



Donostia-San Sebastián 29 de septiembre de 2021

El RACVN rechaza el corte del tráfico en La Concha al transporte privado

El RACVN teme que la medida provisional acabe convirtiéndose en definitiva tal y como ha ocurrido en actuaciones recientes como el cierre de San Martín.

El club automovilista considera que la medida creará afecciones al tráfico que perjudicarán no sólo al transporte privado, sino también al transporte público.

El RACVN considera que el experimento de cerrar el paseo a todo el tráfico los domingos y festivos ha resultado un fracaso total. La medida ha tenido poca acogida en relación a las afecciones que ha creado en el transporte público y privado.

El corte de La Concha se suma a otras actuaciones del Consistorio similares y a las afecciones creadas por el resto de obras que hay en la ciudad, que han convertido el tráfico de la ciudad en un caos, para donostiarras y visitantes, con independencia del modo de transporte que utilicen.

El club automovilista considera que las afecciones al tráfico son cada vez mayores y que se han creado zonas de aglomeración de vehículos y embotellamientos donde antes el tráfico era fluido, destruyéndose la naturaleza y la imagen de la ciudad.

El RACVN no comparte la medida de cortar el tráfico en el Paseo de la Concha al transporte privado durante casi un año con el pretexto de finalizar las obras de la barandilla y el carril bici. El club automovilista considera que la medida va a crear más afecciones al tráfico de las ya existentes (que no son pocas) debido a los cambios realizados y el resto de obras que se están realizando por toda la ciudad y especialmente en el Centro.

El RACVN teme que el cierre temporal del Paseo de La Concha al tráfico privado acabe siendo definitivo, al igual que sucedió en la Calle San Martín a la altura de la Catedral del Buen Pastor. Algo similar ocurrió cuando se realizaron las obras en el primer tramo de la barandilla del Paseo de La Concha. Bajo esta excusa se anuló de forma provisional uno de los tres carriles para destinarlo a usos relacionados con la obra. Tras la experiencia caótica, incluso peligrosa, de dos carriles estrechos delimitados por bloques de hormigón, que el Consistorio calificó como “muy positiva”, se decidió anular el tercer carril de forma permanente para ampliar el espacio de peatones y el carril-bici.

Estas medidas han supuesto la creación de embotellamientos y aglomeraciones de vehículos en zonas donde la densidad del tráfico no era un problema y además han provocado que el acceso de la ciudad por la zona del Río Urumea, que era una de las más congestionadas, absorba todavía una cantidad mayor de vehículos, magnificando todavía más las retenciones y el colapso de vehículos.

El cierre al transporte privado supone un nuevo golpe al colectivo de automovilistas de la ciudad, que ven cómo sistemáticamente se les limita cada vez más el acceso a la ciudad y se les pone todo tipo de trabas, sin atender a los motivos y razones que llevan a los usuarios a utilizar sus vehículos. Sin embargo, la cuota de contraprestación que pagan los propietarios de los vehículos por utilizar sus vehículos en la ciudad y disponer

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS



de infraestructuras (el impuesto municipal de vehículos) no sólo no se reduce, sino que es una de las más caras de todo el Estado.

El club automovilista considera que las afecciones al tráfico que originará esta nueva medida no sólo va a afectar al transporte privado, sino que también al transporte público, tal y como ha sucedido con el experimento fallido de cortar todo el tráfico en La Concha durante los festivos (aunque en esta ocasión, se ha permitido circular a taxis y autobuses).

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Cronograma del Paseo de la Concha

1.- Supresión de uno de los tres carriles

El RACVN en su informe de movilidad publicado a comienzos del 2020, tras la experiencia caótica del verano 2019, manifestó públicamente su disconformidad con la obra del Ayuntamiento de suprimir uno de los tres carriles del Paseo de la Concha, manteniendo únicamente dos carriles muy estrechos (uno por sentido) para ampliar la zona de paseo de peatones y el carril bici. El RACVN argumentó que el entonces existente carril central otorgaba fluidez al tráfico y posibilitaba la descongestión en los momentos de gran aglomeración. Además, garantizaba el paso seguro de vehículos de emergencia, como ambulancias, en uno u otro sentido. Asimismo, el club automovilista argumentó que los dos carriles resultantes eran demasiado estrechos para la afluencia de tráfico y especialmente para los vehículos de grandes dimensiones como camiones y autobuses, teniendo en cuenta que hay una gran afluencia de este último tipo de vehículos (autobuses urbanos de DBUS e interurbanos de Lurraldebus, además de los discrecionales y los turísticos).

