Donostia

Transformación del eje de la GI-20

ehbildu

ehbildu

Índice

1. Introducción.....3

2. Un proceso participativo de más de un año.....5

   2.1. Intxaurrondo 6
   2.2. Añorga 7
   2.3. Loiola-Egia-Riberas.....8
   2.4. Altza 9
   2.5. Aiete 10
   2.6. Amara Berri 11
   2.7. Agentes sociales.....12

3. El proyecto en datos.....13

ehbildu

1. INTRODUCCIÓN

La variante GI-20 cumplió 50 años en septiembre de 2022. Cuando se construyó, esta infraestructura dio solución a muchos problemas de movilidad en Donostia, liberando el tráfico de vehículos pesados que hasta entonces pasaban por el centro de la ciudad y calmando muchas carreteras que antes estaban repletas de automóviles.

Sin embargo, desde la construcción del segundo cinturón, la AP-1, el tráfico se ha reducido a la mitad, su función principal de circunvalación de la ciudad ha cambiado y, a pesar de ello, la carretera mantiene la misma dimensión y espacio.

Es evidente que la actual variante debe pasar a desempeñar las funciones de cualquier otra carretera urbana de Donostialdea.

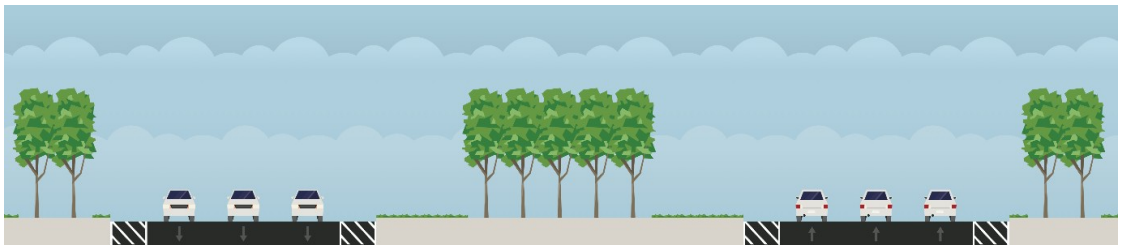
Así, la variante GI-20 se encuentra actualmente en el umbral de una nueva transformación. No solo en cuanto a su uso, porque ha quedado desfasado, sino también porque la emergencia climática nos exige repensar y adaptar nuestro modelo de movilidad y de ciudad.

La antigua variante, además, en la actualidad, más que «rodear» Donostia, la divide como una trinchera. Es hora, por tanto, de coser esa divisiones sociales generadas en algunos barrios por estas trincheras y recuperar espacios para la ciudadanía.

No se trata sólo de transformar una antigua vía y adaptarla a las necesidades actuales, sino de llenar de vida un nuevo espacio urbano que vamos a generar en Donostia y que todo ello se repiense y se decida entre todas y todos. La transformación de la antigua variante nos permitirá a la ciudadanía donostiarra dar solución a diferentes necesidades que tenemos en la actualidad.

La pregunta es cómo, para quién y cuándo se hará todo esto. Hacer frente a la emergencia climática es tarea de todos y todas y ahora que las ciudades más avanzadas de nuestro entorno están inmersas en procesos de transformación de sus autovías, rondas o variantes, Donostia no puede quedarse atrás.

En la actualidad, la variante GI-20 se concibe como suelo urbano consolidado por el Plan General de Ordenación Urbana de Donostia, donde forma parte de la red de comunicaciones viarias. El suelo es público y su superficie total ronda las 90 hectáreas.



Distribución espacial de la variante actual (sección convencional completa de unos 60 metros). Realizado con StreetMix.

Ejemplo del espacio libre que quedará la variante cuando pase de ser una autovía a ser una avenida. Realizado con StreetMix.

Cuando la variante pase a ser una avenida, con la sección de una avenida convencional, se librarán dos tercios de la variante actual, disponibles para cualquier otro uso.

