



Propuesta de movilidad 2024-2029

# Hacia un modelo de movilidad para mejorar la vida de la ciudadanía donostiarra

**ehbildu**  
DONOSTIA

En este contexto de emergencia climática, la movilidad debe ser un tema clave en la configuración de una ciudad. Necesitamos un modelo centrado en las personas y su bienestar, que priorice el peatón, la bicicleta y el transporte público, que recupere espacios para la ciudad y haga habitables sus barrios.



Era necesario renovar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Por un lado, el plan anterior es de 2008 y tiene límite temporal en 2024; y por otro, la movilidad ha cobrado importancia en los últimos años, y ha llegado el momento de la transformación. Este es el momento para abordar el tema y tomar medidas efectivas que transformen la movilidad de nuestra ciudad.

El plan actual, a diferencia del anterior, tiene un plazo de 5 años, 2024-2029. Por tanto, las medidas que figuran en el mismo deberán ser más reales y factibles. Además, dicho plan tiene asociado un plan de acción y un presupuesto, para cuya medición deberá establecer indicadores y ejecutar las medidas propuestas.



Por otra parte, este momento es oportuno para la renovación del Plan de Movilidad. El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) también está en revisión, por lo que es necesario que ambos planes se

compaginen, y estén coordinados en materia de movilidad.

En el Plan de Movilidad, tal y como señalamos en el avance del PGOU, una vez más, se han puesto de manifiesto los desequilibrios de la ciudad. La mayoría de las medidas que se proponen son para implantarlas en el centro de la ciudad. Y una vez más, en los barrios no se proponen medidas concretas, como se puede ver claramente en los planes de acción y en el presupuesto. En el diagnóstico del propio Plan de Movilidad se realizan estudios barrio a barrio, pero posteriormente no se propone ningún plan de acción por barrios.

Conocemos los problemas de movilidad existentes en los barrios donostiarras, así como la necesidad de resolverlos y ordenarlos. En muchos barrios, además, se concentra mucho tráfico (Amara Berri por ejemplo) y en otros, debido a su orografía, por ser barrios con pendientes, dificultan la movilidad diaria de las y los ciudadanos (Altza, Intxaurrondo y Egia, por ejemplo).

Está claro que, si queremos una movilidad sostenible y activa, las medidas más importantes deben ir dirigidas a fomentar la movilidad peatonal y ciclista y el transporte público. Desde EH Bildu fomentamos la movilidad activa y la implantación de medidas efectivas en el transporte público.

# De dónde venimos y a dónde vamos

El PMUS, como cualquier plan, incluye un diagnóstico. EH Bildu comparte muchas de las ideas y conclusiones que se recogen en el diagnóstico, pero mantiene discrepancias con las medidas que se proponen. Las innovaciones son pocas, y algunas de las medidas son medidas que ya recogía hace tiempo el departamento de Movilidad del Gobierno Municipal.

Si de verdad queremos transformar la movilidad hay que tomar medidas valientes y transformadoras en nuestra ciudad.

Coincidimos con el diagnóstico cuando menciona que a las **zonas de actividad económica** se acude mayoritariamente en coche, ya que en la práctica para la mayoría de las y los ciudadanos es imposible llegar al trabajo en transporte público o en bicicleta. Si esto es así, es imprescindible establecer medidas eficaces para fomentar la movilidad sostenible.

En cuanto al **género**, el cuidado debe cobrar especial importancia. El 20% de los viajes se realizan por razones de cuidado, y en su mayoría por mujeres. Las mujeres en general se mueven de forma más sostenible que los hombres, sobre todo en el transporte público colectivo (dos de cada tres viajes de Dbus son realizados por mujeres). Por tanto, al establecer medidas para reforzar el servicio de transporte público, también hay que tener en cuenta medidas adaptadas al cuidado, como el refuerzo de las primeras y últimas horas de los autobuses y de las líneas de los días festivos, o la mejora de los servicios en los barrios de más renta baja. En cuanto a la bicicleta, el perfil del usuario es masculino, lo que está directamente relacionado con la seguridad de los carriles bici.

