

ANEJO N°8

Incidencia en el entorno urbano. Integración urbana

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUCCIÓN | 1 |
| 1.1 ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN | 3 |
| 2. AFECCIONES A EDIFICIOS. ESTADIO DE ANOETA | 4 |
| 3. AFECCIONES AL TRÁFICO RODADO Y CICLISTA | 6 |
| 3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA | 8 |
| 3.1.1 Paseo Errondo | 8 |
| 3.1.2 Plaza Aita Donostia | 9 |
| 3.1.3 Paseo Zorroaga | 11 |
| 3.1.4 Calle Dr Begiristain | 12 |
| 4. URBANIZACIÓN DE LAS CALLES AFECTADAS | 14 |
| 5. INTERMODO CON LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE | 16 |
| 5.1 TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOBÚS | 17 |
| 5.2 RED DE CARRILES-BICI | 20 |
| 5.3 TAXIS | 22 |
| 5.4 VEHÍCULO PRIVADO | 23 |
| 5.5 FLUJOS PEATONALES | 24 |

APÉNDICE Nº8.1. ENTORNO URBANO

APÉNDICE Nº8.2. URBANIZACIÓN

APÉNDICE Nº8.3. INTERMODO CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

1. INTRODUCCIÓN

La implantación del segundo vestíbulo en una infraestructura de transporte de las características de la línea del “Topo” origina una serie de interferencias con el entorno urbano en el que se establece. Las interferencias en este caso derivan no tanto del trazado subterráneo del mismo, que no se ve afectado con la actuación, sino de las obras en superficie que implica.

Estas interferencias deben ser minimizadas en la medida de lo posible atendiendo a dos motivos fundamentales. En primer lugar, el coste económico que se genera, ya que todas las afecciones al entorno urbano durante las obras deben ser subsanadas una vez finalizadas las mismas, con el consiguiente coste añadido. En segundo lugar, se plantea la cuestión de la impopularidad que las molestias derivadas de la implantación del segundo vestíbulo pueden originar, así como la remodelación del existente. Cuanto menores sean las interferencias y con más celeridad se resuelvan las mismas, menores serán los conflictos con el vecindario y más concretamente con los eventos deportivos del estadio de fútbol de Anoeta.

Para que la implantación del segundo vestíbulo no suponga una pérdida de espacio ni de capacidad de movilidad peatonal de la Plaza de Anoeta frente al estadio de fútbol, se deberá ampliar la superficie de la plaza, y para ello es necesario llevar a cabo una reforma en el sistema viario que la rodea (que se describe con detalle en el Anejo nº12), mediante una reordenación que ha sido consensuada con el Ayuntamiento de Donostia, así como la propia localización y arquitectura del nuevo vestíbulo y la remodelación del actual. En ella se ha considerado no sólo la situación actual de la trama urbana, sino también las mejoras que se podrían introducir derivadas de su implantación, integrando la infraestructuras de transporte existentes y garantizando entre ellas un intermodo funcional, con transbordos rápidos y directos entre los diversos sistemas. Por otro lado, en la solución propuesta también se potencia el uso del transporte urbano sostenible y la movilidad de base peatonal y ciclista, permeabilizando parte del espacio de la rotonda Aita Donostia. Finalmente se consigue generar una imagen integrada del entorno Estación-Estadio mediante la armonía de sus acabados arquitectónicos y la nueva urbanización del espacio urbano consiguiendo una propuesta global coherente de integración del nuevo equipamiento.

Todo ello se desarrolla sin perder de vista el Planeamiento Municipal. Las posibles interferencias con el planeamiento se recogen en el Anejo nº 3.

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

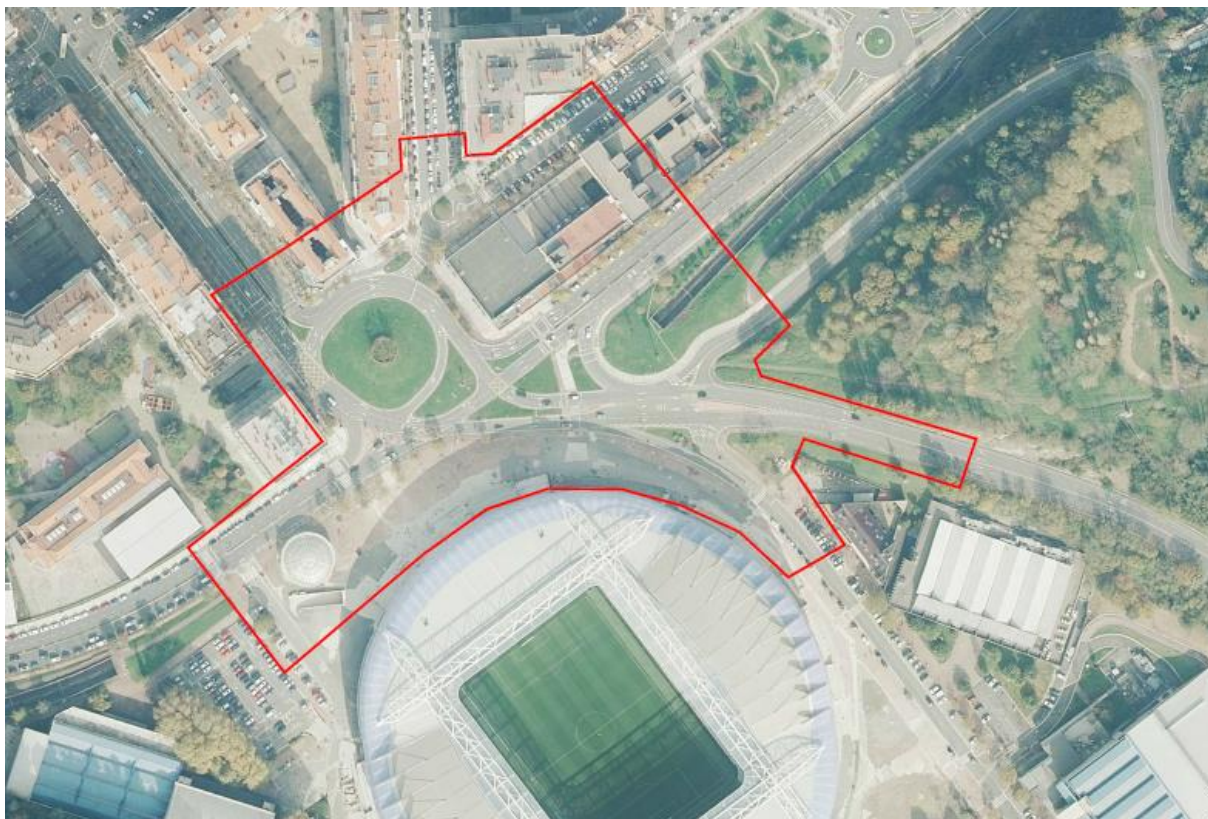
El presente anejo describe las principales afecciones que puede originar en el entorno urbano la implantación del nuevo vestíbulo en la estación de Anoeta, incluyendo la reordenación del sistema viario rodado y ciclista, así como los itinerarios peatonales y las afecciones al resto de sistemas de transporte. Las cuestiones que se van a tratar en los siguientes apartados son:

- Afecciones a edificios. En este caso el edificio que se encuentra situado en las proximidades de la actuación y que presenta alguna característica que lo hace especialmente vulnerable a las obras a ejecutar es el propio Estadio de Fútbol de Anoeta, que ha condicionado en gran medida la ubicación del nuevo vestíbulo, así como la nueva arquitectura de ambos.
- Afecciones al tráfico rodado y ciclista. Como ya se ha comentado la ejecución de las obras definidas requerirá la incorporación de una nueva superficie a la plaza del estadio y para ello es necesario llevar a cabo la reordenación del sistema viario y ciclista que la rodea. Durante las fases de obra de esta reordenación será necesario prever desvíos para el tráfico rodado, así como rutas alternativas de desplazamiento a los usuarios de la vía.
- Urbanización de calles afectadas. La ejecución de la reforma del viario requerirá la ocupación de ciertas zonas en la superficie urbana. Una vez finalizados los trabajos será necesario reponer las áreas nuevas y afectadas restituyendo la pavimentación, los elementos ornamentales y el mobiliario urbano que hubiera sido necesario retirar durante la ejecución de los trabajos. Cabe señalar que en se incluye la urbanización del nuevo espacio generado para ampliar la plaza del estadio de Anoeta a excepción del pavimento ó embaldosado y el mobiliario urbano, que quedan fuera del alcance de proyecto.
- Intermodo con las infraestructuras de transporte existentes. La localización de la actuación junto al principal equipamiento deportivo de la ciudad hace que en el ámbito de estudio confluyan distintos modos de transporte público. Con la reforma planteada verán mejorada su integración, garantizando entre ellas un intermodo funcional, rápido y directo.

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

1.1 ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

La estación de Anoeta se emplaza en la zona Sur del barrio de Amara en la ciudad de Donostia, en la plaza peatonal frente al Estadio de Fútbol de Anoeta. Discurre paralela al Paseo de Errondo, y finaliza junto a la Plaza Aita Donostia y la calle Dr. Begiristain. Cuenta actualmente con un vestíbulo de acceso a la estación en el testero sentido dirección Amara, situado a cota del terreno de urbanización sobre la cabecera del andén.



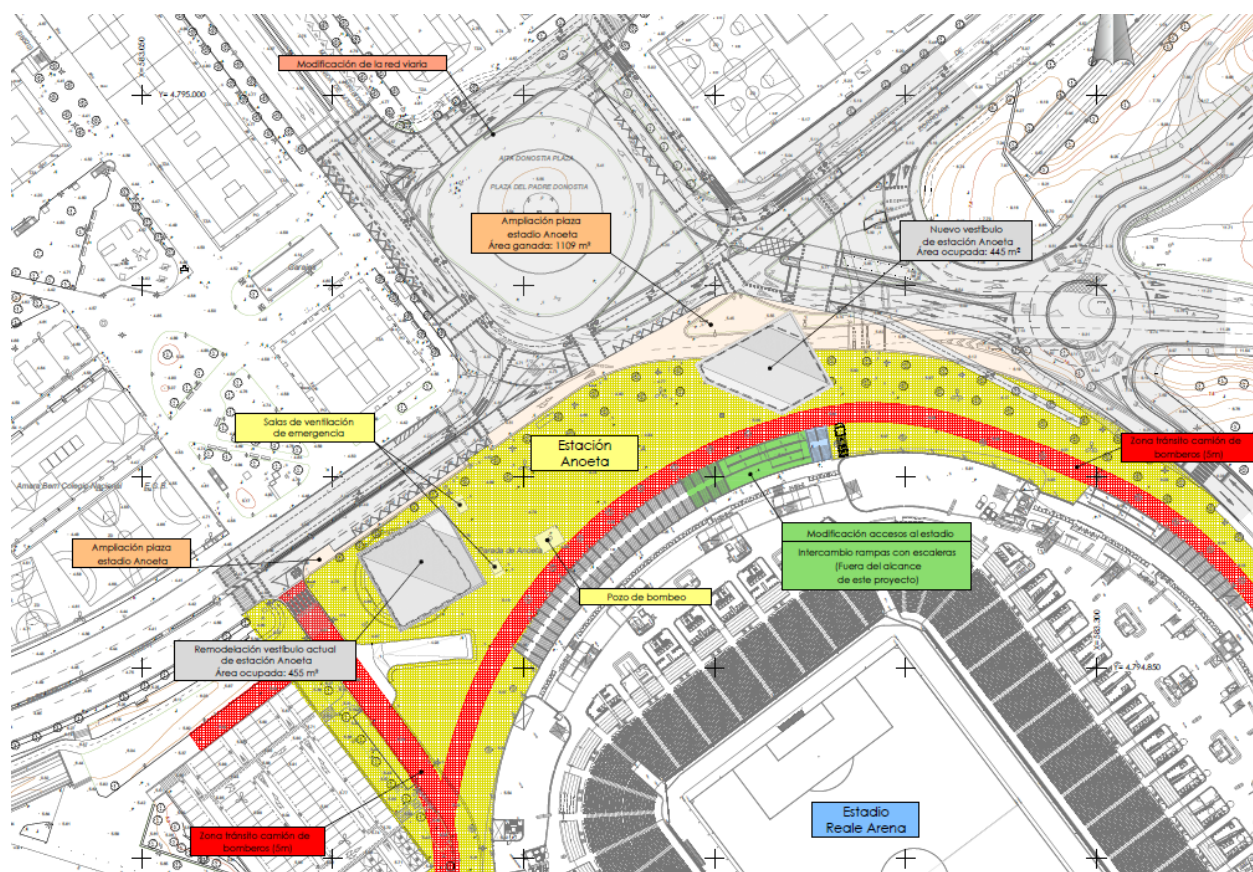
La propuesta de integración del nuevo vestíbulo abarca el ámbito comprendido por la superficie del entorno de la estación soterrada en la plaza del Estadio, los encuentros con los viales aledaños que deben ser desplazados, y la resolución de los espacios remodelados en la plaza Aita Donostia.

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

2. AFECCIONES A EDIFICIOS. ESTADIO DE ANOETA

La plaza bajo la cual se encuentra la estación de Anoeta ha sufrido recientemente diversas transformaciones derivadas de las obras de remodelación del estadio de fútbol. Estas obras han incluido la eliminación de las pistas de atletismo del estadio y la ampliación de su aforo, así como al ejecución de un parking subterráneo, cuya rampa de acceso se localiza junto al actual vestíbulo de la estación. La nueva escalinata de acceso a la tribuna norte del campo ha supuesto la ampliación de la ocupación de la plaza por parte del estadio, añadiendo una anchura aproximada de 10 m reduciendo considerablemente en planta la separación con la actual estación soterrada.