La oportunidad de transformar este espacio de 60 hectáreas que quedarán libres es enorme. La superficie que se liberará barrio por barrio es muy significativa; un espacio que se podrá adaptar a las necesidades de cada zona. Las superficies que se liberarán por barrio son las siguientes:

- Altza-Larratxo-Bidebieta: 8 Ha
- Intxaurrondo: 13 Ha
- Loiola-Egia: 4 Ha
- Amara Berri-Riberas: 7 Ha
- Aiete-Miramon: 20 Ha
- Añorga: 8 Ha

2. UN PROCESO PARTICIPATIVO DE MÁS DE UN AÑO

EH Bildu, consciente de todo ello, inició en enero de 2022 un proceso participativo para analizar cómo llevar a cabo dicha transformación y qué hacer en las zonas que se liberarán en la vieja variante.

El objetivo ha sido recoger las opiniones, propuestas e inquietudes de las y los vecinos que viven en las amplias zonas que atraviesa la variante y de los agentes sociales que actúan tanto a nivel de ciudad como vecinal.

Durante el año 2022 hemos visitado los siguientes barrios: Intxaurrondo, Añorga, Egia, Loiola, Riberas de Loiola, Altza, Aiete y Amara Berri.

La respuesta ciudadana ha sido muy buena. Nos hemos puesto en contacto con decenas de asociaciones para explicarles el proyecto: comunidades escolares, asociaciones vecinales, deportivas, grupos de mujeres, juveniles...

Además, en los citados barrios, hemos repartido un folleto explicativo a domicilio, hemos organizado exposiciones itinerantes y hemos realizado diversas conferencias y asambleas.

Paralelamente, EH Bildu se ha reunido con los principales agentes sociales de la ciudad y ha recogido sus aportaciones.

En definitiva, es evidente que la transformación de la GI-20 es una cuestión de tiempo y que, como ocurrió hace 50 años, supondrá un hito histórico en el devenir de nuestra ciudad. La única pregunta es cuándo, cómo y para quién se hará. Y EH Bildu cuenta ya con una propuesta para ello.

ehbildu

2.1. Intxaurrondo: Coser las dos partes del barrio

En Intxaurrondo hemos contactado con un total de 35 organismos y agentes durante el proceso participativo, además de charlas, asambleas y exposiciones.

El aspecto que mejor han valorado los vecinos y vecinas es que la transformación de la variante permitirá la conexión de las dos áreas actualmente separadas de Intxaurrondo.

Por otra parte, en el barrio también preocupan las afecciones del pinchazo de Marrutxipi, que este proyecto va a aliviar.

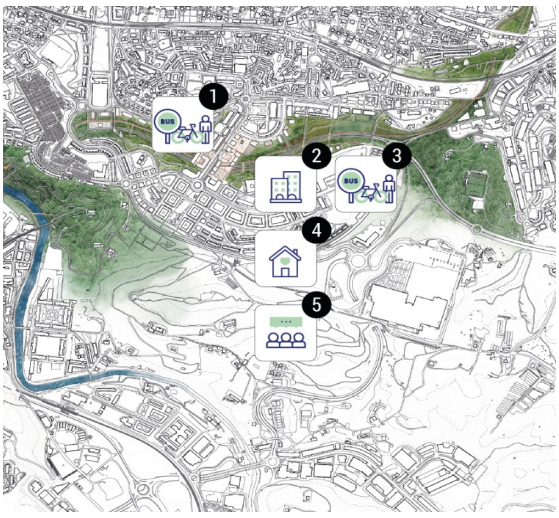
Además, las y los vecinos afirman que Intxaurrondo se muestra como un barrio-dormitorio en el actual modelo de ciudad. Es decir, en Intxaurrondo hacen falta nuevas infraestructuras de servicios y de creación de empleo.

Liberando espacio en la variante se construirá viviendas y, junto a ellas, se ubicarán nuevos espacios polivalentes, centros de trabajo, servicios, etc.

Las vecinas y vecinos denuncian que en Intxaurrondo apenas hay espacio público para hacer comunidad. Así que vamos a generar espacios de socialización como huertos urbanos, pistas deportivas, un auditorio-frontón...

Así mismo, la zona liberada tiene una buena conexión con el transporte público, tanto con Dbus como con Euskotren y, por tanto, es inmejorable para ubicar un aparcamiento disuasorio.

