peatonal en las calles destinado a turistas y visitantes.
- revisión de las normativas que pudieran penalizar las mejoras peatonales planteadas.
- estudio de una nueva configuración del área de movilidad para dedicar esfuerzos suficientes a la estrategia peatonal.



San Sebastián ha iniciado hace una década el camino para devolver al peatón el protagonismo de la ciudad. En los próximos años el ayuntamiento quiere dar más pasos en la misma dirección.



**Esta es su estrategia.**



*Concejalía de Movilidad*  
**Ayuntamiento de San Sebastián**