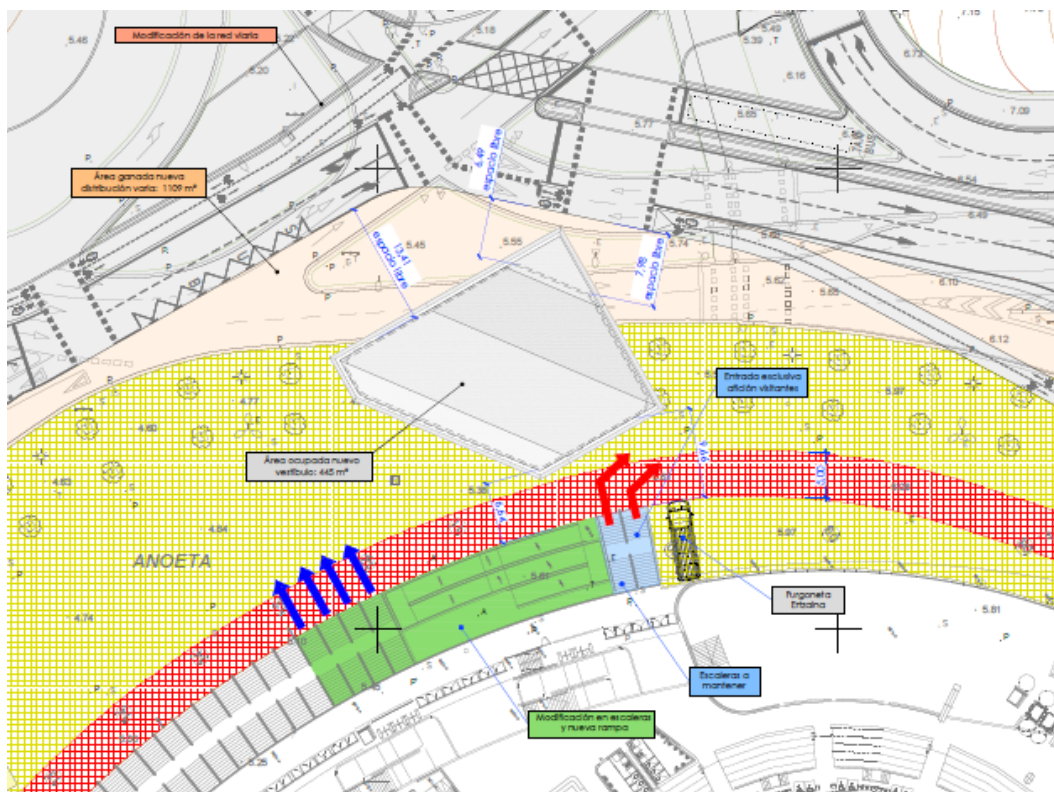
Asimismo, en días de partido la Plaza es ocupada por gran cantidad de aficionados y por la Real Sociedad para instalar diversos puestos y tenderetes. La grada contigua al nuevo vestíbulo es la de la afición visitante, en consecuencia en esa zona se instalan furgones de la Ertzaintza durante los partidos, tal como se representa en los planos del Apéndice nº 8.1.



Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

Por último, es necesario reseñar que la plaza de Anoeta constituye parte del Espacio Exterior Seguro definido en la reciente remodelación del estadio de Anoeta, y por tanto en caso de invadir dicho espacio con un elemento fijo, como es el nuevo vestíbulo, se deberá suplementar la superficie invadida de forma que ésta no varíe o no se reduzca, garantizando que se respetan las vías de evacuación, ancho de paso y superficie mínima, y respetando un anillo de 5 metros de anchura alrededor del estadio para el tránsito del camión de bomberos en caso de emergencia.

Debido a todos los condicionantes que esto ha supuesto, finalmente el nuevo vestíbulo deja un paso mínimo respecto a los accesos del estadio de 6,5 metros de anchura, que se considera adecuado para el flujo peatonal en días de partido y además permite el paso holgado del camión de bomberos si fuera necesario.



No obstante, en consenso con el Ayuntamiento y con el estudio de arquitectos que realizó la reforma del estadio, se estima conveniente desplazar la rampa de acceso al estadio hacia el extremo de la escalinata una distancia igual a cuatro tramos de escalera (entre barandillas), de manera que el punto de paso más estrecho entre ellas y el vestíbulo se corresponda con zona de muro de la rampa y no forme parte del acceso directo. El Ayuntamiento junto con la Real Sociedad llevarán a cabo esta operación, que está fuera del alcance de este proyecto, y que permite mantener una morfología del acceso Norte al estadio similar a la actual, evitando romper la estética lograda con la remodelación.

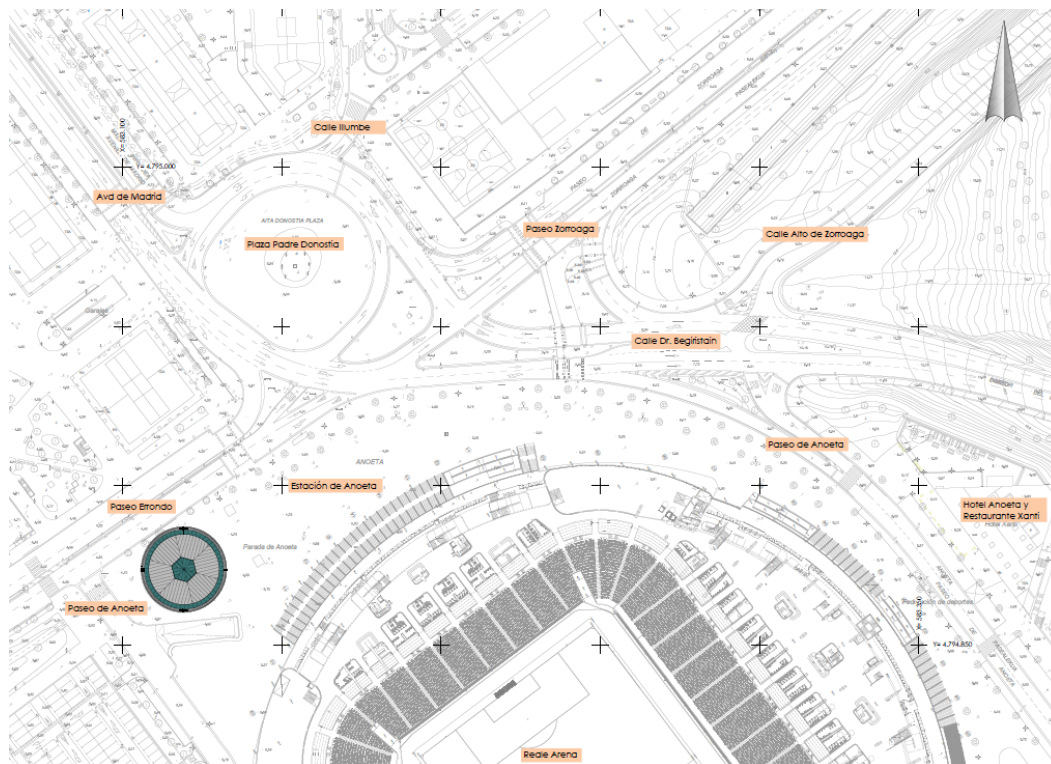
Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

3. AFECCIONES AL TRÁFICO RODADO Y CICLISTA

Actualmente la vialidad urbana en las inmediaciones de la estación de Anoeta y el estadio de fútbol está compuesta por las siguientes vías que se verán, en mayor o menor medida, afectadas por las obras proyectadas para la reforma del entorno viario:

- **Paseo Errondo:** Este vial conecta el barrio de Amara Berri y las instalaciones deportivas de Anoeta con Amara y en general el centro de la ciudad. Se trata de un vial perimetral que transcurre paralelo en uno de sus lados a la vía del Topo y que llega hasta la rotonda de la Plaza Aita Donostia. Desde esta calle se accede al extremo del Paseo Anoeta que rodea la ciudad deportiva, y por el cual se accede a la nueva rampa que da paso a los autobuses al estadio desde el noroeste. En el entorno de la estación de Anoeta esta “bulevarizado”, con dos carriles por sentido y una pequeña isleta ajardinada entre ellos. En ambos lados cuenta con aparcamientos en línea y aceras. En el lado de las vías del tren, además cuenta con bidegorri.
- **Paseo Zorroaga:** Este vial da continuidad al Paseo Errondo desde la Plaza Aita Donostia. Desde que se efectuó el desarrollo de la zona de Amara Berri, y principalmente el de Riberas de Loiola este vial ha tenido la función de conectar el barrio de Amara, la zona de hospitales y en general el centro de la ciudad, con los barrios de Loiola y Martutene. Al igual que el Paseo Errondo, es un vial de carácter perimetral que transcurre paralelo en uno de sus lados a la vía del Topo, de manera que permite comunicar la estación de Anoeta con la ubicación del futuro intercambiador de Riberas de Loiola, una estación a dos alturas que permitirá a los pasajeros de Adif y Euskotren cambiar de línea sin salir de la estación. En el entorno de la estación de Anoeta esta “bulevarizado”, con dos carriles por sentido y una pequeña isleta ajardinada entre ellos, en consonancia con el Paseo Errondo. Cuenta con aparcamientos en línea junto a la acera del lado del colegio. En el lado de las vías cuenta con acera y bidegorri.
- **Calle Dr Begiristain:** Esta calle constituye la principal vía de subida al complejo del Hospital Universitario de Donostia y a Miramón, sirviendo también de acceso al recinto de Illumbe. Parte de la plaza Aita Donostia, rodeando la zona noreste del campo de fútbol, donde conecta con el camino al Alto de Zorroaga y con el otro extremo del Paseo Anoeta, junto al Hotel Anoeta y el Restaurante Xanti. Tiene una calzada principal con dos carriles de subida y dos de bajada, aunque en las intersecciones con los viales mencionados cuenta con isletas y carriles adicionales para canalizar los diferentes desvíos. Igualmente los dos carriles de bajada se separan en dos ramales de dos carriles cada uno tras la conexión con el camino al Alto de Zorroaga, de manera que uno de ellos permite conectar directamente con el Paseo de Zorroaga, mientras el otro conduce a la rotonda de Aita Donostia. Existe acera en el lado de subida desde el Paseo Anoeta en dirección a Hospitales y en el lado de bajada, junto al vial de enlace directo del camino al Alto de Zorroaga con el Paseo de Zorroaga.

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana



- **Avenida Madrid:** esta avenida constituye uno de los ejes principales de Amara Berri. Parte de la Plaza de Pío XII y llega hasta la rotonda Aita Donostia, frente al estadio y la estación de Anoeta. Cuenta con dos carriles de tráfico rodado y un carril ciclista por sentido de circulación, separados por una isleta ajardinada y sin aparcamientos. Por ella circulan las principales líneas de bus que pasan por la zona y a través de ella transitan gran parte de los flujos peatonales que llegan al estadio en días de partido.
- **Calle Illumbe:** esta calle de doble sentido de circulación y aparcamientos en batería en ambos lados discurre paralela al Paseo Zorroaga y conecta con la plaza Aita Donostia a la altura de la Parroquia de San José, después de la intersección con una especie de rotonda con la calle Balleneros, cuyo tráfico es en realidad el que accede a la rotonda Aita Donostia a través de la conexión de Illumbe.

Todos los viales anteriores confluyen en la plaza Aita Donostia, en la que se materializa la rotonda de conexión, que permite distribuir los movimientos permitidos entre las diferentes calles. La plaza cuenta con un espacio central ajardinado de forma más o menos circular y unos 50 metros de diámetro, con un montículo central de unos 3-4 metros de altura coronado por una escultura con forma de anillo de acero corten, emulando un volcán en erupción, en cuyo interior hay plantadas una docena de hayas. En las aceras de la plaza hay algunos tramos de bidegorri, tanto en el tramo del colegio y la parroquia que viene del paso de peatones del Paseo Zorroaga, como el tramo que corresponde con la calle Illumbe, y que conduce al carril bici de la Av Madrid.

Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

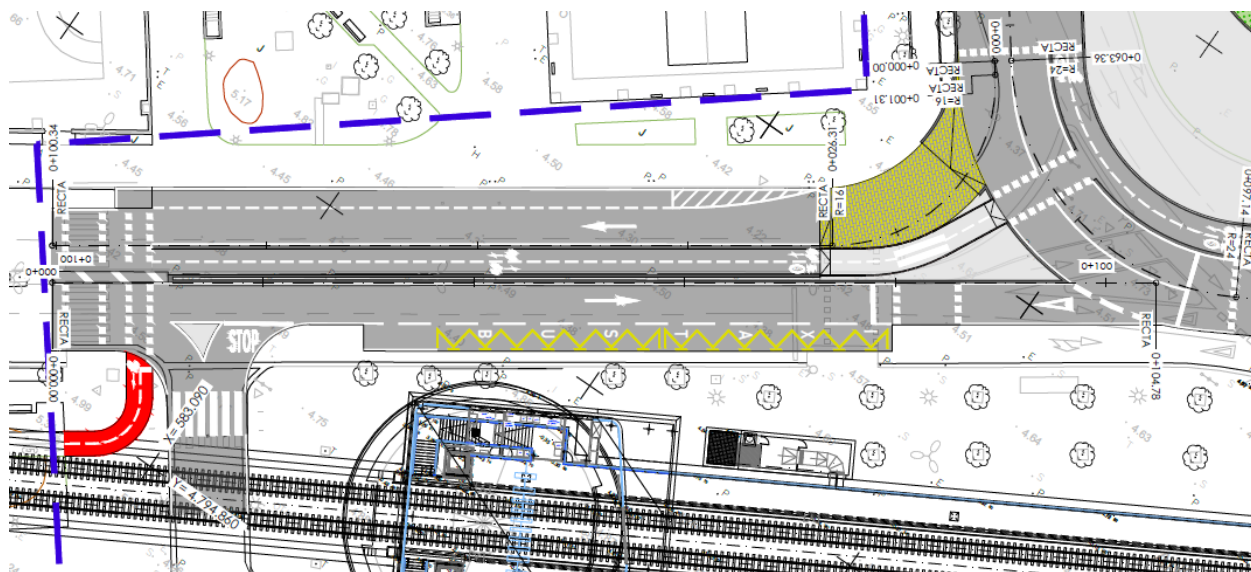
3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

La solución finalmente adoptada para la reforma del sistema viario es parte de la propuesta presentada por el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, delimitada al ámbito de afección del proyecto del segundo vestíbulo de acceso a la estación de Anoeta, en el que se incluye la rotonda Aita Donostia y sus conexiones con Avenida Madrid y calle Illumbe por el Norte, Paseo Errondo y Paseo Zorroaga en el entorno de la Plaza del Estadio, así como la calle Dr. Begiristain de subida a los hospitales incluyendo los accesos desde ella al camino al Alto de Zorroaga y al Paseo de Anoeta hasta la altura del Hotel Xanti.