Finalmente, a propuesta de agentes sociales y sindicales del ámbito del transporte público, se ve necesario una parada de Ekialdebus en este barrio.



1. Aparcamiento disuasorio.

2. Centro de trabajo/edificio mutifuncional.

3. Puentes peatonales y para ciclistas entre las dos zonas de Intxaurrondo.

4. Nuevas formas de vivienda.

5. Espacios para socializarse y hacer comunidad: como puede ser un auditorio.

ehbildu

2.2. Añorga: Continuidad urbana hasta el Antiguo

La transformación de la variante GI-20 permitirá mejorar la continuidad urbana entre el Infierno y Añorga, mejorando la conexión de Añorga con el resto de la ciudad.

En los terrenos a liberar en esta zona se construirán viviendas y equipamientos. Todos estos proyectos se planificarán conjuntamente con los vecinos y vecinas.

Por otro lado, en las reuniones mantenidas, los vecinos y vecinas tienen claro que necesitan un edificio polivalente para servicios. Por ejemplo, para una consulta médica, para actividades culturales y danza, etc. También se ha visto la posibilidad de ubicar huertas urbanas en los terrenos liberados, no sólo para los y las añorgatarras, sino también para vecinos y vecinas de otras zonas.

Por último, vamos a aprovechar la buena conexión de transporte público que tiene Añorga para ubicar un parking disuasorio en el espacio que quedará libre.

6. Entrada y salida Añorga-Antiguo mediante rotonda.

7. Continuidad urbana en Añorga: equipamientos y edificio.

8. Huertas vecinales dentro del anillo verde.

9. Aparcamiento disuasorio.

ehbildu

2.3. Egia, Riberas y Loiola: Un nuevo punto emblemático

Los y las vecinas han visto en la transformación de la variante una oportunidad inmejorable para desarrollar en la zona de Astiñene un parque fluvial. Recuperaremos el caserío de Astiñene, acondicionando todo el entorno y abriéndolo a la ciudadanía. Crearemos así un nuevo punto emblemático en la ciudad, justo en la zona donde se unen los ejes urbanos del Urumea y de la variante.

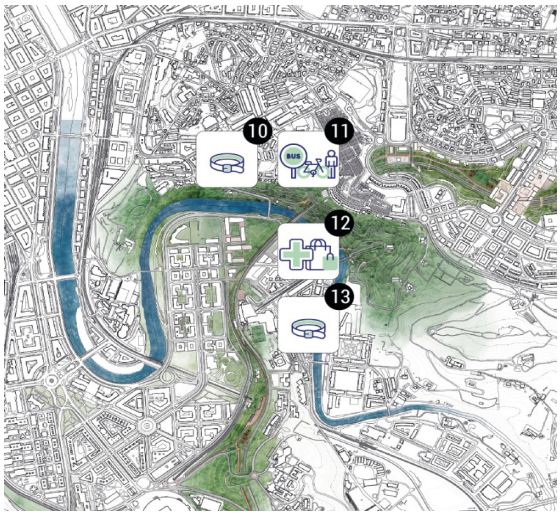
En cuanto a la movilidad, se ha concluido que es necesario establecer una conexión peatonal y ciclista directa entre el túnel de Polloe y Egia.

En Riberas de Loiola es una preocupación generalizada el ruido que genera la variante GI-20, además del hecho evidente de que se trata de un barrio rodeado por carreteras. Por tanto, la propuesta de calmar el tráfico y relajar las entradas y salidas ha sido de gran interés.

La idea de recuperar el espacio de la zona de La Salle también ha tenido buena acogida. En esta zona vamos a crear una nueva parada de autobús para dar servicio a la zona.

En Riberas de Loiola la falta de servicios es una vieja queja vecinal. Por tanto, en el espacio que se liberará en la variante, parece idónea la idea de construir un edificio polivalente para cubrir las necesidades de sus vecinas y vecinos.

Por último, también hemos estado en el barrio de Loiola, donde se ha dado importancia a la posibilidad de conectar con otros barrios, a través de la actual variante, en bicicleta o en transporte público.



