

La bici y el río se divorcian en Martutene

El bidegorri proyectado por el Ayuntamiento discurre por el interior del barrio y no junto al Urumea

Kalapie critica que las actuaciones del plan contra las inundaciones alejarán a los ciclistas del cauce fluvial, un criterio que se mantiene en el resto de la ciudad

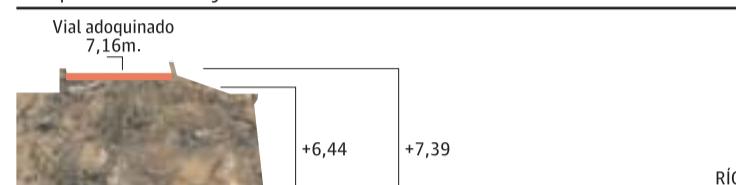
AINGERU MUNGUÍA

SAN SEBASTIÁN. Vivir de espaldas al río o junto a él. Durante décadas la ciudad sólo ha mimado su frente costero, pero desde hace años los paseos y los bidegorris han comenzado a apoderarse de las márgenes del Urumea. Hay proyectos para que las bicis convivan con su cauce desde la desembocadura hasta el polígono 27. ¿Y por qué no en el futuro Martutene? La asociación de ciclistas urbanos Kalapie critica que el urbanismo que se diseña para el ensanche de este barrio orilla una solución de calidad para que peatones y ciclistas convivan con el Urumea, como en el resto de la ciudad, para apostar por un encauzamiento de grandes muros que alejan a la bicicleta del río.

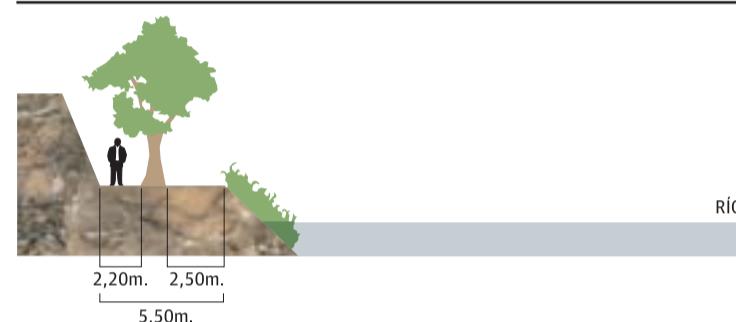
El Ayuntamiento proyecta en estos momentos los trazados definitivos de los bidegorris que permitirán enlazar Martutene con Loiola y, por tanto, con el conjunto de la red ciclista de la ciudad. Unas soluciones clave para conectar en bici San Sebastián con los municipios situados en su flanco sur: Astigarraga y Hernani. Al final de la legislatura pasada, Kalapie presentó al Ayuntamiento una propuesta para unir Martutene con Loiola en bici mediante dos bidegorris: uno iría pegado al río y el otro junto a la calzada de la GI-2137. Los planes urbanísticos, sin embargo, han mantenido la vinculación de la bicicleta y el Urumea pero solo desde Loiola hasta el polígono 27 ya que a partir de este punto se prevé un encauzamiento con altos muros en el paseo Sarrueta sin trazado ciclista por esta vía. Los ciclistas circularán en paralelo a la calzada del paseo de Martutene, cruzarán por el nuevo puente que se construirá en el barrio y seguirán, lejos del cauce del río, por la calle Tranvía hasta enlazar con el

Las dos soluciones para el Paseo de Sarrueta

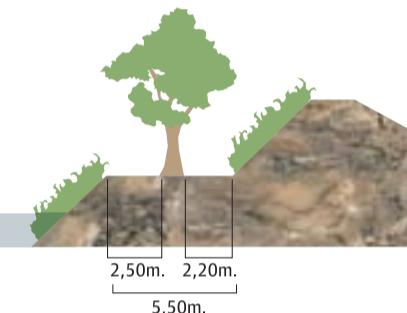
Propuesta del Ayuntamiento



Propuesta de Kalapie



Paseo de borde 7,64m.