La solución pretende fomentar una movilidad menos motorizada promoviendo los desplazamientos a pie y el transporte en bicicleta y, a la vez, impulsando un mayor uso del transporte público. Se fomenta la conexión entre las principales zonas urbanas a través de itinerarios exclusivos para peatones y ciclistas que garanticen la seguridad de los mismos y que, combinados con las redes de transporte público sostenible, especialmente del autobús y el ferrocarril, pongan a su alcance el entorno de Anoeta sin necesidad de recurrir al vehículo privado.

3.1.1 PASEO ERRONDO

El tramo final del Paseo Errondo, vial perimetral del barrio de Amara Berri paralelo a las vías del Topo, va a sufrir las siguientes modificaciones en su llegada a Anoeta:



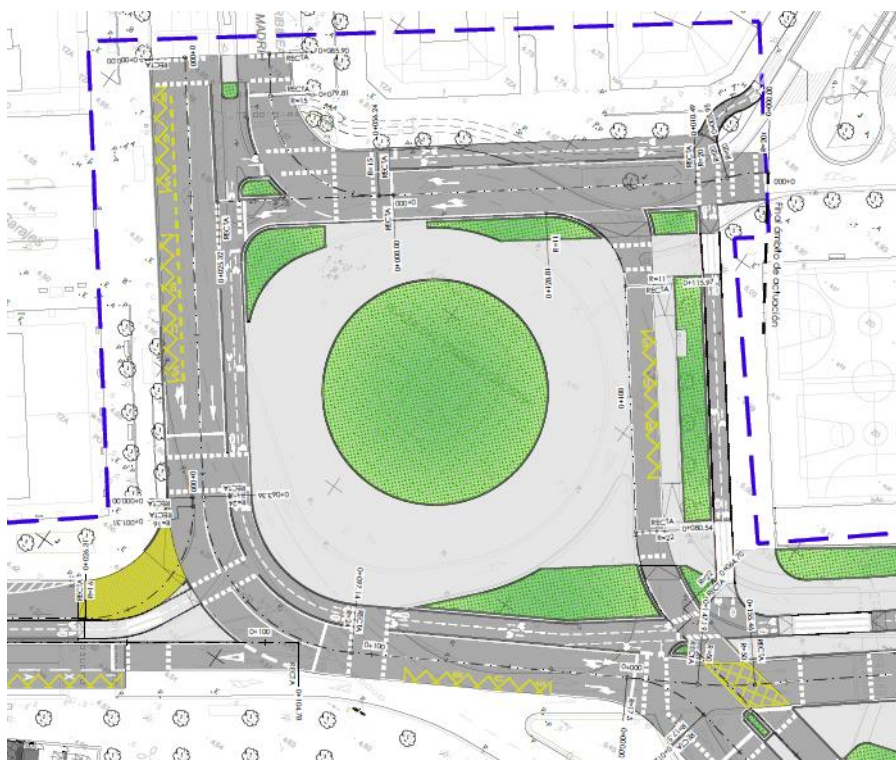
- Cambio de dos carriles de circulación por sentido a carril único, e inclusión de bidegorri en la parte central, junto a la isleta central ajardinada, en el lado sentido Amara.
- Ampliación de acera hasta incluir la isleta actual, dando prioridad al tráfico peatonal.

Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

- Giro del tráfico rodado desde la Av. Madrid al Paseo Errondo a cota de la ampliación de la acera, elevando la rasante con pequeñas rampas en los extremos del giro, que quedará señalizado con asfalto impreso.
- Paso del carril bici desde el paso de peatones de la Av Madrid hasta la parte central de la calzada de Errondo a cota de la ampliación de acera, elevando el paso con pequeñas rampas.
- Ampliación de la acera en la plaza del estadio, dejando espacio para la parada de taxi que ya existe actualmente.
- Adaptación del acceso de entrada y salida con el Paseo Anoeta al carril único, por el que se accede a la nueva rampa que da paso a los autobuses al interior del estadio.

3.1.2 PLAZA AITA DONOSTIA

El entorno de la Plaza Aita Donostia va a sufrir cambios funcionales en relación a los viales que actualmente confluyen en ella, dejando de ejercer funciones de rotonda para algunos de los itinerarios del tráfico rodado y se incluye en ellos el trazado ciclista. Además, la parte central ajardinada, tal como está configurada actualmente, va a ser parcialmente aprovechada para el tránsito peatonal, incluyéndose en los itinerarios de los viandantes e incluso pudiendo aprovechar el espacio para descanso y esparcimiento. Se deja el montículo central ajardinado, de unos 3-4 metros de altura coronado por el conjunto escultórico.



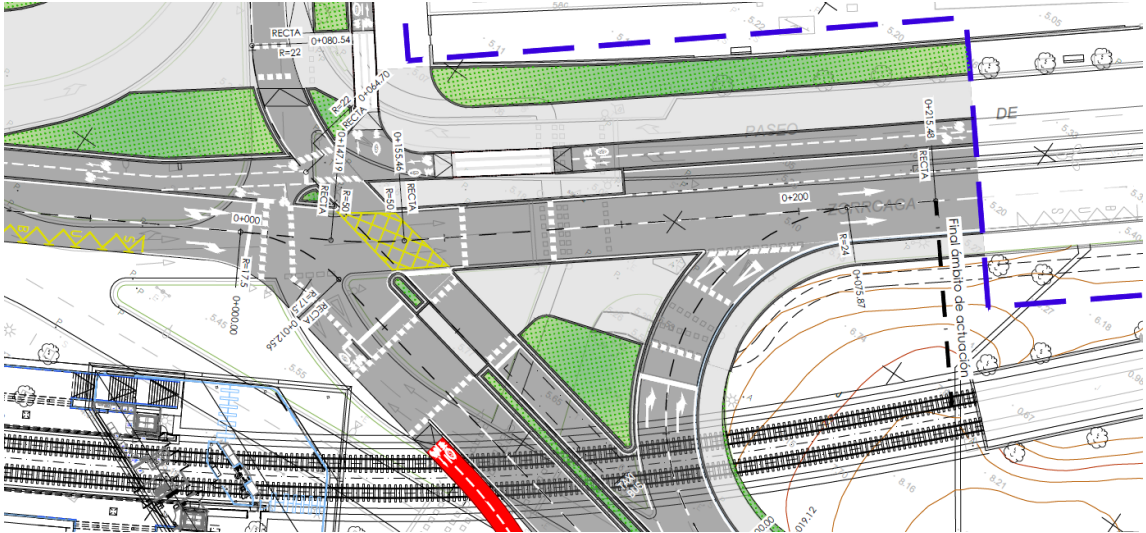
Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

Las principales modificaciones de la plaza se enumeran a continuación:

- En la subida por la Av Madrid hacia Anoeta se mantiene la sección con acera, carril bus, dos carriles de circulación y el bidegorri junto a la isleta, y se le da continuidad natural al vial hacia el Paseo Zorroaga. El giro a derechas hacia el paseo Zorroaga será elevado sobre la ampliación de la acera, que se une a la isleta actual, dando prioridad al tráfico peatonal.
- Ampliación de la acera en la plaza del estadio, para ganar espacio necesario para la implantación del segundo vestíbulo de la estación.
- El acceso a la plaza por la calle Illumbe se rectificado su trazado, disponiéndose en prolongación a la alineación mantenida por el resto de la calle, hasta Toribio Alzaga. Se ha incorporado el bidegorri por el exterior de la calzada, entre ésta y la acera, sacándolo por tanto de la zona peatonal y favoreciendo su conexión con el carril bici de la Av. Madrid. Se mantiene un único carril para acceso del tráfico rodado desde Illumbe hacia la Av. Madrid.
- En el tramo de la Plaza Aita Donostia que se corresponde con el colegio y la parroquia es donde se han producido los mayores cambios. Se amplía considerablemente la sección de acera para la incorporación de una nueva parada de autobus (BEI), tras la cual se deja un espacio ajardinado y se incluye el bidegorri que enlaza el Paseo Zorroaga con Illumbe. Finalmente la acera actual queda un poco más reducida, aunque sigue manteniendo una anchura considerable. Todo ello se consigue dejando un único carril de circulación, con paso exclusivo para bus y taxi, que viene directamente desde la nueva rotonda de la bajada de hospitales, ya que se anula el tráfico de acceso a la plaza desde el Paseo Zorroaga. De esta forma el contorno del colegio queda libre de circulación, con un entorno peatonal y ciclista más amable.
- La parte central ajardinada de la plaza va a ser incorporada al nuevo esquema de desplazamientos del entorno, permitiendo el tránsito de peatones. Se deja el montículo central ajardinado, con el conjunto escultórico que lo corona, y en las esquinas se disponen zonas ajardinadas en los tramos que no corresponden con ningún itinerario peatonal.

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

El comienzo del Paseo Zorroaga, vial que resulta de la prolongación del Paseo Errondo hacia Riberas de Loiola, va a sufrir las siguientes modificaciones:



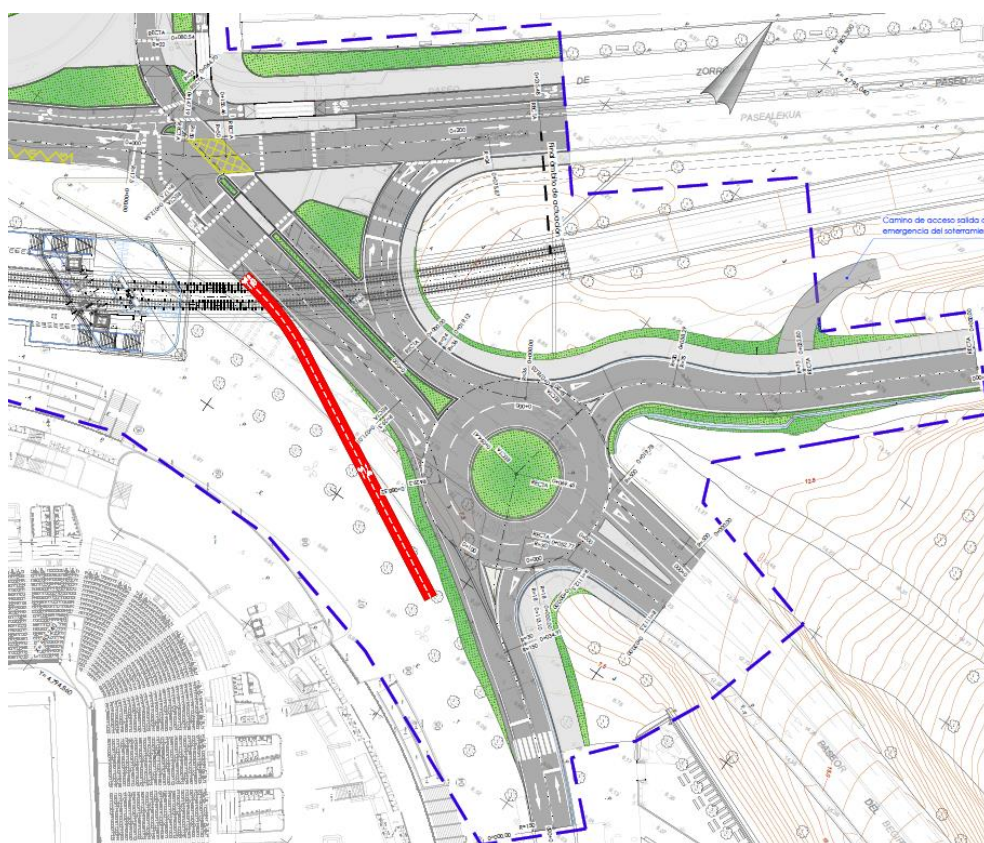
- El principal cambio que se va a llevar a cabo en esta calle consiste en la eliminación de los dos carriles sentido Amara, en el lado del colegio. En lugar de estos carriles, se amplía considerablemente la acera, dejando espacio para una zona ajardinada, y se dispone junto a ella el bidegorri, a cota de calzada. De esta manera, además, se repone espacio para los aparcamientos en línea una vez superado el paso de peatones. Los vehículos que quieran ir desde la bajada de Hospitales o el propio Paseo Zorroaga hacia la Av Madrid van a tener que ir hasta la rotonda de Zorroaga con la Calle Toribio Alzaga y volver por Illumbe hasta la plaza para enlazar con Av Madrid. Esta modificación, aunque está fuera del ámbito de actuación del proyecto, se enmarca dentro de las modificaciones planteadas por el Ayuntamiento.
- En el otro lado de las calle, junto a la salida de las vías del soterramiento de Anoeta, se mantiene la acera existente, enlazando la bajada desde la nueva glorieta con los viales actuales, sin embargo el bidegorri se elimina, ya que se ha dispuesto por la acera del colegio. Una vez el bidegorri cruza el vial exclusivo del bus, cuenta con un nuevo paso semaforizado para alcanzar la plaza de Anoeta y llegar hasta el nuevo vestíbulo de la estación.

