



Parte Zaharrean Bizi AUZO ELKARTEA

Alegaciones al Proyecto de ZBE y al PMUS

1 Peatonalización del Paseo Nuevo desde la Fotográfica y limitación del paso de vehículos por el Paseo de Salamanca

En el proyecto de Zona de Bajas Emisiones se presenta la participación ciudadana (pág. 143) “en coherencia con el modelo de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Donostia”. Un capítulo en el que se habla de: -diálogo constructivo, con tiempo y formas que posibiliten la incidencia en el proyecto; -información y comunicación de manera proactiva; -acciones de carácter dialógico acompañadas de análisis que permitan ver la viabilidad de las propuestas y el posible encaje en el proyecto.

Parte Zaharrean Bizi presentó el 20 de julio de 2023 una propuesta para peatonalizar el Paseo Nuevo a partir de la Fotográfica y para convertir el área del Ensanche Oriental en zona de acceso limitada únicamente a residentes y a vehículos de carga y descarga en su horario. Ello se hizo dentro del plazo de consulta pública abierto por el Ayuntamiento previo a la regularización de las ZBE.

No hubo comunicación por parte del Ayuntamiento, ni diálogo, ni (que sepamos) estudio de la viabilidad de la propuesta. La propuesta no aparece recogida ni en el proyecto de ZBE ni en el PMUS. El 21 de febrero hemos recibido un correo donde se nos comunica que la propuesta anteriormente registrada se analizará en el nuevo proceso participativo abierto. Por si acaso, en esta fase de presentación de alegaciones, volvemos a presentar la [propuesta](#) con el deseo de que los proyectos publicados no estén ya cerrados a cambios y de que las ideas presentadas sean verdaderamente valoradas y analizadas.

Problemas que se pretenden solucionar

Evitar que vehículos que lleguen a Donostia atraviesen de lado a lado la ciudad para acceder al Paseo Nuevo e impedir la entrada exagerada e innecesaria de vehículos por el Paseo de Salamanca. La entrada libre de vehículos acarrea atascos, riesgos en el giro prohibido a la derecha desde el puente del Kursaal y ocupación de plazas residentes por vehículos sin viñetas

Necesidad y oportunidad de su aprobación

La necesidad viene determinada por el alto número de vehículos que circulan repetida e infructuosamente por el circuito Paseo Salamanca-Paseo Nuevo-Aldamar y calles transversales.

La oportunidad viene determinada porque lo demandado encaja dentro de la ordenanza que se pretende aprobar (mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático y regulación de las zonas de bajas emisiones) y porque el Ayuntamiento ya ha dado un primer paso en ese sentido al prohibir el aparcamiento de los vehículos de no residentes durante 12 horas.

Objetivos de la norma

Peatonalizar el Paseo nuevo desde la Fotográfica y limitar la entrada por el Paseo de Salamanca a los vehículos de residentes (además de a los vehículos de carga y descarga en el horario autorizado y a los servicios de emergencia)

La argumentación que acompañó en su momento a la propuesta se refuerza cuando en el PMUS, además de reducir las emisiones y la contaminación, se habla de descongestionar el espacio urbano, priorizar los modos activos y se propone peatonalizar distintas zonas de la ciudad.

2 Necesidad de un plan de acción para mejorar la logística de la distribución de mercancías

El reparto de mercancías supone una parte importante del tráfico total de las ciudades. La distribución urbana de mercancías provoca congestión del tráfico, genera contaminación e incrementa los niveles de ruido. Es necesario que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible lo estudie, regule la afluencia y frecuencia de vehículos de todo tipo e intente minimizar los efectos nocivos que el reparto de mercancías representa, estableciendo objetivos cuantificables a alcanzar.

No debiera ser un planteamiento que sorprenda a las autoridades municipales ya que el propio ordenamiento jurídico así lo dispone.¹ Sin embargo, el PMUS presentado se centra en la movilidad de personas² (andando, en bici, en transporte público o privado) omitiendo lo relacionado con el reparto de mercancías. En el Plan de Acción del PMUS se recogen medidas que “*consisten, básicamente, en la realización del diseño y definición de sistemas de movilidad y redes con afecciones sobre territorio e infraestructura física, por ejemplo:*

- la revisión y aprobación del Plan Director de Transporte Vertical*
- la elaboración del Plan Integral de la Bicicleta, que incluya el diseño red ciclista futura, la reordenación de la red de transporte público urbano / Dbus*
- la reordenación de la red de transporte público intermunicipal / Lurraldebus*
- la elaboración de un estudio de caracterización y necesidades de aparcamiento en superficie” (pág 16-17).*

Nada se indica sobre la necesidad de elaborar un plan de acción para mejorar la logística de la distribución de mercancías.

