

ERRETERIAKO UDALA  
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA



**Plan Orokorraren Bulegoa**  
**Oficina del Plan General**

---

## **X. MOVILIDAD, TRAFICO Y TRANSPORTE**

---



---

## **X.01. LA MOVILIDAD GLOBAL DE LOS HABITANTES DE ERRETERIA.**

---

### **X.01.01. Introducción**

A continuación se presentan los resultados más notables del trabajo de investigación realizado sobre la Movilidad de Errenteria a partir de la encuesta del Gobierno Vasco realizada en el año 2000.

Estos resultados se presentan de manera gráfica a fin de visualizar sus aspectos más relevantes, estando dividida fundamentalmente entre la movilidad de los residentes de Errenteria y la movilidad de aquellos que residiendo en otros municipios, acceden a Errenteria por diversos motivos y utilizando diversos modos de transporte.

A nivel de nomenclatura conviene precisar que un viaje se compone de dos desplazamientos (ida y vuelta) siendo estos "desplazamientos" los que quedan recogidos en la encuesta. Por otro lado, conviene recordar que todo desplazamiento peatonal de menos de 5 minutos de duración no ha quedado recogido en la encuesta.

### **X.01.02. Movilidad de los residentes en Errenteria.**

Las gráficas recogidas, describen los parámetros funcionales más relevantes de los viajes realizados por las personas con residencia en Errenteria. Estos distintos perfiles de movilidad están subdivididos a su vez en aquellos que tienen lugar enteramente dentro de Errenteria y aquellos que se dirigen fuera del municipio.

La media de viajes por persona es de 2,5 desplazamientos por día, mientras que una familia media compuesta por tres personas y disponiendo de automóvil realiza 2,1 desplazamientos en coche, 2,7 viajes en transporte público y 2,6 viajes a pié.

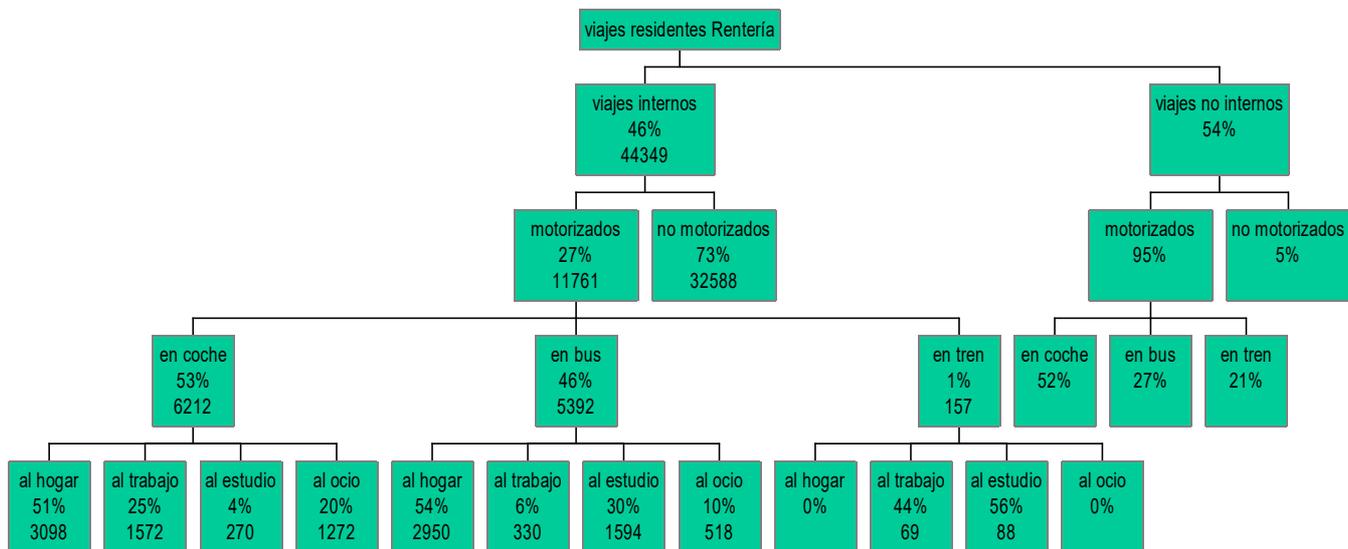
#### **Viajes Internos**

En primer lugar, se describen los viajes que tienen lugar enteramente dentro del propio municipio de Errenteria por parte de sus residentes. Se trata de la mayoría de viajes, 53%, tal como se muestra a continuación. Este porcentaje de la movilidad interna de los residentes de Errenteria indica la dependencia del municipio respecto a otros núcleos y sobre todo la capital a nivel de oferta de empleo y servicios. Sin embargo, es preciso indicar que esta situación se ve negativamente afectada por la creciente difusión espacial de las oportunidades de empleo en otros municipios del entorno.

Tal como se puede apreciar, se muestra a continuación la distribución modal de tales viajes internos, desglosada a su vez, por motivos de viaje, presentándose a continuación el proceso inverso: distribución por motivos, desglosada a su vez por modos, dado que aporta una visión complementaria.



**Distribución Modal:**



En este primer resumen gráfico se puede constatar que:

La movilidad externa es superior a la movilidad dentro del propio municipio, es decir, el 46% de los viajes tienen origen y destino dentro de Errenteria, siendo el 54% los viajes dirigidos al exterior de Errenteria.

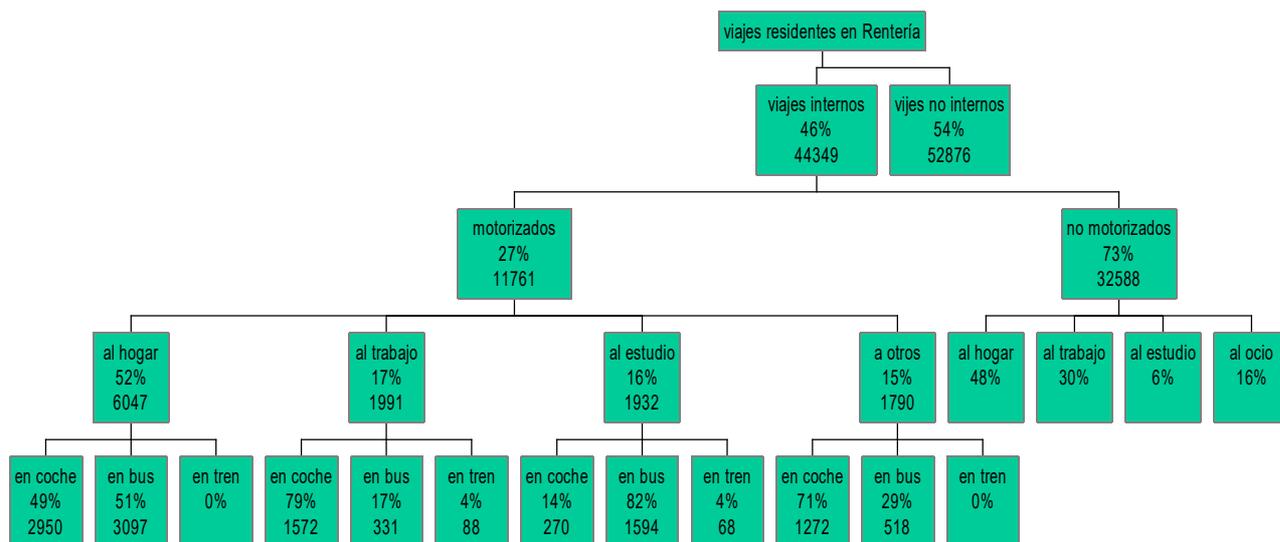
La mayoría de los viajes internos son a pie (73%), dado que solo el 27% son motorizados. Entre estos últimos, más de la mitad, 53%, son en automóvil, seguidos del autobús (46%) mientras que el tren se utiliza muy poco para viajes internos – cogiendo un mayor porcentaje para los viajes externos (21%).

El automóvil se utiliza dentro de Errenteria para ir al trabajo y en menor medida para realizar compras y gestiones.

El transporte público es claramente utilizado mayoritariamente por estudiantes y en menor medida para ir a trabajar.



### Distribución por Motivos:



En este segundo resumen gráfico se puede constatar que:

Los viajes no motorizados dentro del municipio, que son mayoría, son fundamentalmente para ir a trabajar (59%), para ir de compras y gestiones (31%), y para ir a estudiar (10%).

