

INFORME RACVN: ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN Y PROPUESTAS

2019-2020





ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN DONOSTIA- SAN SEBASTIÁN Y PROPUESTAS DEL RAC VASCO NAVARRO

ÍNDICE:

0.- Prólogo

1.- Antecedentes y contexto

2.- Situación concreta de este verano

3.- Sucesos concretos

4.- Medidas desarrolladas por el Ayuntamiento y otras propuestas

4.1.- Medidas desarrolladas

4.2.- Propuestas del Ayuntamiento

5.- Consecuencias negativas

6.- Atajenol: un remedio poco efectivo

6.1.- El Atajenol analizado y rebatido punto por punto

7.- Propuestas del RACVN (15)

8.- Conclusiones

8.- ¿Qué ciudad queremos?

**Real Automóvil Club Vasco Navarro
(RACVN)**

Fueros, 4
20005 Donostia-San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax. 943 429 150

www.racvn.net

Febrero 2020

0.- Prólogo



En el informe/balance del verano 2019 del RACVN, presentado al finalizar la jornada estival, mencionamos que en materia de tráfico y de movilidad, el verano había sido, cuanto menos, caótico y preocupante en Donostia-San Sebastián. Si bien es verdad que han coincidido una serie de circunstancias excepcionales, como son la sucesión de obras por toda la ciudad y el rodaje de películas y series, hay otra serie de factores que no son nuevos y que perfectamente se podrían haber evitado o por lo menos, buscado una serie de alternativas que no pasasen por perjudicar a los donostiarras que deben desplazarse con su vehículo privado (automóvil o motocicleta) o en el transporte público (DBus y Lurraldebus). El pasado verano debe servir como ejemplo y como punto de partida para futuros veranos en la ciudad y para el futuro en general de la movilidad y el tráfico de Donostia-San Sebastián.

Durante los últimos años, no solo en nuestra ciudad, la tónica ha sido la de criminalizar el vehículo privado y ponerle todo tipo de trabas y dificultades a su uso, bajo una justificación de reducción de emisiones y de amabilización de la ciudad. Reducir y estrechar carriles supone que un número mayor de vehículos se concentre en un punto determinado (como un cruce con regulación semafórica), creando un efecto de embudo con dos consecuencias peligrosas y contraproducentes: Por una parte, un aumento de las emisiones de gases contaminantes de los vehículos y de contaminación acústica (al permanecer más tiempo los vehículos en marcha y acelerar y frenar constantemente), y por otra parte, unos embotellamientos o colapsos circulatorios que los vehículos de emergencias no pueden sortear. Justo el efecto contrario al pretendido.

En el RACVN consideramos que gran parte de los colapsos vividos durante este verano han estado protagonizados, (además de por los diversos cortes de calles), por una gran afluencia de turistas y visitantes, que al buscar aparcamiento en el centro de la ciudad, se han encontrado con los parkings completos y con varias calles cortadas. Entendemos que lo más idóneo sería trabajar en materia de movilidad para minimizar las restricciones, de tal manera que no se

penalice y dificulte el uso vehículo privado a los usuarios a los que, por sus circunstancias, este medio es necesario e insustituible para ellos. De la misma manera, se debe trabajar para evitar que los que no tienen esa necesidad, como los visitantes y turistas, acaben dando vueltas por el centro en busca de aparcamiento. A estos segundos hay que ofrecerles alternativas e informarles sobre las mismas antes de que accedan a la ciudad.

En el RACVN valoramos de manera positiva que se incentive el uso de la bicicleta, de otros medios como los patinetes y el transporte público, pero creemos que no se debe hacer a costa de perjudicar sistemáticamente a quien no puede permitirse prescindir de su vehículo por pura necesidad (laboral, de movilidad reducida, horarios, etc). Además, debemos ser conscientes de que avanzamos hacia una sociedad más envejecida en la que la climatología, la orografía y el estado de salud de las personas mayores va a impedir que la opción de caminar, la bicicleta, el patinete e incluso en algunos casos el transporte público sean opciones viables y reales para ellos. Asimismo, en esta tesitura será también cada vez más necesario que vehículos de emergencia como las ambulancias puedan moverse de manera rápida sorteando las aglomeraciones de vehículos.

Con este documento pretendemos tomar como punto de partida la situación actual y la vivida este verano para analizarla y definir qué puntos consideramos que son contraproducentes e incluso peligrosos para los usuarios y cuales son necesarios abordar. Por lo tanto, en el documento rebatimos algunas de las ideas planteadas por el Ayuntamiento actual en materia de movilidad y otras llevadas a cabo por el mismo, pero también otras que se han realizado con anterioridad, por distintos ejecutivos y que no por ello deben ser olvidadas o ignoradas, argumentando y justificando en cada caso nuestra postura. En el RACVN queremos contribuir con nuestro análisis y propuestas para que la ciudad del futuro sea una ciudad viva, vivida y vivible para todos sus habitantes y visitantes y lo más segura posible desde el punto de vista del tráfico y de la seguridad vial.

Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

1.- Antecedentes y contexto

A) Zona centro limitada (pequeñas dimensiones limitadas por el mar, el río y los montes Urgull e Igueldo), para una gran afluencia de vehículos en el centro.

B) Se ha formado y diseñado la ciudad de tal manera que la mayoría de parkings se encuentran en el centro.

C) Creación de la nueva estación de autobuses en la zona centro de la ciudad (haciendo que crezca el número de vehículos de grandes dimensiones que debe acceder al centro de la ciudad). Se ha construido en un contexto en el que las vías ya quedaban limitadas antes de su creación y no han crecido o se han ensanchado para adecuarlo sino todo lo contrario.

D) Creación de más líneas y frecuencias de autobuses urbanos e interurbanos que acceden al centro de la ciudad (sin que ésta haya ensanchado sus carriles).

E) Desaparición de uno de los tres carriles del uno de los accesos principales a la ciudad en paralelo al Río Urumea para dedicarlo en exclusiva al uso de autobuses y taxis tras la construcción de la nueva estación.

F) Estrechamiento de vías en arterias principales de la ciudad (el último ejemplo realizado este mismo verano es la Avenida de la Zurriola en el que desaparece un carril frente al Kurssal (en sentido hacia Sagües) para situar un carril-bici, que antes ya existía junto a una acera que tenía gran amplitud. Con otros ejecutivos también se realizaron estrechamientos contraproducentes como los de Virgen del Carmen y Ametzagaña en el barrio de Eguia).

G) Desaparición de áreas de aparcamiento en superficie (reguladas y no reguladas).

H) Proliferación de carriles bici y áreas peatonales. (Algunos de estos carriles para bicicletas han tenido una buena inclusión (paseo junto al río) y desarrollo, mientras que otros se han situado con calzos, o de manera poco elaborada, pintando líneas en las aceras sin distinguirlo realmente en altura y/o distinto acabado que las aceras...(Ejemplo en el Paseo de la Concha en la zona de la Perla, Paseo de la Zurriola antes y después, el que ha existido hasta el momento en Antzieta en la zona de Txomin Enea usando los arcones, etc).

I) Transformación progresiva del uso de la zona centro hacia el turismo y la hostelería, con la desaparición de pequeños y medianos comercios destinados a la ciudad.

J) Ausencia de bonificación y/o medidas de ayuda promovida por el Ayto. para el aparcamiento de propietarios de pequeños comercios y la facilidad de acceso al centro de la ciudad.

K) Ausencia de bonificación del estacionamiento regulado, promovido por el Ayuntamiento en parkings del centro, para aquellos que acudan a realizar compras.

L) Envejecimiento progresivo de la población

M) Proliferación de badenes (medianos y grandes) para reducir la velocidad de los vehículos.

N) Proliferación de postes y/o pivotes metálicos o de acero inoxidable y de goma maciza para delimitar el paso de vehículos o evitar que éstos aparquen en las aceras, etc.

O) Deterioro progresivo y notorio del asfaltado de la ciudad en varios puntos (Avenida de la Libertad, Avenida Tolosa, etc)

P) Normativa ambigua, desconocida, poco dada a conocer (ausencia de formación), para los usuarios de las bicicletas y las nuevas formas de movilidad. Tienen la obligación de circular por el carril bici allá donde exista pero no se cumple, ni se advierte de ello.



PARKINGS SUBTERRÁNEOS DE LA CIUDAD

Siete de los quince parkings subterráneos de rotación de la ciudad están en pleno centro.

A ellos se suman dos más que prácticamente están en lo que se podría considerar también como zona centro de la ciudad (Juzgados y Kursaal).

Otros tres más en zonas próximas, céntricas (Plaza Cataluña y Txofre en Gros y Pio XII en Amara).

**Boulevard
Oquendo
La Concha
Buen Pastor
Easo
San Martín
Estaciones**

Juzgados (Egia)

**Kursaal (Gros)
Plaza Cataluña (Gros)
Txofre (Gros)**

**Pio XII (Amara)
Ondarreta (Antiguo)**

**Hospitales (Amara)
Zuatzu (Antiguo)**



Mapa del Ayuntamiento de Donostia- San Sebastián en el que se informa sobre los parkings de pago y gratuitos de la ciudad.



PARKINGS “DISUASORIOS” DE LA CIUDAD

Según la página web del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, la ciudad cuenta con 4 parkings disuasorios: uno en Igara, otro en Illumbe, otro en Riberas de Loiola bajo la variante (GI-20) y otro en Miramón.

En realidad sólo dos de los cuatro son parkings disuasorios en sentido estricto (Igara y Riberas de Loiola). Además, todos los días se llenan. En el caso de Igara es mucho mayor la demanda de plazas de los usuarios que las existentes, por lo que todas las mañanas el parking se completa por usuarios que van a trabajar a los alrededores de la zona (Igara, Lorea, Universidades, etc).

El RACVN entiende que en sus dimensiones y configuración actual el parking de Igara no es una opción de parking disuasorio idónea para los turistas que visitan la ciudad.

En el caso de Riberas de Loiola, la demanda también es muy alta y destacan los vehículos tipo furgonetas, pequeños camiones y autocaravanas que suelen aparcar así como vehículos que quedan abandonados en ese parking.

En cuanto a Miramón, al tratarse del parque tecnológico de la ciudad en el que existen varias

empresas con actividad laboral de lunes a viernes, las plazas de aparcamiento de la zona quedan prácticamente despobladas durante los fines de semana. No se trata en realidad de un parking disuasorio y además no todas las líneas de autobús que van entre semana llegan el fin de semana (ej. línea 28) y además las frecuencias son mayores. Entre semana este parking pierde su condición de “disuasorio”. Teniendo en cuenta que los turistas nos han visitado durante todos los días del verano y no sólo fines de semana, al igual que en el caso de Igara, esta opción no es apropiada para responder a las demandas de aparcamiento de las personas que visitan la ciudad en verano o durante el resto del año.