El tiempo dio la razón al RACVN. Paradójicamente, un año después, al finalizar la primera parte de 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. Pese a la modificación, los carriles siguen siendo excesivamente estrechos. Buena prueba de ello son las marcas en la barandilla blanca que colocaron para separar el carril bici de la vía y que recientemente han vuelto a quitar para reanudar las obras.

2.- Cierre a todo el tráfico del paseo durante los fines de semana

A finales del 2020, tras conocer la propuesta de cerrar el tráfico de vehículos privados y de transporte público en ambos sentidos para habilitar una zona de paseo más amplia para los peatones y ciclistas durante los festivos y fines de semana, el RACVN se posicionó en contra de la medida, que supuestamente buscaba ganar espacio para evitar la aglomeración de peatones. En ese momento, el RACVN propuso la creación de un mapa de paseos y recorridos alternativos que evitasen la aglomeración de ciudadanos en un único espacio y evitar así la creación de más afecciones al tráfico. Sin embargo, el Consistorio ignoró la advertencia del RACVN y las medidas propuestas. En un primer momento, el Ayuntamiento habilitó el itinerario de Miraconcha y Sanserreka como recorrido alternativo en ambos sentidos, pero tras las quejas de los propios conductores de autobuses urbanos e interurbanos el Consistorio tuvo que improvisar y establecer un nuevo recorrido de vuelta por la calle Lazcano y la bajada de Aldapeta (otro lugar que resulta inapropiado y peligroso para absorber todo el tráfico).

Tas la experiencia de estos meses, el RACVN considera que el experimento ha resultado un fracaso total. El club automovilista ha examinado la iniciativa durante su



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

puesta en marcha y desarrollo y ha analizado pros y contras. La medida ha tenido poca acogida en relación a las afecciones que ha creado. La afluencia de paseantes en la vía ha sido más bien poca e incluso prácticamente nula en días de lluvia en los que el paseo ha seguido cortado. Sin embargo, todo el tráfico era desviado por zonas estrechas e inapropiadas para ser usadas como alternativas, como el Paseo de Miraconcha y Sanserreka o Pío Baroja. Todos los vehículos debían realizar un recorrido mucho mayor y con cuestas para ir al mismo sitio. Por tanto, más tiempo en marcha y conducción más irregular, con el consiguiente aumento de consumo de carburante y más emisiones. Asimismo, la medida requería disponer de un mínimo de tres agentes de movilidad destinados a vigilar las zonas afectadas durante el tiempo en el que el paseo permanecía cortado (uno en la bifurcación entre el Paseo de La Concha y Miraconcha, otro en la zona de Ondarreta antes del acceso al túnel y un tercer agente en la intersección de Sanserreka con Pío Baroja). Además, el experimento también ha producido afecciones al transporte público, perjudicando la puntualidad de algunas líneas e incluso dejando una zona sin servicio (Sanserreka en sentido hacia el Centro con la línea 16).

El RACVN pone en valor el concepto de ciudades “vivas y vividas”, en las que sus ciudadanos puedan realizar compras y labores cotidianas. 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.**

Una vez más, el Consistorio propone eliminar calzadas de circulación, que constituyen arterias de la ciudad, para crear zonas peatonales. Según el Consistorio “avanzamos en un modelo de ciudad que mira más al peatón, al disfrute de la ciudadanía”, pero olvida los quehaceres de esa ciudadanía y las necesidades de movilidad que van más allá del disfrute o el ocio. **Esto tiene una gran trascendencia para la organización y la vida cotidiana de la ciudad.**

En definitiva, el corte de La Concha se suma a otras actuaciones del Consistorio similares y a las afecciones creadas por el resto de obras que hay en la ciudad, que han convertido el tráfico de la ciudad en un caos, para donostiarra y visitantes, con independencia del modo de transporte que utilicen. El club automovilista considera que las afecciones al tráfico son cada vez mayores y que se han creado zonas de aglomeración de vehículos y embotellamientos donde antes el tráfico era fluido.