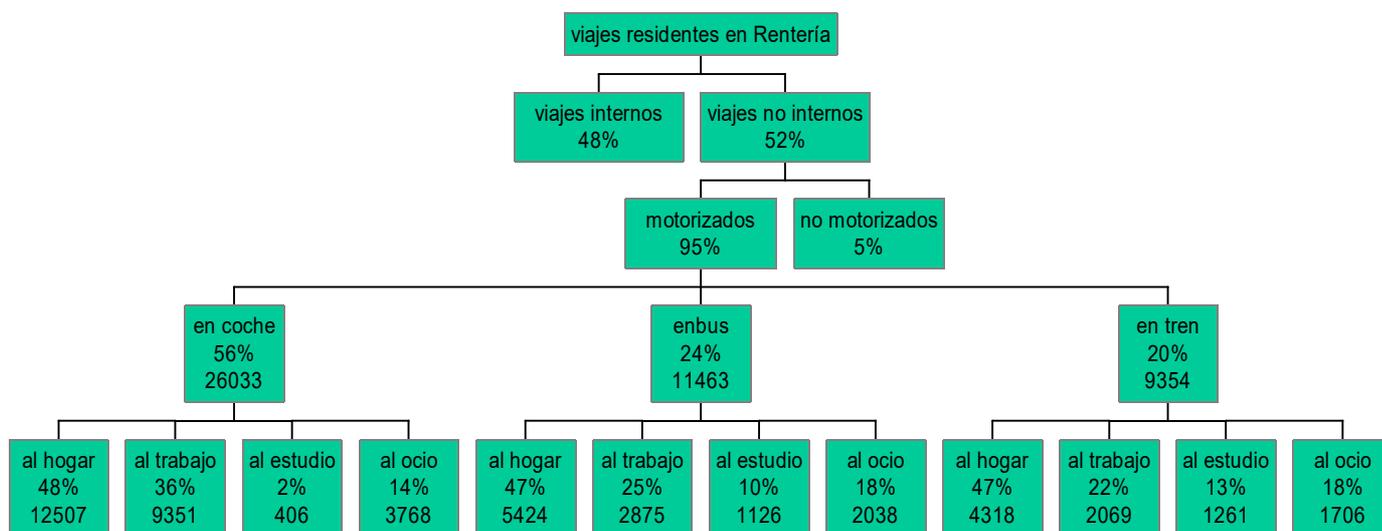
Por el contrario, los viajes motorizados son mayoritariamente para ir a trabajar (35%), ir a estudiar (34%) y hacer gestiones y compras (31%).

El viaje al trabajo en medios motorizados se canaliza hacia el coche en el 79% de los casos. Por el contrario, los estudiantes deben recurrir mayoritariamente al autobús (82%) y en menor medida a EuskoTren (4%) – debiendo recordarse que se trata de viajes internos.



### Viajes externos:

Estos viajes corresponden a aquellos realizados por personas residentes en Errenteria que se dirigen a otros municipios por diversos motivos y utilizando diversos modos de transporte, tal como se detalla a continuación



### Distribución por Modos de Transporte:

El residente de Errenteria que sale del municipio lo hace fundamentalmente por medios mecanizados (95%), recurriendo preferentemente al automóvil (56%) y también al transporte público: autobús (24%) y tren (20%).

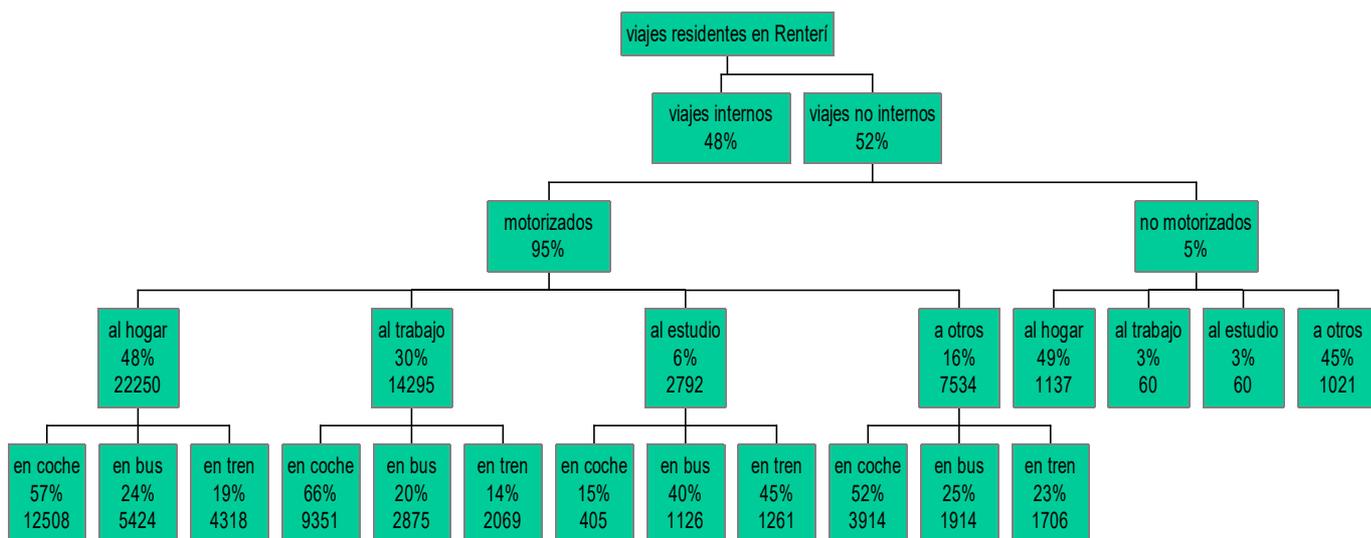
El coche se utiliza sobre todo para ir a trabajar (69%), mientras que las gestiones y las compras representan el 28%.

El transporte público de salida de Errenteria se utiliza para ir a trabajar tanto en tren (41%) como en autobús que representa el 48%.

El resto de viajes de salida de Errenteria en transporte público corresponde a estudios (19%) en el caso del autobús y 25% en los viajes en tren; los viajes por motivos diversos (compras, gestiones, etc.) representan el 28% de los viajes en coche, el 34% del autobús y 34% del tren.



### Distribución por Motivos de Viaje:



La mayoría de los viajes de salida de Errenteria por medios motorizados son por motivo trabajo (58%). Estos tienen lugar fundamentalmente en coche (66%), dado que el transporte público solo capta el 20% en autobús y el 14% en tren.

Los estudios y las gestiones representan el resto de las salidas del municipio. La diferencia entre ambos motivos de viaje radica en que las gestiones y compras que representan el 31% de los viajes, se canalizan hacia el automóvil en un 52% de los casos, mientras que los viajes con motivo estudio se realizan fundamentalmente en autobús (40%), en tren (45%) y en menor medida, en automóvil (15%).

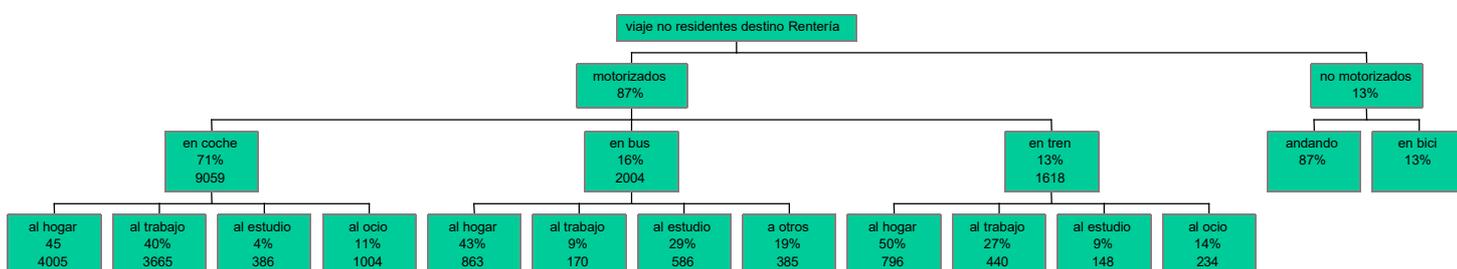
Las salidas de Errenteria a pie, dirigidas hacia los municipios vecinos de Pasaia, Lezo, Oiartzun, tienen por motivo la realización de compras, ocio o gestiones.