3.1.4 CALLE DR BEGIRISTAIN

La calle Dr. Begiristain constituye la principal vía de subida a los Hospitales y a Miramón, sirviendo también de acceso a Illumbe. Parte de la plaza Aita Donostia, rodeando la zona noreste del campo de fútbol, y luego sube rápidamente para conectar con el camino al Alto de Zorroaga y con un extremo del Paseo Anoeta, junto al Hotel y el Restaurante Xanti. Resulta indispensable su desplazamiento para ganar el espacio necesario en la plaza del estadio que permita la implantación del segundo vestíbulo de la estación del Tope de Anoeta.

Aprovechando la actuación de desplazamiento de los viales, el Ayuntamiento ve conveniente sustituir las intersecciones canalizadas actuales en la confluencia de los distintas calles por una glorieta que canalice los movimientos entre ellas. Los viales que a ella confluyen deben amoldarse a este encaje, y por tanto se ha modificado ligeramente su definición geométrica en alzado para que el encuentro entre ellos se adapte lo mejor posible, dentro de la importante pendiente longitudinal de subida que tiene esta calle.

En cuanto la funcionalidad, las principales modificaciones que se han producido son:



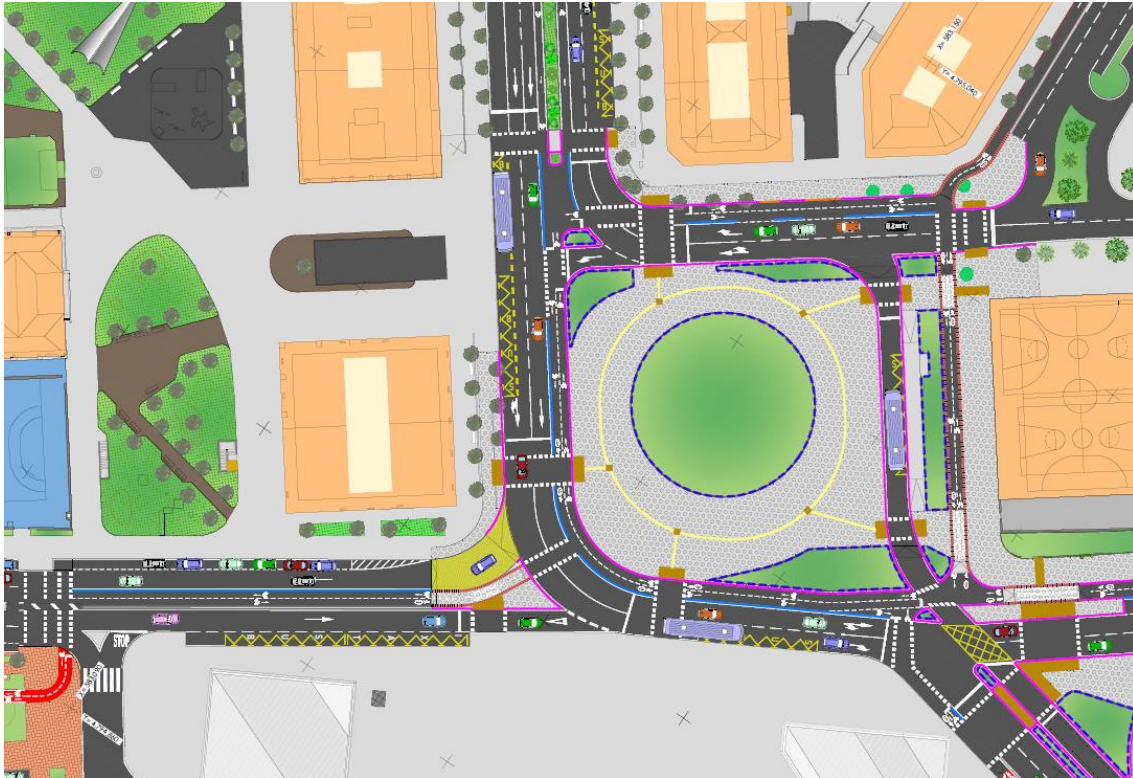
Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

- Se mantienen dos carriles de subida desde el Paseo Errondo junto a la zona de ampliación de la plaza del estadio. Debido a la diferencia de cotas, se produce un pequeño derrame de tierras de este vial y la glorieta sobre la plaza, que queda como zona ajardinada. En su parte inicial tiene el bidegorri en paralelo, pero tras el paso de peatones el trazado del mismo se introduce en la plaza del estadio.
- La bajada desde la glorieta hacia el Paseo Zorroaga está formada por dos carriles con un trazado circular que coincide en planta con los viales actuales. Se ha modificado su trazado en alzado con una pendiente descendente del 7,0 % para enlazar con la nueva glorieta. Esta modificación en alzado incluye la acera de acceso a la calle Alto de Zorroaga. En esta acera se ha eliminado el bidegorri actual, ya que ahora se ha dispuesto por la acera contraria del Paseo de Zorroaga, en el lado del colegio.
- La bajada desde la glorieta hacia la plaza de Aita Donostia se reduce a un único carril con uso exclusivo de bus y taxi. Tiene una pendiente descendente del 6,96 %, que se suaviza en su enlace con el Paseo Zorroaga, apoyándose a continuación sobre el vial actual. Entre la subida y la bajada, a semejanza de la solución existente, se mantiene una isleta ajardinada, salvo en la zona del paso de peatones.
- La reposición de la calle Alto de Zorroaga o Zorroagagaina enlaza esta calle con la nueva glorieta evitando el punto bajo que se produce ahora mismo metros antes de la confluencia entre las calles. Con el nuevo alzado del vial se repone la acera adjunta, que provoca un derrame sobre la zona ajardinada. Desde este vial se accede al camino asfaltado que compone la salida de emergencia del soterramiento del ferrocarril, por lo que habrá que adecuar el encuentro entre ambos para mantener este servicio.
- El Paseo Anoeta tiene una entrada/salida en la nueva glorieta proyectada, que enlaza con el vial a la altura del Hotel. El encaje mantiene una pendiente longitudinal del 8,0% para subir a Dr Begiristain y enlazar adecuadamente con la glorieta. El relleno necesario derrama ligeramente sobre la plaza, evitando la necesidad de ejecutar un nuevo muro de contención, tal como había actualmente entre los carriles de distinto sentido. Con el vial es necesario adaptar la acera de subida a hospitales.

4. URBANIZACIÓN DE LAS CALLES AFECTADAS

La ejecución de la reforma del viario requerirá la ocupación de ciertas zonas en la superficie urbana. Una vez finalizados los trabajos será necesario reponer las áreas nuevas y afectadas restituyendo la pavimentación, los elementos ornamentales y el mobiliario urbano que hubiera sido necesario retirar durante la ejecución de los trabajos. Cabe señalar que se incluye la urbanización del nuevo espacio generado para ampliar la plaza del estadio de Anoeta a excepción del pavimento o embaldosado y el mobiliario urbano, que quedan fuera del alcance de proyecto.

Se ha realizado una propuesta de pavimentación, que se recoge en el Apéndice nº 8.2, acorde con la estado actual de las calles afectadas incluyendo las indicaciones recibidas del Ayuntamiento, y con una propuesta de itinerario podotáctil en la nueva zona peatonal del interior de la plaza Aita Donostia, con el fin de favorecer el paso de las personas con reducida capacidad visual.



Las zonas de calzada de los viales, así como las destinadas al aparcamiento de vehículos sin importar la tipología de acabado que exista actualmente, previstas con un acabado en asfalto deberán ser ejecutadas según el siguiente paquete de firmes:

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

- MBC RODADURA tipo AC16 SURF 50/70 D OFITA, espesor de 5 cm
- Riego de adherencia
- MBC TIPO AC22 BASE 50/70 G CALIZA, en espesor variable entre 7 y 11 centímetros (bombeo)
- Riego de curado y adherencia
- Solera de hormigón HA-25 de 20 centímetros, armada con un mallazo de 15x15x10
- Zahorra artificial de 20 centímetros

Para las aceras destinadas a uso peatonal, se opta por disponer la baldosa hidráulica hexagonal tipo San Sebastián blanca, tal como están ahora resueltas las aceras, con cenefas grises en bordes y haciendo cuadrículas. El paquete en aceras será:

- 5 centímetros de baldosa hidráulica tipo San Sebastián
- 3 centímetros de mortero de agarre
- 10 centímetros de solera de hormigón
- 20 centímetros mínimo de zahorra artificial ZA-25

En el caso de los carriles destinados al tráfico de ciclistas, siguiendo las especificaciones detalladas por el Departamento de Movilidad y el Departamento de Mantenimiento y Servicios Urbanos en el *Proyecto de Reurbanización del entorno del Estadio de Anoeta*, la sección de firmes constará de:

- MBC TIPO AC16 SURF 50/70 D OFITA, espesor de 5 cm y de color negro al compartir calzada con los viales y rojo sobre la acera de la plaza del estadio.
- Riego de imprimación sobre losa de hormigón, previo barrido
- Solera de hormigón HA-25 de mínimo 20 centímetros, armada con un mallazo de 15x15x10

Cuando los viales/bidegorri se desarrollen sobre tramos de calzada existente, la solución adoptada dependerá de las características de la sección de firme existente. Si se encuentra en perfectas condiciones de mantenimiento y estabilidad como para que la actuación se reduzca a la extensión de la capa de rodadura, será necesario en cualquier caso regularizar la superficie previamente a la extensión de la misma. En caso de considerarse necesario se podría llegar a extender la capa base de mezcla bituminosa en caliente, adaptando ésta su espesor a las características del terreno de apoyo para lograr el bombeo deseado. Cuando los viales se disponen sobre zonas que actualmente no están ocupadas por ninguna calzada, se deberá disponer entonces el paquete completo previsto. Lo mismo sucede con las zonas peatonales.

En todos estos casos, la actuación de reafirmado incluirá:

- Fresado de firme existente en una profundidad de 5 cm.
- Extensión de nueva capa de aglomerado asfáltico AC16 SURF D en un espesor de 5 cm

Los detalles y planos asociados a estas reposiciones se recogen con más detalle en el Anejo nº 12 y en el correspondiente capítulo de Planos. En ellos se incluye la disposición en superficie de cada uno de los elementos de drenaje proyectados en la nueva urbanización, así como los correspondientes a la reposición de servicios afectados en el área de proyecto.

5. INTERMODO CON LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

La localización de la actuación junto al principal equipamiento deportivo de la ciudad hace que en el ámbito de influencia confluyan distintos modos de transporte público, que verán mejorada su integración garantizando entre ellos un intermodo funcional, rápido y directo con la reforma planteada.

La ciudad de Donostia se caracteriza, en lo que a tráfico urbano se refiere, por la coexistencia del tráfico rodado de carácter privado con el transporte público y los carriles bici. El Ayuntamiento de Donostia apuesta por el transporte público y sostenible, para lo cual cuenta con un potente servicio de autobuses, con múltiples paradas en el centro de la ciudad y gran diversidad de líneas de corto y medio recorrido. Esto se combina con una red de carriles bici que se extiende dando prioridad al tráfico peatonal y ciclista sobre el tráfico rodado.

El transporte público se completa con la red ferroviaria de cercanías gestionada por Euskotren y RENFE, cuyas líneas articulan no sólo los accesos de medio-largo recorrido a la ciudad, sino que constituyen un elemento articulador de los flujos entre barrios.

Así pues, para poder definir adecuadamente la intermodalidad asociada a la Estación de Anoeta, no sólo se debe tener en cuenta el intercambio modal entre Euskotren y el servicio público de autobuses urbanos que circula en las proximidades de la estación, sino que hay que tener en cuenta la integración de todos los tráficos que coexisten en la ciudad:

- Transporte público urbano viario (DBus y Lurraldebus cercanías)
- Transporte público urbano ferroviario (Euskotren medio y largo recorrido)
- Red de carriles bici municipal y servicio público de alquiler de bicicletas eléctricas DBizi
- Cercanías Renfe: Renfe gestiona una única línea en el núcleo de cercanías de la ciudad, la C-1, que une Irún y Brinkola (Legazpia) pasando por la capital. En ciertas estaciones, como Ventas

Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

de Irun, Irun, Herrera, Gros, San Sebastián, Tolosa y Zumárraga se puede hacer conexión con otros medios de transporte, como autobuses urbanos (Dbus) o Euskotren. Está previsto que se en pocos años el Intercambiador de Riberas de Loiola sea una realidad, donde se permitirán los transbordos entre las líneas de Renfe y Euskotren en el extremo este de Amara Berri, a tan sólo una parada de distancia de Anoeta en la línea del Topo.

- Red de taxis
- Vehículos privados que acceden a Donostia y optan por aparcar en la periferia y acceder al centro neurálgico de la ciudad usando el autobús o los servicios ferroviarios.

A continuación se describen brevemente cada una de las redes de transporte en el entorno de la Estación de Anoeta. En el Apéndice nº 8.3 se recoge una planta con los medios de transporte del entorno en la situación actual, así como la modificación que supone en el intermodo entre ellos la intervención definida en el proyecto.

5.1 TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOBÚS

El transporte en autobús dentro del municipio de Donostia está constituido por el transporte público urbano gestionado por el Ayuntamiento de Donostia a través de la Compañía DBus y el interurbano gestionado por la Diputación Foral de Bizkaia a través de Lurraldebus. Ambas compañías cuentan con paradas dentro de sus recorridos en el entorno de la Estación de Anoeta y son, por tanto, susceptibles de incorporarse al intercambio modal en la Estación.

DBus

Esta es la empresa que gestiona el transporte público urbano de la ciudad de San Sebastián con el nombre comercial de Donostiabus o Dbus. Tiene sus líneas distribuidas por zonas. Las líneas que cuentan con paradas en las inmediaciones del Estadio de Anoeta se corresponden con líneas de la Zona Centro y las llamadas Interzonales, además de una línea de microbús.