El futuro puente de Martutene tendrá aceras y bidegorri. :: LOBO ALTUNA

trazado que llega de Astigarraga. Kalapie cree que esto es un error. «En toda la ciudad se ha llevado el paseo peatonal y ciclista por las márgenes del río. Este principio se ha llevado hasta el puente de los cuarteles, incluso hasta el polígono 27 gracias a la actuación llevada recientemente a cabo en Txomin Enea. Y es incomprendible que a partir de ahí, con el nuevo desarrollo residencial previsto en Sarrueta, se aleje a la bici y al

peatón de los márgenes del río. Parece que en vez de ir a 2016 volvemos a 1516», indica Cristina Urquijo, la miembro de esta asociación.

Kalapie considera que lo prioritario es actuar contra las inundaciones, pero con soluciones de calidad que permitan en Martutene lo que existe en el resto de la ciudad. El plan interinstitucional de actuaciones contra las crecidas del río prevé en este barrio el derribo de unas 40 vi-

viendas (25 de ellas habitadas) y de unos 6.000 m² de techo industrial y terciario en su mayor parte concentrados en la margen derecha del Urumea (paseo Sarrueta). Las instituciones doblarán el cauce del río (pasará de 25 a 50 metros de anchura) y construirán unos muros de encauzamiento de tres metros de altura para evitar las crecidas y aliviar la presión sobre las viviendas actuales y futuras. Kalapie no pone pegas a esta decisión, pero cree que podría ser compatible con mantener un trazado ciclista y peatonal (inundable o no, cuando el río subiera de nivel) junto al Urumea. «Se ha apostado por el pasado, en vez de por el futuro. En Europa hay múltiples ejemplos de trazados y de paseos junto a los ríos, en el Sena (París) por ejemplo. En toda la desembocadura del Urumea se mantiene este principio, pero en el Martutene que se proyecta a futuro se obvia esto y se rompe la vinculación de los paseos y la bicicleta con el río. Se sigue viendo el Urumea como un problema, no como algo a integrar en la vida del barrio. El río no puede seguir siendo solo una masa de agua que tenemos que contener, no podemos seguir viviendo de espaldas al Urumea», explica el también miembro de Kalapie Giuliano Mezzacasa.

Esta asociación ciclista cree que se han hecho las cosas moderadamente bien hasta el polígono 27. En el tramo final de la desembocadura del Urumea «hay paseos ciclistas y peatonales en ambos márgenes del río»; en Ribera, Kalapie pone algunas pegas por la sobreabundancia de viales que separan a las viviendas y el río y porque las plazas son interiores, y no un ámbito de relación entre las viviendas y el Urumea; en Loiola, sin embargo, destaca el esfuerzo realizado para mantener un trazado por toda la margen derecha del Urumea desde el puente de los cuarteles hasta el puente de Egia; y

Prioridades municipales y financiación

Nada se sabe hoy de cuándo estará realizada esta conexión ciclista entre Martutene y el resto de la ciudad. En una interpelación planteada por el grupo socialista al concejal de Movilidad en la última Comisión de Espacio Público, Jon Albizu respondió que el Ayuntamiento trata de buscar vías de financiación para este tipo de inversiones. Falló la subvención solicitada al Ihobe para

construir el nuevo bidegorri de la avenida de Navarra, que es el más prioritario para el Ayuntamiento en estos momentos. El trazado ciclista entre Loiola y Martutene «también es prioritario en la ciudad». El Departamento de Movilidad analiza en la actualidad las soluciones de trazado junto a la calzada del paseo de Antzieta una vez que se ha transferido la titularidad de esta carretera al municipio.

La reversión se llevará a cabo con un montante de dinero muy pequeño que hace improbable que se destine esa cantidad al bi-

deggorri. Mantenimiento Urbano ya ha precisado además que la carretera está en tal mal estado que habrá que invertir en restaurarla.

Movilidad además tiene este año otros objetivos como son proyectar una nueva conexión ciclista en Añorga Txiki para lograr que los ciclistas que vienen de Lasarte y Errekaleor no tengan que entrar a este barrio y enlacen directamente desde un trazado que se habilitará en la calzada de la antigua N-1 hasta el bidegorri que lleva hasta el barrio Errrotaburu.

REURBANIZACIÓN

2

Bidegorris. Kalapie plantea dos trazados de bidegorri entre Martutene y Loiola, uno por el cauce del río (paseo Sarrueta y camino de Kristobaldegi) y otro junto a la carretera. El planeamiento urbanístico municipal admite el doble trazado ciclista en Txomin, pero en Martutene prevé solo un bidegorri por el interior del barrio, no junto al río.

