



06 DE JULIO DE 2022

NOTA 10/2022

El Ayuntamiento ha convertido la Avenida de la Libertad en una caótica y peligrosa estación de autobuses

SERVICIOS

Las líneas de Lurraldebus que realizan su parada en la Plaza de Guipúzcoa cuentan con un espacio adecuado para que realicen su parada sin obstaculizar el tráfico. Los autobuses disponen de apartaderos específicos, cosa que no sucede en otros espacios, como la Avenida de la Libertad.

En los últimos años, sobre todo tras el cierre de la calle San Martín, la Avenida de la Libertad se ha convertido en una improvisada y caótica estación de autobuses urbanos e interurbanos en la que se crea un efecto embudo en la intersección con la calle Urbieta. Además, tiene un firme muy deslizante que la hace ser especialmente peligrosa, sobre todo en los días de lluvia.

Es necesario establecer un punto de conexión o intercambio entre líneas interurbanas y líneas urbanas para minimizar el tráfico de vehículos de grandes dimensiones en el centro de la ciudad. Para ello, el RACVN propuso hace un par de años recuperar las dársenas de la antigua estación de Pío XII, pero el Ayuntamiento rechazó la propuesta.

El lugar natural para establecer un intercambiador debería centralizarse en la Estación de Autobuses de la ciudad. Sin embargo, algunas de sus características la han convertido en un lugar inadecuado. Aunque la estación de autobuses es relativamente nueva, se ha quedado antigua y pequeña para el flujo de autobuses. Además, el acceso a la misma no resulta una solución, sino un problema añadido.

El RACVN insta a las administraciones a que tomen en consideración y estudien dos de sus propuestas para minimizar las afecciones al tráfico y garantizar el acceso y salida fácil y cómodo a las personas: El intercambiador de Pío XII y los parkings disuasorios.

El Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) comprende el descontento ciudadano por el anuncio del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián de reubicar las paradas regulatorias en la Plaza Guipúzcoa de las líneas de autobús de Lurraldebus que conectan la ciudad con los municipios de Oarsoaldea y Bidasoa.

El anuncio del traslado ha sorprendido a la propia Diputación, responsable de las líneas interurbanas del territorio, que ha manifestado su sorpresa y malestar, aunque posteriormente ha anunciado su disposición al trabajo conjunto de las dos administraciones para alcanzar un acuerdo. Ambas están gestionadas por los mismos grupos políticos (PNV y PSE-EE).



SERVICIOS

Analizada la propuesta del Ayuntamiento el RACVN realiza las siguientes consideraciones:

Necesidad de un punto de conexión entre líneas urbanas e interurbanas y la propuesta del RACVN

1.- Es necesario establecer un punto de conexión o intercambio entre líneas interurbanas y líneas urbanas para minimizar el tráfico de vehículos de grandes dimensiones por el centro de la ciudad. Es necesario para minimizar las emisiones de gases y la contaminación acústica, eliminar las posibles duplicidades de itinerarios, agilizar la movilidad, minimizar las aglomeraciones de vehículos y conservar y preservar la calidad de los habitantes del centro de la ciudad.

2.- El RACVN propuso hace un par de años recuperar las dársenas de la antigua estación de Pío XII en Amara, que permiten una conexión rápida y cómoda con el centro y con cualquier otro punto de la ciudad a través de las líneas urbanas de DBUS mediante transbordo.

3.- A la propuesta del RACVN, la respuesta del Consistorio fue negativa. Según el Ayuntamiento, actualmente este espacio tiene otros usos. Argumentaba también que las modificaciones en las líneas de Lurraldebus deben ser consensuadas con la Diputación, como responsable de las mismas. ¿Por qué ahora el Ayuntamiento se ha apresurado a anunciar el cambio, aparentemente sin un consenso previo con la Diputación?

4.- El lugar natural para establecer un intercambiador debería centralizarse en la Estación de Autobuses de la ciudad. Sin embargo, el RACVN es consciente de que algunas de sus características la convierten en un lugar inadecuado para albergar un intercambiador, que supondría dar cabida a un número mayor de autobuses en la zona. Por una parte, aunque la estación de autobuses es relativamente nueva, se ha quedado antigua y pequeña para el flujo de autobuses. Por otra parte, la ubicación de la estación hace que el acceso a la misma no resulte una solución, sino un problema añadido (no es un lugar tan estratégico para que los usuarios puedan realizar transbordos de forma rápida con las líneas urbanas) y para acceder al Centro los usuarios deben cruzar el Puente María Cristina, sin posibilidad de una zona cubierta los días de lluvia.

Excepciones por tipología

5.- Las líneas de Lurraldebus que realizan su parada regulatoria en la Plaza de Guipúzcoa cuentan con un espacio adecuado para que realicen su parada sin obstaculizar el tráfico (que cuenta con dos carriles) y sin minimizar el espacio de tránsito peatonal (a ambos lados de la calzada). Los autobuses cuentan con apartaderos específicos, cosa que no sucede en otros espacios como la Avenida de la Libertad.

6.- Varias de las líneas que realizan su parada en la Plaza Guipúzcoa unen zonas colindantes a la ciudad que, aunque forman parte de otro municipio, cuentan con una relación tradicional que se asemeja más a la de un barrio periférico con el centro de la ciudad que a la conexión entre municipios distintos en sentido estricto. Son líneas que, por su tipología, se parecen a la del transporte urbano, con gran frecuencia y densidad de uso, donde prima la rapidez de conexión entre los puntos, etc.



SERVICIOS

Por esa razón, el RACVN considera que, si bien es necesario establecer un intercambiador, también es preciso considerar excepciones como las líneas del este que reúnen estas condiciones.