¹En la ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi se señala que el estudio de movilidad debe evaluar la viabilidad de gestionar de forma sostenible los **desplazamientos de personas y mercancías**.

La Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca (art. 24) establece que los planes de movilidad constarán de **un diagnóstico y un plan de acción con** «medidas, que incluyan... la mejora de la logística para **la distribución de mercancías**”.

Entre los objetivos del PMUS se señale la movilidad eficiente: Mejorar la **eficiencia y rentabilidad del transporte de personas y mercancías** en beneficio de la población, de la economía y de la sociedad en general.

²También en la ZBE se arrincona el transporte de mercancías. Pág 180: “*El estudio de Movilidad del Gobierno Vasco refleja las principales características de la **movilidad de las personas**...*”

Las únicas propuestas referidas al transporte de mercancías son marginales o imprecisas³:

-en el PMUS limitándose a lo indicado en el punto 4.6 Gestión Urbana de Mercancías⁴: estudio-caracterización de la Distribución Urbana de Mercancías /digitalización de las reservas de carga y descarga / protocolo para la realización de labores DUM en horario nocturno.

-"se analizará la posibilidad de transformar plazas de estacionamiento subterráneo para turismos en plazas para bicicletas, motos y/o para la distribución urbana de mercancías"⁵.

Para ver si se alcanzan los objetivos asignados para cada línea estratégica, en la propuesta se señalan sus indicadores y los sistemas de control/medición asociados. De un total de 43 objetivos para el 2029, únicamente hay uno asociado al reparto de mercancías: *que para esa fecha el 40% de la flota de reparto de mercancías sea limpia (pág 185)*. Poca cosa para un problema relevante.

En la Parte Vieja sufrimos los problemas de la carga y descarga. Pese a que existe una regulación para la carga y descarga, ésta está totalmente superada. El notable aumento del turismo y la comercialización hostelera del barrio han dado lugar a un elevado volumen de movimientos de mercancías que el espacio físico limitado del barrio no puede asimilar. Los incumplimientos cotidianos de esa regulación⁶ y su volumen desmedido evidencian la necesidad de hacer frente al problema.



³En el proyecto de ZBE la referencia es más precisa. Pese a que en la pág. 39 se señala que: *"Hay que destacar las emisiones de GEI de las furgonetas de reparto, en su gran mayoría diesel, al representar por si solas un 22 por ciento de las emisiones del transporte y un 12 por ciento de las emisiones difusas de la ciudad"*, se permitirá a los vehículos de carga y descarga la entrada en la ZBE aunque no tengan distintivo ambiental (pág 146).

⁴Pág 234 del PMUS

⁵Pág 239 del PMUS

⁶ Reconocidos incluso en el PMUS (pág 54 del Plan de Acción de Movilidad escolar) *"El otro ejemplo son las inmediaciones de Orixe Ikastola en el casco antiguo, en el que la fricción del uso de la carga y descarga de vehículos de hostelería y la entrada no autorizada de turismos disputan el espacio a los peatones más vulnerables"*.

3 Limitar la entrada de vehículos privados a la ciudad más allá del distintivo ambiental.

Reducir las campañas y participación en ferias destinadas a atraer turismo.

Ni en la ZBE ni en el PMUS se plantea reducir las movilidades. Hay un objetivo de reducir la contaminación ambiental limitando la entrada en la ZBE a los vehículos que no tengan distintivo ambiental (se cuantifica únicamente en un 10% de los vehículos) y hay un deseo de mejorar los ratios de modos activos o transporte público frente al transporte en medios privados. Pero para ello no se limita el acceso de vehículos privados (más allá de la falta de distintivo) ni, por otra parte, se plantea reducir el número de personas que lleguen a la ciudad.

Es más, tras presentar las líneas de la ZBE, se ofrece un capítulo "tranquilizador" (pág 84). Así nos cuenta que cuando se implantó en Madrid la restricción de acceso al interior de la M30, las zonas con restricciones tuvieron un mayor crecimiento proporcional por lo que la implantación de una Zona de Bajas Emisiones no comporta una reducción en el número de personas que acceden al ámbito, ni el comercio ni la hostelería resultan perjudicados e incluso resultan más atractivos.

