



SERVICIOS

DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN, 19 DE ENERO DE 2021

NOTA 1/2022

Un cierre del Centro de San Sebastián que plantea muchas dudas

El RACVN considera que el proyecto de cierre del Centro de Donostia-San Sebastián al tráfico rodado, cuyo esbozo adelantó el Ayuntamiento hace unos días, no se ajusta a la realidad, resulta ambiguo y es poco aclaratorio.

Una medida permanente para un problema puntual motivado por otras causas no resueltas

En anteriores declaraciones en medios de comunicación, la concejala de Movilidad reconoció que la capital guipuzcoana no presenta problemas de contaminación y de mala calidad del aire. La edil argumentó que la causa del cierre al tráfico está motivada porque en unos días puntuales, a ciertas horas, se produce una gran aglomeración de tráfico en el Centro, refiriéndose a la época estival y los festivos o días en los que la ciudad recibe un gran número de visitantes.

Analizando la justificación de la concejala, el RACVN considera que no es oportuno establecer un “Donostia Central” con restricciones permanentes, que confinan y enclaustran a los donostiarra que viven y trabajan en el Centro, para atajar un problema que se produce en momentos puntuales muy concretos y que además están motivados por otras causas que no están resueltas. Si bajo ese pretexto se pone en marcha la medida, denotaría una falta de autocrítica y una constatación de una gestión deficiente e improvisada del tráfico por parte del Ayuntamiento. El club automovilista considera que la solución no pasa por confinar a los ciudadanos del Centro y su espacio vital.

El club automovilista considera que la argumentación de la edil olvida que gran parte de la generación de tráfico en los últimos años se debe a la coincidencia de obras en distintos puntos de la ciudad, al estrechamiento de carriles derivados de las propias obras, del establecimiento de terrazas o lugares de paseo peatonal de carácter temporal, la afluencia creciente de visitantes y la apertura de nuevos hoteles en el Centro de la ciudad que se ha producido durante los últimos años, teniendo en cuenta, además, que la mayoría de los mismos no disponen de parking propio.



SERVICIOS

Autorizaciones no concretadas, ni su forma de expedición y solicitud

Según el esbozo presentado, el cierre al tráfico privado tendrá tantas autorizaciones o excepciones que prácticamente todo conductor que realmente necesite acceder al Centro en vehículo podrá hacerlo. Supuestamente se establecerán 17 grupos divididos en subgrupos a los que se les podrán conceder distintas autorizaciones (permanentes, temporales, etc.). Sin embargo, no están definidas esas concreciones ni sus características concretas.

¿Dónde está el límite?, ¿qué es y qué no es un desplazamiento necesario en vehículo privado?, ¿quién decide qué es necesario?, ¿el Ayuntamiento o el conductor? Si es éste, siempre entenderá que lo es en cuyo caso, ¿para qué hay cámaras? Y esta medida de necesidad, ¿es provisional o definitiva?. ¿Provisional hasta que entre en vigor las medidas y una vez en funcionamiento las endurecemos? Por otra parte, ¿qué tiene que ver los problemas puntuales de tráfico con la peatonalización?

Con la información dada a conocer por el Ayuntamiento hasta el momento, el RACVN considera que el planteamiento de que acceda quien lo necesite, aboca a la arbitrariedad de la Administración si no se establece claramente. La propuesta da pie a valoraciones subjetivas o interpretaciones personales sobre si el acceso al Centro está justificado o no en cada caso, tanto por parte de la persona susceptible de ser sancionada, como de la persona u organismo sancionador. Es decir, resulta confuso. Si es así, podría suponer la generación de un gran número de litigios administrativos y judiciales.

Si el Ayuntamiento dice que permitirá acceder al Centro a quien lo necesite, ¿a qué viene la regulación de "Donostia Central"? El Ayuntamiento parece reconocer que la medida no tiene razón ni justificación, al afirmar que no existen problemas de contaminación ni que existen problemas de tráfico permanentes, más allá de los generados por las afecciones de obras y los puntuales derivados de la gran afluencia de visitantes... Conclusión, el Ayuntamiento no dice la verdad sobre la finalidad de sus arbitrarias medidas, ya que la ampara unos supuestos que él mismo reconoce como inexistentes. El tráfico excesivo puntual puede solucionarse con una gestión racional y adecuada. Por lo tanto, la propuesta limitativa carece de justificación. ¿O es otra la finalidad que no se nos dice?

