

6. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

6.1.- LA RED GENERAL BASICA. PROPUESTAS DE ACTUACION

Como ya se ha comentado en el capítulo correspondiente, la red viaria principal de Oñati está compuesta por el trazado de la Autopista Vitoria-Eibar, y por la carretera provincial San Prudentzio-Oñati-Legazpia, que recorre longitudinalmente el Valle de Oñati y constituye el nexo de unión con la red comarcal. Este eje viario, que atraviesa el territorio en sentido este-oeste y estructura el valle principal, cuenta con una derivación importante en el viario de acceso a Arantzazu, y con un segundo eje de menor importancia que recorre el valle de Zañartu hasta Urrexola.

Asimismo, y a su paso por el núcleo urbano, se ha ejecutado un primer tramo de variante entre el caserío Kanpiazelai y el acceso a Arantzazu, a la altura de industrias Betik. Sobre este eje viario, las Normas Subsidiarias ahora en revisión proponen una serie de actuaciones dirigidas a canalizar el tráfico de la carretera provincial por el exterior del casco urbano, evitando de esta forma la degradación del mismo y facilitando el acceso directo de la población de Oñati hacia las zonas industriales.

Estas actuaciones, previstas a medio y largo plazo, se refieren tanto a la mejora de la variante existente como a la construcción de nuevos tramos de variante, contemplándose la construcción de la variante en Zubillaga y la prolongación de la variante en segunda fase.

Desde la presente Revisión se contempla el ajuste y prolongación del trazado propuesto facilitando la solución de continuidad de la variante como alternativa completa a la estructura viaria existente en el casco urbano, y facilitando la definición de nuevos asentamientos industriales en el valle, así como la solución de los problemas de enlace con el sistema viario de las áreas industriales y residenciales existentes y propuestas.

A.- Propuesta de Ejecución de Nuevos Tramos de Variante

A.1.- LA VARIANTE DE ZUBILLAGA

Durante el proceso de redacción y tramitación de la presente Revisión de las Normas Subsidiarias se ha ejecutado ya el "proyecto de construcción de la variante de Zubillaga (Oñati), en la carretera GI-2630 (clave 1-V-62/97-AT)". A este respecto reflejar que las propuestas de actuación en el sistema viario que afectan a las competencias del Departamento Foral para las Infraestructuras Viarias se resolverán en las condiciones expresadas en el informe emitido el 15 de febrero de 2005.

Este proyecto por lo tanto ya ejecutado, consiste en la realización de un nuevo vial, con una plataforma de 11 metros, que bordea el núcleo de Zubillaga manteniéndose en la margen izquierda del río Arantzazu. Tiene su comienzo a la altura del acceso al polígono industrial del Area Urbanística I-43 (Santxolopetegi), pasando por la trasera del Industrialdea de Zubillaga. Desde este punto se mantiene en el límite de la zona llana del valle, y pasa en viaducto sobre el río Urkulu describiendo una amplia curva al

otro lado del río Arantzazu a la altura de "Altuna Hermanos S.A." para volver a empalmar con la carretera actual al oeste del Area Urbanística I-55 (Osinurdin).

Su realización tiene un punto topográficamente difícil en el último tramo, entre el paso del río Urkulu y el encuentro con la carretera existente, que exige un importante movimiento de tierras. La sección prevista en el proyecto es una rodadura de 7 metros y arcenes a ambos lados de dos metros.

Con la glorieta de conexión prevista al oeste del Area Urbanística I-55 (Osinurdin), se soluciona asimismo la problemática planteada por el actual puente sobre el río Arantzazu. Actualmente este puente provoca un gran estrangulamiento de la capacidad de desagüe del río constituyendo un riesgo importante de inundaciones, y dado su trazado perpendicular al río que obliga a una curva forzada en la carretera, resulta muy peligroso para el tráfico.

Se propone facilitar el acceso a Zubillaga desde la citada rotonda, a través del viario existente en la margen derecha del río, contemplando su conexión con la actual carretera a través del Area Urbanística II-4 (Zugaztui) y reformando el puente del ferrocarril o en su caso construyendo un nuevo.