El parking de Illumbe es la explanada colindante a las instalaciones de la plaza de toros, que se acondicionó para albergar los vehículos de los asistentes a los eventos que se realizan en el coso taurino o en el estadio de Anoeta, debido a su proximidad con el mismo. Sin embargo, su conexión con la líneas de autobuses (líneas 17, 28 y 31) no es la más idónea, hay que andar entre 300 y 500 metros aproximadamente por una zona totalmente descubierta, despoblada y nada transitada porque los autobuses no llegan hasta el parking de Illumbe.

2.- Situación del verano 2019

A.- Obras de la pasante ferroviaria del Metro.

B.- Obras por toda la ciudad de larga y corta duración, de ámbito público y privado (ha faltado coordinación para no darse todas a la vez). Ha obligado a realizar cortes de tráfico, desvíos, estrechamientos de carriles, etc, como en el caso de la Calle Easo, la Calle San Martín, la Avenida de la Libertad, el Paseo de la Zurriola, Paseo de la Concha, Aldapeta, Virgen del Carmen, Boulevard, Calle Zubieta, Pio Baroja, Calle Zarauz, etc.

C.- Afluencia creciente de turistas (entre ellos destaca el visitante nacional y sobre todo extranjero (francés, alemán, inglés, etc), que visita la ciudad en automóvil.

D.- Crecen las situaciones en los que los visitantes, por desconocimiento del lenguaje, de la norma o por picaresca realizan maniobras indebidas (aparcar en zonas inadecuadas, giros prohibidos, circular por el carril bus, etc.)

E.- Parkings del Centro completos especialmente en horas punta y vehículos formando cola en el exterior entorpeciendo el tráfico o bien siendo desviados a otras calles para volver a dar una vuelta o buscar otro parking (que están en situación similar).

F.- Construcción de nuevos hoteles en el centro de la ciudad (la mayoría de ellos sin parking propio) y aprobación de nuevos proyectos.

G.- Crece número de usuarios de bicicletas, patines, patinetes eléctricos, pero en muchos casos no circulan como es debido (aceras, carriles bus, sin usar los carriles-bici, saltarse semáforos sistemáticamente, etc).

H.- Grabación de películas y series en el centro de la ciudad requieren de cortes puntuales.

I.- Realización de distintos eventos sociales y deportivos, e incluso manifestaciones hacen que los cortes en la ciudad sean frecuentes.

J.- Vehículos privados y de repartos realizando paradas donde pueden, en ausencia de otros lugares. (Por ejemplo, el apartadero de la parada de buses de la Perla en sentido hacia el Antiguo ha estado ocupado todas las mañanas por vehículos de reparto) impidiendo que los autobuses accedan a la parada de manera adecuada (especialmente si son articulados)

K.- Deterioro excesivo del asfalto y de las marcas viales en la ciudad en varios puntos concretos (el borrado de marcas viales como los indicadores del Carril Taxi-Bus contribuye a que se use de manera inadecuada por desconocimiento). Asimismo señales deterioradas por pintadas o a las que se les han puesto pegatinas encima.

L.- Peatones cruzando calzadas por lugares inapropiados y peligrosos e incluso sin mirar si vienen vehículos.





3.- Sucesos concretos

3.1.- Aglomeración de tráfico especialmente en horas puntuales en el centro de la ciudad.

3.2.- Situaciones de confusión y caso omiso de las señales en el centro de la ciudad (protagonizados especialmente visitantes).

3.3.- Paradas de autobuses y carriles bus ocupados por vehículos de reparto (en ausencia de lugares específicos para ellos).

3.4.- Estrechamiento provisional de la Concha, (con un muro de bloques de hormigón, anulando uno de los tres carriles) ha ralentizado el tráfico y ha dificultado el paso de vehículos de grandes dimensiones como los autobuses (cuyo paso es continuo), e impedido que los vehículos de emergencia (ambulancias, policía, puedan adelantar en condiciones de seguridad).

3.5.- Colapso generado por las paradas de media y larga duración en la Avenida de la Libertad (efecto embudo creado especialmente por los autobuses de recorrido interurbano en Guipúzcoa (Lurraldebus), al realizar paradas de tiempo de espera regulatorio en el lugar).

3.6.- Existencia de obstáculos delimitadores de carriles peligrosos para todos los usuarios, incluidos los ciclistas, motoristas y peatones (postes o totems de acero, vallas, muros de hormigón, etc.), como el mojón de la calle Urbieta en el que recientemente un coche quedó encajado (no ha sido el primero).

4.- Medidas propuestas y desarrolladas por el Ayuntamiento

4.1.- Medidas desarrolladas:

A.- Desaparición de uno de los dos carriles a la altura del Kursaal en sentido a Saguës, para albergar un nuevo bidegorri, cuando ya existía otro en la acera de enfrente. Tanto el bidegorri, como la acera contaban con unas dimensiones adecuadas para las demandas y necesidades de tráfico de cada colectivo.

B.- Desaparición de uno de los dos carriles de la calle Miguel Imaz en sentido Zurriola en el barrio de Gros. (Los vehículos de reparto no pueden estacionar provisionalmente). Antes los autobuses contaban con su carril y el resto de vehículos con el otro (esta calle la atraviesan 4 líneas: 8, 17, 40 y 41). Se trata de una calle de baja velocidad al ser un tramo corto atravesado por pasos de peatones a poca distancia y finalizando en un cruce con regulación semafórica. Al acceder desde esta calle a la Zurriola los autobuses deben invadir necesariamente el segundo carril de la Zurriola, ahora convertido en bidegorri con el riesgo que supone.

C.- Peatonalización de las calles perpendiculares a San Martín y Zubietta.

D.- Durante el pasado verano se prohibió de manera provisional el giro de automóviles privados desde San Martín a la calle Fuenterrabía (La medida no fue respetada en muchos casos, por el carácter confuso de la señal y/o por picaresca de los conductores).



4.2.- Medidas propuestas:

A.- Soterrar el tráfico del Paseo de la Concha o reducir sus carriles pasando de 3 a 2.

B.- Restringir del acceso al centro del vehículo privado en un futuro próximo

C.- Peatonalización de la calle Garibai.

D.- Con motivo de las obras de la pasante ferroviaria del metro, se ha restringido el acceso de vehículos privados en la calle San Martín (sólo circula transporte público) y en una segunda fase se prohibirá a todos los vehículos. La prohibición comenzará en pleno verano de 2020.



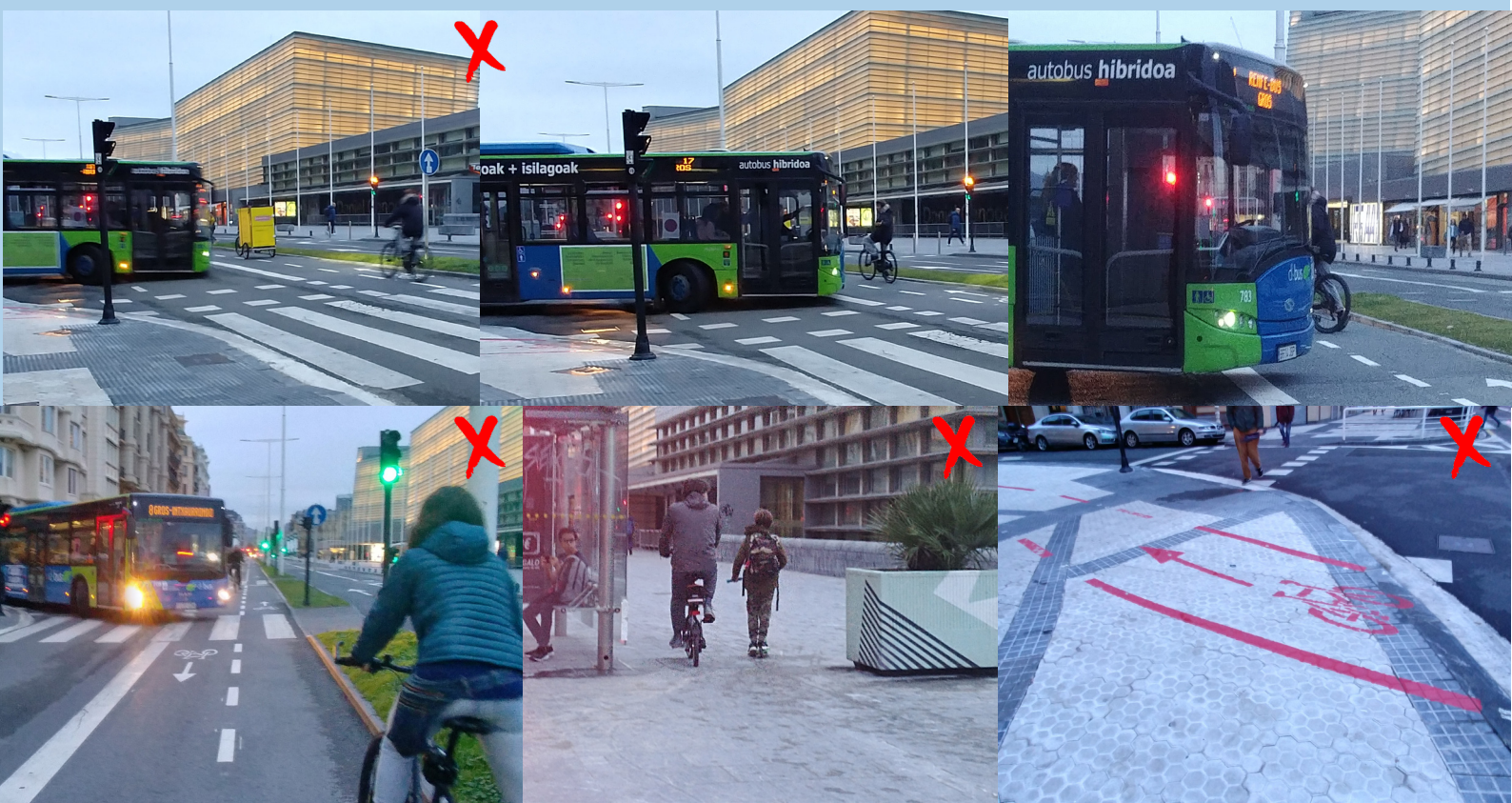
El nuevo bidegorri de la Zurriola, una medida equivocada y peligrosa

La sustitución del itinerario habitual del bidegorri del paseo de la Zurriola situado en la acera junto al edificio Kursaal por otro nuevo carril ubicado al otro lado de la calzada, anulando así un carril de vehículos y obligando a los ciclistas a cruzar la calzada es una medida desafortunada. Crea nuevas situaciones de peligro a los propios ciclistas y a los peatones especialmente en dos puntos como son el cruce de calzada junto al paso de peatones (señalado en naranja en la imagen superior y el cruce de la Avenida Zurriola por el que transcorre el bidegorri con la intersección de la calle Miguel Imaz, del que salen, entre otros vehículos varios autobuses urbanos (líneas 8, 17, 40 y 41) que para dar el giro obligatoriamente deben invadir el carril bici (existe un semáforo para ciclistas que pocas veces se respeta y pasa desapercibido). Véase imágenes bajo este texto.