Aunque el establecimiento de excepciones es menos restrictivo que el anuncio inicial de cierre de tráfico al Centro, el club automovilista echa en falta la



SERVICIOS

concreción de esas excepciones y el modus operandi que utilizará el Consistorio para consultar a cada ciudadano el motivo de su desplazamiento en automóvil y, de forma contraria, la forma en la que los ciudadanos justificarán su desplazamiento. ¿Se expedirán salvoconductos similares a los que se utilizaron durante el confinamiento para justificar la presencia de ciudadanos fuera de sus domicilios?, ¿Hará falta completar un trámite burocrático previo o posterior para justificar el desplazamiento? Si es así, ¿se hará por internet o se habilitarán oficinas presenciales en las que realizar este trámite?

Por otra parte, que el Consistorio sepa el motivo de cada desplazamiento supone una injerencia en la vida y circunstancias personales de cada ciudadano.

¿Qué ocurre con las motos?

Desde el primer anuncio de la medida, el RACVN ha echado en falta una aclaración por parte del Ayuntamiento sobre qué va a ocurrir con las motocicletas. En Donostia-San Sebastián, el parque de motocicletas es muy destacado y, en ningún caso se puede contemplar como un medio minoritario o secundario. Es decir, siendo un medio tan utilizado en la ciudad, debería haber estado presente en el proyecto de movilidad desde el primer momento. Sin embargo, a preguntas de los medios de comunicación, la edil de movilidad ha reconocido no tener definido cómo van a contemplar a este medio de transporte, pese a llevar más de dos años trabajando en el proyecto.

En RACVN recuerda que las motocicletas son un medio que el Ayuntamiento ha potenciado con éxito para minimizar el tráfico de vehículos más voluminosos en el Centro de la ciudad. Actualmente, son muchos los donostiarros que utilizan su motocicleta para desplazarse y acceder con ella al Centro de la ciudad o atravesarlo de una forma rápida y sencilla y sin generar aglomeraciones.

El club automovilista advierte del riesgo que supondría desviar el tráfico de motocicletas por la variante para evitar atravesar al Centro. Para el RACVN sería un despropósito desviar a los usuarios de las motocicletas por la variante, ya que obligaría a este colectivo a realizar un recorrido mucho más peligroso con una velocidad media mayor, que haría que, en caso de producirse accidentes, éstos sean más lesivos. El RACVN recuerda que los motoristas pertenecen al grupo de colectivos vulnerables y que la mayoría de motocicletas de la ciudad no son de carretera o de gran cilindrada, sino de uso principalmente urbano (scooters y



SERVICIOS

maxi-scooters). Un itinerario alternativo por la variante sería totalmente desaconsejable desde el punto de vista de la seguridad vial.

Si el vehículo privado pierde espacio público también debería perder carga impositiva

Donostia-San Sebastián es una de las ciudades con un impuesto municipal de vehículos más caros de todo el Estado en todos sus tramos fiscales. Este gravamen es una contraprestación que pagan los propietarios de los vehículos por el uso de las vías públicas y por el correcto mantenimiento y mejora de las mismas. Si la circunstancia de la ciudad se adecuase al ranking de carestía de este impuesto, San Sebastián debería ser una de las ciudades con mejor infraestructura vial, menos atascos y mejores soluciones para los automovilistas y para el conjunto de los ciudadanos. Sin embargo, la realidad y su evolución es muy diferente. Por lo tanto, si los usuarios de estos vehículos encuentran una superficie cada vez más reducida y de menos calidad (en espacio, en itinerarios, etc.), menos plazas de aparcamiento y vías más estrechas, lo más coherente sería adecuar la carga impositiva a la nueva circunstancia. Es decir, bajar el impuesto municipal en todos sus tramos.

Medidas alternativas que el RACVN echa en falta

Antes de establecer restricciones, el Consistorio debería apostar de manera decidida medidas alternativas que ofrezcan otras opciones y soluciones en vez de perjuicios a la ciudadanía.