### X.01.03. Viajes de acceso a Errenteria

Estos viajes corresponden a aquellos realizados por personas residentes fuera de Errenteria y que acceden al municipio por diversos motivos y utilizando diversos modos de transporte, tal como se detalla a continuación.

#### Distribución por Modos de Transporte:



Este gráfico muestra cómo:

La mayoría de los viajes que acceden a Errenteria lo hacen por medios mecánicos, dado que sólo el 13% lo hacen a pie (dada la proximidad de Pasaia, Oiartzun y Lezo).

El automóvil representa el 71%, mientras que el autobús recoge el 16% y 13% el ferrocarril.

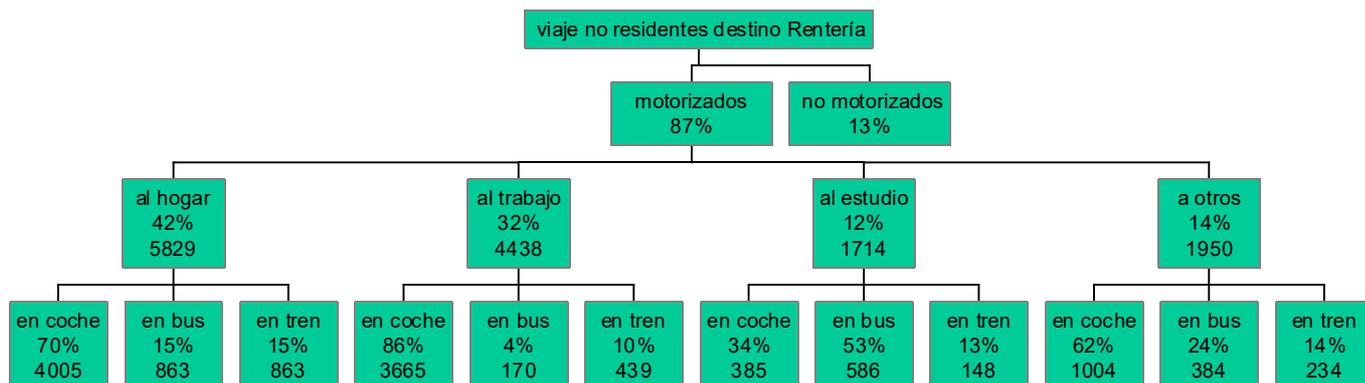
El 73% de los viajes en coche lo son por motivo de acceder al puesto de trabajo mientras que el 20% lo hacen para acceder a los servicios y comercios de Errenteria.

El papel del autobús es el de canalizar viajes de estudios (51%), gestiones y compras (34%) y en menor medida el trabajo, 15%.

El papel del tren es curiosamente el motivo trabajo (54%), presumiblemente en razón de la cercanía a sus estaciones de centros de empleo.



### Distribución por Motivos de Viaje:



Este gráfico muestra cómo:

La mayoría de los viajes que acceden a Errenteria lo hacen por medios mecánicos, dado que sólo el 13% lo hacen a pie.

Las razones fundamentales de estos viajes son el motivo trabajo (55%), con una clara mayoría que recurre al automóvil (86%) – dado que solo el 14% lo hace en transporte público.

Destaca asimismo el papel atractor de Errenteria dado que un 24% de tales viajes de acceso a Errenteria son con motivo compras y gestiones, representando finalmente los estudios el 21%.

Los anteriores viajes de acceso a los servicios y comercios de Errenteria tienen lugar mayoritariamente en coche (62%) y en segundo lugar en autobús (24%).



#### **X.01.04. Consideraciones de síntesis.**

Esta exhaustiva investigación de la encuesta del Gobierno Vasco a familias de Errenteria (y del conjunto del Territorio de Gipuzkoa), permite adelantar una serie de consideraciones que creemos son de importancia:

1. Los residentes de Errenteria poseen una movilidad tal que el 46% de sus desplazamientos culminan dentro del municipio, dirigiéndose hacia el exterior el 52% restante.
2. Esta distribución depende en gran medida de la escasa oferta de empleo del municipio en relación a su elevada población activa, y de la dependencia funcional con San Sebastián.
3. Los viajes internos se realizan mayoritariamente a pié (73%) y el resto en coche (14%) y en autobús 13%.
4. El automóvil es una herramienta de trabajo para una gran parte de la población activa de Errenteria, dado que el 79% de los viajes al trabajo se realizan en coche.
5. El automóvil es igualmente prioritario para aquellos forasteros que trabajan en Errenteria o que se acercan para realizar compras o acceder a servicios ofertados por el municipio de Errenteria.
6. La elección de modo (a pié, en coche y en transporte público) refleja un cierto equilibrio basado en la distancia a recorrer así como lógicamente en función de la disponibilidad de automóvil.
7. Existe por tanto un equilibrio claro a nivel de la movilidad interna del municipio tal como muestran los tiempos similares para los viajes a pié, en coche y en transporte público
8. Los datos reflejan el bajo atractivo del automóvil para viajes cortos dentro de Errenteria - probablemente en razón de la OTA- en paralelo con el recurso masivo al desplazamiento a pié.
9. El transporte público, condicionado en el caso del tren por la ubicación de sus estaciones, juega un mayor papel para las relaciones extramunicipales, si bien se constata que los desplazamientos hasta las estaciones son relativamente largos.



## X.02.

### EL TRAFICO Y LA RED VIARIA

A lo largo de los meses de septiembre y octubre de 2000 se han realizado aforos en diversos puntos del casco urbano que han permitido observar las variaciones horarias de las intensidades de tráfico a lo largo del día, de forma que se pueden determinar las puntas máximas y la hora en la que se producen.

A continuación se resumen las principales conclusiones que se derivan del diagnóstico de la situación actual de la red viaria:

- ✓ En el viario de acceso al núcleo, se registran unas intensidades máximas del orden de 1.000 v/h. en la carretera de Lezo, 900v/h. en San Marcos, 500v/h. en Sorgintxulo, y 400v/h. en Versailles.
- ✓ En las entradas y salidas del núcleo se constata la existencia de variaciones horarias acusadas, y muy localizadas en el tiempo, durante la mañana, al mediodía y por la tarde, en paralelo con los horarios de entrada y salida del trabajo.
- ✓ La Variante canaliza efectivamente tráficos de paso, si bien los accesos al núcleo urbano de Errenteria desde la misma, indican la existencia de tráficos débiles tanto por Kaputxinos como en Versailles.
- ✓ La funcionalidad de la Variante en relación a los tráficos del casco urbano de Errenteria indica una utilización desigual de esta vía. El acceso más utilizado, es decir el de Lezo, genera tráficos en el casco urbano, tal como indica el volumen registrado en María de Lezo. De ahí que se subraye la necesidad de potenciar los accesos de Kaputxinos y Versailles para liberar de tráfico el Casco Urbano.
- ✓ De hecho la Avda. de Navarra presenta todavía intensidades de 800v/h., lo cual indica que sigue utilizándose por parte de los habitantes de Errenteria para tráficos externos.
- ✓ En el viario urbano interno, las cargas de tráfico presentan una cierta regularidad a lo largo del día, aunque se registren algunas puntas horarias. Las mayores intensidades horarias -1.000v/h.-se contabilizan en la calle María de Lezo, es decir en el eje transversal que atraviesa el núcleo urbano.
- ✓ La red viaria interna presenta un mallado adecuado, aunque se constata la carencia de algunos eslabones, como por ejemplo la conexión de la calle María de Lezo con Gaztaño y Gabierrota. Esta red se está completando con la conexión del barrio de Las Agustinas con Gabierrota.



### **X.03. EL APARCAMIENTO.**

---

#### **X.03.01. Balance oferta-demanda.**

Para la realización del balance de la oferta y demanda de aparcamiento, hemos utilizado diversas fuentes de datos. Por una parte, se han introducido en el SIG los datos procedentes de la Policía Municipal con el número de plazas de aparcamiento en cada una de las calles de la red viaria.

En paralelo, se nos ha proporcionado la base de datos correspondiente a la superficie destinada a garajes por portal y calle. El número de plazas teóricas se calcula mediante la asignación de una superficie media de 30 metros cuadrados a cada plaza, imputándose así la superficie destinada a viales internos. Los resultados han sido asimismo introducidos en el SIG, los cuales, sumados a las plazas existentes en el viario, permiten disponer del total de plazas teóricas que constituyen la oferta de plazas de aparcamiento.