A.2.- PROPUESTA DE PROLONGACIÓN DE LA VARIANTE DE ZUBILLAGA HASTA LA ACTUAL VARIANTE DEL NÚCLEO URBANO

Se propone la construcción del tramo de variante que enlace la variante ya construida en torno al núcleo urbano con la anteriormente definida del barrio de Zubillaga. Su trazado se dispone al sur del río Arantzazu, acomodándose a las zonas bajas de la ladera y formalizando con la actual carretera a Zubillaga una franja de terreno que resulta idónea para la ubicación de nuevos asentamiento industriales.

Se prevé la conexión de este tramo de variante con la glorieta ya contemplada en la variante de Zubillaga y localizada al oeste del Area Urbanística I-43 (Santxolopetegi), y con la variante del casco de Oñati al norte del caserío Ugartondo. Asimismo, se propone la disposición de una glorieta intermedia que deberá resolver la intersección con el viario que recorre el valle de Zañartu y el viario de conexión con la actual carretera a Zubillaga localizado entre las Areas Urbanísticas I-54 (Dolaetxe) y I-56 (Kanpiazelai). Esta solución de intersección viaria permitirá los accesos directos tanto al núcleo urbano como a la zona industrial.

La sección prevista para este tramo de la variante es igualmente de una calzada de rodadura de 7 metros y arcenes a ambos lados de dos metros. Asimismo, el viario de conexión de la rotonda intermedia con la carretera a Zubillaga deberá ampliarse posibilitando una calzada de rodadura de 7 metros como prolongación de la ya definida para la variante.

A.3.- PROPUESTA DE PROLONGACIÓN DE LA VARIANTE DE OÑATI. (2ª FASE)

En la presente documento se mantiene la propuesta definida en las Normas Subsidiarias en revisión, en relación a la prolongación de la variante actual del núcleo urbano de Oñati, como segunda fase de la actual variante y que deberá constituir la alternativa de acceso a los barrios de desarrollo reciente (barrios de Olakua y San Lorentzo).

Asimismo, se ha ajustado el trazado previsto, posibilitando de esta forma su desarrollo con una pendiente más adecuada, una mejor adaptación a la forma del terreno y al recorrido del río Ubao, así como localizar la conexión con la variante en un punto que favorezca el fácil acceso al barrio de Olabarrieta.

Esta prolongación tiene una longitud aproximada de 1.900 metros y se extiende desde la glorieta a localizar al sur del barrio de Olabarrieta como conexión con la carretera provincial, hasta el nudo viario ubicado junto a Industrias Betik. Esta variante se dispone con un suave pendiente, evitando los caseríos existentes y con dos falsos túneles posibilitando de esta forma recuperar la estructura del medio físico actual. El primero de estos túneles se localiza en torno a los caseríos Billar Goiti y Billar Txiki, y el segundo entre los caseríos Maiztegi y Eztenaga. Se prevé como obra de fábrica más importante el paso sobre el río Ubao.

Como ya se ha comentado, se contemplan dos accesos principales a la red interna, uno situado al sur del barrio Olabarrieta, y el otro en el encuentro con la carretera de Arantzazu, para la que se propone una solución en glorieta partida como solución indicativa. Además, y con carácter secundario existirá un tercer punto de conexión con la red interna junto al caserío Landeta, que constituirá un acceso a la zona industrial contemplada en el Area Urbanística I-22 (Berezaoko Industria Gunea). La sección será de plataforma de 11 metros, con una zona de rodadura de 7 metros y dos arcones laterales de 2 metros a cada lado.

Para la prolongación de esta segunda fase de la variante de Oñati, se definen dos bandas de 30 metros de anchura a ambos lados de la plataforma de 11 metros contadas desde el límite exterior de la misma, en concepto asimismo de calificación zonal y reserva de suelo para absorber posibles pequeñas desviaciones en el trazado a desarrollar en el proyecto de ejecución. Asimismo, la ejecución de las propuestas de variante descritas corresponderá a la Administración Provincial (Diputación) y el sistema de actuación será el de expropiación.