Se trata de una medida que no ha gustado al RACVN, pero tampoco a algunos colectivos ciclistas que consideran innecesario ese nuevo recorrido y más peligroso que el anterior. Además, se da la circunstancia de que muchos ciclistas siguen

circulando por la acera por el recorrido del antiguo bidegorri. Por esa razón, entendemos que lo más idóneo sería recuperar el recorrido del original del bidegorri, junto a la acera del Kursaal (que es lo suficientemente ancha para ello), pero hacerlo de una manera apropiada. En vez de pintar líneas en un suelo que no se diferencian y que acaban borrándose, se debería diferenciar el bidegorri asfaltándolo de manera diferenciada, realizando una separación en altura y añadiendo si es necesario otros elementos diferenciadores y separadores que no creen confusión alguna.

Bajo estas líneas, en las tres primeras imágenes un autobús está a punto de arrollar a un ciclista que se ha saltado el semáforo del carril bici. En la fila de abajo, a la izquierda un autobús debe invadir el carril bici para acceder a la Avenida de la Zurriola. En la imagen inferior central un ciclista y un patinete circulan por la acera, por el antiguo recorrido del carril bici. A la derecha un carril bici pintado sobre la acera en la intersección del Paseo de la Zurriola con la calle Miguel Imaz.



5.- Consecuencias negativas

- La concentración de obras durante el periodo estival ha dificultado de manera excepcional el tráfico ordinario. ¿Por qué no se han dosificado o repartido en el tiempo?

- Las aglomeraciones perjudican a los ciudadanos en su día a día, resultan molestas.

- Las aglomeraciones y el caos circulatorio de este verano muestra la cara menos amable y vistosa de la ciudad a los visitantes.

- Poner trabas para que los vehículos privados accedan a la ciudad supone dificultar la vida de las personas, cuando precisamente se debería hacer lo contrario, facilitar la vida de la gente y, en todo caso, ofrecer alternativas.

- Reducir y estrechar carriles ralentiza el tráfico, genera aglomeraciones y con ello más ruidos y más emisiones de gases contaminantes.

- Las paradas de autobuses correspondientes a las cabeceras de línea (y/o de tiempo de espera o regulación), en las que los autobuses deben permanecer parados, esperando en la Avenida de la Libertad, en uno de sus dos carriles, anulan ese carril y crean un efecto embudo. Se trata de una arteria de la ciudad, en la que no existen apartaderos, como en es el caso de la Plaza Guipúzcoa. Además al permanecer durante un tiempo parados, pero con el motor en marcha (para mantener los sistemas neumáticos del vehículo y la refrigeración), emiten ruidos molestos y emisiones (se trata de vehículos con motores diésel de gran cilindrada).

- Las restricciones de acceso al centro perjudican la vida comercial del centro de la ciudad. Los usuarios ven que al mismo tiempo que se dificulta y se hace molesto el acceso con su vehículo al centro, se amplían los centros comerciales periféricos que cuentan con aparcamiento gratuito garantizado.

- La reducción de carriles y establecimiento sistemático de badenes y postes delimitadores dificulta el acceso de los vehículos de los servicios de emergencia. Si en arterias o lugares de tránsito de la ciudad y los barrios la amplitud se reduce a un carril ¿cómo puede adelantar una ambulancia o un camión de bomberos?

- La ausencia de campañas efectivas de información, formación y concienciación dirigidas a los distintos colectivos (incluidos los peatones y ciclistas), generan situaciones de peligro para todas ellas. El desconocimiento de las normas, los derechos y sobre todo las obligaciones hace que los colectivos no circulen de manera adecuada. (existe un código de circulación genérico, pero hay una serie de señales y normas que son propias de la ciudad como son las marcas viales constituidas por líneas blancas y letras R-B (residentes-bizilagunak).



Una ambulancia atrapada en el colapso de la Avenida de la Libertad en sentido hacia la playa.



Un autobús de Lurraldebus realizando la parada de regulación de horario en uno de los carriles de la Avenida de la libertad.



Varios vehículos haciendo cola para acceder al Parking de la Concha por la calle Andia y tras ellos una valla prohibiendo el acceso a más vehículos



Un vehículo francés circula por el carril taxi-bus de la calle Hernani delante de un autobús y le impide acceder a la calle Andía.

6.- Atajenol: un remedio poco efectivo

Al Ayuntamiento le ha faltado hacer un diagnóstico más preciso y realista y aplicar un tratamiento “crónico” más efectivo. “Todos los diagnósticos no pueden reducirse a un simple catarro”.

Durante el pasado verano, el Ayuntamiento puso en marcha una campaña destinada a “sensibilizar y concienciar a la ciudadanía” para reducir el uso del automóvil privado. La campaña lanzaba una serie de consejos o alternativas presentándolas como un medicamento contra el catarro.

Si bien los remedios propuestos simulaban ser medicamentos, el efecto de los mismos no fue el deseado ya que la campaña no logró reducir el colapso de la ciudad y además, el RACVN considera que a las propuestas del Ayuntamiento pecaron de buenismo y de no ajustarse a realidades diferentes de los donostiarras (las necesidades derivadas del trabajo, de horarios diferentes y ajustados, de una movilidad reducida o de la climatología). Además, faltó que no estuvieran acompañadas por otra serie de medidas o “recetas” que podrían haber sido más efectivas.

Al Ayuntamiento y el Departamento de Movilidad les ha faltado hacer un diagnóstico más preciso y aplicar un tratamiento “crónico” más efectivo.

En primer lugar, parte de la campaña se centró en que los usuarios no accediesen al centro de la ciudad con su automóvil privado. Para ello se proponía moverse a pie, en bicicleta o transporte público y aparcar el vehículo fuera de la ciudad. Sin embargo, el principal punto informativo de la campaña se situó en el Boulevard, en pleno centro de la ciudad. Los visitantes conocieron la campaña y los consejos en el punto informativo, tras haber accedido con su vehículo privado al centro, después de haber dado varias vueltas a la ciudad, encontrarse los parkings completos y sufrir los los atascos.

Es decir, conocieron los supuestos remedios preventivos una vez pasado el problema.

En segundo lugar, tres de los cuatro aparcamientos que se proponen fuera de la ciudad suelen estar completos durante los días de labor. Sin embargo, los visitantes no acuden a la ciudad sólo los fines de semana, sino que también lo hacen entre semana.

En tercer lugar, los principales motivos de los atascos en la ciudad durante este verano no se debieron al uso privado de los vehículos por parte de los donostiarras que hacen lo propio durante el resto del año (y que además para muchos de ellos es imprescindible), sino que se debió a la mezcla de tres factores: una gran afluencia de visitantes (turistas) con sus vehículos privados, una ciudad sumida en obras por todas las calles y con cortes y estrechamientos de las calzadas derivados de las obras y cortes debido a distintos eventos, como pruebas deportivas o filmación de películas y series.

En cuarto lugar, si el espacio y los lugares de estacionamiento en el centro de la ciudad son limitados y la experiencia nos dice que especialmente durante el verano se colapsan, sería oportuno estudiar medidas que estuvieran dirigidas a dar cabida de alguna manera a todos esos visitantes de una manera efectiva y cómoda para ellos y para los donostiarras. Por el momento no vemos medidas de ese tipo. Mientras tanto, se están construyendo nuevos hoteles en el centro de la ciudad, la mayoría de ellos sin aparcamientos propios. ¿Dónde aparcarán sus inquilinos?



Imagen de la campaña “Atajenol” del Ayuntamiento.

y si llueve ¿también?

¿y si necesito llevar material pesado?

¿y si necesito desplazarme a varios sitios a lo largo de mi jornada laboral?

¿y si soy una persona mayor?

¿y si utilizo mi coche para acercar a un familiar mayor o enfermo a una consulta?

¿y si tengo movilidad reducida?

6.1.- El Atajenol analizado y rebatido punto por punto



Imagen de la campaña “Atajenol” presentada por el Ayuntamiento durante el pasado verano.

MEDIDAS ATAJENOL

- 1.- Muévete a pie y disfruta de la ciudad: aprovecha que las distancias son cortas y que es un hábito muy saludable
- 2.- Ataja en bici y ponte en forma: es otro hábito muy saludable y la ciudad cuenta con 73 kilómetros de red ciclista.
- 3.- Desplázate en tren y presume de puntualidad: siempre funciona igual y reduce las emisiones de CO2
- 4.- Usa el autobús y olvídate de aparcar: llegarás a tu destino sin complicaciones sacando partido al carril bus.
- 5.- Si no te queda más remedio, aparca fuera del Centro: deja el coche en Miramón o Igara y ve al Centro en autobús o andando para no comerte el atasco.
- 6.- Ataja por la variante: si tienes que ir al Centro en coche, prueba a ir por la variante o por el vial, tardarás menos

ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS PLANTEADAS

Este punto parece olvidar que hay vecinos donostiarras que viven en otros lugares distintos al Centro, Gros, Eguía o Amara y que también hay horarios de trabajo muy diferentes.

En este caso también se olvida las cuestiones que hemos matizado en el anterior punto y otros aspectos como la climatología y el hecho de que no todos pueden utilizar de la bicicleta, por su estado de salud, movilidad reducida o edad avanzada.

El tren y el topo no están presentes en todos los lugares de la ciudad y de los núcleos urbanos próximos. Un vecino de Astigarraga no dispone de este medio. Además los horarios son limitados.

Aunque los buses han mejorado: pisos bajos, rampas y más líneas y horarios, no son válidos para muchas personas, por horarios, por necesidad de moverse a varios lugares durante la jornada, etc. Las personas mayores o enfermas no pueden esperar en una parada un día de lluvia o frío a que llegue el autobús.

Los parkings propuestos no son disuasorios, sino parkings situados a la entrada de lugares de trabajo. Durante los días laborales se llenan de vehículos de trabajadores de empresas de la zona, por lo que no son una alternativa para las personas que quieren acercarse al centro. No son parkings disuasorios ex profeso. Los parkings disuasorios serían una medida positiva si se hicieran de manera adecuada.