La demanda a su vez, se ha calculado mediante un proceso que deseamos se aproxime lo más posible a la realidad. A partir de la base de datos de vehículos matriculados en el municipio, facilitados por la propia administración municipal, se ha tratado de discriminar éstos para analizar los vehículos pertenecientes exclusivamente a familias. Para ello, se han eliminado de los cálculos aquellos vehículos domiciliados en direcciones en las que no existe población censada. Hemos considerado que el resultado de este proceso, es decir los vehículos domiciliados en las direcciones donde existen familias residentes, constituye la demanda real de aparcamiento.

El número de vehículos de la base de datos municipal asciende a 16.341 vehículos de los cuales 15.175 tienen su domicilio en direcciones donde residen familias. De ahí que sea esta cifra la que se retiene para definir el parque móvil familiar y realizar el balance entre la oferta y la demanda de aparcamiento por parte de los residentes.

El balance resultante de la diferencia entre el número de vehículos familiares y el total de plazas de aparcamiento en el viario cuyo total teórico asciende a 5.587, las plazas de garaje en aparcamientos de concesión municipal que se elevan a 1.258, y las plazas de garaje según la base de datos de vados, 3.830.

Las conclusiones que se desprenden del análisis se sintetizan de la siguiente forma:

El déficit global y teórico de plazas de aparcamiento en Errenteria asciende a 4.500 plazas. Este déficit se compensa con una utilización intensiva de las plazas reales, tanto en los garajes como en el viario, además de las maniobras de aparcamiento ilegales (vados, dobles filas, pasos-cebra, etc.)



Las zonas con déficits más agudos se localizan en:

- ◆ Casco Urbano.
- ◆ Beraun.
- ◆ Galtzaraborda.
- ◆ Iztietta.
- ◆ Alaberga.
- ◆ Casas Nuevas-Olibet.

Estas zonas se corresponden con las de mayor densidad de población y mayor edificación en altura. El incremento de la motorización familiar, sin incremento paralelo del número de plazas de aparcamiento agudiza el conflicto existente, lo cual parece demandar soluciones de tipo constructivo.

#### **X.03.02. Resumen y conclusiones.**

- ✓ La situación global de plazas de aparcamiento en Errenteria presenta un déficit agudo, ya que el 30% de los coches de residentes en teoría no disponen de plaza. Este déficit se compensa con una utilización intensiva de las plazas reales, tanto en los garajes como en el viario, además de las maniobras de aparcamiento ilegales.
- ✓ Se constata por parte de los visitantes una indisciplina importante dado que el 55% de coches mal aparcados corresponde a foráneos.
- ✓ Las prácticas de aparcamiento en el viario, definidas mediante encuestas, revelan:
  - La tasa de ocupación media asciende a 84% si bien existen variaciones que oscilan entre el 56% en el tramo OTA de la calle Pablo Iglesias hasta el 93% en la Avenida de Navarra. Esto indica que en las zonas OTA existe una oferta disponible para las estancias de corta duración.
  - Las plazas/hora son ocupadas por:
    - 49% de residentes
    - 33% de foráneos
    - 18% otros habitantes de Errenteria



- Los coches de los residentes ocupan, en términos de plazas /hora, más espacio en las zonas de libre ocupación que en las zonas OTA, aunque puedan aparcar libremente en éstas, siempre que dispongan de la tarjeta identificativa. Sin embargo, en las zonas OTA los residentes aparcan durante estancias cortas, lo que pudiera entenderse como que se trata de residentes sin tarjeta o que disponen de plazas de garaje y no las utilizan para periodos cortos (hora de la comida, por ejemplo).
- ✓ La baja ocupación de los demás habitantes de Errenteria indica una baja movilidad interna en coche, confirmada por las encuestas de movilidad. Sin embargo, se realizan viajes de corta distancia en coche. En las zonas OTA estos usuarios aparcan fundamentalmente durante periodos de corta duración, mientras que las estancias más largas se producen lógicamente en las zonas de acceso libre.
- ✓ El 23% de los vehículos foráneos (no matriculados en Errenteria) aparca durante más de cinco horas en Nafarroa Etorb. y el 30% lo hace durante ese mismo periodo en Pablo Iglesias (zona libre). En esas mismas zonas las estancias medias entre 2 y 5 horas son mayoritarias entre esta clase de usuarios.
- ✓ A pesar de las multas, un porcentaje significativo de foráneos y otros habitantes de Errenteria, aparca más de dos horas seguidas -e incluso más de cinco horas- en las zonas OTA.



#### **X.04. EL TRANSPORTE PUBLICO.**

---

##### **X.04.01. La oferta.**

La oferta de Transporte Público en Erretera ofrece una diversificación modal que puede representar una potencialidad de cara al futuro. Esta oferta se concreta en el ferrocarril:

- ✓ Euskotren: frecuencias de 15 minutos entre Erretera y Donostia/San Sebastián durante todo el día, y entre Irun y Lasarte durante las horas punta. La frecuencia entre estas dos últimas localidades es de 30 minutos en hora valle.  
Dispone de dos estaciones en el municipio, en Galtzaraborda y en el centro urbano.
- ✓ Renfe: oferta 41 circulaciones diarias por sentido, siendo las frecuencias más elevadas durante las horas punta.  
Dispone de una estación en la zona próxima a Iztietia y Olibet, sin bien se dispone en el Término Municipal de Lezo.
- ✓ Autobús interurbano:
  - ◆ frecuencias de quince minutos en la línea Beraun-Donostia/San Sebastián. Dado que la cabecera de línea está ubicada en Beraun, posibilita el realizar recorridos urbanos dentro del municipio,
  - ◆ frecuencias de quince minutos en la línea Hondarribia-Donostia/San Sebastián, cuyo itinerario discurre por la antigua N-1,
  - ◆ frecuencias de veinte minutos en las líneas Oiartzun-Donostia/San Sebastián y Donibane-Donostia/San Sebastián.

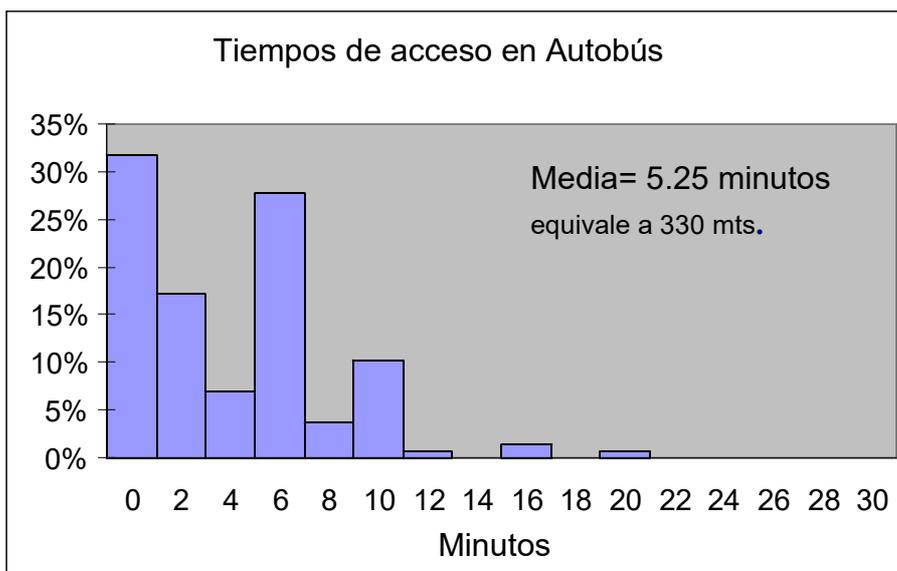
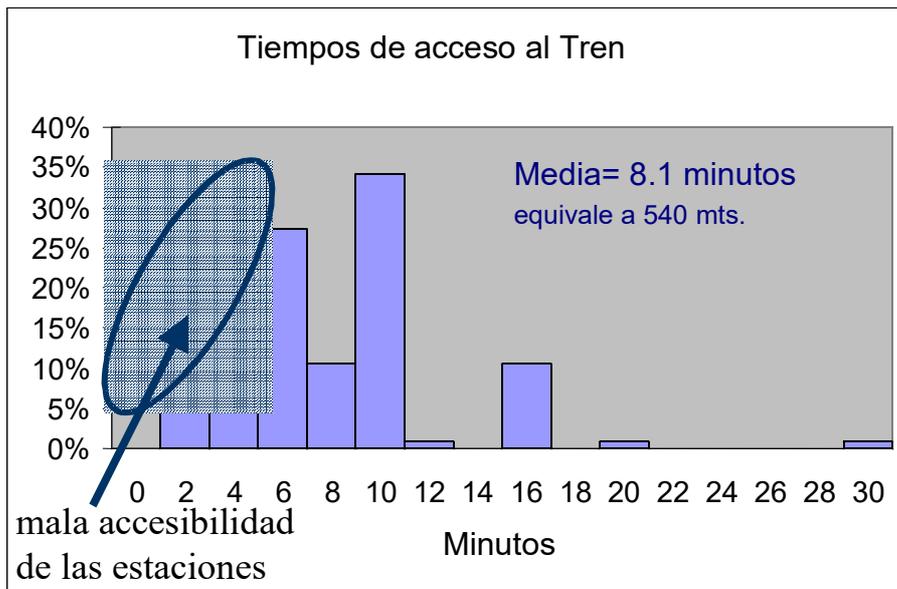
En el autobús urbano, cuyas líneas circulares sirven los diferentes barrios aunque el costo en tiempo sea excesivo.