No formular que Donostia tiene un límite físico que ya se ha superado y que, por lo tanto, no hay que seguir haciendo campañas para atraer más turismo sino que hay que poner límites a su entrada es seguir por el mismo camino equivocado. Además, resulta llamativo que en el Plan de Movilidad 2024-2029 no se marquen unos límites de acceso cuando hoy en día ya se está haciendo. En el propio Plan de Movilidad se señala que *"en días de gran afluencia de vehículos al Centro ciudad -principalmente en época estival- y una vez los aparcamientos centrales están llenos, se están realizando controles de tráfico para desviar los vehículos..."*⁷

Remarcando datos que aparecen en los proyectos presentados sabemos que:

-El transporte público crece mucho más despacio que la movilidad general y del automóvil en particular. (pág 83)

-Se está produciendo un incremento de la motorización. El parque de motocicletas y turismos sube por encima tanto del crecimiento poblacional como del incremento del censo de conductores⁸

-Para los movimientos urbanos, ... una paulatina subida de la proporción de viajes en vehículo privado con relación al total de viajes motorizados. Para los viajes intermunicipales, ... en torno al 75% de los viajes motorizados se realizan en coche o moto. (pág 98)

-Según la Memoria Turística de Donostia / San Sebastián 2022 el vehículo privado representa una de las formas más habituales de llegada de los turistas a la ciudad, sobrepasando el 50% de la cuota modal gran parte de los últimos seis años. El incremento del uso del coche privado va en detrimento del uso del transporte público, especialmente el del autobús. (pág 92)

-La mayor parte de los turistas (57,29%), llegan a Donostia en coche. La mayoría pretende acceder a la ZBE y, previsiblemente, utilizar un aparcamiento de rotación de esta zona (pág 20 de la ZBE)

⁷Pág 114 del plan de Movilidad

⁸pag 156 PMUS

-En temporada baja se producen 1.770 viajes de vehículos extranjeros/día (entradas y salidas) y en temporada alta 3.642 viajes de vehículos extranjeros/día (entradas y salidas) (pág 22)

-El Plan de Turismo refleja la conflictividad que supone el incremento de visitantes y que gran parte de estos lo haga en vehículo privado, **generando una acumulación de coches especialmente en el entorno costero y que afecta al resto de flujos vehiculares**, bien de residentes o mercancías. (pág 92)

-El número total de desplazamientos totales se ha **incrementado de forma notable (+21,8 %)** entre 2016 y 2021, pasando de 667.019 a 812.504 diarios. Esto indica la **gran relevancia que han adquirido los desplazamientos procedentes del exterior** en la movilidad de la ciudad en los últimos años. (pág 19 de la ZBE)

-el departamento de Movilidad dispone de datos de entrada de vehículos en la zona que será de bajas emisiones durante los meses de julio a Diciembre del 2021 y de enero a Junio de 2022 desde nueve puntos de entrada (Kontxa, Aldapeta, Amara kalea, Autonomía, Easo, Valentín Olano, Foru Pasealekua, Santa Catalina y Kursaal). Aunque sean datos un tanto antiguos, estos datos son muy parecidos a los actuales. Así tenemos que **los vehículos que accederían a la Zona de Bajas Emisiones en un año ascendería a 9.766.870 vehículos** (pág 117).

-Entre las aportaciones del proceso de participación referidas a la **movilidad**, el **impacto actual del turismo** se valora de manera **negativa**. Sobre todo, en la vivienda, la **movilidad** y el espacio público. (Pág 45 del Avance de la revisión del Plan General de ordenación urbana de Donostia. Diagnóstico Movilidad)

Pretender limitar únicamente el acceso a la ZBE a los vehículos sin distintivo ambiental no es más que una medida temporal que **impulsará la compra** de vehículos nuevos⁹ autorizados a hacerlo. Pretender que se deje voluntariamente el vehículo privado en unos parkings disuasorios (casi inexistentes) y que se priorice el uso del transporte público (apoyado en la futura pasante del Topo, en la futura estación del AVE, en las escasas líneas de autobuses desde los parkings disuasorios y centros de actividad económica,...) **sin que se decrete ningún impedimento** a su entrada es continuar por la misma vía que hasta ahora.

Así se deduce de lo que en el propio PMUS se recoge¹⁰:

“Los parkings disuasorios solo serán eficaces cuando:

-la capacidad de acogida de los aparcamientos del Centro de la ciudad se encuentre colmatada (cosa que ocurre en momentos puntuales).

-el coste generalizado (el que tiene en consideración el coste económico y el tiempo de desplazamiento) por aparcar en el Centro sea superior al de utilización del aparcamiento disuasorio.