Por mucho que se quiera utilizar la variante para acceder al Centro, el colapso reside principalmente en el Centro en primer lugar y en segundo lugar en los accesos y salidas de la variante. Con esta propuesta el automovilista no sólo no evita el colapso del centro de la ciudad, sino que además debe sortear uno o varios más.

7.- Propuestas del RACVN

7.1.-La ciudad debe adecuarse a las nuevas situaciones y realidades

Una ciudad en la que cada vez hay más hoteles, que cada vez recibe más turistas, muchos de ellos extranjeros que acceden en vehículos privados, exige que la movilidad urbana y el tráfico se adecúen. Hay que preparar los accesos a la ciudad, redefinir las áreas de aparcamiento y en vez de suprimir cada vez más áreas, hay que crear más plazas de aparcamiento para estos visitantes (de una u otra manera, es decir, o se crean nuevos estacionamientos en el centro y se amplían los existentes, como podrían ser parkings nuevos subterráneos en el Parque de Álava o bajo la carretera que discurre frente al río, a lo largo, o se construyen parkings disuasorios con dimensiones y condiciones de espacio, seguridad y conexión adecuadas.

Un aumento del transporte público como alternativa (insistimos que se deben proponer alternativas y no fomentar restricciones) para los usuarios. El auge de las nuevas formas

de movilidad requiere que la ciudad regule y actúe en consecuencia. Por ejemplo, debe ensanchar las vías (hay muchos lugares por el que resulta muy complicado el paso de autobuses o el cruce de los mismos en distinto sentido en una misma calle o calzada).

El envejecimiento de la población (aunque el transporte público esté cada vez más adaptado) plantea un futuro en el que el automóvil será indispensable para mover a nuestros mayores con movilidad reducida y dificultades para optar a cualquier otro tipo de medio. La existencia de diversos trabajos y creación de otros nuevos que requieren de una movilidad rápida y ágil que sólo el automóvil permite (comerciales, visitantes, periodistas, repartidores, trabajadores profesiones de distintos sectores, asesores que visitan a varios clientes, etc). El número de usuarios que utilizan el transporte público está creciendo año tras año (los titulares dan cuenta de ello), pero también crecen los usuarios de las bicicletas, patinetes eléctricos y por supuesto, del vehículo privado. En definitiva, cada vez nos movemos más y de maneras distintas.

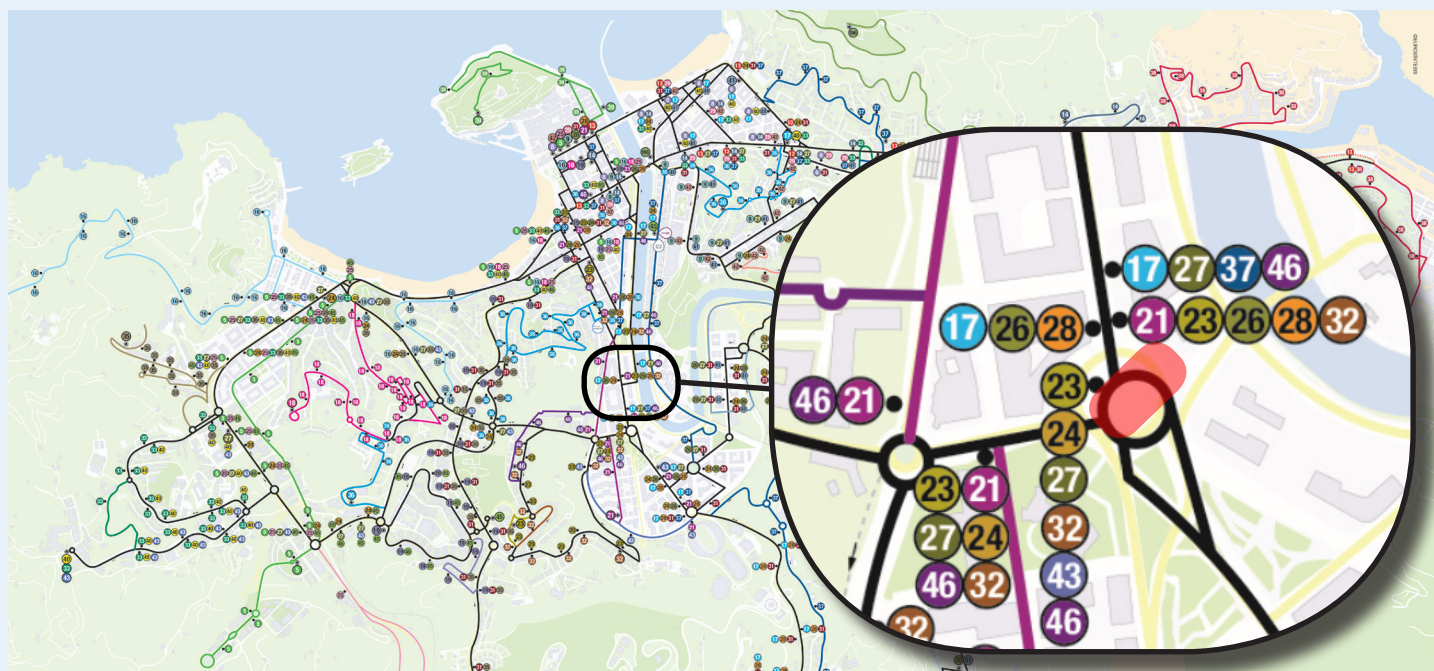
7.2.- Desviar las paradas regulatorias o de cabecera de los autobuses interurbanos (Lurraldebus) de la Avenida de la Libertad a las dársenas de la antigua estación de Pío XII

El RACVN considera que las paradas regulatorias de varias líneas de Lurraldebus en la Avenida de la Libertad contribuyen a magnificar el colapso y a ralentizar el tráfico del centro. La Avenida de la Libertad es una de las arterias de la ciudad que tiende a colapsarse. Al no existir apartaderos para los autobuses, éstos realizan sus paradas de media y larga duración ocupando un carril, anulándolo y creando así un efecto de embudo.

Lo más idóneo sería que los autobuses interurbanos realizaran sus paradas en las dársenas de la nueva estación de autobuses. Sin embargo, la estación, pese a ser nueva, tiene un tamaño limitado, por lo que es muy difícil que de cabida a estos autobuses. Por esa razón, lo más lógico sería utilizar las dársenas de la antigua estación de Pío XII (reacondicionadas y con cubiertas en condiciones), para que estos autobuses

puedan realizar sus paradas prolongadas y esperas en esta zona sin entorpecer el tráfico ni crear embudos. Se evitaría así que estos autobuses colapsasen la Avenida y además se conseguiría que no accedieran al centro de la ciudad. Debemos tener en cuenta que esta zona tiene una conexión especialmente buena con los servicios de autobuses municipales en la propia plaza y en la calle más próxima (Sancho el Sabio), donde pasan distintas líneas que conectan la zona con prácticamente toda la ciudad, especialmente con el centro donde el paso de autobuses es continuo (21, 28 y 26). Gracias a las tarjetas Mugí y Lurraldebús, los usuarios podrían hacer transbordos gratuitos de las líneas interurbanas a las urbanas para acceder al centro de la ciudad, sin apenas tener que desplazarse y ni esperar al autobús urbano.

Para los microbuses de las líneas urbanas de DBUS que tienen paradas de regulación horaria o de espera en la Avenida se podrían crear pequeños apartaderos tomando prestada parte de la acera o de la intersección con la calle Txurruka peatonalizada que une la Avenida con la Plaza Guipúzcoa.



Extracto del mapa de líneas de autobuses urbanos de Donostia-San Sebastián (DBUS), con una ampliación de la zona de la Plaza de Pío XII, donde se propone la ubicación de las paradas de tiempo regulatorio de los autobuses interurbanos que actualmente paran en la Avenida de la Libertad. (En la ampliación se señala en rojo la zona de las antiguas dársenas).

Paradas de las líneas de autobuses urbanos (DBUS) próximas a Pío XII

COLLADO

- 23, 32, 21, 46** Dirección Centro
- 24** Amara (Anoeta, Arcco), Riberas, Loiola, Txomin, Egia, Cementerio, Intxaurreondo, Garbera, Larratxo.
- 27** Estaciones, Plaza Bilbao (Centro), Gros, Ategorrieta, Herrera, Alza, Larratxo

SANCHO EL SABIO 33

- 17** Estaciones, Gros, Playa de la Zurriola, Ambulatorio Gros.
- 27** Estaciones, Plaza Bilbao (Centro), Gros, Ategorrieta, Herrera, Alza, Larratxo
- 37** Estaciones, Plaza Bilbao (Centro), Gros, Ategorrieta, Rodil, Manteo

SANCHO EL SABIO 35

- 21, 23, 26, 28, 32, 46** Dirección Centro

SANCHO EL SABIO 28

- 17, 28** Amara (Anoeta, Illumbe, Hospitales, Miramón)
- 26** Amara (Anoeta, Arcco), Riberas de Loiola, Loiola, Txomin Enea, Martutene

PÍO XII

- 23, 32** Errondo-Puio
- 24, 27** Melody, Antiguo, Errotaburu, Lorea, Universidades, Ondarreta, Pío Baroja
- 43** Antiguo, Ondarreta, Igara
- 46** Centro

7.3.- Bonificar de alguna manera el aparcamiento a los pequeños comerciantes de la zona centro

Actuar con los comerciantes como si fueran residentes, aunque tuvieran que pagar una pequeña tasa anual y establecer una política de bonificación de parking o de tarifa de aparcamiento para aquellos que puedan justificar que han realizado un mínimo de compras en establecimientos del centro (o si éstas son voluminosas).



7.4.- Creación de parkings disuasorios en distintos puntos de la ciudad (accesos a la misma), con dimensiones, espacios y garantías de seguridad adecuadas

Como idea, véase el ejemplo del parking provisional en dos alturas que se ha realizado en Garbera. Entre los lugares más apropiados se encuentran los emplazamientos de los actuales parkings disuasorios, como el parking de Igara, cuyas plazas son estrechas y su aforo muy limitado, o parking de la Plaza de Toros de Illumbe, pero adecuándolos. También hay otros lugares interesantes como Riberas de Loiola (junto a las vías del tren en la zona todavía no urbanizada) o la zona del Infierno al final del Antiguo en la salida de la variante.

Recreación de un parking disuasorio con varias alturas en la zona de aparcamiento de Igara.