El diagnóstico afirma que en barrios más llanos la movilidad es más sostenible, pero no en cambio en

barrios con **topografía compleja**. Por tanto, deben adoptarse medidas correctoras.

En el diagnóstico queda claro que la accesibilidad es peor en barrios con una topografía compleja para caminar: Martutene, Altza, Intxaurrendo, Ategorrieta-Ulia, Miracruz-Bidebieta y Egia. Sin embargo, en el PMUS no se han propuesto medidas efectivas a ejecutar para mejorar la accesibilidad en estos barrios.

En cuanto a las **diferencias de renta entre barrios**, en los barrios con renta familiar más alta se utiliza más el coche y en los de renta más baja, el transporte público, como es el caso de Bidebieta. Las medidas destinadas a estas últimas son escasas en este Plan.

La movilidad, aparte de contaminar el aire, genera ruido. Entre las zonas con más ruido cita la GI-20 (en Intxaurrendo, por ejemplo), ADIF y ETS (en la zona de Errondo). Identificado el problema, el plan debería incluir medidas para solucionarlos. Desde EH Bildu reivindicamos la necesidad de incluir propuestas de cobertura o soterramiento de las vías, como el estudio del soterramiento de las vías de ETS en la calle Errondo, y el estudio de la segunda fase de cobertura de la línea de ADIF en la zona de Intxaurrendo-Ategorrieta.

Tenemos claro, también, que hay que hacer una **reordenación de las líneas de Dbus** y renovar o reforzar las líneas cuando sea necesario. Los datos indican que cuando se ha reforzado una línea ha aumentado el número de usuarios y usuarias. No podemos seguir con las mismas líneas que hace 20 años; hay que adaptar el servicio a los cambios que ha sufrido y sufrirá la ciudad.

El diagnóstico también identifica **barrios con escaso alcance al transporte público**: Igara, Berio,



Bera-Bera, Miramón, Egia, Bidebieta y Larratxo. Por tanto, se deben adoptar medidas para potenciar el transporte público en estas zonas.

En cuanto a la **estación intermodal de Atotxa**, la presencia de una estación urbana en el centro de la ciudad plantea una serie de problemas, tanto de tráfico como por el mal estado de la misma. En la actualidad, esta estación no es adecuada para nuestra ciudad. Debido a los cambios de movilidad que va a experimentar el entorno, proponemos hacer un análisis de la estación y su situación.

En materia de **carreteras**, el PMUS se centra en la adecuación de la **variante GI-20**. En él se incluye la referencia que el avance del PGOU hace al respecto, pero posteriormente en la planificación para los próximos 5 años no se ha realizado ninguna previsión para iniciar la transformación de la GI-20 desde Herrera a Añorga. Y si en materia de movilidad existe en nuestra ciudad una medida transformadora para los próximos años, esa es la de la variante GI-20.

En cuanto a la red urbana, se habla de "**nudos interiores**" y de medidas para su recuperación: enlace de Ondarreta, parque de Araba, plaza de Euskadi, Ibaeta, **PÍO XII** y rotonda de Ategorrieta. En todos ellos el PMUS hace propuestas para desatar nudos y calmar entornos, salvo en el **PÍO XII**. Proponemos que se recoja el estudio para reordenar y calmar también esta plaza.

Y por último, el PMUS menciona los **aparcamientos públicos subterráneos**, los movimientos de coches que generan las plazas de rotación y sus problemas. El plan no incluye, sin embargo, medidas concretas a adoptar ante estos problemas y lo deja en un simple análisis. Si es un problema estructural, habrá que

tomar medidas estructurales; en este Plan de Movilidad, no hemos visto ningún compromiso para cambiar la situación. Por lo tanto, solicitamos la adopción de medidas concretas en los próximos 5 años.