Los itinerarios de las líneas interurbanas sirven fundamentalmente los ejes longitudinales, completados por las líneas urbanas que acceden a los barrios más alejados del centro, con una distancia media entre paradas de 310 metros, tal como se observa en el esquema.

Se ha calculado asimismo la superficie "barrida" por radios de 540 metros a partir de las estaciones de ferrocarril. Se constata que prácticamente alcanza a la totalidad del municipio si bien a costa de desplazamientos de 500 metros de distancia, lo cual resulta inusual. Sin embargo, los resultados de la encuesta, presentada anteriormente confirman este fenómeno.

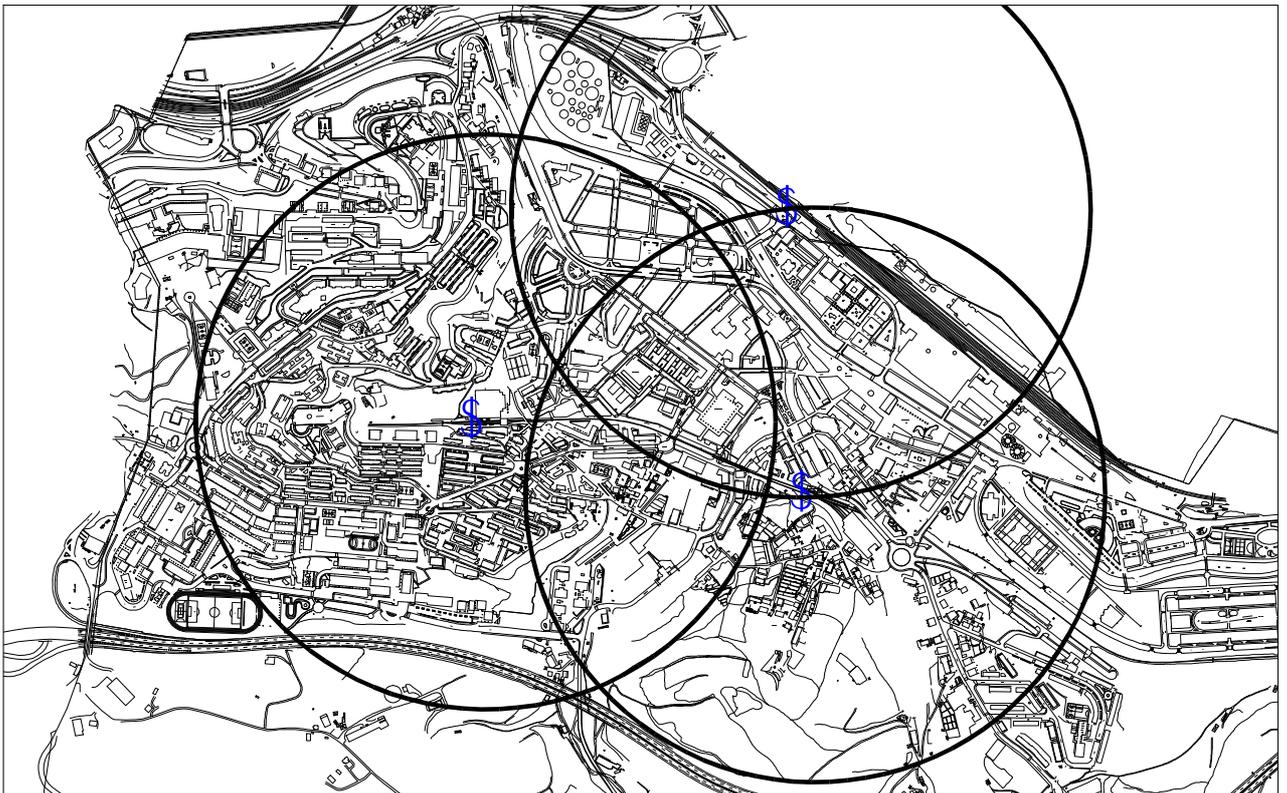


**Accesibilidad a las estaciones de ferrocarril y a las paradas de autobús según la encuesta de movilidad**



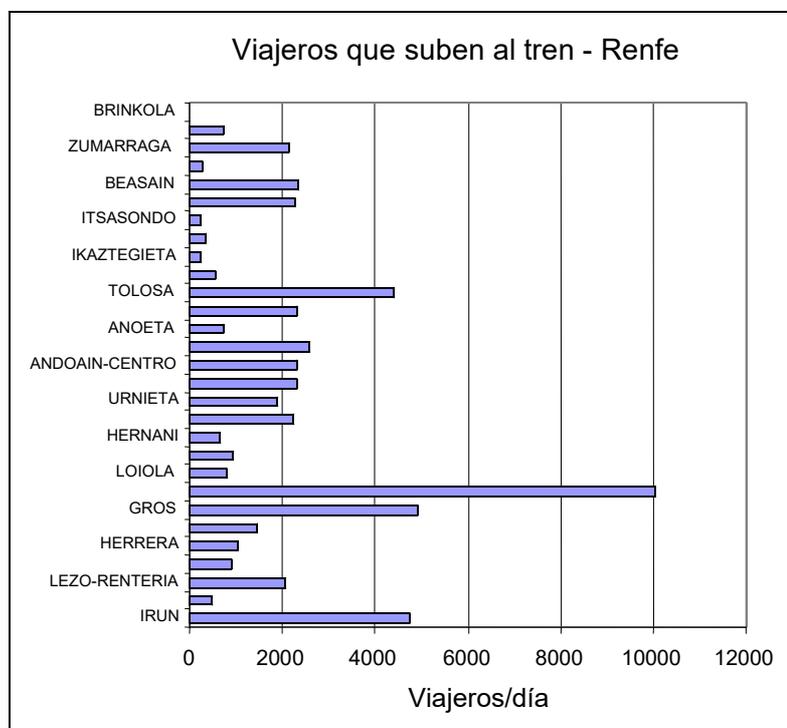
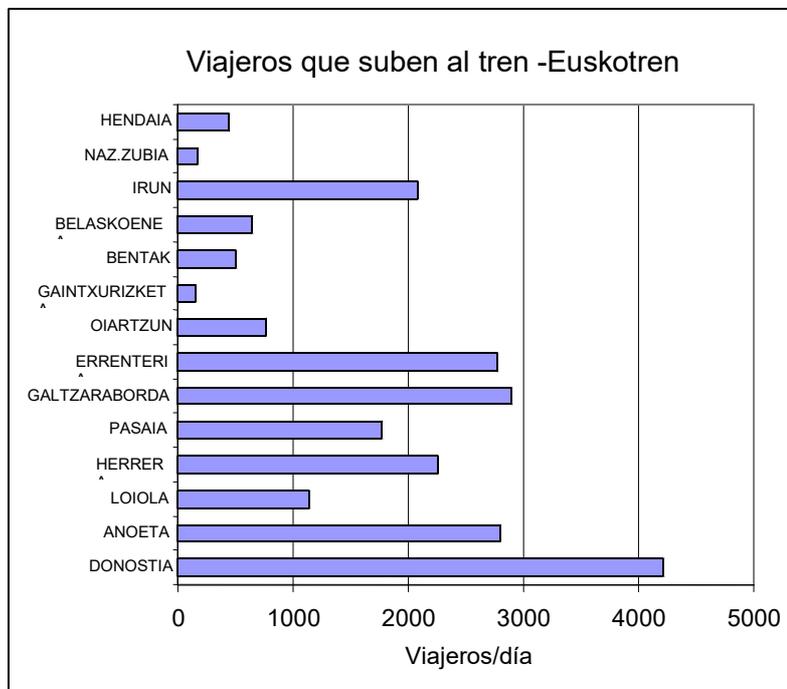