- Líneas Zona Centro: Incluye todas las líneas que circulan por el centro urbano, limitadas al sur por Anoeta, excepto la línea Amara-Hospital, incluida en este grupo, que extiende su recorrido al sur.
- Líneas Interzonales (E08, A 1 y A 100).
- Líneas de Microbuses

Cuenta aparte con servicios nocturnos (B4 y B9) y servicios especiales basados en las líneas anteriores.

Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

Las paradas de autobús existentes se concentran en la Calle Madrid y los Paseos de Errondo y Zorroaga. Así, en la Calle Madrid existen paradas en ambas márgenes, en la calzada dirección Anoeta existen cuatro marquesinas de autobús, dos en cada sentido, donde paran las siguientes líneas:

Madrid 17: Líneas 17, 27 y 37

Madrid 19: Líneas 21, 24, 26, 28, A1, A100 y B4

Anoeta 17: Líneas 17, 28, 31, 37, A1, A100, B4, B9 y E08

Madrid 30: Líneas 24 y 26

En el Paseo Errondo frente al Estadio Anoeta, junto al vestíbulo actual de la estación, hay una parada de autobús denominada Errondo-Anoeta. Más adelante, en el Paseo Zorroaga frente al Colegio El Karmelo, hay otra parada denominada Zorroaga-Anoeta. Ambas en sentido de circulación Errondo-Zorroaga.

Errondo Anoeta: Líneas 21 y 43

Zorroaga-Anoeta: Línea 31

LurraldeBus

Lurraldebus es el servicio de transporte público interurbano en autobús de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que conecta todo el territorio de Gipuzkoa entre sí y con las tres capitales vascas. Hay tres líneas de Lurraldebus que cuentan con paradas en el entorno de Anoeta, se trata de las líneas:

- E08 Línea de EKIALDEBUS Pasajes de San pedro-Donosti
- A1 Línea de AREIZAGA Hernani-Astigarraga-Martutene-Donostia
- A100: Igual a la anterior, pero Nocturna.

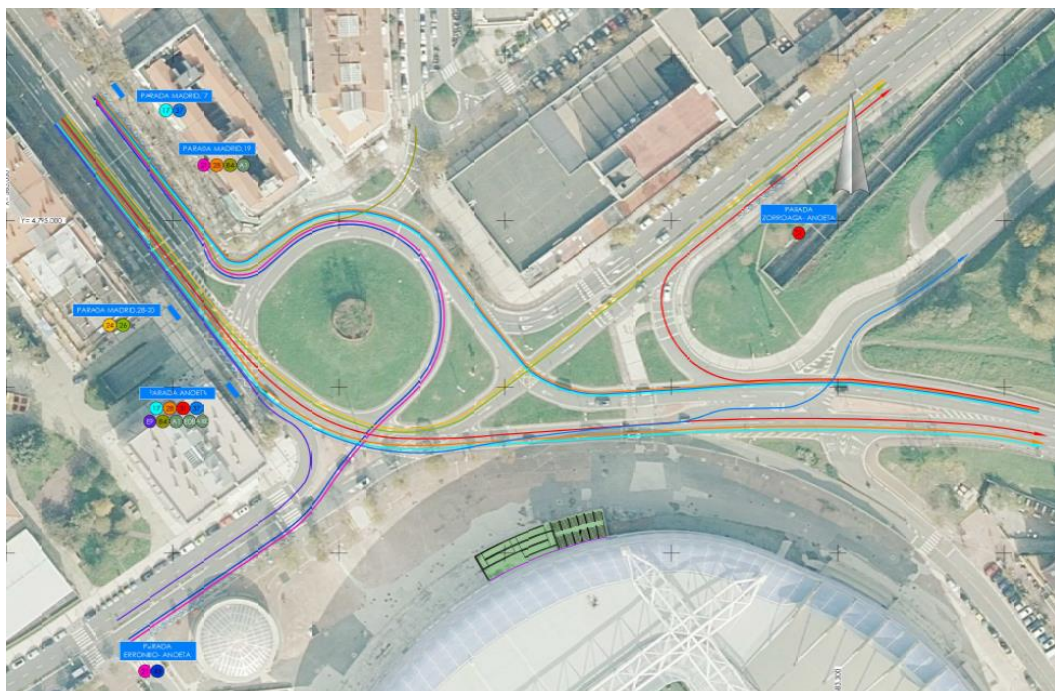
En su recorrido estas líneas paran en las marquesinas de la Calle Madrid, en la más cercana al estadio en sentido Donostia-Hernani y en la ubicada frente al número 19 de la Calle Madrid en sentido Hernani-Donosti.

Madrid 19: Líneas 21, 24, 26, 28, A1, A100 y B4

Anoeta 17: Líneas 17, 28, 31, 37, A1, A100, B4, B9 y E08

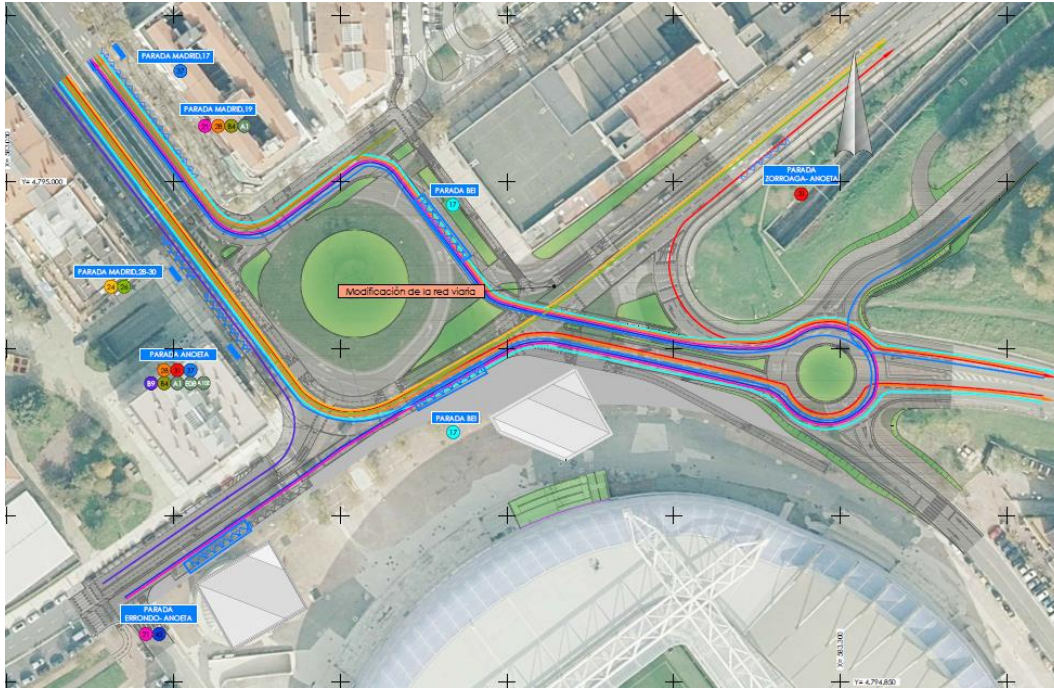
Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

A continuación se recoge la localización actual de estas paradas y los recorridos de las distintas líneas diferenciados por colores:



De especial interés resulta el recorrido de la Línea 17-Gros-Amara-Miramón, en la cual se prevé implantar en un corto plazo de tiempo un sistema BEI - Bus Eléctrico Inteligente, cuyo intermodo con el nuevo vestíbulo se pretende potenciar. Es por ello que en la reposición viaria se han modificado las paradas de bus asociadas a esta línea, disponiendo la parada de subida a hospitales junto al nuevo vestíbulo, y la de bajada junto al colegio Karmelo, mucho más cerca que la actual. Parece que en un futuro cercano podría correr la misma suerte la línea 28-Amara-Hospital, incorporándose al sistema BEI y modificando por tanto las paradas junto con las de la línea 17.

En la siguiente imagen se recoge la situación futura de estas paradas del BEI, así como los recorridos que tendrán que hacer las líneas de bus convencionales para mantener los itinerarios actuales con la nueva reforma viaria y los nuevos vestíbulos. En cualquier caso, en el futuro alguna otra línea podría incorporarse al bus eléctrico, utilizando las paradas dispuestas.



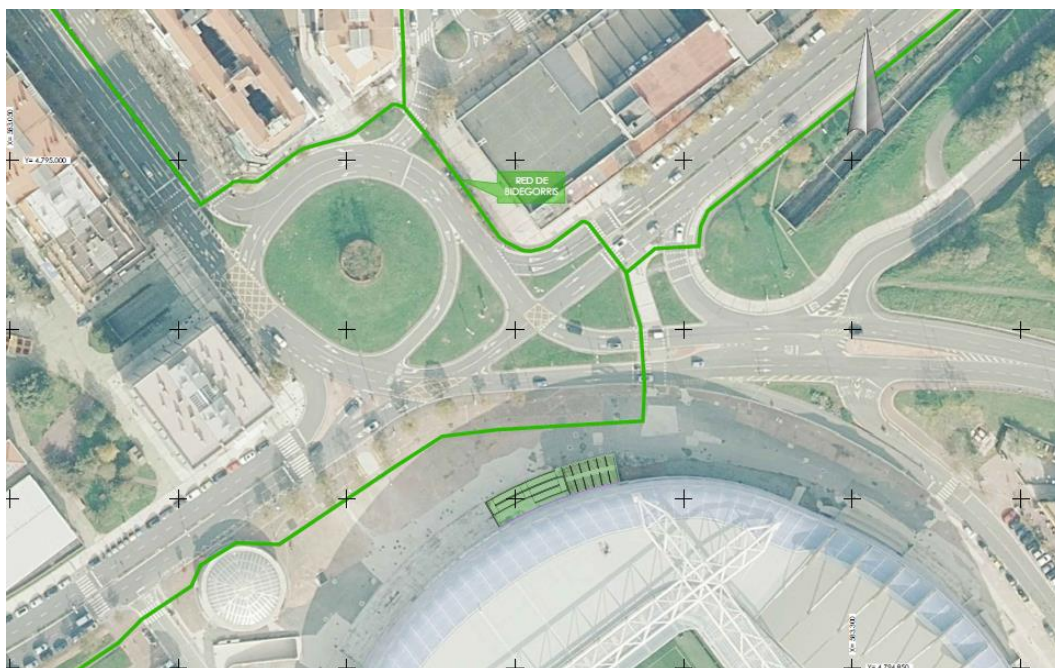
5.2 RED DE CARRILES-BICI

Donostia cuenta una importante red de itinerarios de uso ciclista que se extiende por toda la ciudad y que cuenta con prioridad sobre el transporte motorizado. Desde 2013, la ciudad cuenta además con un sistema público de alquiler de bicicletas 100% eléctricas, cuyo objetivo es impulsar la movilidad activa y sostenible en la ciudad de Donostia-San Sebastián ofreciendo una alternativa de transporte urbano saludable.

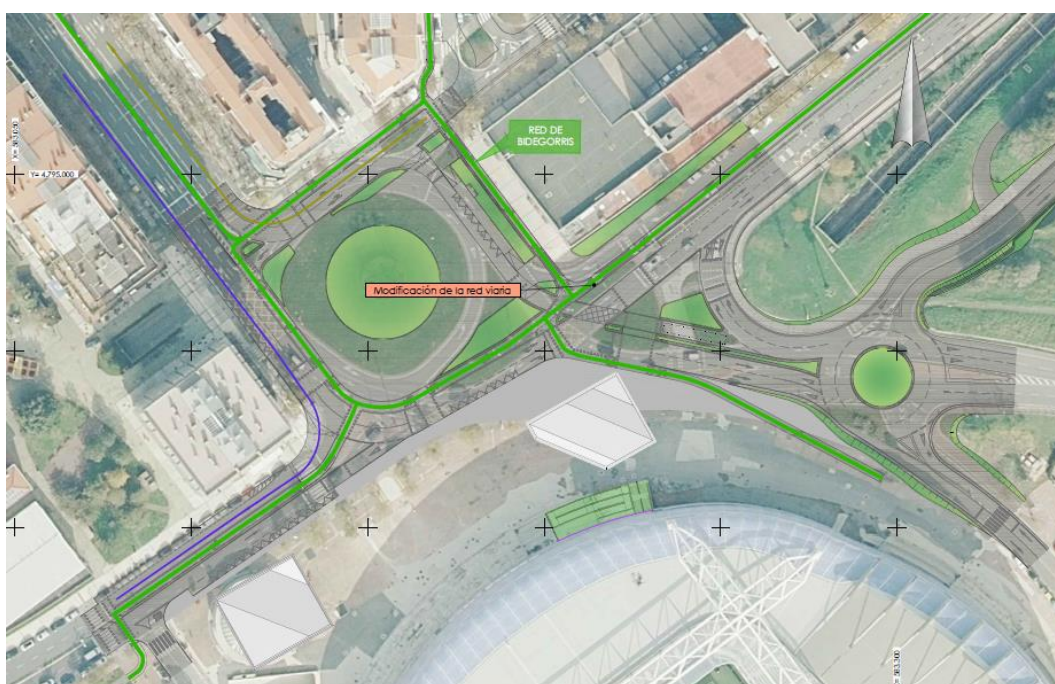
En el entorno de la Estación de Anoeta existe actualmente un itinerario ciclista que discurre por la acera en paralelo a los Paseos de Errondo y Zorroaga y que, coincidiendo con la zona en que se prevé implantar el nuevo vestíbulo, se adentra en el entramado urbano a través de la Avenida de Madrid y la Calle Balleneros.