Además, el Plan contempla la construcción de otros dos nuevos aparcamientos: el de María Inmaculada en Gros y el de San Bartolomé. En tiempos en los que queremos limitar el uso de los coches resulta contradictorio hacer más aparcamientos de rotación. Desde EH Bildu pedimos una revisión.

En cuanto a los **aparcamientos disuasorios**, la oferta es escasa en nuestra ciudad, máxime en las zonas donde hay actividad económica. Por lo tanto, se necesitan otras medidas para ser realmente eficaces y diseñar aparcamientos disuasorios conectados con el transporte público. Detallamos nuestra propuesta en las siguientes páginas.

El PMUS vuelve a confirmarnos que la nueva entrada de Marrutxipi es contradictoria desde el punto de vista de una movilidad sostenible. Tal y como se recoge en el avance del PGOU, el PMUS también menciona que dicha entrada generará un mayor flujo de vehículos en la zona de Ategorrieta. Además, identifica la zona de Ategorrieta como un nudo de tráfico y hace referencia a su transformación, aunque no concreta medidas.

Con el plan de movilidad 2024-2029 en fase de definición, tenemos la oportunidad de caminar hacia una movilidad sostenible, transformadora y justa que tenga en cuenta a toda la ciudadanía. **Aprovechemos esta oportunidad.**

# Decálogo de EH Bildu para una movilidad sostenible

## 1. Fomentar el uso de la bicicleta

El propio plan recoge la propuesta de realizar unos bidegorris y estudiar otros. Desde EH Bildu tenemos claro que en los próximos cinco años hay que hacer carriles bici que sean imprescindibles para nuestra ciudad si queremos fomentar el uso de la bicicleta:

- **Bidegorri del paseo de Martutene Sarrueta:** se menciona en el plan pero luego no tiene presupuesto ni medidas concretas para ejecutarlo.



- **Conexión entre Miracruz y Ategorrieta, uniéndolo con la avenida de Navarra:** El plan incluye la realización del estudio, y la propuesta de EH Bildu es dar un paso más allá y en los próximos cinco años construir este carril bici.

- **Bidegorri de Altza:** Proponemos construir un bidegorri que haga posible ir en bicicleta hasta el Este de la ciudad. Hacer un bidegorri en Larratxo y en la zona de Rich y conectarlo con Txapurrene sin tener que esperar al nuevo desarrollo.

- **Bidegorris y aparcamientos seguros para el acceso en bicicleta a los lugares de trabajo:** Igara, Zuatzu, Polígono 27, Miramón y nuevos centros de trabajo.

En el PMUS proponemos la construcción de carriles bici estratégicos Este-Oeste y Norte-Sur que atraviesan la ciudad. Crear los denominados bidegorris rápidos para poder desplazarse en bicicleta de un lado a otro de la ciudad sin atravesar el centro de la misma. La transformación de la variante GI-20 permitiría crear un bidegorri de estas características.



Planteamos la necesidad de ampliar y mejorar los aparcamientos de bicicletas ofreciendo aparcamientos seguros en los barrios para las vecinas y vecinos y habilitando aparcamientos cubiertos para los trabajadores en edificios públicos y en las estaciones de tren para fomentar la intermodalidad, entre otros.

## 2. Movilidad peatonal

Una manera de ganar espacio a los coches es rehabilitar la ciudad, y para ello las peatonalizaciones ayu-



dan, pero no solo en el centro de la ciudad. Todos merecemos calles más tranquilas y descongestionadas en nuestros barrios.

Para ello tenemos varias propuestas:

- Por un lado, las correspondientes al centro de la ciudad y que coincidirán con la Zona de Bajas Emisiones. Estudiaremos la peatonalización en el Centro, del Boulevard a la Avenida de la Libertad, y de la calle Hernani a la calle Okendo, en el plazo de cinco años que marca el plan.
- Por otro lado, estudiaremos la posibilidad de que la zona delantera de la catedral del Buen Pastor, que comprende la calle San Martín, entre la calle Urbieta y la calle Hondarribia, se convierta en semipeatonal, dejándola útil para peatones, transporte público y bicicletas.
- Llevar las Zonas de Bajas Emisiones que se proponen en el centro de la ciudad a otros barrios. Por ejemplo, en los barrios de Amara Berri y El Antiguo, proponemos supermanzanas para ganar espacio peatonal y descongestionar de tráfico algunas zonas.