10. Parque fluvial entre Cristina Enea/Gladys Enea y Astiñene, rehabilitando el caserío Astiñene.

11. Conexión peatonal/ciclista entre el túnel de Polloe y Egia.

12. Más equipamientos.

13. Reducción del ruido.

2.4. Altza: Nueva conexión verde con la ciudad en Txingurri

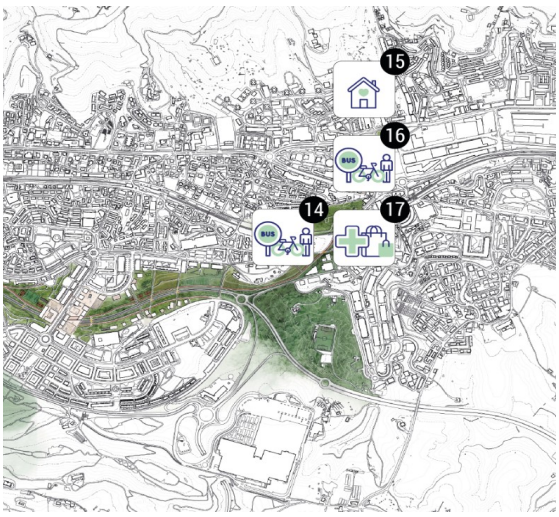
De las aportaciones realizadas en Altza podemos destacar, por un lado, que hay que ofrecer salidas/entradas en bicicleta, con opciones seguras para las y los ciclistas.

Por otro lado, es necesaria una conexión directa con la nueva avenida urbana que sustituirá a la variante, creando un nuevo enlace en Altza. Junto a ello, desde el punto de vista de la seguridad viaria, los vecinas y vecinas ven necesario moderar la velocidad en la entrada de Larratxo, algo a lo que se va a responder perfectamente este proyecto.

La tercera idea está relacionada con las nuevas promociones urbanísticas: si se construyen las viviendas de Zardoya-Otis, estaríamos hablando de 400 nuevas viviendas que también necesitarán una entrada/salida a la nueva avenida urbana.

Finalmente, a los vecinos y vecinas les ha parecido muy interesante regenerar la zona de Txingurri/Rich. La reestructuración de este espacio resulta imprescindible para la comunicación de Altza con el resto de la ciudad, tanto en bicicleta como a pie, creando una conexión verde en la zona de Rich.

Por otro lado, para dar solución a los aparcamientos, se consideró adecuada la idea de un aparcamiento sostenible. Esto daría salida al problema de los aparcamientos, pero además el edificio podría tener otros usos.



14. Salida a la variante en bicicleta.

15. Viviendas.

16. Aparcamiento cercano a la variante y entrada y salida para los automóviles.

17. Actividad económica y equipamientos en Txingurri.

2.5. Aiete: Nuevas conexiones con los centros escolares

La idea principal que hemos recogido en Aiete es que, con la transformación de la variante, los centros educativos del barrio ganarán un gran espacio. Y es que, en el día a día, se genera mucho tráfico en las entradas y salidas de dichos centros.

Asimismo, se podrá crear un acceso inferior a las escuelas (desde la nueva avenida urbana).

Por otra parte, los y las residentes comentan que, dado que en este tramo de la variante las carreteras se encuentran a diferentes niveles, cabría la posibilidad de aprovechar la parte superior para su uso peatonal/recreativo.

La transformación de la variante está directamente relacionada con la integración del bosque de Miramon en Aiete. Y eso abrirá, por un lado, la posibilidad de ampliar las zonas verdes y crear baso-eskolas o huertas urbanas, por ejemplo. Y, por otro, se podrá facilitar el acceso directo al bosque desde el barrio mediante ascensores o escaleras.

Por último, se consideró adecuada la nueva conexión propuesta entre Aiete y el Parque Tecnológico de Miramón, peatonal, con carriles bici y ascensores. Mejorando así la movilidad sostenible de los lugares de trabajo y de las y los vecinos de Aiete.

