



Donostia-San Sebastián 7 de diciembre de 2020

El RACVN no comparte la medida de cortar el tráfico en La Concha los domingos y festivos

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

El RACVN no comparte la medida propuesta por la concejala donostiarra de Movilidad, Pilar Arana, que “se llevará a cabo de manera indefinida” y que consiste en cortar el tráfico en ambos sentidos en el Paseo de la Concha los domingos y festivos. El club automovilista propone que el Consistorio lleve a cabo otras medidas que no produzcan más afecciones al tráfico de vehículos privados y del transporte público y que garanticen la distancia social entre personas.

Entre ellas, la creación de un mapa de paseos y recorridos alternativos que eviten la aglomeración de ciudadanos en un único espacio. De hecho, el RACVN considera que la medida del Ayuntamiento puede volverse en contra de los fines para los que supuestamente se ha propuesto, ya que puede suponer un efecto llamada para que más ciudadanos acudan a pasear por el mismo lugar.

El RACVN pone en valor el concepto de ciudades “vivas y vividas”, en la que los ciudadanos pueden realizar sus compras y labores cotidianas, y no solo pasear. Para los quehaceres de las personas la movilidad en vehículo privado (automóvil y motocicleta), así como el transporte público resulta fundamental. La ciudad es para todos los ciudadanos que viven en ella, para la vida cotidiana de sus habitantes. El club automovilista argumenta que **el Centro no es sólo un lugar al que ir a pasear, sino que también es un lugar al que los ciudadanos acuden a trabajar y a realizar sus compras.** Aunque la propuesta municipal se refiere a los fines de semana, de sobra es sabido que no todos los ciudadanos libran los sábados y los domingos y que durante estos dos días también hay vida comercial, especialmente en estas fechas previas a la Navidad.

Nadie cuestiona que deban existir lugares de paseo en la ciudad. Sin embargo, ya existen lugares y La Concha no es precisamente el único paseo de San Sebastián. Si el Ayuntamiento considera que no hay espacios suficientes de paseo, debería plantearse su criterio urbanístico, especialmente en las nuevas zonas residenciales de la ciudad y las que se van a construir próximamente (Riberas, Txomin Enea, y ahora Infierno y la zona de Cuarteles, etc.). **En vez de optar por masificar zonas, quizás debería plantearse la construcción de las nuevas zonas urbanas concediendo espacio suficiente para la realización de paseos, zonas verdes, bidegorris y por supuesto calzadas lo suficientemente anchas.** Precisamente, el RACVN ya propuso, en su informe sobre movilidad de la ciudad, la posibilidad de destinar lugares de la ciudad, como la playa de vías de la estación de Easo, a la creación de espacios verdes y de paseo. Si en zonas como ésta optan por construir más viviendas, inevitablemente tendrán que acceder más vehículos a esa zona, aunque dispongan de plazas parking, ya que los nuevos residentes tendrán uno o más vehículos en la unidad familiar.



Una vez más, la edil propone eliminar calzadas de circulación, que constituyen arterias de la ciudad, para crear zonas peatonales. Esto tiene una gran trascendencia para la organización y la vida cotidiana de la Ciudad. Para el club automovilista la propuesta del consistorio propone la creación de un parque público para todo tipo de paseantes en perjuicio de los habitantes fijos y ciudadanos empadronados en la ciudad.

Asimismo, **olvida varias cuestiones que el RACVN ha recordado en más de una ocasión:**

- La climatología de nuestra ciudad, especialmente en esta época, en la que las temperaturas bajan y las precipitaciones son abundantes, no van a garantizar que todos a los fines de semana se den circunstancias idóneas para pasear. (El día de ayer fue un claro ejemplo).
- El envejecimiento de la población, con una proporción alta de personas mayores que necesitan desplazarse y recurren al transporte privado o público, que con la medida del Ayuntamiento se perjudica.
- Ya han ensanchado de manera notable el paso para peatones y para bicicletas en esa zona en detrimento de las vías de vehículos que han perdido uno de los tres carriles y además han quedado demasiado estrechos los dos resultantes.
- La vida comercial del Centro requiere, en gran medida, del uso del transporte privado. Si se le pone todo tipo de pegas al circular y aparcar, cortando calles, estrechándolas, produciendo retenciones, etc, los ciudadanos acudirán directamente a un centro comercial en el que el acceso es más fácil, parking está garantizado y es gratuito. ¿Acaso no interesa la vida comercial del Centro? ¿Sólo interesa mantener este lugar para pasear y como reclamo para el turismo?
- La obligación de circular por recorridos alternativos más largos y con cuestas hace que los vehículos permanezcan más tiempo en marcha, recorran más distancias y requieran de un tipo de conducción más irregular y en definitiva más contaminante.
- Al desviar el tráfico de una arteria de la ciudad por calles más estrechas, que ya cuentan con su propia densidad de tráfico habitual, se crean nuevos efectos embudo e incluso situaciones de peligro.