7.5.- Establecer servicios de autobuses lanzadera directos en las horas de mayor demanda y/o afluencia de personas conectados con los parkings disuasorios que proponemos:

- Uno con varias alturas y muchas más plazas de aparcamiento en la explanada de parking de Igara (y/o en la zona del Infierno).
- Uno con varias alturas en Riberas de Loiola (junto a las vías del tren) en la zona todavía no urbanizada.
- Uno con varias alturas en el parking en superficie de la Plaza de Toros de Illumbe (y mejorar la conexión con los autobuses).



7.6.- Desarrollar un plan de comunicación para dar a conocer la existencia de los parkings disuasorios y los autobuses lanzadera

Desarrollar una campaña en colaboración con Bidegi para informar de la situación de los parkings disuasorios y los autobuses lanzadera en diferentes idiomas antes de acceder a la ciudad. La campaña debería contar con la implicación de Donostia Turismo, Basquetour, los hoteles de la ciudad, las agencias y las tour-operadoras. El objetivo es que el visitante sepa antes de llegar que existen esos parkings, que se puede aparcar de forma cómoda, segura y rápida y que desde ahí se puede acceder al centro de manera fácil, rápida, económica y evitando atascos o colas de espera.



27

**DONOSTIA
S.SEBASTIÁN**

**APARQUE EN LOS
PARKINGS DISUASORIOS**

**CON CONEXIÓN DIRECTA
AL CENTRO DE LA CIUDAD**

**IGARA
EL INFIERNO**

**DBUS LÍNEAS
5, 25, 5LANZ**

27

**DONOSTIA
S.SEBASTIÁN**

**DISUASORIO-PARKINETAN
APARKATU**

ERDIGUNEKIN ZUZEN LOTUTA

**IGARA
EL INFIERNO**

**DBUS LÍNEAS
5, 25, 5LANZ**

27

**DONOSTIA
S.SEBASTIÁN**

**PARK IN
DISUASORY PARKINGS**

**DIRECT CONNECTION
WITH THE CITY CENTER**

**IGARA
EL INFIERNO**

**DBUS LÍNEAS
5, 25, 5LANZ**

27

**DONOSTIA
S.SEBASTIÁN**

**PARC DANS LES
PARKINGS DISUASORY**

**CONNEXION DIRECTE
AVEC LE CENTRE VILLE**

**IGARA
EL INFIERNO**

**DBUS LÍNEAS
5, 25, 5LANZ**

IGARA

**PARKING DISUASORIO
DISUASORIO-PARKINA
DISUASORY PARKING**

CONEXIÓN DIRECTA CENTRO DE LA CIUDAD

HIRIKO ERDIGUNEKIN ZUZEN LOTUTA

**CONNEXION DIRECTE
AVEC LE CENTRE VILLE**

DIRECT CONNECTED WITH THE CITY CENTRE

En la parte superior: recreación de un panel informativo de los parkings disuasorios y líneas de conexión al centro en la Ap-8. Sobre estas líneas y a la izquierda, recreaciones similares en varios idiomas en la Avenida Tolosa a la altura de Errotaburu.

7.7.- Remitir la política de restricción y penalización de uso del automóvil privado, fomentar medidas alternativas e incentivar la renovación del parque de automóviles por nuevos menos contaminantes

En vez de implementar restricciones, establecer medidas alternativas que puedan ser atractivas para que los propios usuarios puedan optar por otros medios de transporte si se ajustan a sus horarios y necesidades, de una manera cómoda y efectiva.



7.8.- Revisar la normativa de tráfico y movilidad urbana punto por punto. Establecer de manera clara cuáles son los derechos y obligaciones de cada colectivo

Definir por dónde debe circular cada medio de transporte (entendemos que las bicicletas deben tener prohibido el uso de las aceras y de los carriles bus e incluso de las vías de vehículos convencionales donde existan bidegorris). Se debe informar a todos los usuarios partícipes de la movilidad urbana sobre cuáles son sus derechos, pero también sobre cuáles son sus obligaciones, de tal modo que la imagen de un ciclista saltándose un semáforo, o tocando el timbre para que se aparten los peatones y le dejen paso (por la acera) deje de ser una estampa habitual en nuestra ciudad. Que se fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte nos parece positivo, siempre que no se haga a costa de penalizar el uso del vehículo privado y que tampoco se haga con una permisibilidad o pasividad total hacia el incumplimiento de normas de tráfico que, como el resto de usuarios, todos los ciclistas deberían cumplir.

Las restricciones al uso del vehículo privado no facilita la vida de las personas, sino que las dificulta.

En vez de reducir el uso del vehículo privado mediante restricciones, se deben ofrecer alternativas atractivas para que los usuarios opten por dejar aparcado su vehículo en casa o en un parking disuasorio.



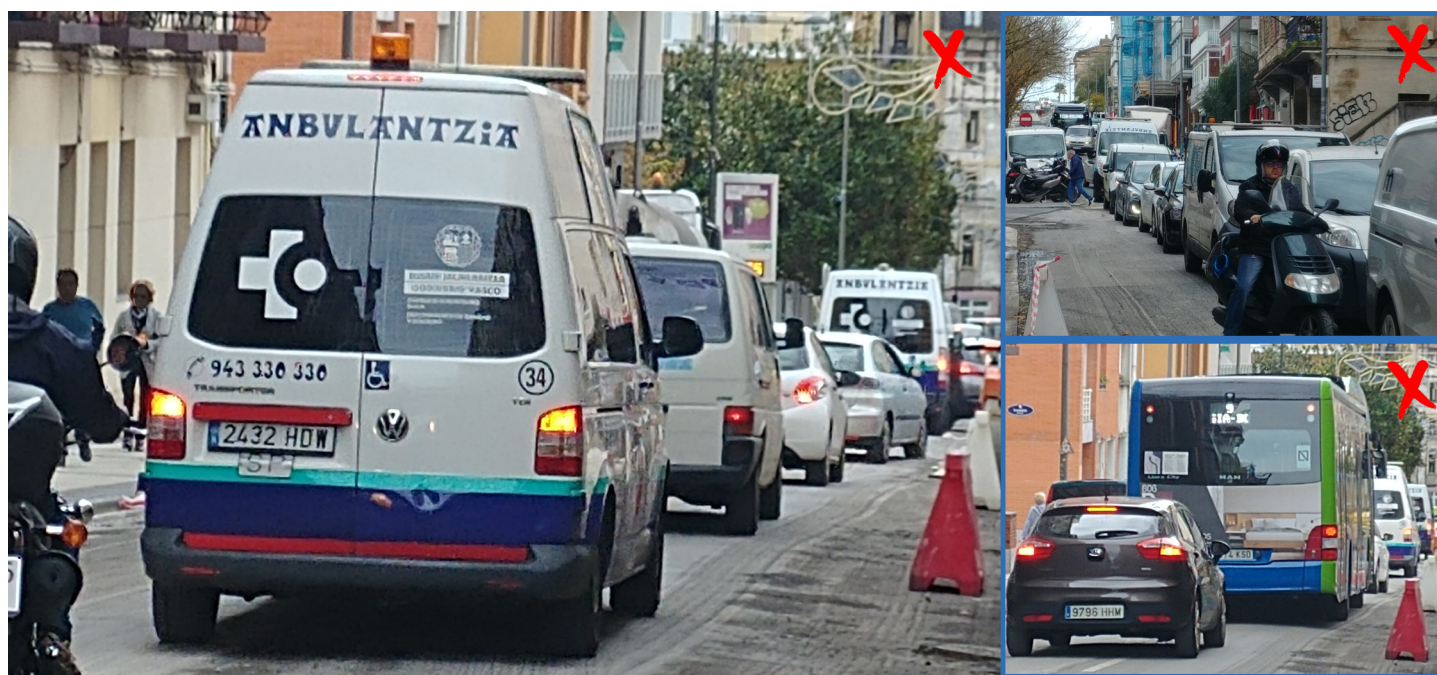
Imagen superior: un ciclista y un usuario de patinete eléctrico circulan por la acera junto al Kursaal. Abajo: dos ciclistas circulan por la carretera en paralelo a un carril-bici o bidegorri en el barrio de Loiola.

7.9.- Frenar y remitir la política de estrechamiento de carriles y reducción de 2 a 1 carril por sentido en las arterias principales de nuestra ciudad

Es necesario para evitar atascos, ralentizaciones de tráfico y embudos, pero además de eso, por propia coherencia, para no crear tapones que impidan el paso a los vehículos de emergencia. Esto debería ser una prioridad.

Tenemos el ejemplo de la calle Virgen del Carmen en Eguia en la que hace años se redujo su número de carriles para ensanchar las aceras, sin una necesidad o demanda real. La medida perjudicó a los comercios que vieron cómo tenían dificultades para que sus proveedores pudieran aparcar y

también afectó negativamente a las ventas, mientras que el tráfico de peatones no ha aumentado. Esta calle constituye una arteria de la ciudad. En ella deben descargar vehículos de reparto, existen paradas de autobuses escolares y, además, la atraviesan hasta cuatro líneas de autobuses urbanos. (9 Intxaurrondo Egia, 27 Alza Intxaurrondo Antiguo Gros, 41 Gros Egia Loiola Martutene, 42 Aldapa Egia). Todo ello con un carril que resulta excesivamente estrecho en algunos de sus tramos. En horas punta en esta calle se pueden llegar a formar colas desde la intersección con la calle Eguia que se prolongan hasta la zona superior. Si un vehículo de emergencias como una ambulancia necesita llegar y salir de manera rápida ¿Cómo puede sortear el colapso y atravesar la calle sin quedar atrapado en el atasco de vehículos? Es imposible.



Tres imágenes de la calle Virgen del Carmen del barrio de Eguia. En la imagen de la izquierda dos ambulancias atrapadas en una única fila de vehículos. Aunque en el momento en el que está tomada la foto no están en situación de emergencia, si lo hubieran estado, no habrían tenido opción de adelantar al resto de vehículos. En las dos imágenes de la derecha se muestra “efecto embudo” de Virgen del Carmen al contar esta arteria de la ciudad con un único carril. En la hilera se aprecian vehículos privados, las ambulancias y autobuses urbanos.

En el momento en el que se han realizado las fotografías, la calzada se encontraba en obras, sin embargo, el carril habilitado para el paso de vehículos es el mismo que antes del inicio de

las mismas, por lo que las aglomeraciones son prácticamente idénticas a una situación normal de la calle en hora punta. El estrechamiento de Virgen del Carmen no lo ha realizado el actual ejecutivo municipal, sino que se ha realizado anteriormente, aunque entendemos que es el claro ejemplo de un estrechamiento contraproducente, peligroso y que ofrece pocas ventajas.