- En cuanto a los barrios, se pueden hacer varios cambios. En Herrera proponemos como ejemplo la transformación del entorno del bar Nido. Con el objetivo de minimizar el tráfico de coches en esta zona, proponemos crear un espacio de convivencia, ganando más espacio peatonal para las vecinas y vecinos.

### **3. Movilidad escolar**

Corresponde al Ayuntamiento mejorar los entornos escolares y los itinerarios. Aunque varias escuelas necesitan este tipo de trabajos, en el plan no se especifican cuáles se llevarán a cabo los próximos años.

Un ejemplo a actuar es la Calzada Vieja de Ategorrieta. En esta calzada confluyen 2 centros escolares, una residencia para mayores y otros centros, por lo que en esta zona cada mañana hay mucho tráfico y movimiento, entre coches, autobuses, bicicletas y peatones. Por lo tanto, la descongestión y la transformación de este ámbito deben recogerse como plan de acción en el PMUS de los próximos cinco años. Esta transformación se suma, además, a la medida de reordenación de la rotonda de Ategorrieta que se menciona en el propio Plan.

### **4. Polígonos industriales y de trabajo**

En el diagnóstico se constata que la movilidad sostenible para zonas de actividades económicas es escasa. Por lo tanto, hay que tomar medidas y transformar la movilidad local, potenciando el transporte público y dotándolo de recursos para el uso de las bicicletas

## Decálogo de EH Bildu para una movilidad sostenible



si queremos fomentar su uso por motivos laborales. Para ello, hay que tener acceso seguro a todos los lugares de trabajo en bicicleta, y ofrecer aparcamientos cubiertos para las y los trabajadores.

En EH Bildu hemos elaborado una propuesta de transformación del polígono industrial de Igara, el cual tiene un uso elevado de vehículos motorizados y escasa accesibilidad en el transporte público. Proponemos el bidegorri al propio centro de trabajo, la creación de aparcamientos seguros y transporte público durante toda la semana, incluidos fines de semana.



Una vez realizado todo esto, el mismo complejo industrial puede utilizarse como aparcamiento disuasorio, sobre todo en épocas de ausencia de trabajadores (fines de semana y vacaciones), es decir, cuando más visitantes tenemos en nuestra ciudad.

### 5. Autobuses de barrio

El diagnóstico deja claro que en algunos barrios, sobre todo en los de orografía en pendiente, el principal transporte utilizado para la movilidad interna es el coche privado. Por tanto, sugiere que habría que reforzar la movilidad colectiva.

Por ello, entre las medidas debe estar la de crear líneas de autobús dentro de los barrios. Así, uno de los objetivos del plan debe ser la de reforzar dicha medida durante los próximos cinco años, entre los que se encuentran el bus interno de Intxaurrondo, el de Altza, el autobús del Este, el que unirá el Antiguo con el Seminario así como reforzar las líneas que ya prestan servicio dentro de los barrios.

## 6. Transformación de la variante GI-20

Se menciona en el diagnóstico, tal y como se mencionaba en el avance del PGOU, pero en el Plan de Movilidad que el Gobierno Municipal ha publicado para los próximos cinco años no existe ninguna medida de reforma de la variante GI-20.