**Accesibilidad desde las estaciones: Radios de 540 mts. en torno a las estaciones de tren**



**X.04.02. La demanda.**

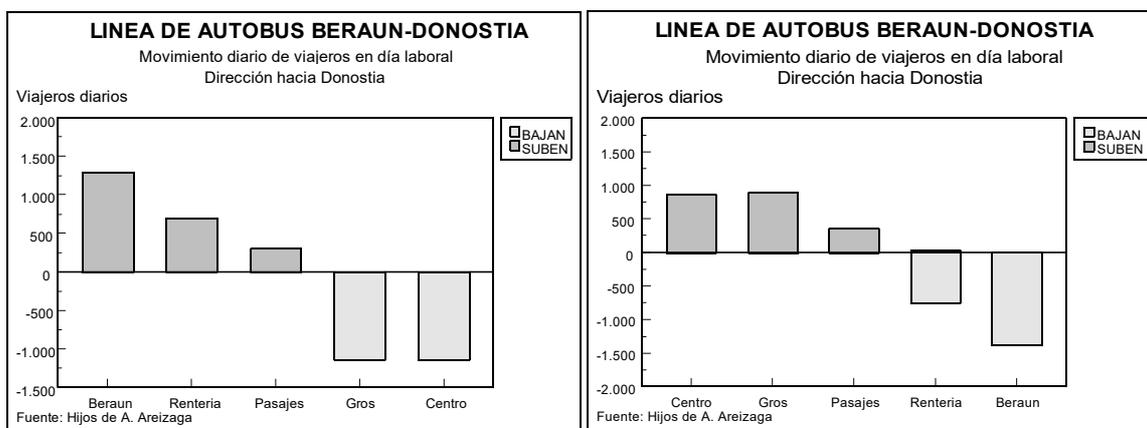
La demanda diaria de una jornada laboral media, incluidos todos los modos, se sitúa en torno a los 15.300 viajeros, de los cuales el 50% utiliza el ferrocarril. A partir de los datos proporcionados por EuskoTren, se estima que 5.600 personas utilizan el Topo, mientras que en Renfe la demanda diaria asciende a 2.060 personas.





La demanda en autobús se resume en los siguientes datos:

- ✓ Red urbana: 1.840 viajeros/día.
- ✓ Red interurbana: 11.600 viajeros en ambos sentidos, es decir 5.800 personas que acceden en el núcleo.



Recordemos que los datos procedentes de la Encuesta de Movilidad indicaban que el 48% de los viajes motorizados externos se realizaban en transporte público. Esta elevada utilización del transporte público se encuentra condicionada por la dependencia de Errenteria respecto a San Sebastián donde las dificultades de aparcar se ven agravadas por su costo. De ahí que una parte importante de la población utilice el transporte público para sus desplazamientos. Pero no se debe olvidar que salvo en áreas metropolitanas como ésta, el transporte público está reservado casi exclusivamente a los viajeros cautivos.

Por otra parte, la difusión espacial del empleo fomenta el recurso al vehículo privado, dado que muchas de las relaciones con barrios de otros municipios pueden ser difícilmente servidas en transporte público. Y este fenómeno no hará sino agravar el problema con el crecimiento de la motorización, que como se ha visto todavía es baja en Errenteria aunque no deja de crecer.

#### X.04.03. Resumen.

- ✓ Errenteria dispone de una buena oferta de transporte público, en base a:
  - ◆ la complementariedad modal (Renfe, Euskotren, red interurbana y urbana de autobuses),
  - ◆ las frecuencias de servicio elevadas,
  - ◆ buenas conexiones con los núcleos del entorno.

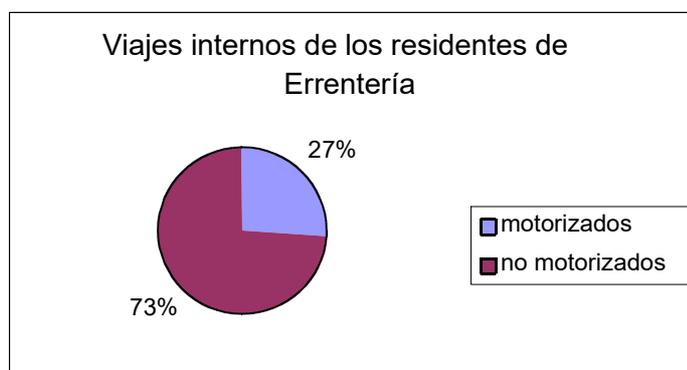


- ✓ La encuesta de movilidad confirma los datos globales de explotación de cada modo de transporte. Es decir que la movilidad de los residentes hacia el exterior se reparte a partes similares entre el coche y el transporte público. Entendemos que esto es debido a la dependencia funcional con San Sebastián y al costo del aparcamiento en la capital.
- ✓ Los tiempos de acceso al transporte público son más altos que la media de otros lugares, confirmando la necesidad de recurrir al transporte público para acceder a la capital.
- ✓ Dado el importante número de personas que utiliza el transporte público, parece necesario dotar de una buena accesibilidad peatonal a las paradas y estaciones, cuidando la calidad del entorno de éstas.
- ✓ Sin embargo, los viajes atraídos hacia Errenteria son fundamentalmente en automóvil. De ahí se considera necesario modificar las pautas de aparcamiento de los visitantes a fin de canalizar esa demanda hacia el transporte público.



## X.05. LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES.

Los datos procedentes de la encuesta de movilidad, presentados anteriormente, revelan que una parte importante de los desplazamientos de los habitantes de Errenteria, es decir el 73% de los desplazamientos internos, se realizan a pie.



Dadas las características urbanas de Errenteria, parece necesario favorecer los desplazamientos peatonales utilitarios tales como compras, trabajo, estudios, gestiones, etc. priorizando los mismos.

Priorizar estos desplazamientos requiere, a nuestro juicio de varios pasos sucesivos:

- ✓ Aceptar la importancia del desplazamiento peatonal: el lema "todos somos peatones" (dado que en un momento dado acabamos descendiendo del coche) no es suficiente para resaltar la importancia de un modo de transporte que hasta hace muy poco ha sido tan predominante en nuestros pueblos.
- ✓ Establecer ejes peatonales en base a unos orígenes - destino, cuando menos similares a los que se manejan para el coche: si en este modo se tiende a cuestionar ¿cómo voy a ir de aquí a allá?, esta actitud podría -y debería- extenderse al caso del desplazamiento a pie.
- ✓ Priorizar estos ejes peatonales dotándolos de continuidad y de seguridad, lo cual conduce a un cambio de percepción sobre la mayor importancia que se asigna al coche en perjuicio del peatón.
- ✓ Conectar los ejes peatonales con las áreas de estancia.

Se constata la existencia de una serie de áreas peatonales, insertas en las zonas de mayor actividad comercial; éstas áreas constituyen focos de atracción peatonal que son utilizadas tanto por personas mayores como por adultos acompañados de niños, que requieren



especialmente de condiciones de seguridad muy fiables para acceder a estas áreas estanciales.

Además, recordemos que la accidentabilidad peatonal se localiza en la calle Viteri, espina dorsal del casco urbano, donde será necesario seguir creando los elementos necesarios para proteger al peatón.

Se observa que la zona peatonal más extensa se ubica en el casco histórico, existiendo asimismo pequeños ejes en otros barrios como Iztieta, Casas Nuevas, Pontika.

En torno a estas áreas peatonales o estanciales se localizan en general las zonas de mayor animación comercial y de ocio. Sin embargo, aún reconociendo la aportación de estas zonas, nos parece fundamental el poder conectarlas entre ellas y dotarlas de una mayor continuidad.

Las aceras constituyen el elemento de base de los desplazamientos peatonales. La dificultad para ampliarlas estriba en que así se reduce espacio para los vehículos, bien sea la propia calle o el espacio de aparcamiento. Se constata la existencia de aceras demasiado estrechas en calles muy céntricas y de intenso tráfico peatonal, tales como algunos tramos de la C/ Donostia, C/ Pablo Iglesias, Avenida. de Navarra, aunque la configuración de esta última se ve modificada con las actuaciones en curso.