En la siguiente imagen se observa en verde el recorrido actual de carriles bici en el entorno de la estación. Hasta hace poco existía una estación de alquiler DBizi marca junto al vestíbulo actual de la estación, pero ha sido retirado recientemente. Se prevé la inclusión de aparcabicis cuando se desarrolle la reurbanización de la plaza del estadio, favoreciendo el intermodo con la estación.

Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana



En el apartado 3. *Afecciones al tráfico rodado y ciclista* del presente anejo se describe con detalle la reforma planteada para la red de bidegorris del entorno, que en general pasa a compartir plataforma con la calzada de los distintos viales. A continuación se adjunta una imagen con la nueva red de bidegorri proyectada:



Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

5.3 TAXIS

En el Paseo Errondo frente al Estadio Anoeta, en paralelo al vestíbulo actual de la estación y en prolongación a la parada de los autobuses Errondo-Anoeta de las líneas 21 y 43, existe un espacio destinado a estacionamiento y parada de uso exclusivo para Taxis. Se entiende que su uso mayoritario se producirá en momentos de gran afluencia a la zona del estadio, entendiéndose que este espacio reservado es la zona principal de carga y descarga de pasajeros.

La parada de taxis está integrada en el intermodo con el vestíbulo actual de la estación. La zona reservada a tal efecto cuenta con señales identificativas e información relativa al servicio, así como señales viales en la calzada.

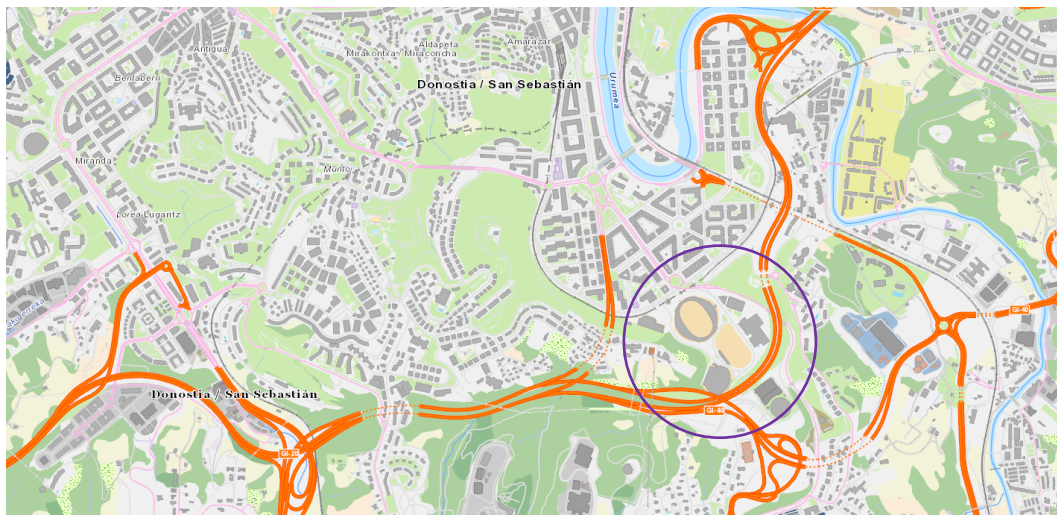
Con la reforma del viario se afectará temporalmente esta parada, siendo repuesta en la misma ubicación que la actual, junto al vestíbulo existente de la estación que va a ser también remodelado. De esta manera se mantiene el intermodo directo entre este medio de transporte y el servicio ferroviario.



Anejo nº8: Incidencia en el
entorno urbano.
Integración urbana

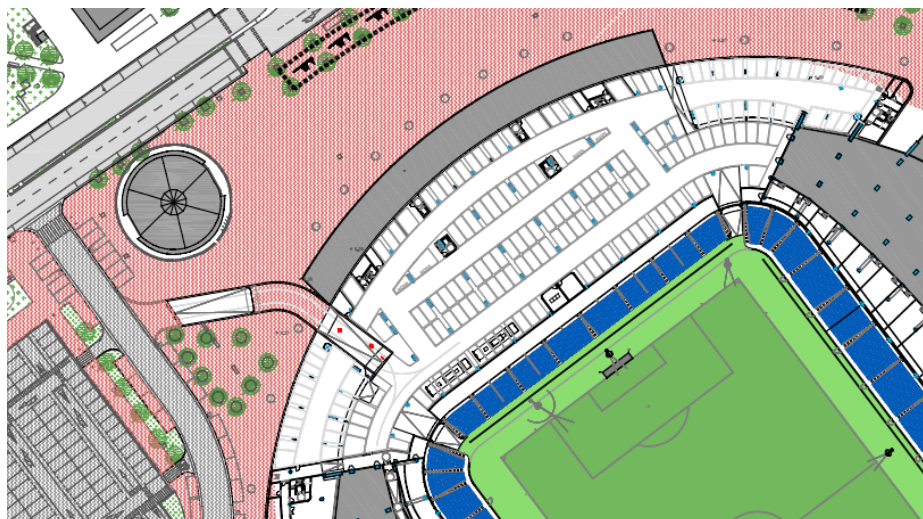
5.4 VEHÍCULO PRIVADO

La estratégica ubicación del estadio junto al anillo exterior formado por las principales carreteras en el entorno de la ciudad, fundamentalmente las carreteras GI-20 y GI-40, convierte a los aparcamientos ubicados junto a la estación en posibles aparcamientos disuasorios a tener en cuenta en el intermodo, ya que existen potenciales usuarios que pueden utilizar la zona del estadio como aparcamiento en días sin partido ni grandes afluencias, y opten por acceder al centro urbano a través de la línea ferroviaria.



Dos de los posibles aparcamientos disuasorios serían:

- el parking del frontón Atano, ubicado en superficie entre el vestíbulo actual de la estación y las instalaciones deportivas ubicadas al oeste
- el nuevo aparcamiento ubicado en los bajos del estadio



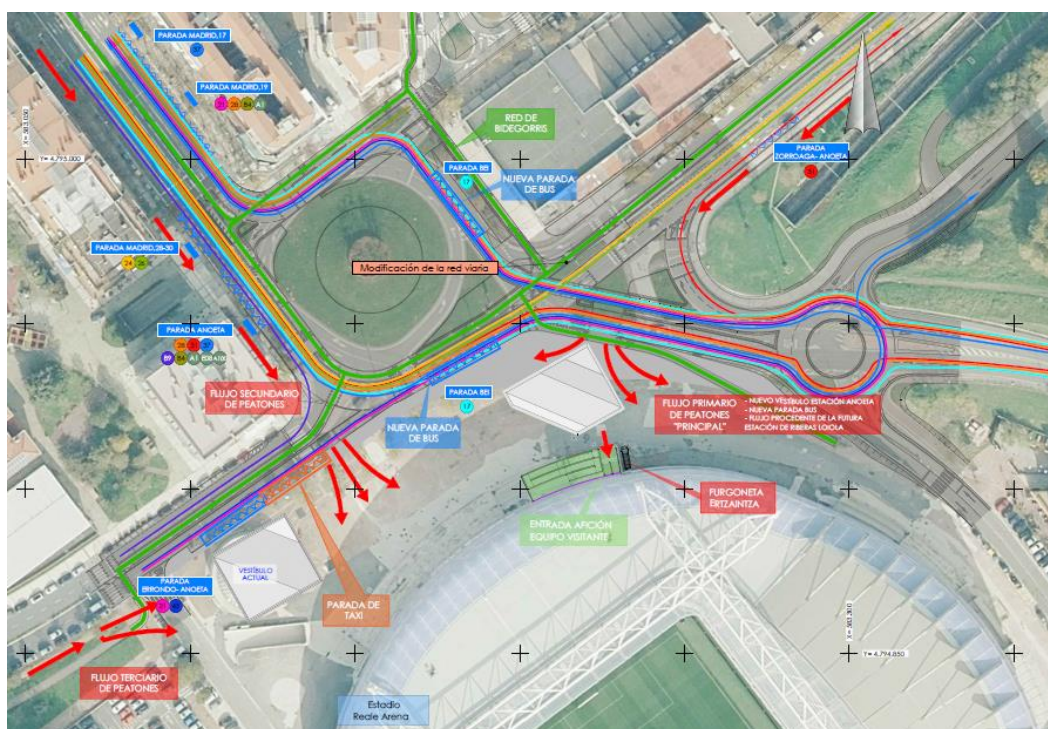
Anejo nº8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

5.5 FLUJOS PEATONALES

En los planos del intermodo se incluye el análisis de los principales flujos de peatones que llegan al estadio. Actualmente son:

- Flujo primario: procedente de la viandantes de la Av. Madrid y de las viajeros que desembarcan en las paradas de autobús de esta calle
- Flujo secundario: procedente de los viandantes y viajeros de las paradas de autobús del Paseo de Zorroaga
- Flujo terciario: peatones que proceden del Paseo de Errondo

En un futuro se prevén cambios en estas categorización por los cambios previstos en las infraestructuras del entorno, de manera que es probable que el nuevo orden se establezca de la siguiente manera:

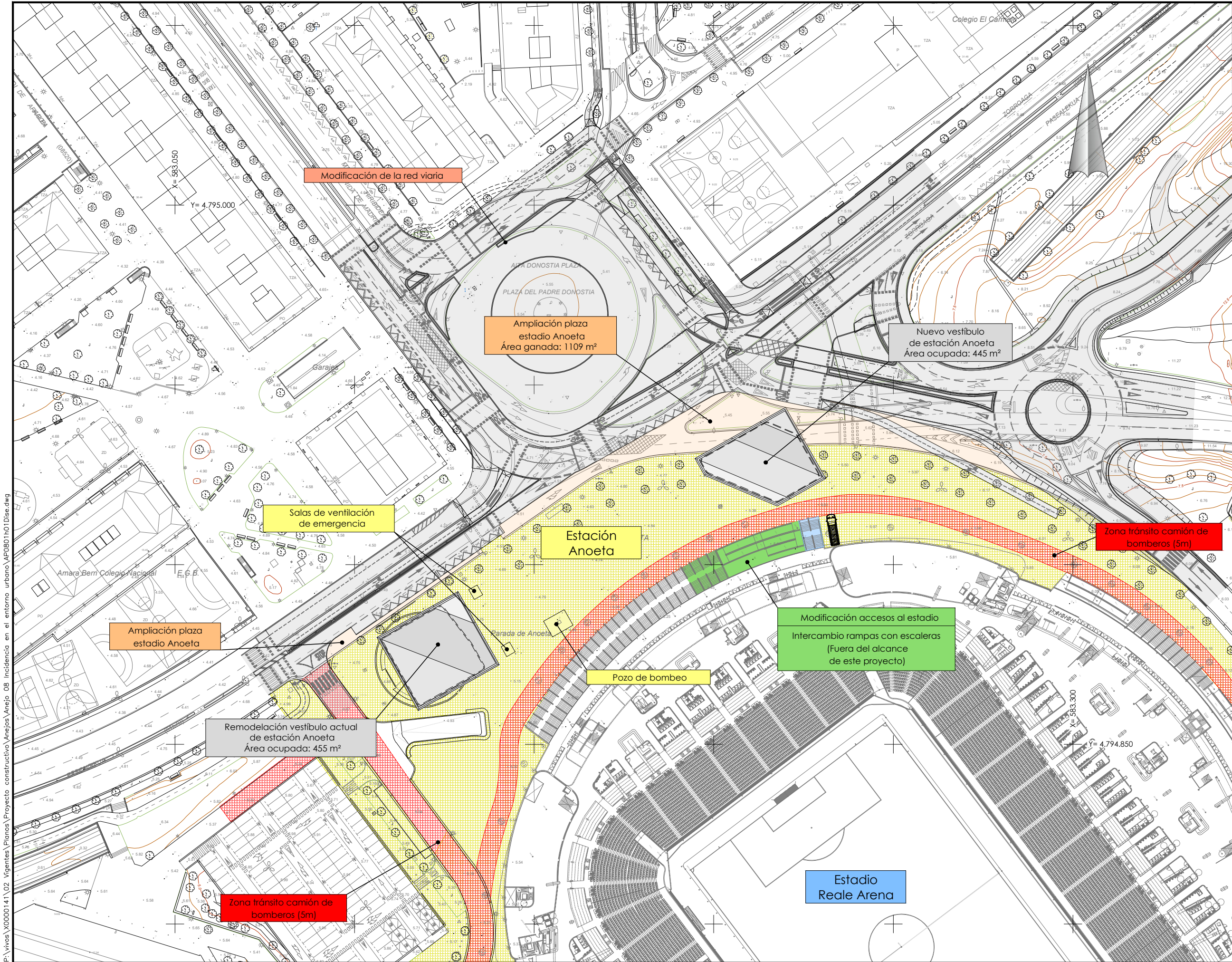


- Flujo primario o principal: procedente del futuro Intercambiador de Riberas de Loiola a través del Paseo de Zorroaga, así como nuevos usuarios del segundo vestíbulo de la Estación de Anoeta y la nueva parada del BEI en la plaza del Estadio.
- Flujo secundario: pasa a estar formado por los peatones que provienen de la Av. Madrid y de las paradas de autobús que permanezcan en esta calle
- Flujo terciario: continua siendo el formado por los peatones que proceden del Paseo de Errondo

Anejo n°8: Incidencia en el entorno urbano.
Integración urbana

APÉNDICE N°8.1

Entorno Urbano



OHARRAK :

NOTAS :

Espacio exterior seguro mínimo

Zona tránsito camión bomberos

*Nota: El espacio exterior seguro graficado en este plano corresponde al mínimo necesario.

La forma puede variar siempre que se respete la superficie, distancia y ancho de paso necesarios.

En caso de invadir dicho espacio con un elemento fijo, se suplementará la superficie invadida de forma que ésta no varíe o se reduzca.