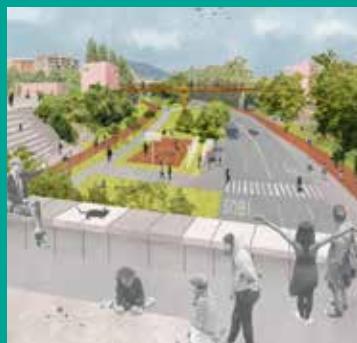
Desde EH Bildu tenemos claro que va a ser una de las grandes transformaciones de los próximos años, y no sólo en cuanto a movilidad, pero sí la principal en esta materia, por lo que este plan deberá incluir una propuesta de transformación de toda la variante, de Herrera a Añorga.



La transformación reforzará el transporte público y reducirá el número de coches. Esto reducirá las emisiones de CO<sub>2</sub> y mejorará la calidad del aire, convirtiendo a toda Donostia y a los barrios adyacentes a la variante en una Zona de Bajas Emisiones.

Esta transformación traerá consigo una serie de medidas para una movilidad sostenible:

- **11 km de carriles bici más:** el que unirá el Este y el Oeste de la ciudad, sin necesidad de pasar por el centro. Junto al bidegorri se habilitarán aparcamientos seguros para bicicletas en el espacio liberado con la transformación de la variante.



- **11 km para peatones:** varios barrios de cercanías se conectarán de forma directa a través de un ecoboulevard. Por otro lado, la construcción de la variante recuperará varias conexiones que habían sido eliminadas.

- **Tres parkings disuasorios:** proponemos ubicar al menos tres parkings en los terrenos que se liberarán en la transformación de la variante, los cuales contarán con una adecuada conexión de transporte público (Dbus, Lurraldebus, Ekialdebus). Se construirán en Añorga, Intxaurrondo (en las inmediaciones de la estación del Topo) y Altza, esta última cerca de la variante y con una adecuada entrada y salida de vehículos motorizados.

## Decálogo de EH Bildu para una movilidad sostenible

- **10 paradas de autobús:** la transformación de la variante trae consigo descongestionar la carretera, y de esta forma conseguiremos crear más conexiones de autobús urbanas, y más paradas. Para cruzar la ciudad se puede establecer una línea rápida Este-Oeste con varias estaciones estratégicas. Los autobuses interurbanos procedentes de municipios cercanos también podrán realizar paradas entre Herrera y Añorga.

En el espacio que se liberará en esta transformación se pueden realizar otro tipo de conversiones: viviendas, elementos tractores que generen puestos de trabajo, equipamientos para los barrios, espacios verdes y espacio para colocar placas solares, entre otros.



### 7. Plaza Pío XII

La rotonda de la plaza de Pío XII recibe actualmente un gran volumen de tráfico. Está formada en su mayor parte por carreteras, un bidegorri por la mitad... pero es un obstáculo para los peatones. Nuestra propuesta incluye analizar la zona para recuperar su es-

pacio y descongestionar la plaza. Junto a la transformación de la variante GI-20, el número de coches que entra por la avenida Carlos I será menor en Amara, y además irán a menor velocidad. Esto traerá consigo una transformación en la plaza Pío XII y un calmado del tráfico.

### 8. Aparcamientos disuasorios

Se mencionan algunas medidas, pero si de verdad queremos limitar la entrada de coches en nuestra ciudad, habrá que reforzar los aparcamientos disuasorios. Proponemos que algunos de los espacios que se generarán en la transformación de la variante GI-20 (Herrera, Altza e Intxaurreondo) y en los polígonos industriales se utilicen como aparcamiento de este tipo, reforzando la conexión con el transporte público.

Los polígonos industriales y los polos empresariales son ideales para utilizarlos en períodos vacacionales y fines de semana, reforzando el servicio de Dbus.

### 9. Aparcamientos públicos subterráneos

El diagnóstico señala que estos aparcamientos son los que más problemas de tráfico generan en el centro de la ciudad debido al número de aparcamientos rotatorios que hay en ellos. Si queremos restringir la entrada de coches e implantar una Zona de Bajas Emisiones, hay que intervenir en ellos.