18. Más espacios para los centros educativos y caminos escolares.

19. Integración del bosque de Miramon en el barrio.

20. Parada de autobús en la variante y comunicación vertical con el barrio.

ehbildu

2.6. Amara Berri: Segunda transformación de Carlos I.

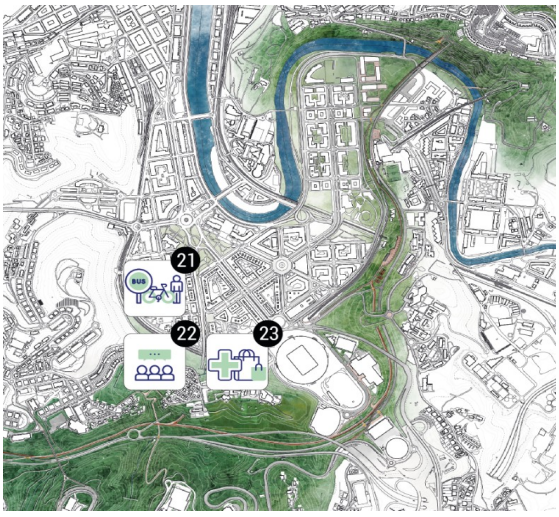
Amara Berri ha sido el último barrio de este proceso participativo y ahí también hemos utilizado los mismos cauces que en el resto para compartir información y recoger ideas: folletos informativos, exposición y asamblea.

Las y los vecinos de Amara Berri han puesto sobre la mesa los problemas que tienen con la movilidad, especialmente en los días de partido de la Real o actos multitudinarios similares en Anoeta, y se han mostrado partidarios de instalar aparcamientos disuasorios para solucionarlos.

Ven adecuado aprovechar la transformación de la variante para transformar también Carlos I. Esto supondrá una continuación de lo que ya se realizó durante la legislatura 2011-15 y permitirá calmar aún más el tráfico en dicha zona.

El soterramiento del Topo también parece interesante para los y las amaratarras, ya que es una antigua reivindicación en dicho barrio.

En relación con ello, las y los vecinos también han reclamado que se recupere el paseo de Errondo y se calme el tráfico en la plaza Pío XII.



21. Integración en el proyecto de cubrimiento del Topo.

22. Aparcamiento disuasorio.

23. Recuperar el paseo de Carlos I y Errondo, y reducir la velocidad de los vehículos en el barrio.

2.7. Agentes sociales

En este proceso participativo, durante todo el año, hemos tenido contacto con numerosos agentes, la mayoría de forma presencial, con el objetivo de darles a conocer nuestra propuesta y recabar sus opiniones. En total, hemos trasladado nuestra propuesta a 15 agentes: el conjunto de sindicatos de Dbus (Kurpil, LAB, UGT, ELA), Eguzki, ELA Donostia, Foro Urbano de la Mujer, Real Moto Club de Gipuzkoa, Haritzalde, el sindicato de transportes y transportistas vasco Hiru, Kalapie, LAB Donostia, Taxi Donostia y Taxi Vallina.

La propuesta, en general, se ha valorado de forma positiva y es de destacar la opinión mayoritaria de que la ciudad tiene un problema de movilidad y una necesidad de un cambio estructural. Y consideran que esta propuesta podría contribuir a ello. Desde diversas perspectivas:

- Un bidegorri que atravesara la variante supondría una vía rápida para circular en bicicleta de este a oeste.
- La transformación en una vía de menor velocidad potenciará el transporte público y la creación de líneas y paradas hasta ahora inexistentes.
- Diversos agentes señalan que la ciudad necesita aparcamientos disuasorios, que se ubicarán en el espacio liberado.
- Se considera necesario, así mismo, crear nuevos accesos al segundo cinturón para dar una solución a la población procedente mayoritariamente de los municipios colindantes.

En estas reuniones también hemos analizado el crecimiento de la ciudad. Los agentes han considerado fundamental que la ciudad crezca hacia dentro sin ocupar nuevos espacios, algo que facilitaría la propuesta de la que hablamos. Por otro lado, consideran imprescindible generar espacios de trabajo y proyectos económicos tractores en los barrios. Junto a ello, plantean la necesidad de implantar nuevos modelos de vivienda.

