SAN SEBASTIÁN, 5 DE NOVIEMBRE DE 2026 NOTA: 16/2026

Desde el RACVN se insiste en la necesidad de respetar la normativa respecto a los resaltos en carreteras urbanas

- *La reciente reforma del **resalto de Lugaritz**, en San Sebastián, reactiva la polémica respecto a la mala instalación de los reductores de velocidad en la ciudad.*
- *Desde el RACVN se denuncia que estos dispositivos **no cumplen con la normativa** vigente, y suponen un **riesgo para la seguridad vial** de los usuarios.*
- *El resalto de **Lugaritz** se ha reacondicionado, después de haber causado **daños materiales en autobuses y daños físicos a una pasajera**. Esto prueba que desde el consistorio se están instalando estos dispositivos **sin respetar la** Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).*

En la ciudad de San Sebastián ha proliferado la **instalación** de algunos reductores de velocidad sobre las vías en los últimos años. Especialmente, los **pasos peatonales sobreelevados (reductores trapezoidales)**, y desde el RACVN se denuncia que muchos de ellos **no cumplen con la normativa vigente** para su instalación. Estos reductores de velocidad deben instalarse según los parámetros estipulados en la **Orden FOM/3053/2008**, pero a pesar de ello muchos no cumplen con las directrices de la instrucción técnica.

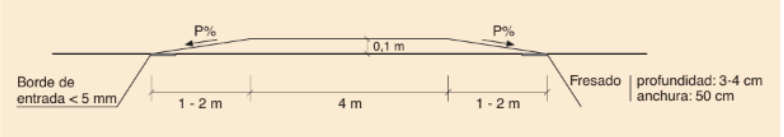
Esta problemática ocurre también en **otras poblaciones españolas**, y desde el RACVN se considera imprescindible que **las administraciones correspondientes tomen las medidas necesarias para implantar estos resaltos acordes con la ley**.

3.3.2.1. ***Paso peatonal sobreelevado (reductor trapezoidal)***

El perfil longitudinal del reductor de velocidad trapezoidal comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio.

Sus dimensiones serán:

— Altura: 10 cm ± 1 cm.
— Longitud de la zona elevada: 4 m ± 0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).
— Longitud de las rampas: entre 1 y 2,5 m (un metro para el caso de «zona 30», un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para 40 km/h, y dos metros cincuenta centímetros para velocidad igual a 50 km/h).



En los casos en que la intensidad de autobuses sea elevada se estudiará la posibilidad de construir pasos sobreelevados combinados o «almohadas» (pendientes distintas para vehículos ligeros y vehículos pesados).

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net

Los conductores profesionales que circulan por ellos constantemente, o determinados enfermos que acuden a centros hospitalarios con resaltos en sus inmediaciones, sufren por ello a diario.

El caso más llamativo de cómo se incumple la ley ha sido el del **paso peatonal sobreelevado de Lugaritz**. Con un desnivel de hasta 17 cms, cuando la norma marca que no puede superarse la altura en más de 11 cms, este reductor de velocidad ha causado lesiones a una pasajera de Dbus, que se ha denunciado desde la sección del RACVN *A quien corresponda*, y ha causado daños materiales cuantitativos a dos autobuses urbanos.

El presidente del RACVN, Eduardo Martínez, recuerda que "**la administración tiene la obligación de velar por la seguridad de los ciudadanos y garantizar una movilidad segura**; y estos resaltos hacen precisamente lo contrario". "Lo hemos visto recientemente con el de Lugaritz en San Sebastián, que lo han tenido que quitar y reacondicionar tras causar daños a vehículos, entre ellos al menos dos buses, y heridas a una pasajera menor de edad", añade Martínez.

INFORMES DE DBUS CONFIRMAN LA ERRÓNEA INSTALACIÓN DE LOS RESALTOS

Los mayores afectados por la instalación inadecuada de estos reductores de velocidad son los trabajadores de Dbus. Por eso, desde su comité de empresa se han **elaborado varios informes para analizar el cumplimiento con la normativa de estos dispositivos**. Uno se presentó en julio de 2023, y otro se ha elaborado en agosto de 2026.

En estos reportes se han enumerado hasta **97 pasos de peatones sobreelevados instalados en las rutas de DBus,** y se han registrado infracciones en varios de ellos. Los más peligrosos son los instalados en el Paseo Zarategi número 77, la Calle Palacio número 5 (la cuesta del Seminario, una vía con desnivel donde, por norma, está prohibido poner estos inhibidores de velocidad sin hacer un informe de viabilidad previo a la para instalación del resalto), Paseo de Herrera número 5 (donde hay un paso sobreelevado de 16 cm de altura), y la Travesía de Loiola, frente al colegio en Lasalle.

Fuentes de Dbus consultadas por el RACVN afirman haber informado al Ayuntamiento de la problemática, y se quejan de que **no** se hayan tomado las **medidas pertinentes para subsanar el error**. Reconocen también que sí se subsanó en un caso, en el paso sobreelevado de la calle Berio, que se rebajó tras las quejas de la compañía.

DAÑOS FÍSICOS Y ECONÓMICOS POR INCUMPLIR LA NORMATIVA

El hecho de que desde el Ayuntamiento de San Sebastián no se cumpla con la normativa vigente conlleva dos problemas. Por un lado, las **lesiones ocasionadas a los usuarios que**

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net

circulan por estas vías donde se han construido estos resaltos. Pero también existen **consecuencias económicas**, ya que los vehículos se desgastan con mayor rapidez.

En el caso de Dbus, se han cuantificado los daños económicos. Un autobús articulado, cuando la parte del fuelle pasa por el desnivel, se resiente, y cambiar una pieza de estos autobuses cuesta en torno a 10.000 euros. Hay 42 autobuses articulados en la flota de Dbus, así que los costes de reparación son muy elevados. De hecho, las fuentes consultadas declaran que las roturas de cárters (partes bajas del motor y la caja de cambios) han sido recurrentes por circular por vías con estos resaltos mal acondicionados.

SERVICIOS

DESDE LA SECCIÓN *A QUIEN CORRESPONDA* DEL RACVN, JUAN MARI MAÑERO DENUNCIA LAS IRREGULARIDADES DE LOS RESALTOS EN SAN SEBASTIÁN

El periodista **Juan Mari Mañero** lidera ***A quien Corresponda***. En esta sección de la web del RACVN, y también en redes sociales, el donostiarra aborda los **temas de movilidad más candentes de la ciudad de San Sebastián**, a través de entrevistas y vídeos. Las últimas semanas ha puesto el foco en la problemática de los resaltos en la ciudad, acercando los testimonios de algunos de los afectados a la ciudadanía, y entrevistando a representantes del colectivo de conductores de Dbus, que sufren las consecuencias negativas de estas instalaciones.

Aquí debajo pueden conocerse estos testimonios:

1. Entrevista en *A Quien Corresponda* sobre los daños sufridos por los autobuses Dbus como consecuencia de circular por el resalto de Lugaritz
2. Entrevista en *A Quien Corresponda* a la madre de la niña que ha sufrido lesiones cuando iba en un autobús que circuló por el resalto de Lugaritz
3. Vídeo en *A Quién Corresponda* sobre las obras del resalto de Lugaritz tras las quejas sobre su instalación para la seguridad vial

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net