B.- Propuestas de Mejora de la Variante del Núcleo Urbano de Oñati (1ª Fase)

Se mantienen los criterios definidos desde las Normas Subsidiarias en revisión con el objeto de facilitar y mejorar los accesos al núcleo urbano. Actualmente se encuentra ejecutado el tramo viario entre el cruce frente a Roke Azkune y la variante actual frente al Caserío Altamira. Este tramo, que constituye la unión directa entre la calle Aita Lizarralde y la variante, permite la salida directa hacia San Prudentzio de los barrios de Olakua y San Lorentzo, evitando el trazado y la subida a través de la carretera de Arantzazu hasta Industrias Betik. Los terrenos necesarios para la realización de este tramo fueron en su día cedidos por la promoción del Plan Parcial del Area Urbanística I-49 (Bidebarrieta), y la ejecución se realizó mediante convenio entre la Diputación de Gipuzkoa y este Ayuntamiento.

Asimismo en la presente Revisión se contempla la delimitación del Area Urbanística I-20² (Portalekua), localizada en el arranque de este tramo viario de conexión con la variante, y cuyo objetivo es posibilitar la disposición de un espacio libre en torno a este punto que facilite la adecuada relación con la variante.

Por otra parte, en la actualidad ya se encuentra ejecutado el acceso central y directo al casco histórico de Oñati y que es prolongación del viaducto de acceso al cementerio. Esta actuación ha contemplado el mantenimiento del paseo arbolado existente, convirtiéndolo en el arcén central de un Boulevard. Esta actuación viaria mejora las condiciones de accesibilidad de Oñati, no sólo desde el punto de vista del funcionamiento, sino desde el punto de vista ambiental, ya que se accede directamente a través del conjunto monumental de la Iglesia y la Universidad, constituyendo claramente la puerta representativa del centro urbano.

C.- Otras Operaciones de Mejora de la Red Viaria

Como ya se ha comentado, el sistema general de comunicaciones está integrado asimismo por la red viaria interna del núcleo de Oñati, y por las carreteras locales de acceso a los barrios rurales y los caminos rurales prioritarios, grafíados todos ellos en los planos correspondientes.

Respecto a la red de carreteras locales, en la actualidad ya se ha realizado la actuación de mejora prevista en la carretera de Arantzazu, consistente básicamente en la regularización de su sección y forma. Se propone el mismo tipo de intervención para el resto de las carreteras locales, de acuerdo con los planes de mejora a elaborar por la Diputación de Gipuzkoa.

Asimismo, y respecto de la red primaria de pistas de montaña, se reflejan una serie de recomendaciones y criterios de intervención, ya recogidos en el documento de Estudio del Medio Rural redactado por Aranzadi:

- Deshacer la actual complejidad de la red viaria con unas pistas generales con cunetas, buenos drenajes y correctos trazados, procurando largos recorridos (cobertura de mayor superficie) y bajas pendientes.
- Evitar que tanto las pistas generales como las secundarios superen el 10% de pendiente.

- Exigir licencia municipal para la realización de nuevas pistas, quedando éstas reflejadas en su trazado sobre la cartografía del Ayuntamiento.
- Evitar las pistas en zonas vulnerables por sus acuíferos, y caso de ser necesarias consultar con expertos en el tema.
- Evitar mediante barreras pasivas el tránsito de vehículos con fines de recreo a Aloña, Orkatzategi, y Sierra Elgea Artia, estableciendo lugares de aparcamiento de turismos y habilitando sendas para el paseo a pie o a caballo.
- Establecer un plan de mejora de la red viaria de montaña, dada la importancia que ésta tiene para una mayor rentabilidad del sector primario.

6.2.- LA RED VIARIA INTERNA. PROPUESTAS DE ACTUACION

En cuanto a la red viaria interna, no se proponen grandes intervenciones, ya que en la actualidad y como resultado de la gestión realizada para el desarrollo de las Areas Urbanísticas definidas por las Normas Subsidiarias en revisión, las actuaciones previstas, consistentes básicamente en pequeños retoques de la trama existente buscando su continuidad, ya se encuentran ejecutadas.

La intervención más importante contemplada en las Normas en revisión la constituía el esquema viario propuesto en el Area Urbanística I-49 (Bidebarrieta), basado en un nuevo eje este-oeste paralelo a las calles del casco, que conectaba con el nuevo acceso central desde la variante de Oñati con la calle Arantzazu, pasando bajo el nuevo trazado de la variante.