Otros agentes han destacado la importancia de los espacios naturales, y en ese sentido, consideran imprescindible, en el proyecto de transformación de la variante, generar dichos espacios y respetar el ecosistema.

ehbildu

3. EL PROYECTO EN DATOS

- 60 hectareas libres: Las posibilidades que genera la transformación de la variante, con 60 hectáreas libres, son enormes. Para entender lo que ganará la ciudad con este cambio hay que tener en cuenta que estamos hablando del doble del tamaño de Riberas de Loiola; más del triple de los cuarteles de Loiola. Además de generar nuevas vías peatonales y ciclistas en el espacio liberado, se pueden construir equipamientos para hacer más habitables los barrios, elementos tractores, viviendas y zonas verdes. Y sin tocar los espacios libres verdes de Donostia.

- 2.500 nuevas viviendas: La transformación de la variante posibilitará la construcción de nuevas viviendas. Dado que todo el suelo ocupado por la variante es público, se puede maximizar el número de viviendas protegidas y, en este sentido, la apuesta de EH Bildu es que al menos el 70% de las viviendas sean públicas. Además, no sería necesario ocupar nuevos suelos para viviendas, ya que se pueden construir en dicho espacio. También permitirá experimentar con otros modelos de vivienda, como el modelo co-housing gestionado por cooperativas y las viviendas de cesión en uso.

- Generación de empleo: El proceso de transformación de la variante tendrá un impacto económico positivo. De hecho, permitirá generar elementos tractores en los barrios, en el suelo recuperado con la transformación. EH Bildu propone la implantación de una nueva zona industrial sostenible en Txingurri y la construcción de edificios destinados a la actividad económica en zonas como Intxaurrondo y Altza. Esto, además de generar empleo en los barrios, los hará más dinámicos y habitables, y abrirá una oportunidad para que dejen de ser barrios-dormitorio.

- 23 hectáreas verdes: La propuesta de EH Bildu es destinar 23 hectáreas de las 60 que se liberarán a zonas verdes. Uno de los objetivos de la transformación de la variante es recuperar los espacios naturales e integrar la naturaleza en la ciudad. Esta transformación permitirá conectar Donostia con los espacios naturales que la rodean y crear un anillo verde entorno a la ciudad. Por otro lado, también pretende ser un corredor verde y, desde el

punto de vista ecológico, se podrán reutilizar los espacios para la agricultura, la ganadería y la agroecología. Esta estrategia fomentará otras inercias, como las huertas vecinales, grupos de consumo, agricultura cercana, soberanía alimentaria, etc.

- 11 km de bidegorris: La transformación de la variante permitirá impulsar un modelo de movilidad sostenible. Ya que abrirá la posibilidad de que bicicletas y peatones utilicen un espacio que hasta ahora ha sido de uso exclusivo del vehículo. Con esta transformación podremos contar con 11 km de nuevos bidegorris a lo largo de la variante. Se crearán conexiones directas en bicicleta entre los barrios de la periferia (por ejemplo, entre Antiguo e Intxaurrondo) mediante un bidegorri rápido y sin cruzar por el centro de la ciudad. El uso de la bicicleta aumenta de manera evidente en nuestra ciudad, por lo que es necesario generar nuevas infraestructuras y de calidad para este medio de transporte que cada vez utilizamos más para desplazarnos al centro trabajo o de estudio o para el ocio.

- 15 km peatonales: Las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAV proponen la transformación de las carreteras con una mera función de tráfico, incorporando en ellas diversas funciones urbanas. Estos corredores son conocidos como «ecoboulevard». La transformación de la variante permitirá conectar directamente varios barrios de la periferia mediante una especie de ecoboulevard. Pero no sólo eso: la construcción de la variante donostiarra eliminó multitud de conexiones hasta entonces habituales. El impacto fue especialmente grave en la periferia de la ciudad. Esta propuesta permitirá volver a conectar diversas zonas divididas actualmente por la variante.