La disminución de carriles hace que se concentre un número mayor de vehículos en un espacio más reducido, haciendo que tarden más tiempo en atravesar la calle y que permanezcan un tiempo mayor con el motor encendido y acelerando y frenando constantemente, lo que se traduce en un mayor ruido y en niveles mayores de emisiones de gases contaminantes.

7.10.- Sustituir los postes metálicos por otros sistemas menos peligrosos y lesivos

De la misma manera que los guardarrailes de las carreteras son peligrosos para ciclistas y motoristas, los postes metálicos o pivotes rígidos y bordillos delimitadores también lo son para estos colectivos en la ciudad. Aunque menos rígidos, los postes verdes de goma maciza también pueden resultar peligrosos. Sin embargo, cada día hay más. Para garantizar la seguridad de todos los usuarios, deberían sustituirlos por pivotes de plástico deformables que se emplean en otras zonas de la ciudad y eliminarlos de zonas que supongan un obstáculo para peatones con movilidad o visión reducida. Sustituir también los bordillos delimitadores de carriles (ejemplo: en el bidegorri entre el Polígono 27 y Antzieta) por otros elementos como los postes de plástico deformables antes citados.

A la derecha, cuatro imágenes del centro de la ciudad. En las tres primeras aparecen los postes o pivotes rígidos de acero inoxidable, junto a la calzada y en mitad de un paso de peatones (peligrosos para ciclistas, motoristas y peatones, especialmente invidentes). En la cuarta fotografía aparecen pivotes o postes de plástico de color blanco con bandas reflectantes. Además de ser más visibles (sobre todo a la noche), en caso de colisión estos últimos postes son deformables y por lo tanto mucho menos lesivos que los rígidos de acero inoxidable.

Bajo estas líneas, una imagen de la rotonda provisional del barrio de Martutene, realizada con bloques rígidos de hormigón. Varios vehículos ya han colisionado con estos bloques, entre ellos autobuses articulados al realizar el cambio de sentido para acceder a la parada situada en la antigua gasolinera. Dado el carácter provisional, el RACVN entiende que no es necesario rematar la rotonda con una zona ajardinada o similar. Sin embargo, aun siendo provisional, en vez de realizarse con bloques de hormigón, deberían haberse utilizado bloques blancos y rojos de plástico rellenos de agua, como en el caso del Paseo de Loyola bajo las vías del topo (imagen de abajo a la derecha). Una vez realizada, lo más apropiado sería sustituir los bloques de hormigón por bloques de plástico, que son más visibles y menos dañinos en caso de colisión.



7.11.- No utilizar de manera abusiva e incluso reducir el número de badenes con cambios de nivel acentuados

Además de resultar incómodos y crear una conducción artificial en la que se acelera y frena constantemente (haciendo más ruido y contaminando más), pueden resultar peligrosos para ciclistas y motoristas si no los ven y contraproducentes para vehículos de emergencia como las ambulancias que transporten pacientes con cualquier tipo de molestia o dolor.

Por ejemplo, en el Paseo Sociedad Vascongada de Amigos del País, que une la zona de Aiete (Oriamendi), con la de Lugaritz y Bera Bera, encontramos hasta 8 badenes con cambios de nivel muy acentuados, coincidiendo con los pasos de cebra.

7.12.- Las piedras en las rotondas como elemento decorativo son muy peligrosas

Existen en varias rotondas de la ciudad elementos decorativos de piedra que pueden resultar especialmente peligrosos si un vehículo pierde la trayectoria y acaba colisionando con éstas, especialmente si se trata de motoristas y ciclistas.

Por ejemplo, la rotonda situada en el paseo Doctor Begiristain a la altura de Hospitales, la rotonda que une Lugaritz con Pagola y Bera Bera o la rotonda de Larratxo con el Paseo de Txingurri y Bertsolari Txirrita.

El RACVN ha observado que estos elementos decorativos se realizan o bien con piedras de grandes dimensiones, o pequeñas con vértices afilados. En cualquiera de los casos son un potencial peligro.

7.13.- Se deben revisar todas las señales de la ciudad y comprobar su estado

Muchas señales y marcas viales de la ciudad presentan un nivel de deterioro considerable. Algunas pueden incluso llegar a generar confusión entre los usuarios. Consideramos que si queremos que los usuarios, por ejemplo, no invadan el carril bus, es necesario que esté correctamente señalizado mediante marcas viales en el asfalto, que tengan buena visibilidad y que se repitan en intervalos de distancia cortos entre sí.



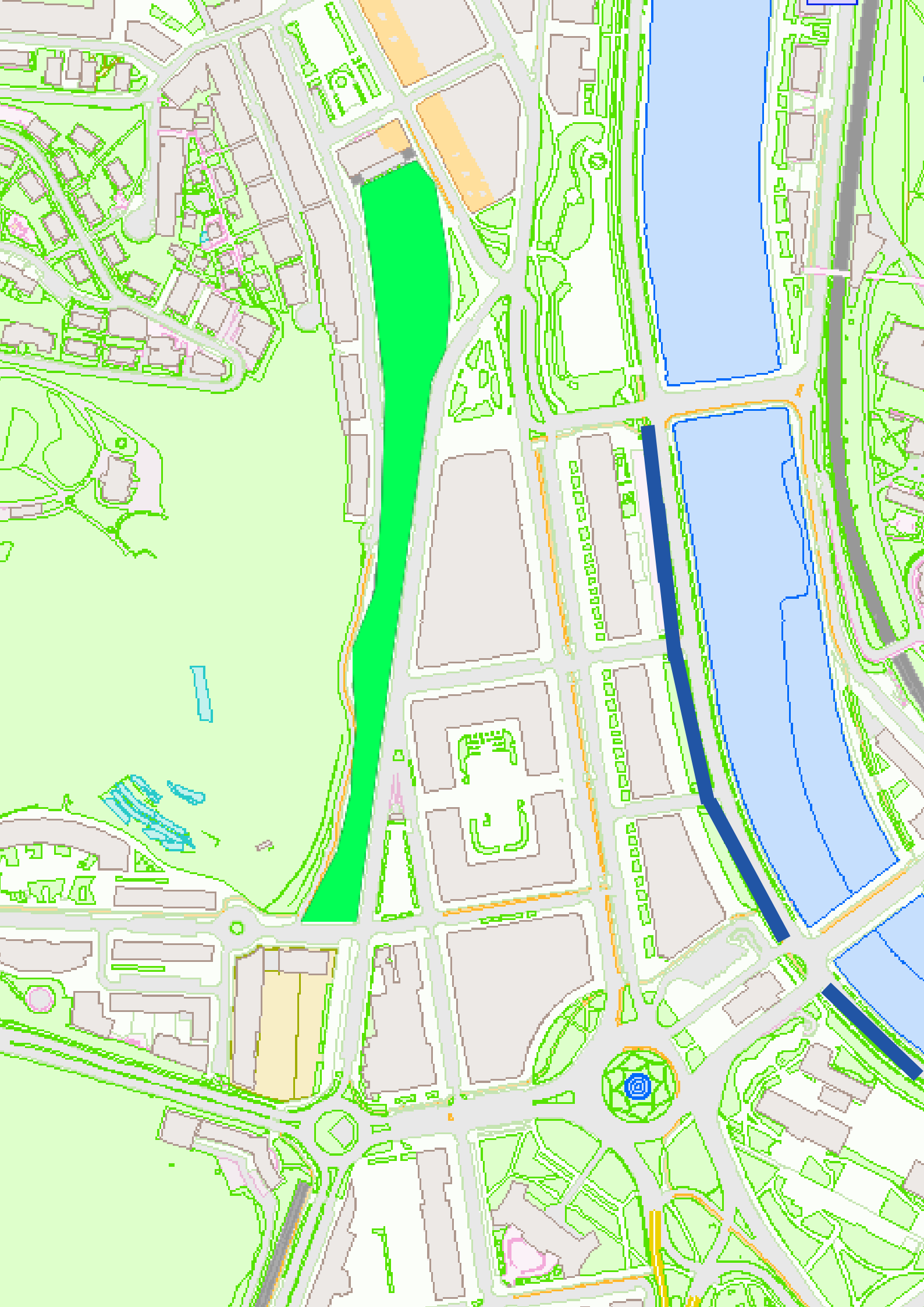
Una motocicleta atravesando uno de los pasos de cebra con badenes pronunciados en el Paseo Sociecad Vascongada de Amigos del País.



Dos imágenes de las piedras de la rotonda donde coinciden el paseo de Larratxo, el de Txingurri y Bertsolari Txirrita.



Marca vial del carril Taxi-Bus prácticamente ilegible en el Paseo de la Concha.



7.14.- La playa de Vías de la Estación de Easo: Una oportunidad para la ciudad

En 2018 el alcalde de la ciudad, Eneko Goia, y la consejera vasca de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantza Tapia, suscribieron un acuerdo para integrar en la ciudad el espacio de la playa de vías de la Estación de Easo (Euskotren), una vez ejecutadas las obras de la variante y soterramiento del Topo.

Se trata de un espacio con una superficie de aproximadamente 21.000 metros cuadrados situado entre la plaza Easo, la calle que lleva el mismo nombre, el Paseo de Errondo, Autonomía y Morlans. El terreno está calificado como “sistema general ferroviario” y será recalificado por el Ayuntamiento tras la ejecución de las obras del Topo. La disposición de ese espacio, en pleno centro de la ciudad, posibilitará la creación de nuevos usos, entre ellos los espacios verdes y peatonales de uso público, los la creación de plazas de aparcamiento, los usos comerciales y la construcción de viviendas.

El RACVN considera que la disposición de este espacio constituye una gran oportunidad para unir los barrios del Centro, Amara Viejo, Amara y Morlans y propone la creación de un gran parque con zonas verdes, paseos, carriles bici y parques recreativos. Pero también sería interesante plantearse la construcción de un parking soterrado que complementase a los actuales del Centro. Lo que el RACVN no considera apropiado es que dicho espacio sea utilizado para levantar nuevas viviendas.



7.15.- Un nuevo parking en paralelo al Río Urumea

El RACVN considera que sería muy interesante sumar dos nuevos parkings próximos al centro de la ciudad que conseguirían para aliviar la congestión de los ya construidos. El primero de ellos sería el propuesto en el punto anterior, es decir, bajo la superficie que actualmente ocupa la playa de vías de la Estación del Easo.