Un corte con buenos resultados. ¿Para quién?

Según la edil, el corte propuesto se “ha llevado a cabo anteriormente con buenos resultados”. Sin embargo, parece no tener en cuenta las cuestiones mencionadas por el RACVN en el párrafo anterior y, sobre todo, las situaciones de peligro que resultaron de ese corte, como el paso de vehículos por el recorrido alternativo por Miraconcha y Sanserreka. Se trata de un paso demasiado estrecho como para poder convertirse en un recorrido alternativo de todo el transporte público y privado. El club automovilista recuerda, eran especialmente notables las dificultades de los autobuses para cruzarse en Sanserreka. Tenían que invadir la acera durante el giro para evitar colisiones entre sí. Para los automóviles privados, las furgonetas y los autobuses urbanos convencionales de 12 metros, el paso simultáneo era complejo. Sin embargo, la situación se agravaba aún más cuando alguno de los autobuses que se cruzaban era un articulado de 18,75 metros, como los de la línea 5 (Bentaberri) de DBUS, o uno de 15 metros y 3 ejes de Lurraldebus. También resultaba especialmente peligroso para las motocicletas, que al circular por esa zona en curva y con poca visibilidad, se podían encontrar de frente, sin



previo aviso, con un vehículo de grandes dimensiones invadiendo parte del carril contrario para poder efectuar el giro.

Al club automovilista le preocupa que a la concejala de Movilidad sólo le interese una parte de los actores de la movilidad, olvidando incluso el transporte público (y ya no sólo los automovilistas y motoristas). ¿No toma en consideración estos vehículos o desconoce cuáles son sus dimensiones y su capacidad de maniobra?

Evitar aglomeraciones está bien, pero hay otras formas

En RACVN comprende que la situación actual (hostelería cerrada y limitación de movimientos) es complicada por la pandemia, pero garantizar la seguridad de los ciudadanos frente al virus es fundamental. Para ello, la distancia social y evitar las aglomeraciones de personas son requisitos imprescindibles. El RACVN considera que el Consistorio puede evitar las aglomeraciones en este paseo de otra manera. Por ejemplo, en vez de hacer cortes de tráfico (y en definitiva crear un efecto llamada para que más ciudadanos acudan a La Concha), podrían realizar un mapa de itinerarios de la ciudad donostiarra y proponer a la ciudadanía otros lugares de paseo en el Centro y en otros barrios y zonas de la ciudad.

Los cambios en el Paseo de La Concha: el tiempo dio la razón al RACVN

El RACVN es consciente de que a la edil no le gusta el automóvil privado, tal y como ella ha manifestado en más de una ocasión, y pretende dificultar su uso a los ciudadanos, con independencia de cuáles sean los motivos de ese uso. Sin embargo, al RACVN le sorprende que se perjudique también al transporte público, e incluso a los vehículos de emergencia, como las ambulancias.

El RACVN recuerda que ya alertó durante el verano de 2019 sobre las consecuencias negativas del estrechamiento de vías del Paseo de la Concha para crear un paso de peatones y un carril bici más amplios. Advirtió que era un espacio demasiado reducido para que se crucen dos vehículos de grandes dimensiones, frecuentes en esa zona, como ambulancias, vehículos de reparto y autobuses urbanos, interurbanos y discrecionales, especialmente en algunas partes del recorrido.

El RACVN consideró que, de las tres alternativas posibles, la que se iba a realizar era la menos idónea, frente a la posibilidad de dejar el paseo como estaba o soterrar los carriles para garantizar una anchura suficiente de vías de vehículos y al mismo tiempo ampliar en superficie el espacio destinado a ciclistas y peatones.

Paradójicamente, un año después, al finalizar las obras que se realizaron sin tomar en consideración los avisos del club automovilista, el propio Consistorio reconoció que iba a tener que realizar modificaciones al advertir que la anchura de vías era demasiado estrecha. Es decir, el tiempo dio la razón al club automovilista. El RACVN recordó que la anchura de vehículos como los autobuses (por normativa) es de 2,55 metros. Además, debido a los voladizos delanteros y traseros de este tipo de vehículo la trayectoria que realizan (sobre todo los articulados) cuando giran, necesitan de una anchura mayor de vía. Sin embargo, a día de hoy esos carriles siguen siendo excesivamente estrechos. Las vías están limitadas por una barandilla blanca nueva (que ya se encuentra marcada en varios lugares por el roce de vehículos) y un murete provisional de bloques de hormigón.