- 3 aparcamientos disuasorios: Una de las aportaciones más recurrente es la implantación de aparcamientos disuasorios para los vehículos privados que llegan a Donostia. Y es que en Donostia la mayoría de los aparcamientos públicos se encuentran en el centro de la ciudad y el vehículo privado carece de alternativa alguna. En concreto, en el proyecto “Datorren Donostia”, cuyo objetivo es -supuestamente- la reducción de las emisiones de CO2 y retirar los vehículos del centro de la ciudad, no está previsto modificar las funciones de dichos aparcamientos subterráneos. Y no hay que olvidar que éstos son utilizados por 3 millones de vehículos privados al año. Por eso, y más en verano, la necesidad de aparcamientos disuasorios es una realidad evidente. Proponemos la ubicación de, al menos, tres aparcamientos en los terrenos que se liberarán con la transformación de la variante;

los tres con una adecuada conexión de transporte público (Dbus, Lurraldebus, Ekialdebus). En concreto, generaremos un aparcamiento disuasorio en la zona de Añorga; otro en Intxaurrondo, en las inmediaciones de la estación del Topo, y el tercero en Altza, cerca de la variante y con una buena entrada y salida para los automóviles.

- 6 aparcamientos seguros para la bicicleta: Como se ha comentado anteriormente, en nuestra ciudad cada vez hay más personas que utilizan la bicicleta, por lo que hay que ofrecerles infraestructuras adecuadas. Una de esas infraestructuras necesarias son los aparcamientos cubiertos y seguros. Así, EH Bildu construirá un aparcamiento seguro en cada uno de los barrios que atraviesa la variante. Para que quien desee moverse en bicicleta tenga un lugar donde dejarla de manera segura.

- 10 estaciones de autobús: La transformación de la variante supondrá calmar el tráfico; es decir, la reducción de la velocidad. Ello permitirá, por su parte, una mayor conexión con otras vías y avenidas de la ciudad, así como una conexión más urbana. En consecuencia, los servicios de autobús podrán realizar paradas donde hasta ahora no lo podían hacer. Se podrá establecer una línea rápida este-oeste para cruzar la ciudad a lo largo de la variante, con varias estaciones estratégicas. Pero no sólo eso, sino que los autobuses interurbanos procedentes de los municipios cercanos también tendrán la posibilidad de realizar paradas entre Herrera y Añorga.

- Reducción de emisiones y ruidos : Como es sabido, el transporte por carretera es actualmente la principal fuente de contaminación, siendo el automóvil el que más CO2 emite. Por lo tanto, uno de los principales retos de nuestra ciudad debería ser reducir el uso del vehículo privado y promover un nuevo modelo de movilidad sostenible. La transformación de la variante responde perfectamente a dicho reto, ya que reducirá las emisiones y fomentará la movilidad sostenible (transporte público, bicicleta y peatón). Por otro lado, uno de los principales problemas de Amara, Riberas de Loiola y Herrera es el ruido de la variante, por lo que el calmado del tráfico repercutirá muy positivamente en la calidad de vida de la población.

- 6.000 m^2 de placas solares: Ahora que estamos inmersos en una grave crisis energética, es imprescindible buscar otras fuentes de energía renovables. Donostia no puede quedar al margen de estos problemas globales y debe buscar los medios para hacer frente a la crisis. Hay que democratizar el sector energético, que hoy se

encuentra en manos de grandes empresas energéticas y fondos de inversión. Por ello, es necesario desarrollar infraestructuras viables de producción y almacenamiento de energía renovable en espacios públicos. De este modo, se impulsarán proyectos comunitarios y público-privados para nuevas instalaciones de almacenamiento de energía. En varias zonas liberadas de la variante se instalarán placas fotovoltaicas y, dado que el suelo es público, ello permitirá una distribución democrática de la energía generada.

- Equipamientos para los barrios: Durante el proceso participativo de transformación de la variante, vecinos y vecinas y diversos agentes han manifestado la falta de equipamientos que sufren sus barrios. Entre ellos, Añorga y Riberas de Loiola. En los nuevos espacios generados en la variante se construirán edificios multiusos para cubrir las necesidades de dichos barrios: ambulatorio, salas para espectáculos culturales y cursillos, deportes…