El otro, sería un parking (e incluso dos), de carácter longitudinal que discurriría en paralelo al Río Urumea, en el Paseo de Vizcaya y en el Paseo Árbol de Gernika, bajo la misma carretera y también bajo la superficie del paseo que alberga el carril bici, el paseo para los peatones y la zona ajardinada y el parque de la Plaza Centenario. Sería un modelo similar al que dispone Bilbao en el Paseo del Arenal, en paralelo a la Ría y junto al Ayuntamiento y el Casco Viejo de la ciudad.

En la imagen de la izquierda aparece sombreado en verde el espacio que ocupa la playa de vías de la estación del Topo de Easo, y sombreado en azul la zona en la que el RACVN propone la creación del un nuevo parking en paralelo al Urumea.



Infografía del proyecto de soterrar los carriles de vehículos del Paseo de La Concha, correspondiente al proyecto presentado por el PSE en las pasadas elecciones municipales. Otros grupos políticos como EH Bildu, Partido Popular o Irabazi Podemos también han planteado esta opción en distintos momentos.



¿Reducir un carril en el Paseo de La Concha, soterrar el vial o dejarlo como está?

El Paseo de La Concha constituye una de las arterias principales de la ciudad que une el barrio de El Antiguo con el centro y que a su vez está conectado con otras dos arterias clave, como son el Paseo de Zumalakarregi y la Avenida Tolosa por una parte, y la calle San Martín por otra.

El domingo 24 de noviembre conocimos que finalmente el Ayuntamiento de la ciudad y su departamento de Movilidad se ha decantado por eliminar uno de los tres carriles de La Concha para ampliar la acera y el bidegorri.

El RACVN considera que se trata de una apuesta desafortunada, ya que la gestión del suelo se debe basar en un uso y diseño racional en función de las demandas y usos de los ciudadanos. El RACVN entiende que la acera del paseo y el bidegorri son lo suficientemente anchos para la demanda y uso existentes. Eliminar uno de los tres carriles de una de las arterias de la ciudad carece de sentido. Debemos tener en cuenta que por los tres carriles actuales no sólo circulan vehículos privados, sino que también lo hacen autobuses, el tren turístico y los servicios de emergencia. Por el paseo de La Concha pasan autobuses en ambos sentidos correspondientes a varias líneas urbanas e interurbanas que cuentan con frecuencias altas. Por lo tanto, el RACVN considera que la propuesta del Ayuntamiento fomenta la creación de un nuevo

embudo permanente que afectará negativamente al tráfico de la ciudad (una mayor aglomeración de vehículos, la ralentización del transporte público y un aumento de los niveles de contaminación). Al RACVN le preocupa que la propuesta deja a los vehículos de emergencia, como las ambulancias, los camiones de bomberos o a la policía, sin opción de adelantar al resto de automóviles.

Durante parte de este verano y en el momento actual, debido a las obras, estamos viviendo “una experiencia piloto” de un escenario con dos carriles. En las cuatro fotografías que aparecen sobre estas líneas se aprecia cómo los autobuses tienen dificultades para atravesar el tramo del Paseo de La Concha en el que, debido a las obras, se ha suprimido uno de los tres carriles. Los autobuses deben pisar la línea central e incluso invadir el carril contrario. A las fotografías nos remitimos para demostrar visualmente que esa propuesta carece de sentido y además resulta peligrosa.

El RACVN entiende que la reducción de carriles es la opción menos apropiada. Las dudas deberían plantearse entre las otras dos opciones, teniendo en cuenta que mantener la situación actual de tres carriles es la más económica, pero que soterrar el vial puede propiciar la creación de más carriles y que éstos sean más anchos.

El Paseo de La Concha es un paso fundamental para el transporte público

Líneas de autobuses urbanos que atraviesan el Paseo de La Concha (en ambos sentidos)

- 5** Benta-Berri
- 25** Benta Berri-Añorga
- 18** Seminario
- 33** Larratxo Intxaurrondo Antiguo Igarra
- 40** Gros Antiguo Igarra
- 45** Estaciones Antiguo Aiete
- 16** Igeldo (atravesamedio paseo)
- B1** (Nocturno) Benta Berri-Berio-Añorga
- B7** (Nocturno) Igeldo
- B8** (Nocturno, atraviesa medio paseo) Miraconcha- Bentaberri - Seminario

Algunas líneas de autobuses Interurbanos que atraviesan el Paseo de La Concha (en ambos sentidos):

- T1** Lasarte Oria- Donostia San Sebastián
- T3** Andoain- Lasarte Oria- Donostia San Sebastián
- T5** Tolosa- Irura. Billabona- Donostia San Sebastián
- T5D** Tolosa- Irura- Billabona. Donostia San Sebastián Directo
- G2** Andoain Urnieta San Sebastián
- G4** (Sólo Nocturno)

Líneas turísticas Donostia-San Sebastian City Tour

Tren turístico
Autobús turístico



Arriba, el tren turístico en el Paseo de La Concha en sentido hacia el Antiguo y tras él una hilera de vehículos. Abajo, un autobús articulado de Lurraldebus invadiendo el carril contrario para acceder al tramo provisional de dos carriles. En las imágenes, tomadas durante el pasado verano, se aprecia el carril cortado por las obras y la afluencia de peatones y bicicletas por el paseo y el bidegorri, respectivamente. ¿Realmente es necesario ampliar esas zonas?



PRUEBAS DE CICLISMO Y ATLETISMO

¿SIEMPRE EN EL CENTRO DE LA CIUDAD?

Donostia-San Sebastián cuenta con un gran número de instalaciones deportivas de ámbito público y privado, así como clubes deportivos y federaciones. La ciudad dispone de polideportivos en prácticamente todos los barrios de la ciudad, con buenos equipamientos. Una gran parte de estas instalaciones que se sitúan en el entorno del estadio de Anoeta y conforman una ciudad deportiva en toda regla (Palacio de Hielo Txuri Urdin, Velódromo Antonio Elorza, Miniestadio Municipal de Anoeta, Poli-deportivo Municipal José Antonio Gasca, Piscinas Municipales Paco Yoldi, Frontón Municipal Atano III, etc), que se extiende hasta las instalaciones de Illumbe.

Sin embargo, un gran número de actividades deportivas (pruebas ciclistas y de atletismo) se realizan en el Centro de la ciudad, causando graves afecciones al tráfico de los vehículos privados y de los públicos (líneas de buses urbanos e interurbanos con recorri-

dos modificados e interrumpidos, etc.) y alterando en definitiva a la vida y rutina de muchos donostiarros. Todas estas competiciones son un valor incuestionable para la ciudad. Es una realidad que debe reconocerse. Pero, el RACVN considera que sería idónea la utilización de las instalaciones y alrededores de la ciudad deportiva de Anoeta (Amara) para localizar este tipo de pruebas y/o evitar así que las calles principales de la ciudad sufran constantes afecciones de tráfico.

El RACVN insiste en que no se trata de prohibir ni dejar de organizar estas pruebas. Sin embargo, la proliferación de las competiciones están convirtiendo al Centro de la ciudad en escenario deportivo cada vez con más frecuencia. Por esa razón, lo más idóneo sería buscar recorridos en la ciudad y los alrededores en los que la afección a la ciudad sea mínima y siempre que se pueda, en función del tipo de prueba, dentro de la ciudad deportiva.



Las obras en San Martín con motivo de la pasante ferroviaria del Metro

Las obras de la pasante ferroviaria del denominado Metro van a obligar a realizar cortes parciales (que ya han comenzado) y totales en la calle San Martín, a la altura de la Catedral del Buen Pastor a partir del próximo verano. En el momento de redactar estas líneas ya se había cortado uno de los tres carriles (el izquierdo) que reducían la calle a dos únicos carriles.

Dado el carácter provisional de la obra, el RACVN entiende que, una vez iniciadas las obras y en fase de desarrollo, es normal que éstas puedan producir afecciones. Sin embargo, después de la experiencia del verano de 2019, con una ciudad colapsada y con medidas poco eficientes como el “Atajenol” como respuesta, nos preocupa la situación que se pueda crear durante el próximo verano (2020), cuando la calle San Martín permanezca completamente cerrada durante un año. Ante este panorama creemos que sería necesario tener en cuenta tres aspectos:

a) El RACVN considera que es necesario que para entonces la Calle Easo esté habilitada y abierta al tráfico para que los vehículos que ahora acceden por San Martín tengan opción de un recorrido alternativo. La Calle Easo y la Avenida de la Libertad en sentido hacia el río Urumea soportarán una intensidad de tráfico mucho mayor a la actual. Será ne-

cesario, por tanto, estudiar la regulación de los semáforos y adecuarlos a la nueva circunstancia para hacer un tráfico más fluido.

b) La propuesta de crear parkings disuasorios “de verdad” en otras zonas de la ciudad próximas a las salidas de la variante y de los principales accesos de la ciudad, acompañadas de una serie de medidas que favorezcan que los visitantes puedan conocer la existencia de los citados parkings antes de acceder al centro de la ciudad (carteles en las carreteras y accesos a la ciudad, información sobre conexión con autobuses y autobuses lanzadera, coordinación con las agencias de turismo y con la Oficina de Turismo de Donostia-San Sebastián y los hoteles de la ciudad, etc).

c) Evitar que los usuarios que accederían por San Martín al centro de la ciudad hagan lo propio por la vía que discurre en paralelo al Río Urumea (Paseo de Vizcaya, Árbol de Guernica y Paseo de los Fueros), ya que se trata de una vía que de por sí está bastante colapsada, especialmente en horas punta. De hecho, el colapso que sufre esta vía y el efecto “embudo” creado en la misma es un problema sobre el que desde el RACVN ya hemos advertido en más de una ocasión y desde hace muchos años.



La demografía de la ciudad y los futuros planes de movilidad

En la actualidad los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios están encaminados a disminuir la presencia de los automóviles en los núcleos urbanos.

Esta política no sólo la ha adoptado Donostia-San Sebastián, sino que es compartida por otros muchos municipios y forma parte de “lo políticamente correcto”, como antes lo fue el acceso al vehículo privado de las clases medias, el fomento de los vehículos diésel frente a los de gasolina durante los noventa y los dosmil o el empleo del biodiésel.

La tendencia de la evolución demográfica para los próximos años indica una evolución hacia una sociedad de personas mayores, determinada por el envejecimiento de la generación del “Baby boom”, una mayor esperanza de vida y una baja natalidad. Esto significa que las personas mayores ganarán cada vez más protagonismo en nuestra sociedad y en nuestra ciudad.

Por lo tanto, los futuros PMUS se deberán diseñar otorgando un mayor protagonismo a las personas mayores (muchas de ellas con movilidad reducida y con una salud frágil) y a sus necesidades de movilidad. Esto hará que el vehículo privado recupere protagonismo en las ciudades por pura necesidad vital y que otros medios como el transporte público adaptado y las ambulancias sean también cada vez más relevantes. Lógicamente, en ese futuro todos esos vehículos serán cada vez más eficientes y menos contaminantes.