El RACVN considera que todos los habitantes en la zona, parientes, usuarios, comerciantes y oficinas y sus clientes han de tener derecho al acceso. El Centro no puede convertirse en el único parque de ocio de la ciudad ni tener este uso en exclusiva. Deben establecerse espacios públicos y de ocio en otras zonas (por ejemplo, el espacio que dejará la playa de vías de la Estación de Amara). Asimismo, debe evitarse la proliferación desmesurada de hoteles y pisos turísticos (sin parkings propios) y terrazas. En cuanto a las afecciones producidas derivadas de los eventos que se realizan en la ciudad y que se concentran en el Centro, sería más apropiado repartirlos por los barrios, que deberían tener más presencia en la vida de la ciudad. San Sebastián no sólo es el Centro.

El RACVN ha dado a conocer en varias ocasiones dos propuestas que entiende que ayudaría a minimizar el tráfico en la ciudad y a garantizar la fluidez del mismo



SERVICIOS

sin perjudicar a los ciudadanos: Por una parte, los parkings disuasorios conectados por autobuses lanzadera y dados a conocer a los visitantes antes de que éstos accedan a la ciudad son una medida que propuso el RACVN, tras el caótico verano de 2019. Aunque inicialmente el Ayuntamiento rechazó la propuesta, posteriormente la ha puesto en marcha de forma experimental en Illumbe. Hace falta tiempo para potenciar esta medida, poner en marcha otras similares, establecer otros parkings disuasorios y realizar una potente campaña de comunicación para que los visitantes puedan conocer las alternativas antes de acceder al Centro con vehículo. Por otra parte, la eliminación de paradas de regulación de los autobuses de línea de Lurraldebus en el Centro de la ciudad. El RACVN propone establecer un intercambiador (mediante transbordos) con los autobuses urbanos (DBUS). Se trataría de una infraestructura equipada y cubierta. El RACVN considera que el lugar más adecuado para establecer dicho intercambiador serían las dársenas de la antigua estación de autobuses de Pio XII en Amara. Posibilitaría una entrada y salida rápida de los autobuses interurbanos y garantizaría una conexión estratégica con cualquier punto de la ciudad gracias a la cantidad de líneas de buses urbanos que pasan por esa zona y su frecuencia. Asimismo, el club automovilista considera que se debería eliminar el carril taxi-bus del paseo Árbol de Guernica para acceso a la estación de Autobuses. La colocación de la estación en pleno centro de la ciudad ha supuesto un aumento del tráfico de vehículos de grandes dimensiones en el Centro y también de vehículos privados. El tiempo ha demostrado que otro emplazamiento bien conectado (que ofreciese la posibilidad de crear una estación de mayores dimensiones, con los accesos y salidas de la ciudad más anchos y rápidos y con una conexión fácil con otros medios de transporte) habría sido más acertado.

El RACVN comparte la apuesta por el uso de otros medios de transporte como la bicicleta. Sin embargo, considera que muchos carriles bici se han construido de forma errónea, de tal manera que contribuyen a la generación de circunstancias de peligro para los propios usuarios de la bicicleta o los peatones, así como afecciones al tráfico y estrechamientos que podrían ser evitables. Por todo ello, el RACVN considera que se debería establecer una regulación sensata y segura de la red de bidegorris.



SERVICIOS

Un cierre con muchas dudas

En definitiva, el RACVN considera que el cierre del tráfico privado en el Centro presenta muchas dudas. Además, no responde al problema que supuestamente justifica la medida: el colapso de la ciudad en días y momentos puntuales (los de mayor afluencia de turistas). Tampoco responde a cómo evitarán la aglomeración de vehículos de visitantes en los parkings, en esos momentos puntuales, cuando estén completos y los vehículos formen colas en su exterior.

El RACVN advierte que la restricción de acceso de vehículos al Centro bajo el pretexto de minimizar las afecciones de tráfico en la zona podría derivar en un aumento significativo de tráfico en los barrios colindantes y la reducción de plazas de aparcamiento en estas zonas.

Si no hay contaminación en la actualidad, no hagan nada ya que la van a generar, tanto acústica como medioambiental, en determinadas zonas de la ciudad por dónde se quiere desviar el tráfico (Amara, Gros, etc.). El RACVN insta al Consistorio a que trabaje por mejorar la movilidad y no a perjudicarla aún más. Llevamos años con una gestión errónea e improvisada de la movilidad y el tráfico que ha creado problemas de circulación donde antes no existían y ha magnificado los ya existentes. El RACVN considera que ya es hora de que la gestión municipal atienda y respete los intereses de los ciudadanos, de los habitantes de Donostia, en este caso los del Centro de la Ciudad y deje de hacer experimentos. “Los experimentos con gaseosa”.