En cuanto a los aparcamientos subterráneos, se deben tomar dos medidas de cara a los próximos cinco años:



## **10. Zona de Bajas Emisiones**

Tenemos claro que el único objetivo de la Zona de Bajas Emisiones que pretende establecer el Gobierno Municipal es cumplir con el expediente, es decir, con los mínimos exigidos por la ley. En el contexto de una emergencia climática, creemos que deberíamos aprovechar la oportunidad que nos brinda el cumplimiento de la ley para tomar medidas para reducir el uso del coche en toda la ciudad.

La Zona de Bajas Emisiones no puede limitarse exclusivamente al centro, ni realizarse limitando los coches, sino que requiere otras medidas complementarias. El perímetro debe extenderse a otros barrios, o siendo más ambiciosa, a toda la ciudad. Utilizando esta misma ley, podríamos aprovechar la ocasión para implantar ZBE en otras zonas de la ciudad como Amara Berri, el Antiguo o los barrios del Este.

La Zona de Bajas Emisiones que se pretende implantar tendrá dificultades para cumplir sus objetivos. Si realmente es una medida para reducir el uso del coche, habrá que adoptar otro tipo de medidas efectivas, ya que las medidas que se quieren implementar por ahora, solo implican no permitir la entrada de coches sin etiqueta -con numerosas excepciones- y vigilar que se cumple con cámaras.

El primero, que la prueba piloto de transformación del parking del Boulevard se lleve a cabo en los próximos 5 años. En la gestión de aparcamientos, Dbus dio un nuevo paso en 2021 para convertirse en operador integral de movilidad, lo que abre nuevas oportunidades para dotar al servicio público de movilidad con otros servicios, entre los que se encuentra la gestión de los aparcamientos públicos subterráneos.

En cuanto al uso, EH Bildu propone reducir las plazas de rotación de los aparcamientos y que éstas se utilicen para residentes, construir aparcamientos para bicicletas y para logística.

La segunda, que el Ayuntamiento solicite la recuperación del aparcamiento del Txofre: la concesión finalizó en febrero de 2016 y su gestión se ha prorrogado mediante un acuerdo. EH Bildu propone que se dé por finalizada la concesión y que sea el Ayuntamiento el que realice la gestión pública del mismo.

## Decálogo de EH Bildu para una movilidad sostenible



alojamiento). Según el Plan Director de Turismo 2023-2027, el 68,1% de los viajes a nuestra ciudad se hacen en coche privado, frente al 46,6% de 2019.

Por otro lado, en la Zona de Bajas Emisiones existen 6 aparcamientos públicos subterráneos, con un total de 2.705 plazas de rotación. Por lo tanto, esta zona es la zona urbana con mayor número de plazas y aparcamientos de este tipo. En el último año se han producido 1.793.542 movimientos de rotación en la Zona de Bajas Emisiones.

Por lo tanto, si realmente queremos limitar el uso de los coches en este ámbito, debemos aprovechar el momento para tomar otro tipo de medidas:

- Transformación de aparcamientos subterráneos públicos (reduciendo plazas de rotación) y haciendo una gestión pública.
- Rehabilitación urbanística: peatonalizaciones ampliando las zonas peatonales y limitando el uso del coche.
- Priorizar las bicicletas mediante los carriles bici y crear aparcamientos para bicicletas en los aparcamientos subterráneos.
- Priorizar el transporte público, teniendo en cuenta las líneas de Dbus, creando carriles para ellas.

Crear una zona logística de última milla en los aparcamientos subterráneos.

Además, como se ha comentado anteriormente, nos gustaría que toda la ciudad fuera Zona de Bajas Emisiones, descongestionada de tráfico e impulsando una movilidad sostenible. Para ello, la transformación de la variante GI-20 es una medida imprescindible, ya que calmará el tráfico y fomentará la movilidad activa, funcionando como “cinturón”.

Por ello, desde EH Bildu nos comprometemos a introducir enmiendas en la ordenanza que se debe aprobar para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones orientadas a nuestra propuesta y objetivos.