Además, la indisciplina constatada en las encuestas de aparcamiento, constituye una dificultad añadida para los peatones, dado que en ocasiones se ocupan los pasos-cebra y las aceras para el aparcamiento indebido.

Las barreras metálicas que en principio protegen a los peatones de los coches, resultan un elemento innecesario una vez que han desaparecido los tráficos de paso del casco urbano de Errenteria. Estas barreras están presentes en varias intersecciones y estarían destinadas a ser suprimidas en el caso de que se establezcan una serie de medidas de reducción de la velocidad mediante pasos elevados o estrechamientos de la calzada. De esta forma, los peatones podrán sentir que el espacio público les pertenece.

El acceso a las paradas de autobús y a las estaciones de ferrocarril, constituye un eje de actuación prioritario, dada la intensa utilización del transporte público por parte de los habitantes de Errenteria



## **X.06. EL FERROCARRIL**

El Sistema Ferroviario que afecta al término municipal de Errenteria está constituido por dos redes, cada una de ellas explotada por una compañía que dependen, a su vez, de dos administraciones diferentes. Así, la Administración del Estado es titular de la línea que explota RENFE, mientras que la CAPV es titular de la que explota Euskotrenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A. Se trata de dos líneas que se caracterizan por su diferente ancho: 1,668 metros la que explota RENFE Y 1 metro la que explota Euskotren.

### **X.06.01. Renfe**

A través del municipio de Errenteria discurre la línea Madrid - Irún, de doble vía en todo su recorrido, y cuenta con una estación, frente a Olibet, denominada Errenteria-Lezo ubicada en ese término municipal.

En lo que afecta a este municipio el servicio es exclusivamente de cercanías, si bien circulan tráficos de largo recorrido, sin circulan tráficos de largo recorrido, sin detenerse.

Asímismo, se explota el tráfico de mercancías, debiendo destacarse la existencia de un ramal de servicio al Puerto.

### **X.06.02. Euskotrenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A.**

A través de este municipio discurre la línea Donostia / San Sebastián – Hendaia, de vía única. Cuenta con dos estaciones; la de Galtzaraborda y la de Errenteria en la calle Pablo Iglesias. En la actualidad con la construcción del ramal de Lasarte/Oria en la línea Donostia/San Sebastián – Bilbao, se ha ampliado el servicio de manera que sirve al ámbito que discurre entre Lasarte y Hendaia.

En el inventario de pasos a nivel de la línea Donostia – Hendaia de ET/FV se localizan, en el término municipal de Errenteria, según los correspondientes códigos, los siguientes:

REN401.....Acceso al barrio de Gaztaño  
REN402.....Paso entre andenes en la estación de Errenteria  
REN403.....en la Fandería

Hay que señalar, sin embargo, que el REN403, como consecuencia del desarrollo urbanístico de la Fandería, ya ha desaparecido.

Se debe destacar que los únicos pasos a nivel existentes entre Donostia – San Sebastián y Oiartzun en esta línea son precisamente estos. En la actualidad el acceso al barrio de Gaztaño y, por tanto a los talleres de Euskotren, se debe efectuar, precisamente cruzando la vía por el paso a nivel REN 401.



---

## X.07. CARRETERAS

---

### X.07.01. Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa

El Catálogo de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa (BOG de fecha 2 de marzo de 2001) establece, dentro del término municipal de Errenteria, las siguientes carreteras:

#### I. Carreteras de la Red de Interés Preferente (Red Roja)

##### Autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao – Behobia).

Mediante Decreto 261/2000, de 19 de diciembre (BOPV 20.12.00), de la Vicepresidencia del Gobierno y del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de Gipuzkoa, sobre traspaso, desde las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco al Territorio Histórico de Gipuzkoa, de funciones y servicios en materia de carreteras: "Queda traspasada al Territorio Histórico de Gipuzkoa la titularidad del tramo de la autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao – Behobia) cuyo itinerario se desarrolla en su territorio".

Por otra parte debe señalarse que en el año 1996 fue redactado el Anteproyecto del 2º Cinturón de Donostia /San Sebastián, el cual, mediante Orden Foral de 14 de septiembre de 1999 fue sometido a información pública por el plazo de dos meses. En ese plazo el Ayuntamiento presentó una alegación en la que se decía:

1.

*Los Proyectos de trazado y constructivos del Segundo Cinturón y el preceptivo Estudio de Impacto Ambiental deberán ser abordados con el objetivo añadido de asegurar y resolver la necesaria integración de los tráfico desde y hacia Errenteria, considerando tanto las implantaciones residenciales e industriales consolidadas o en actual fase de desarrollo como, también, las futuras actuaciones a definir en el Plan General de Ordenación Urbana, actualmente en proceso de elaboración.*

*Será necesario conseguir un consenso entre ambas Administraciones, a fin de lograr una solución integradora y compensatoria que palie la hipoteca que para el desarrollo urbanístico municipal implica la construcción del Segundo Cinturón de Donostia – San Sebastián en este término municipal.*

2.

*La solución constructiva que se presente en el futuro Proyecto de Trazado del Segundo Cinturón deberá evitar decididamente el efecto barrera ya que, por el contrario se provocaría, como consecuencia, la desintegración territorial del municipio.*



3.

*En el Estudio de Impacto Ambiental deberán adoptarse las pertinentes medidas correctoras que aseguren la correcta integración medioambiental, cuestión que deberá ser tratada con especial atención, por sus concretas características, en las inmediaciones del ámbito de Lau – Haizeta.*

4.

*El entronque de las nuevas infraestructuras en la red municipal deberá efectuarse mediante zonas de transición en las que se deberá asegurar su correcta integración en el uso y paisaje urbano.*

*En el año 2000 el Departamento de Transportes y Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa procedió a la licitación de la Redacción del Proyecto de Trazado del Segundo Cinturón de Donostia/San Sebastián. En el Pliego de Prescripciones Técnicas que regula la redacción de dicho Proyecto de Trazado se establece, apartado 7. "Descripción de las obras a proyectar y de los trabajos a realizar", entre otros, el siguiente: "Asimismo se estudiará y proyectará, como parte integrante de la reposición de infraestructuras y caminos existentes en la zona del enlace de conexión con la actual autopista A-8 en Errenteria, un nuevo enlace entre la glorieta prevista en la carretera GI-3672 y la zona de Arragua".*

#### N-I de Madrid a Irún

Con la puesta en servicio en el año 1999 de la Variante de Errenteria, la intensidad de tráfico a lo largo de la Carretera Nacional I, en el ámbito de la travesía de Errenteria, ha descendido, como estaba previsto, considerablemente.

Con fecha 28 de diciembre de 2000 (nº de registro 16.806) se recibió una Notificación del Director General de Carreteras de Gipuzkoa dando cuenta de la Resolución del Diputado Foral de Transportes y Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa por la que se daba inicio a los trámites legales y de información pública para la aprobación del "Proyecto de Trazado de la Variante de Pasaia". De acuerdo con el contenido de dicha Resolución, "El citado Proyecto con su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental será sometido a información pública por plazo de un mes de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 y 23 de la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa y Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco". El anuncio de la Resolución citada fue publicado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa nº 3 de 4 de enero de 2001. En el plazo de información pública, el Ayuntamiento presentó una alegación en la que se decía:

A.  
(...)

B.  
*Que se reestudie el Proyecto con el suficiente rigor técnico en relación con la ordenación y el tratamiento de los espacios públicos no vinculados al viario (recorridos peatonales y*



ciclistas; zonas de estancia y de esparcimiento, etc.), a fin de paliar el efecto barrera que la nueva solución de la infraestructura viaria provocaría sobre un continuo urbano habitado y en detrimento de la calidad de vida de los vecinos directamente afectados.