Este nuevo vial, ya ejecutado, queda conectado con la red interna del casco, además de por sus extremos, por la prolongación de los dos cantones (calles Irizar y Patruerkale), si bien la sección de éstos es escasa en los tramos existentes por lo que parece adecuado posibilitar su funcionamiento en un sólo sentido.

Por otra parte, y en relación con las actuaciones viarias previstas en el presente planeamiento, cabe destacar el papel de conexión entre los barrios de Errekalde y San Lorenzo, que jugará el vial planteado en el Area Urbanística II-2 (Kirrukua), vial que además servirá de base a la ordenación que se ejecute sobre estos terrenos.

Igualmente, se contempla la modificación del viario a realizar en el Area Urbanística II-4 (Zugaztui), con el objetivo de mejorar la conexión del barrio de Zubillaga con la variante prevista..

Por lo demás, el resto de actuaciones viarias previstas además de estructurar las correspondientes ordenaciones deberán asegurar la continuidad y relación con la estructura viaria existente. Asimismo, las operaciones viarias citadas están incluidas y por lo tanto vinculadas a cada uno de los planeamientos pormenorizados definidos, y serán por lo tanto gestionadas y desarrolladas a través de las determinaciones de estos planeamientos.

6.3.- LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES

Está constituido en su mayor parte por las aceras adscritas a la red rodada. Asimismo, en el período de vigencia de las Normas Subsidiarias ahora en revisión se han realizado varias actuaciones dirigidas a la peatonalización del Casco Urbano. Se han peatonalizado entre otras, las calles Kale Barria, Kale Zaharra y la plaza de los Fueros.

Asimismo, se ha realizado el de paseo peatonal en la margen derecha del río Ubaio. En este sentido se ha realizado un paseo peatonal junto al río que conecta los jardines situados frente a la Universidad con la arboleda del Obispo Otadui. En el Area Urbanística I-32 (San Juan) se ha conectado el parque de Goizeko Izarra con el claustro de la iglesia por medio de un paseo peatonal situado en las traseras de la calle San Juan.

La peatonalización de la margen izquierda del río está pendiente de rematar en el Area Urbanística I-49 (Bidebarrieta), donde en la actualidad se está ejecutando el tramo final de encauzamiento del río. Con esta actuación se establecerá la continuidad del paseo de borde de río a lo largo de toda la estructura urbana, consiguiendo asimismo que los pequeños jardines adosados al mismo, junto con las huertas y jardines de las edificaciones del casco, compongan un sistema de espacios libres cuyo eje es el río, favoreciendo de esta forma todo su valor ambiental y de significación urbana.

6.4.- LA RED FERROVIARIA

Como Sistema General de Comunicaciones se contempla la Red Ferroviaria referida a la reserva de suelo necesaria para la implantación del tranvía previsto en la Modificación del Plan Sectorial de la Red Ferroviaria en la C.A.P.V. que se encuentra en fase de tramitación según el trazado de la propuesta que resulta del mismo; ello sin perjuicio de que si durante su tramitación pudiera modificarse, según cabe entender de los informes emitidos el 10 de diciembre de 2004 y el 21 de febrero de 2005 por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento y Obras Públicas, la reserva será la correspondiente a la solución finalmente aprobada.

6.5.- LA RED DE BIDEGORRIS

Como Sistema General de Comunicaciones se contempla la Red de Bidegorris referida a la franja de suelo que debe garantizar el bidegorri interurbano correspondiente al Ramal San Prudentzio-Oñati, tramo del itinerario 4 (Deba Bailara) perteneciente a la red ciclista peatonal de Gipúzkoa.

Asimismo, y referido a la red de bidegorris municipal, desde el presente planeamiento general se considera adecuado el estudio y redacción de un planeamiento que contemple el trazado y condiciones de la red de bidegorris a ubicar en el municipio, cuya definición concreta no se considera objeto de las presentes Normas Subsidiarias y por lo tanto no debe ser contemplado en la descripción referida al Sistema General de Comunicaciones.