7.- Las nuevas ubicaciones propuestas suponen que estas líneas realicen un recorrido mayor al actual, recorriendo mayores distancias y por lo tanto ralentizando el servicio y realizando mayores emisiones. Actualmente, la entrada natural de las líneas del este se da por la zona de Ategorrieta, Avenida de Navarra y Avenida de la Zurriola, para abandonar la ciudad de forma rápida por Miracruz y Ategorrieta, sin necesidad de dar mayores rodeos por la zona centro.

Hay otras paradas que requieren de una actuación más urgente y necesaria, como las de la Avenida de la Libertad

8.- En los últimos años, sobre todo tras el cierre de la calle San Martín, la Avenida de la Libertad se ha convertido en una improvisada y caótica estación de autobuses urbanos e interurbanos.

9.- La Avenida de la Libertad no cuenta con carriles específicos o apartaderos, como sí lo tienen las paradas de la Plaza Guipúzcoa, donde poder realizar la parada de regulación sin obstaculizar el tráfico. Se trata de una zona con una gran densidad de tráfico, con varias intersecciones, en la que además se crea un efecto embudo. Los autobuses anulan uno de los dos carriles al realizar sus paradas y además se crea otro embudo en la intersección con la calle Urbietta.

10.- La Avenida de la Libertad tiene un firme muy deslizante que la hace ser especialmente peligrosa, sobre todo en los días de lluvia. Esta circunstancia es peligrosa para motoristas y ciclistas, pero también para el transporte público, cuando los autobuses tienen que realizar paradas o giros para acceder a Okendo o bien cuando acceden desde Etxaide a la Avenida.

11.- El Ayuntamiento debería explicar cuál es el interés de mantener un asfalto de estas características, diferente al de cualquier punto de la ciudad, en la Avenida de la Libertad. Si se trata, como sospechamos, de una actuación para minimizar la contaminación acústica, estaríamos ante un doble problema: por una parte, se estaría discriminando a los vecinos del resto de vías, donde parece que la contaminación acústica no importaría tanto. Por otra, si es tan prioritario minimizar la contaminación acústica en esa vía, resulta contradictorio desviar y concentrar todo el tráfico del transporte público por ella y eliminar el tráfico de estos vehículos por San Martín.

LAS PROPUESTAS DEL RACVN

Con la nueva polémica generada por el Ayuntamiento con el anuncio del traslado de las paradas de la Plaza Guipúzcoa, el RACVN quiere recordar dos de sus propuestas para minimizar las afecciones al tráfico y garantizar el acceso y salida fácil y cómodo a las personas que nos visitan o que salen del municipio: El intercambiador de Pío XII y los parkings disuasorios. El club automovilista insta a las administraciones a que tomen en consideración sus propuestas. Al menos, que nos las desechen sin haberlas analizado.



SERVICIOS

El intercambiador de Pío XII

Se trata de una propuesta que el RACVN dio a conocer a comienzos del 2020 en su informe sobre movilidad de la ciudad. El club automovilista propone recuperar la zona de la antigua estación de autobuses de Pío XII, adecuar la zona y dotarla de cubierta para que varias líneas de Lurraldebus puedan realizar su parada regulatoria o final.

Acceso: Los autobuses de estas líneas accederían por el vial de Carlos I, directamente a Pío XII, o bien por el Paseo de Vizcaya desde la Autovía del Urumea (el túnel) o la variante (por el Paseo de Riberas de Loiola).

Salida: Esta zona también garantiza una salida rápida a través de Carlos I y la Autovía del Urumea, sin necesidad de atravesar más calles de la ciudad, ni dar mayores rodeos.

Esta zona posibilita una conexión rápida con cualquier otro punto de la ciudad a través de las líneas de DBUS. El acceso al centro mediante transbordo posibilitaría que los usuarios llegasen a su destino en un tiempo aproximado de 5 minutos. La frecuencia de autobuses urbanos en la zona que llevan al Centro también es de 5 minutos aproximadamente (líneas 28, 21 y 26). De esta manera, los pasajeros quedan equiparados a los habitantes de Amara y Riberas, que también precisan de autobuses urbanos de Dbus para acudir a la zona centro de la ciudad, cuando no se acercan dando un paseo de pocos minutos. Y es que, ¿Amara no es también el centro?

El establecimiento de una cubierta posibilitaría la protección y comodidad de los pasajeros. El RACVN considera que habría que dotar a la zona de infraestructuras como servicios públicos (WCs), itinerarios adecuados para el tránsito de personas con movilidad reducida (rampas, ausencia de escaleras, etc), así como paneles informativos con la previsión de llegadas y salidas de los autobuses interurbanos y urbanos.

Parkings disuasorios

Se trata de una de las medidas que más consenso genera entre los ciudadanos y los distintos colectivos que conforman la movilidad ciudadana. Sin embargo, salvo la iniciativa provisional de Illumbe, la ciudad sigue sin contar con parkings disuasorios en sentido estricto.

En su informe de 2020, el RACVN destacaba la necesidad de realizar parkings disuasorios en puntos estratégicos de la ciudad y que éstos estuviesen bien comunicados con autobuses lanzadera o con las propias líneas urbanas ya existentes, y que se trabajase en una campaña de comunicación constante para darlos a conocer, particularmente a los visitantes. Podrían realizarse con una estructura similar al parking provisional en altura que se estableció en Garbera durante las obras del centro comercial.

Para el RACVN, resulta fundamental establecer uno de estos parkings en el acceso de la ciudad por el Antiguo (bien sea en la zona de El Infierno o en el actual parking de Igara). Además, con el anuncio del acceso y salida de la variante por Mons, se podría ubicar otro en el espacio comprendido entre las cocheras de DBUS y el paseo de Zubiaurre, que actualmente está en desuso (aunque debajo se ubica el depósito de aguas).