Además se deberá justificar la disposición de estos elementos, garantizando que se respetan las vías de evacuación, ancho de paso y superficie mínima.

| | | | | |
|--|-----------------------|---|---------|------------|
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| Fulcrum | | Ignacio Crespo Fidalgo I.C.P. COLEG. Nº 11.138 | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| AP0801h01Dise | | | | |

EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

ets euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCION Y DIRECCION DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINAL
ESCALA ORIGINAL

1:500

EN DIN A1

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCION DEL 2º VESTIBULO
DE LA ESTACION DE ANOETA

PLANOAREN IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

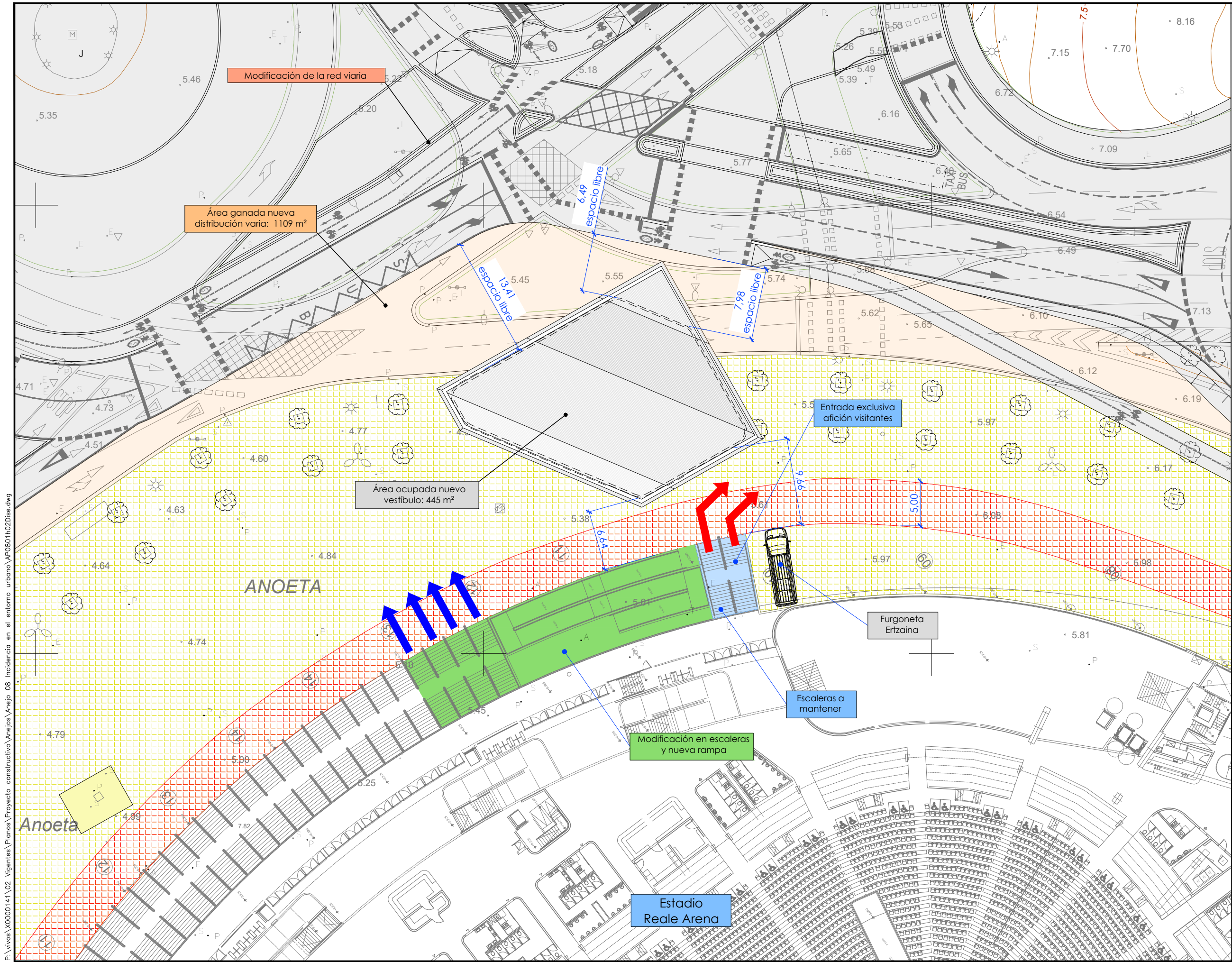
INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
ENTORNO
PLANTA GENERAL

PLANO ZK. / N. PLANO

Ap 8. 1

ORRIA / HOJA

1 Sigue 2



OHARRAK :

NOTAS :

Espacio exterior seguro mínimo

Zona tránsito camión bomberos

*Nota: El espacio exterior seguro graficado en este plano corresponde al mínimo necesario.

La forma puede variar siempre que se respete la superficie, distancia y ancho de paso necesarios.

En caso de invadir dicho espacio con un elemento fijo, se suplementará la superficie invadida de forma que ésta no varíe o se reduzca.

Además se deberá justificar la disposición de estos elementos, garantizando que se respetan las vías de evacuación, ancho de paso y superficie mínima.

| | | | | |
|--|-----------------------|-------------------------------------|---------|------------|
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| AP0801h02Dise | | | | |

EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCION Y DIRECCION DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINAL
ESCALA ORIGINAL

1:200

EN DIN A1

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL 2º VESTÍBULO
DE LA ESTACIÓN DE ANOETA

PLANOAREN IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
ENTORNO
DETALLE 2º VESTÍBULO

PLANO ZK. / N. PLANO

Ap 8. 1

ORRIA / HOJA

2 Sigue 3

P:\vivos\X0000141\02. Vigentes\Planes\Proyecto constructivo\Anejos\Anexo_08 Incidencia en el entorno urbano AP0801h03Dise.dwg



OHARRAK :
NOTAS :

| | | | | | |
|--|-----------------------|--------|---|------|------|
| | | | | | |
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS | |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP | OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| Fulcrum | | | Ignacio Crespo Fidalgo I.C.C.P. COLEG. Nº 11.138 | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| | | | AP0801h03Dise | | |

EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES



euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCION Y DIRECCION DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINALA
ESCALA ORIGINAL

S/E

EN DIN A1

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL 2º VESTÍBULO
DE LA ESTACIÓN DE ANOETA

PLANOAREN IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
ENTORNO

PLANO ZK. / N. PLANO

Ap. 8.1

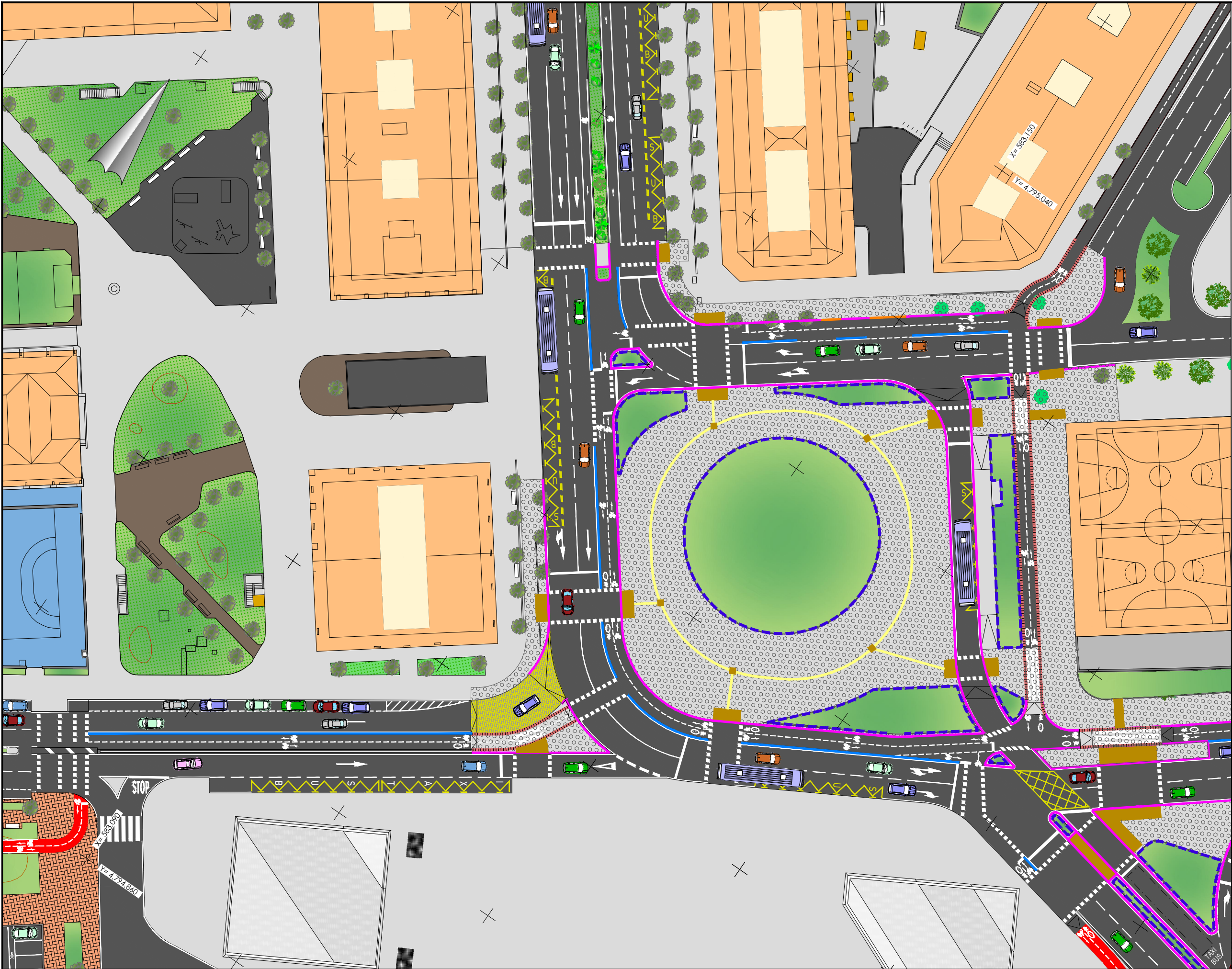
ORRIA / HOJA

3 Sigue Fin

APÉNDICE N°8.2

Urbanización

P:\Vivos\X0000141\02_Vigentes\Planes\Proyecto constructivo\Anejos\Anexo 08 Incidencia en el entorno urbano\AP0802h01Urba.dwg



OHARRAK :

NOTAS :

Nota:

La urbanización final de la plaza (pavimentación y embaldosado) queda fuera del alcance de proyecto, siendo competencia del Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián.

Legenda urbanización

Reposición de fime y pintura calzada

Zonas verdes

Asfalto negro bidegorri

Asfalto impreso

Microaglomerado rojo bidegorri

Mosaico baldosa tipo Donosti

Baldosa podotáctil de botones

Baldosa podotáctil direccional

Bordillo acera

Bordillo jardín

Cenefa señalizadora bidegorri en acera

Bordillo separador calzada - bidegorri

Bordillo acceso rampa

| | | | | |
|--|-----------------------|-------------------------------------|---------|-------|
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| AP0802h01Urba | | | | |

EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

ETSE

euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCION Y DIRECCION DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINALA
ESCALA ORIGINAL

1:200

EN DIN A1

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL 2º VESTÍBULO
DE LA ESTACIÓN DE ANOETA

PLANOAREN IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

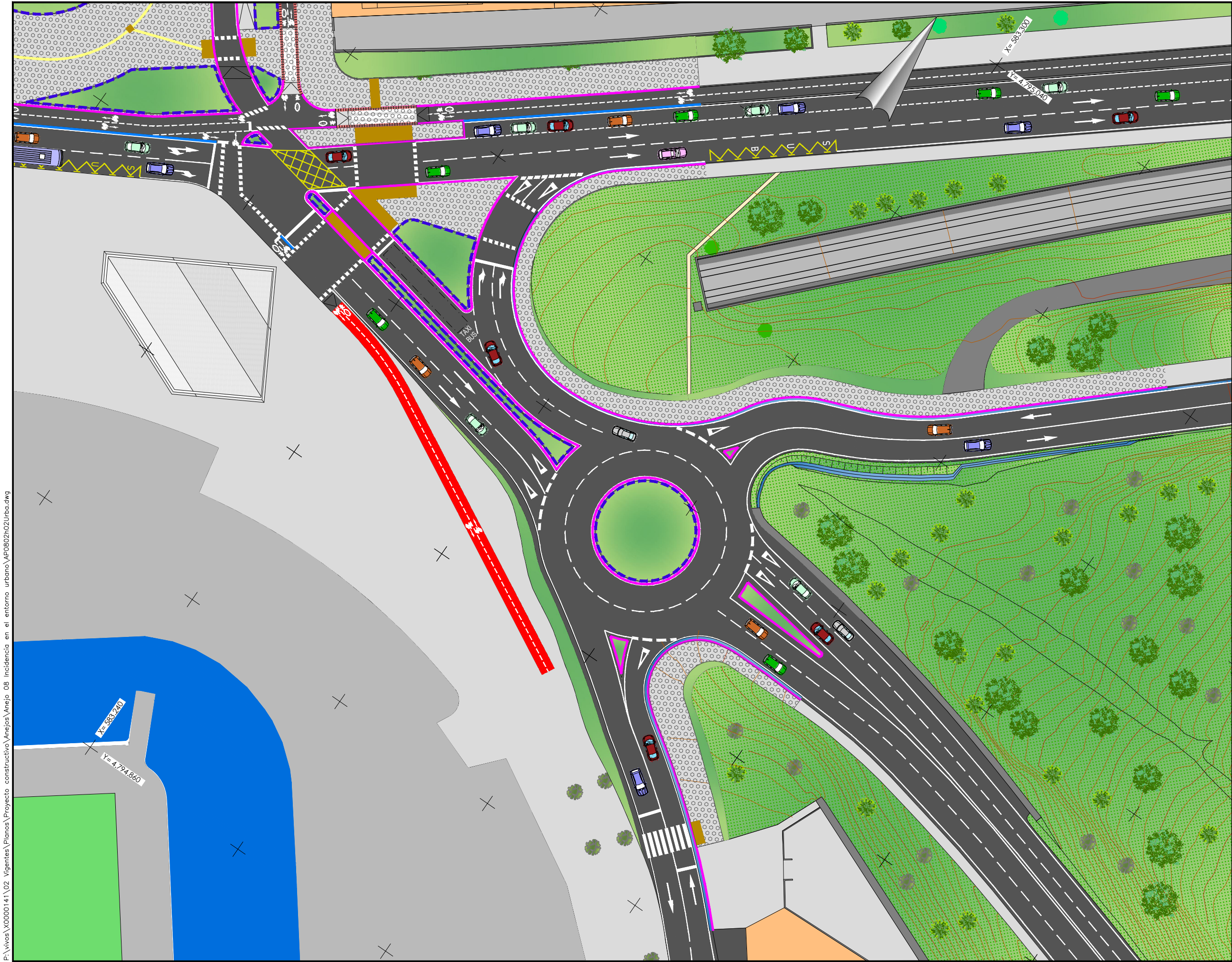
INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
URBANIZACIÓN
PLANTA. HOJA 1

PLANO ZK. / N. PLANO

Ap . 8.2

ORRIA / HOJA

1 Sigue 2



OHARRAK :

NOTAS :

Nota:
La urbanización final de la plaza (pavimentación y embaldosado) queda fuera del alcance de proyecto, siendo competencia del Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián.