Paseo Sarrueta

► **Ayuntamiento.** Se prevé ensanchar el cauce del río (de 25 a 50 metros) y la construcción de un encauzamiento vertical de 3 metros de altura, que solo prevé una acera para peatones y discontinua (no en todo el recorrido fluvial).

► **Kalapie.** Admite el ensanchamiento del cauce para luchar contra las inundaciones, pero propone trazados peatonal-ciclistas inundables, en escalón, junto al Urumea, que mantengan una relación directa de los vecinos y el río.

«No se entiende que circulando la bici junto al río en toda la ciudad no se mantenga este principio en Martutene»

DOBLE BIDEGORRI EN TXOMIN ENEA



Convivencia. Las bicis hoy circulan por el paseo Antzieta por la estrecha acera para peatones. A futuro habrá un bidegorri segregado.



Calle Tranvía. Vía de conexión con Astigarraga.



Kristobaldegi. Trazado inundable junto al río.



Puente sobre regata. Se ha habilitado un paso ciclista junto al Urumea.

▲ **Nuevo trazado.** La Agencia Vasca del Agua ha desbrozado en los últimos meses un camino peatonal y ciclista junto al río en Txomin Enea. Una

zona inundable cuando suba el río, pero que servirá para mantener la relación de la bicicleta y el Urumea entre el polígono 27 y Loiola. ■ FOTOS: LUSA

en Txomin también se cree que las cosas «se están haciendo bien».

Lo último en este ámbito es un camino, inundable, habilitado junto a la vega del río, en un barrio que será reurbanizado en breve plazo. La calzada de Kristobaldegi, que muere en Arteleku y en el convento del mismo nombre ya tiene continuidad para los ciclistas y los paseantes gracias a una actuación llevada a cabo en los últimos meses por la Agencia Vasca del Agua (URA) en coordinación con el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento. Los trabajos comenzaron en noviembre pasado y finalizaron en enero. URA tenía previsto limpiar los márgenes del río en esta zona y Movilidad le pidió que tuviera en cuenta el bidegorri proyectado. La intervención ha eliminado vegetación invasiva, ha habilitado un puente sobre una regata y ha generado un camino de 3 metros de anchura a base de una grava artificial que permite un paso cómodo para ciclistas y peatones hasta la rotonda de entrada al polígono 27.

A partir de este punto, el Ayuntamiento proyecta conducir a los ciclistas por el paseo de Martutene (la actual travesía entre Loiola y Martutene) hasta el futuro puente. El proyecto para este tramo está siendo redactado en su fase final. Desde el pasado mes de enero, el Departamento de Obras y Proyectos procede a redactar el último tramo de bidegorri entre la calle Tranvía (esta vía debe su nombre a que por aquí discurría el antiguo tranvía entre Hernani y San Sebastián) y el enlace con el bidegorri de Astigarraga.

Kalapie apoya este trazado previsto junto a la calzada, que discurre por el interior de Martutene, pero cree que se va a perder una oportunidad si se ignora en este barrio la petición de hacer un paseo peatonal-ciclista junto al río. Kalapie cree que manteniendo el importante ensanchamiento de cauce previsto en el plan del Urumea se pueden diseñar unos márgenes en escalón, no en muro vertical y con el paseo sin posibilidad de visión del agua, para ubicar trazados a media altura donde ciclistas y peatones disfruten del río como se hace en el resto de la ciudad. «La autopista del Urumea permitió llevar las circulaciones principales a una vía de alta capacidad», y Kalapie se pregunta por qué se sigue dando importancia a las carreteras locales futuras de Martutene, a más viales para coches en el paseo Sarrueta y alrededores, y no a los paseos y bidegorris junto al río. «El futuro puente de Martutene doblará su anchura y subirá 3 metros de cota. Nosotros planteamos que por debajo del puente lo atravesen uno o dos paseos peatonales-ciclistas que cuando suba el río se inunden, como se inundan tantos ríos europeos. Lo que no podemos es volver a vivir de espaldas al río. El Urumea no puede volver a ser solo un problema a resolver».