En ese sentido se considera imprescindible que, con la perspectiva de la "Zona deprimida" en la que se plantea la actuación, por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa se resuelvan en el proyecto los diferentes ámbitos, de conformidad con los contenidos siguientes:

### **Enlace de Molinao**

- Reposición de la acera hasta el túnel de Capuchinos.
- Prolongación del falso túnel en el ámbito de la glorieta, de manera que se mitigue el efecto barrera y el impacto sonoro de la N.1, consiguiendo una mejor resolución paisajística.
- Creación de una zona de estancia y esparcimiento peatonal en el ámbito actualmente ocupado por el Edificio "Bianchi", dotándola de zonas pavimentadas y ajardinadas,
- Supresión del ramal colindante con el supermercado "Distribuidora Internacional de Alimentación", DIA, e incorporación de ese espacio a la zona de estancia y esparcimiento peatonal.
- Tratamiento del actual ramal colindante con Don Bosco, que se abandona en el proyecto, de manera que se obtenga un paseo-mirador y se mejore las circulaciones peatonales entre el Centro Educativo y Molinao.
- Resolución en el Enlace de la red de carriles de bicicletas de la comarca, en coordinación con los municipios a los que sirve.
- Reconsideración de la localización de las paradas de autobuses interurbanos previstas.
- Previsión de semaforización.

### **Enlace de Beraun**

- Reconsideración del trazado y características de los caminos peatonales previstos, evitando los pasos inferiores.
- Tratamiento de los ramales que se abandonan en el proyecto, de manera que se obtenga zonas de estancia urbanizadas.



C.

Que se coordine el contenido documental del Proyecto (Memoria, Planos, Presupuesto y Estudio de Impacto Ambiental) y sus correspondientes propuestas con coherencia, definiendo gráfica y pormenorizadamente la localización y características de las "Pantallas antirruído" previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, cuantificándose asimismo dicho concepto en el presupuesto.

D.

Que el límite de la actuación del Proyecto de la Variante de Pasaia se amplíe dentro del término municipal de Errenteria en lógica correspondencia con el ámbito establecido en su día para la construcción de la autopista A-8, y dado que dicho ámbito se define en las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente por el Consejo de Diputados, en reunión de 26 de noviembre de 1991, como "Carretera Interurbana". Concretamente, que incluya el nuevo tratamiento del puente a San Marcos considerando los futuros tráfico generados tanto por las nuevas zonas industriales como por el vertedero de San Marcos, alcanzando hasta la Glorieta dispuesta actualmente frente al caserío Maleo.

E.

Que en el Proyecto, y de acuerdo con el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en su calidad de organismo competente en la materia, se tenga en consideración y se coordine el trazado del nuevo viario con los requisitos técnicos que posibiliten en el futuro el desdoblamiento de la vía del ferrocarril de la línea "Lasarte/Oria, Donostia/San Sebastián – Hendaia".

F.

Que en el Proyecto se justifique expresamente el cumplimiento de las determinaciones establecidas en la Ley 20/1997, de 4 de diciembre para la Promoción de la Accesibilidad.

G.

Que en el proyecto se definan y se describan las características y calidades de los pavimentos que van a constituir las aceras y recorridos peatonales, así como el mobiliario urbano e iluminación, todo ello en coordinación con los servicios técnicos municipales.

H.

Que en relación con las parcelas de titularidad municipal previstas para su expropiación se efectúe la correspondiente valoración individualizada para cada una de ellas.

I.

Que la previsión de proceder a la recuperación de las canteras de San Marcos y de Txoritokieta deberán ser, en su caso, objeto de las correspondientes tramitaciones y autorizaciones.



## II. Carreteras de la red Básica (Red Naranja)

No existen elementos de esta red en el T.M. de Errenteria

## III. Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde)

GI-2132 de la carretera N-I (Recalde) a la carretera N-I (Larzabal) por Astigarraga.  
GI-2638 de Errenteria al Alto de Gaintzurizketa por Lezo.

## IV. Carreteras de la Red Local (Red Amarilla)

## V. Carreteras de la Red Local (Red Gris)

GI-3671 al barrio de Pontika desde el barrio de Ventas de Astigarraga (Errenteria).  
GI-3672 al barrio de Alduntzin desde el barrio de Zamalbide (Errenteria).

Hay que señalar que mediante acuerdo del Consejo de Diputados de 28 de febrero de 2000 (BOG 14.03.2000) se traspasó al Ayuntamiento de Errenteria parte de la antigua travesía de la N-I, concretamente entre los p.k. 466,600 y 468,550. Además, mediante acuerdo de 7 de marzo de 2000 se traspasó al Ayuntamiento el tramo de la carretera GI-3671 entre el caserío Arramendi, (p.k. 3,190) y la glorieta de Txirrita-Maleo (p.k. 2,883) (BOG 28.03.2000).

### X.07.02. Carreteras y Caminos Municipales

La Norma Foral 17/1994, de 25 de diciembre de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, establece, en su artículo 5 "Clasificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa", que por su titularidad, se clasifican en dos categorías. La primera se refiere a las de la Diputación Foral, mientras que la segunda es relativa a las carreteras y caminos municipales, que se caracterizan por ser de titularidad municipal.

El artículo 6.2. establece que "Los municipios de Gipuzkoa aprobarán y mantendrán también actualizado el Catálogo de sus carreteras y caminos, que servirá de base para el inventario a que posteriormente se hace referencia en esta Norma".

Por su parte, el artículo 9 determina que "La Diputación Foral así como los Ayuntamientos de Gipuzkoa dispondrán en todo momento de un Inventario de carreteras, caminos y demás bienes inmuebles que integran el dominio público viario de su titularidad. El inventario deberá contemplar la descripción de cada carretera o camino, con indicación lo más exacta posible de su longitud, límites inicial y final y características generales, incluyendo, a poder ser, las características de deslinde de los citados bienes".

En el Plan General, y conformando el Anexo III "Red de Carreteras y Caminos Municipales", se efectúa la relación de la referida Red, describiéndose de manera individualizada las características de cada uno de sus elementos.



---

**X.08.**  
**TRANSPORTE DE VIAJEROS**

---

El Servicio público de transporte discrecional de viajeros, urbano e interurbano, se desarrolla según los trayectos y empresas siguientes:

HONDARRIBIA-IRÚN-RENERÍA-DONOSTIA/SAN SEBASTIAN

Interurbanos, S.A.- 943.64.13.02  
trayecto: Hondarribia-Irún-Pryca-Errenteria-Pasaia-Donostia-Sn.Sn.

OIARTZUN-RENERÍA-DONOSTIA/SAN SEBASTIAN

Herribus, S.A.- 943.49.18.01  
trayecto: Oiartzun-Errenteria-Donostia-Sn.Sn.

PASAI SAN JUAN-RENERÍA-DONOSTIA/SAN SEBASTIAN

Herribus, S.A.- 943.49.18.01  
trayecto:Pasaia San Juan-Errenteria-Donostia-Sn.Sn.  
trayecto Errenteria-Ciudad Sanitaria de Donostia/San Sebastián (BOG 16.03.01)

BERAUN-DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN

Hijos de A.Areizaga, S.A.- 943.45.27.08  
trayecto: Beraun-Donostia/Sn.Sn.



## **X.09. EL PUERTO DE PASAJES**

---

En relación con el término municipal de Errenteria, los límites terrestres del puerto son los establecidos por el deslinde aprobado mediante Orden Ministerial de 20 de noviembre de 1990 que delimitó el dominio público marítimo terrestre portuarios, entendiéndose por tal lo que así ha sido calificado posteriormente por el artículo 53 de la Ley 27/1991, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El deslinde no se limitó, por tanto, al dominio público marítimo terrestre "natural", comprensivo de lo que es definido como tal por la normativa de Costas (Ley 22/1988 y Reglamento aprobado por R.D. 1471/1989) sino que incorporó todos los bienes afectos a la actividad portuaria, bien procedentes del mencionado dominio público natural, bien incorporados al mismo a lo largo de la historia del puerto por diferentes procedimientos y títulos.

Posteriormente, y como consecuencia de la construcción de la Variante de la carretera N-I, a su paso por Errenteria, mediante Orden de 27 de mayo de 1998 se desafectaron del dominio público portuario determinados terrenos necesarios de manera que el deslinde inicial quedó modificado.

Asimismo, y en relación a los enclaves privados existentes en la Península de Capuchinos en el momento de aprobarse el deslinde de 1990 (Asturiana de Zinc y KOIPE, S.A.) los terrenos correspondientes fueron incorporados a la zona de servicio del Puerto, habiéndose realizado los oportunos cambios de titularidad a favor de la Autoridad Portuaria mediante expropiación y compraventa, respectivamente.

Con fecha 27 de julio de 1993, la Autoridad Portuaria remitió al Ayuntamiento el documento de Información y Avance del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto de Pasajes, documento que no ha prosperado en su tramitación.