Leyenda urbanización

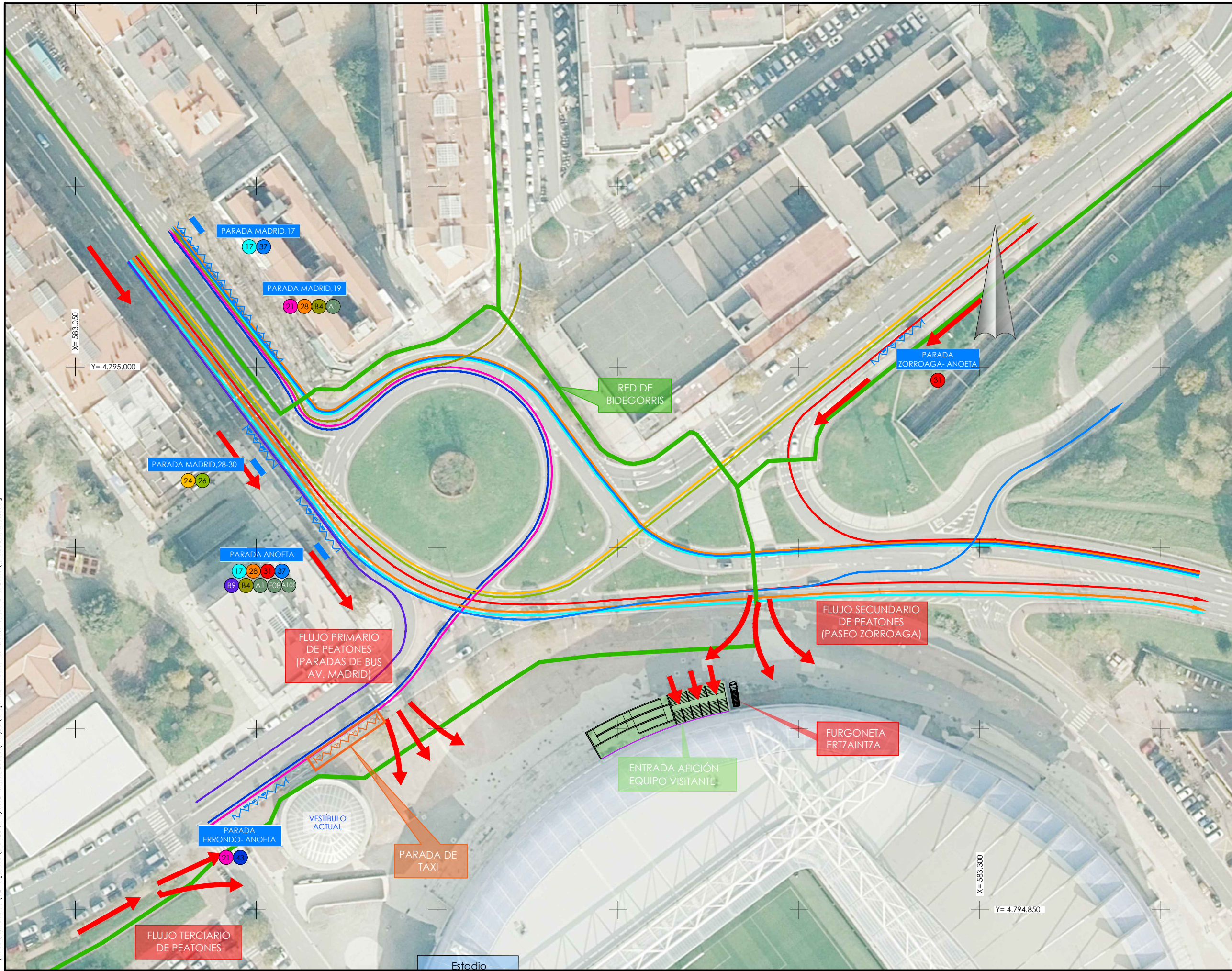
| | |
|--|--|
| Reposición de fime y pintura calzada | |
| Zonas verdes | |
| Asfalto negro bidegorri | |
| Asfalto impreso | |
| Microaglomerado rojo bidegorri | |
| Mosaico baldosa tipo Donosti | |
| Baldosa podotáctil de botones | |
| Baldosa podotáctil direccional | |
| Bordillo acera | |
| Bordillo jardín | |
| Cenefa señalizadora bidegorri en acera | |
| Bordillo separador calzada - bidegorri | |
| Bordillo acceso rampa | |

| | | | | | |
|--|-----------------------|---|---------|------|------|
| | | | | | |
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS | |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP | OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | | |
| | | IGNACIO CRESPO FIDALGO I.C.P. COLEG. Nº 11.138 | | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | | |
| AP0802h02Urba | | | | | |

APÉNDICE N°8.3

Intermodo con los medios de transporte

P:\vivos\X0000141\02_Vigentes\Planes\Proyecto_constructivo\Anejos\Anexo_08_Incidencia en el entorno urbano\AP0803h01Actu.dwg



OHARRAK :
NOTAS :

Leyenda medios de transporte

Autobús

Parada de bus

Líneas interzonales

17 Gros-Amara-Miramon

24 Altza-Gros-Antiguo-Intxaurrondo

31 Intxaurrondo-Hospital-Altza

43 Anoeta-Igara

Líneas zona centro

21 Mutualidades-Anoeta

26 Amara-Martutene

28 Amara-Hospital

Microbuses

37 Mutualidades-Anoeta

Servicios nocturnos

89 Amara-Errondo-Puio

84 Amara-Riberas-Martutene

Lurraldebus

E09 Pasaje de San Pedro-Donosti

A1 Hernani-Antzieta-Matutene-Donosti

100 Línea A1 nocturna

Red municipal de bidegorri



Bidegorri

Taxi

Parada de taxi

Peatones

Flujo de peatones

| | | | | | |
|---|-----------------------|--|---------|------|------|
| | | | | | |
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS | |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP | OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | | |
|  | |  IGNACIO CRESPO FIDALGO I.G.C.P. COLEG. Nº 11.138 | | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | | |
| | | AP0803h01Actu | | | |

EUSKO JAURLARITZA

GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

et euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINALA
ESCALA ORIGINAL

1:500

EN DIN A1

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TÍTULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL 2º VESTÍBULO
DE LA ESTACIÓN DE ANOETA

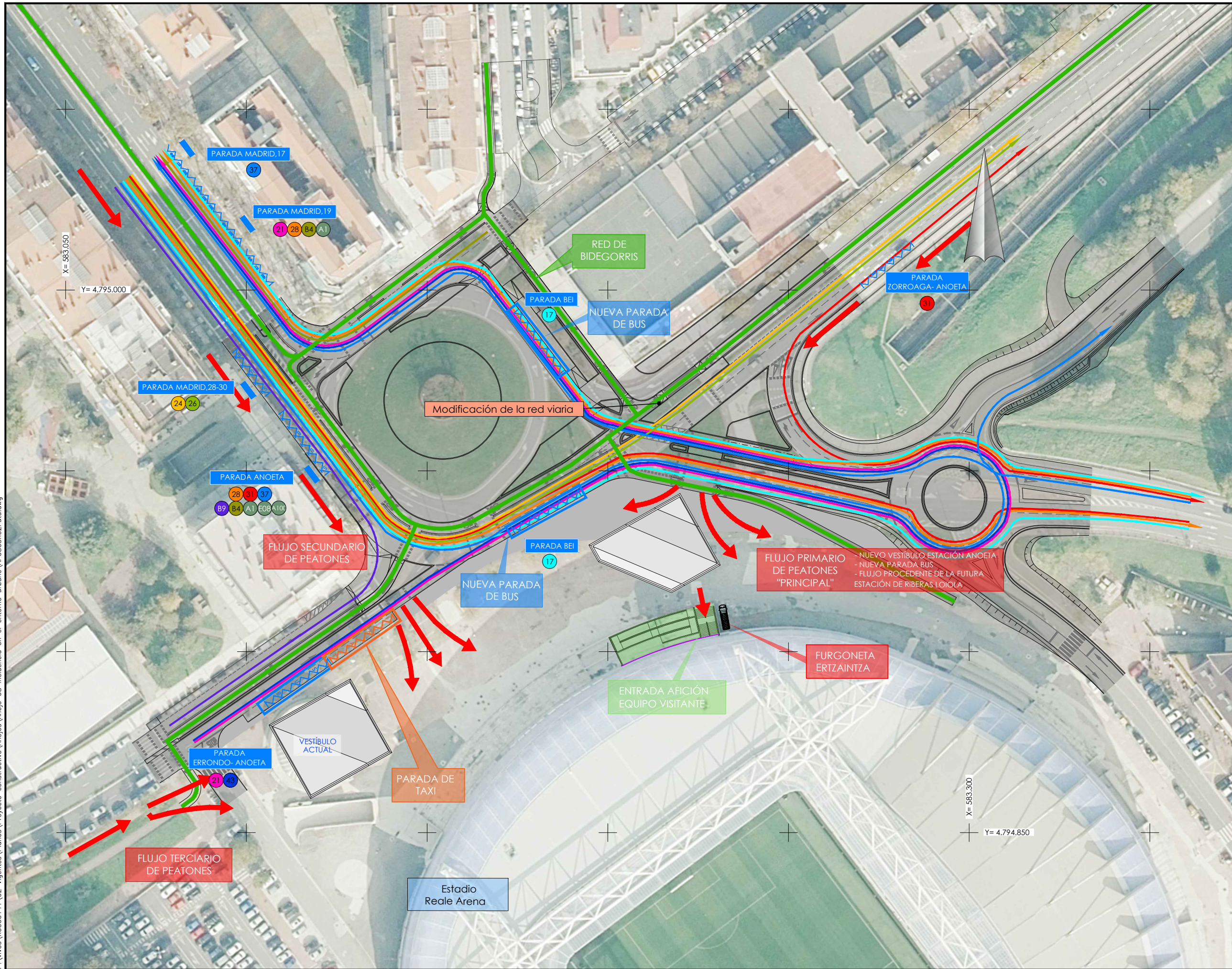
PLANOAREN IZENBURUA
TÍTULO DEL PLANO

INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
INTERMODO CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE
SITUACIÓN ACTUAL. PLANTA

PLANO ZK. / N. PLANO
Ap. 8.3

ORRIA / HOJA
1 Sigue 2

P:\Vivos\X0000141\02_Vigentes\Planes\Proyecto constructivo\Anejos\Anexo 08 Incidencia en el entorno urbano\AP0803h02Futu.dwg



OHARRAK :
NOTAS :

Leyenda medios de transporte

Autobús

- Parada de bus
- Líneas interzonales
- 17 Gros-Amara-Miramón
 - 24 Altza-Gros-Antiguo-Intxaurrondo
 - 31 Intxaurrondo-Hospital-Altza
 - 43 Anoeta-Igara

Líneas zona centro

- 21 Mutualidades-Anoeta
- 25 Amara-Martutene
- 28 Amara-Hospital

Microbuses

- 37 Mutualidades-Anoeta

Servicios nocturnos

- 85 Amara-Errondo-Puio
- 84 Amara-Riberas-Martutene

Lurraldebus

- 60 Pasaje de San Pedro-Donosti
- A1 Hernani-Antzieta-Martutene-Donosti
- 100 Línea A1 nocturna

Red municipal de bidegorri



- Bidegorri

Taxi

- Parada de taxi

Peatones

- Flujo de peatones

| | | | | |
|---|-----------------------|---|---------|------------|
| | | | | |
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
|  | |  IGNACIO CRESPPO PIDALGO I.C.C.P. COLEG. Nº 11-138 | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| | | AP0803h02Futu | | |

EUSKO JAURLARITZA

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

euskal trenbide sarea

PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINALA
ESCALA ORIGINAL

1:500

EN DIN A1

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TÍTULO DEL PROYECTO

ANOETA GELTOKIKO BIGARREN ATONDOA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL 2º VESTÍBULO
DE LA ESTACIÓN DE ANOETA

PLANOAREN IZENBURUA
TÍTULO DEL PLANO

INCIDENCIA EN EL ENTORNO URBANO
INTERMODO CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE
SITUACIÓN FUTURA. PLANTA

PLANO ZK. / N. PLANO

Ap. 8.3

ORRIA / HOJA

2 Sigue Fin