Según datos publicados en la web del Ayuntamiento, Donostia-San Sebastián contaba con 187.418 habitantes en 2018, con una edad media de 45,87 años.

<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/donostia-data/demografia>

En la página web foro-ciudad.com, se muestran datos del INE relativos a la ciudad en los que se aprecia que, el crecimiento natural de población en el municipio ha sido negativo durante las dos últimas décadas. (Se aportan datos, año a año, desde 1996, siendo 2017 el último año registrado en el que se contabilizaron 657 defunciones más que nacimientos).

<https://www.foro-ciudad.com/guipuzcoa/donostia-san-sebastian/habitantes.html>,

Según datos publicados por Eustat, la esperanza de vida en Guipúzcoa en el bienio 2016-2017 fue de 80,2 años en el caso de los hombres y 86,4 en el caso de las mujeres. En el bienio 1995/1996 fue de 74,9 y 82,2 y en el periodo 1975-1976 fue de 69,7 y 76,1, respectivamente. Es decir, cada vez habrá más personas mayores, que contarán también con una esperanza de vida mayor.

http://www.eustat.eus/elementos/ele00000000/Esperanza_de_vida_al_nacimiento_en_la_CA_de_Euskadi_por_causa_de_defuncion_territorio_historico_y_comarca_segúnsexo_y_ano/tbl0000031_c.html



8.- Conclusiones

Por nuestra forma de vida, cada vez nos movemos más y de distintas maneras según la circunstancia, la necesidad y el momento. Por esa razón, el éxito de la movilidad no debe basarse en fomentar otros medios de transporte sólo a base de criminalizar el uso del automóvil, penalizar su uso y hacer la vida más difícil a quienes lo necesitan. Se debe diseñar un reparto y estructuración del suelo urbano, acorde a los usos, necesidades y demandas reales de los ciudadanos. Se debe planificar de tal manera que se procure la mayor fluidez posible y el acceso rápido a los vehículos de emergencias (evitando crear embudos o ralentizaciones sistemáticas del tráfico). Un transporte fluido sin retenciones es más cómodo para todos, menos molesto y mucho menos contaminante.

El transporte urbano ha avanzado mucho durante los últimos años incorporando autobuses de piso bajo sin escaleras, sistemas de arrodillamiento, rampas y lugares específicos para sillas y personas de movilidad reducida. Pese a ello, el progresivo envejecimiento de la población va a dar lugar a una serie de circunstancias en las que el vehículo privado va a ser imprescindible e insustituible. Actualmente los espacios destinados a personas con movilidad reducida en los autobuses son adecuados, salvo en momentos puntuales en los que hay una gran demanda de uso o coinciden más de dos personas de movilidad reducida. Sin embargo, en un futuro próximo, en el que habrá más personas mayores con dificultades de movilidad, la demanda será todavía mayor y los espacios de los autobuses destinados a estas personas resultarán insuficientes.

El RACVN comparte la idea de trabajar para reducir las emisiones en las ciudades, pero discrepa con algunas de las medidas implementadas y formuladas para ello. Las mejores formas de trabajar para lograr este objetivo pasan por una apuesta decidida por la renovación de automóviles a través de facilidades e incentivos. Si fuéramos capaces de sustituir todos los vehículos antiguos de más de 10 años (incluso por vehículos diésel modernos) los niveles de emisiones se reducirían de manera muy significativa. Además, el RACVN recuerda que en las ciudades existen más fuentes de contaminación que los automóviles (sistemas de calefacción y aire acondicionado, tráfico aéreo, industrias, residuos urbanos e industriales que acaban en el suelo, las playas y el mar, etc.). Al crear incertidumbre entre los usuarios sobre las prohibiciones y sobre la continuidad de este tipo de vehículos, muchos conductores

retrasan la fecha de compra de un automóvil nuevo y optan por alargar la vida de su viejo vehículo, menos seguro y más contaminante.

Asimismo, durante los últimos años los vehículos movidos por energías alternativas se han desarrollado y han pasado de ser una utopía a una realidad. Sin embargo, todavía hoy presentan muchas limitaciones (autonomía, precio de compra, opciones y lugares de recarga, etc). Además, plantean otro tipo de cuestiones técnicas, más allá de la seguridad vial, como el origen de toda la energía eléctrica necesaria para mover el parque completo de vehículos del país. Hay que tener en cuenta que, actualmente, para satisfacer las demandas y el consumo real (doméstico, industrial, de alumbrado público, etc), necesitamos importar electricidad de otros países. Otra cuestión que no queda resuelta es la del tratamiento de residuos de este tipo de vehículos (principalmente las baterías, que poseen elementos contaminantes).

El futuro del automóvil pasa por una evolución a modelos cada vez menos contaminantes y más seguros, pero es necesario avanzar de forma lógica y coherente. Vayamos paso a paso, sin iniciativas extrañas que generan incertidumbre, y afectan negativamente a la economía, al mantenimiento de puestos de trabajo y, en definitiva, a la vida de las personas.

El RACVN quiere recordar una vez más que el sector del automóvil posee una importancia excepcional en el País Vasco y en Navarra, ya que suponen casi el 25% del PIB. Miles de familias dependen directamente del mantenimiento y generación de empleo de este sector, que es muy amplio (fabricación, componentes, mantenimiento y venta de vehículos, recambios, sector asegurador, etc). Para las arcas municipales también supone una fuente de ingresos a través de los parkings y estacionamiento regulados (OTA), y también a través del impuesto municipal de vehículos. Hace pocos días hemos sabido que el Gobierno Vasco contempla incluir en los presupuestos del próximo ejercicio una partida destinada a un nuevo Plan Renove Vasco. ¿Para qué se quiere incentivar la compra de vehículos nuevos si luego se ponen todo tipo de trabas? No tiene sentido alguno.

El RACVN considera que no se deber criminalizar el automóvil como un elemento negativo de la movilidad. Debe coexistir de manera equilibrada con el resto.

8.1.- ¿Qué ciudad queremos?

Nuestra ciudad está repleta de obras en prácticamente todos los rincones. A las obras de la pasante ferroviaria del metro hay que sumar la construcción del nuevo barrio de San Bartolomé en el Centro y numerosas obras privadas. El RACVN entiende que, en muchos casos, las obras, aunque molestas, son necesarias para el correcto mantenimiento de la ciudad. Sin embargo, se deben ejecutar de manera planificada para que incomoden lo mínimo a los ciudadanos. El Ayuntamiento debería tener en cuenta, y actuar en consecuencia, ante los graves trastornos que implica la coincidencia de numerosas obras en el mismo periodo de tiempo.

El acceso al Centro es molesto e incómodo. Los ciudadanos están soportando el colapso del tráfico en las horas punta y, si la meteorología no acompaña, la situación se agrava. El transporte público tampoco se libra de los atascos. Como única medida para paliar esta situación, el Ayuntamiento propone caminar y utilizar la bicicleta, olvidando que en muchas ocasiones la climatología no lo permite, ni tampoco el estado de salud, ni la edad de muchos donostiarros. Quizás se trate de un planteamiento buenista y políticamente correcto, pero no se ajusta en absoluto a la realidad. Al menos no lo es para la mayoría de los donostiarros. San Sebastián no es sólo el Centro, Amara y Gros. Muchas personas (no sólo los cargos políticos) tienen una agenda apretada y necesitan del vehículo privado para su trabajo y su vida.

El centro de la ciudad está viviendo una transformación orientada al sector turístico. Cada vez son más los hoteles que se abren en la ciudad (por cierto, gran parte de ellos sin plazas de parking para sus huéspedes). Mientras la hostelería y el turismo están ganando protagonismo en el Centro de la ciudad, los comercios de toda la vida poco a poco van echando el cierre. Las peatonalizaciones masivas resultan perjudiciales para el pequeño comercio, ya que los clientes ni tan siquiera pueden detenerse para cargar sus compras (especialmente si éstas son voluminosas) y al final optan por acudir a las grandes superficies.

Cada vez son más los jóvenes donostiarros que deben buscar vivienda fuera de la ciudad para emanciparse, aunque se siga construyendo incluso en el centro, como es el caso del nuevo barrio de San Bartolomé.

El RACVN considera que si el Centro de la ciudad está creciendo en habitantes y visitantes, la oferta de plazas de aparcamiento debería ajustarse a la nueva coyuntura (justo lo contrario de lo que está sucediendo). Cada vez hay menos lugares en superficie donde aparcar y los parkings soterrados del Centro resultan insuficientes.

Para el RACVN, urge la construcción de nuevos parkings disuasorios en la periferia y también en lugares próximos al Centro, en paralelo al río Urumea (Paseo de Vizcaya y Árbol de Gernika), así como la zona que ocupa la playa de vías de la estación del Topo en Easo. En vez de edificar más viviendas sobre este lugar, el espacio liberado podría convertirse en un parque con zonas verdes, bancos, etc, y albergar un amplio parking soterrado.

El RACVN estima que el Ayuntamiento debería planificar la ejecución de obras para que no coincidan en el mismo tiempo. Además, debería diseñar una respuesta realista para que el acceso masivo de vehículos de los turistas a la ciudad no acabe colapsando las calles. La solución no pasa por prohibir la entrada al Centro de los automóviles privados. Muchas personas que viven o trabajan en San Sebastián precisan el vehículo para su ejercicio profesional, incluso por necesidades de movilidad personal. Parece más lógico que se favorezca la construcción de nuevos parkings disuasorios, capaces de absorber una gran parte de los vehículos visitantes e incluso de los donostiarros que residen en zonas periféricas. Con la tecnología actual se podría informar en tiempo real sobre la ubicación de todos los parkings (los del Centro y los disuasorios), y de cuántas plazas libres disponen.

La planificación de la movilidad urbana no es un tema fácil y por eso exige una reflexión previa sobre el tipo de ciudad que queremos. El RACVN considera que habría que caminar hacia una ciudad “viva y vivida”, que no expulse a los propios donostiarros y que reciba de forma amistosa y sostenible a los visitantes.

Un ejemplo que no debe repetirse es el caos que vivió la ciudad el pasado verano a cuenta de las obras, los eventos que coincidieron y la ausencia de medidas para paliar la afección en el tráfico. Veremos qué ocurre el próximo verano. Por de pronto, la calle San Martín permanecerá totalmente cerrada al tráfico y los parkings disuasorios siguen brillando por su ausencia.



INFORME RACVN: ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN Y PROPUESTAS

2019-2020



WWW.RACVN.NET