⁹Pág 177 de la ZBE. Acerca del PMUS 2008: *“Muchas de las políticas, áreas de trabajo y programas de actuación inciden en la reducción del impacto ambiental del transporte, tanto por la menor utilización de los medios motorizados como por la gestión de **flotas de vehículos limpios, mediante la progresiva renovación del parque automovilístico, la potenciación de vehículos de distribución con bajas emisiones, la adquisición de vehículos limpios por administraciones y concesionarios y el fomento del coche de uso compartido (car sharing)**”.*

¹⁰Pág 113 del PMUS

Tal y como se ha indicado, la implementación de aparcamientos disuasorios debería estar estrechamente relacionada con la dificultad de estacionar en el Centro de la ciudad o, visto de otra forma, si el aparcamiento en el Centro no se restringe, encarece o impide a ciertos/as usuarios/as, los aparcamientos disuasorios tendrían poco uso.”

El vehículo particular sigue encabezando el ranking así que, si las autoridades siguen empeñadas en seguir batiendo récords de visitantes¹¹, el colapso está asegurado. Los embotellamientos y cortes de tráfico se repetirán porque 9 parkings están en el centro (más el previsto en Aldapeta), porque los turistas y visitantes quieren llegar hasta el punto más céntrico y porque la ciudad es limitada.

Por ello, proponemos rebajar las campañas y participación en ferias destinadas a atraer turismo, y establecer limitaciones a la entrada de turistas y visitantes en vehículos privados a la ciudad.

4 Eliminar del PMUS los apartados “reorganización de la red de autobuses” que aparece en el punto 2.3 Plan estratégico de DBUS y el 2.4 “reordenación del area de Transporte Público Intermunicipal (Lurraldebus)”

*De los proyectos municipales presentados,¹² entresacamos las siguientes evaluaciones sobre los medios de transporte:

- Los vehículos privados son el medio más habitual de desplazamiento, vehículos cuyo número aumenta por encima del aumento poblacional.
- DBUS está muy bien valorada y tiene muy buena cobertura y accesibilidad.
- El número de usuarios de DBUS y de Lurraldebus es bastante mayor que el número de quienes usan Topo y Renfe.

1- El diagnóstico técnico de la red de transporte público indica que **DBUS tiene muy buena cobertura** y que la **accesibilidad** a la red está asegurada **a menos de 200 m** prácticamente en su totalidad. Como punto a mejorar, se señala que habría que mejorar las frecuencias de algunas líneas y proponer redes transversales. (pág 30 del Avance de la revisión del Plan General de ordenación urbana de Donostia. Diagnóstico Movilidad)

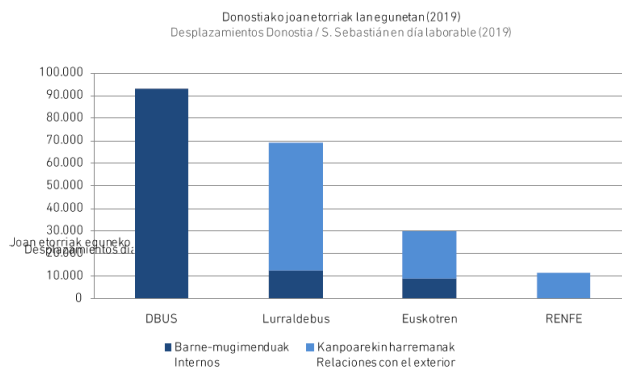
2- Para moverse de San Sebastián a otros municipios, **el coche es el medio más habitual (50%)**. Después, se encuentra el transporte público; **un 23% en autobús** y un **14% en topo**. (Pag 46 del Avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia. Diagnóstico Movilidad)

3-Según la sobremuestra de la EM CAPV de 2021, el reparto modal correspondiente a **Dbus**, teniendo en cuenta que su uso corresponde casi en exclusiva a trayectos urbanos, es del **10,7%**. El reparto modal correspondiente a **Lurraldebus** en San Sebastián, teniendo en cuenta que su uso corresponde casi en exclusiva a trayectos intermunicipales, es del **4,8%**. El reparto modal correspondiente a **Euskotren** en San Sebastián, teniendo en cuenta sólo **los trayectos internos, es del 2,4%**. **Contando tanto los trayectos internos como los intermunicipales**, sería del **3,9%** (Pág 86 del PMUS)

¹¹En este último enero, los ascensos de estancias en hoteles registrados en San Sebastián han sido del 12% en entradas y del 14% en pernoctaciones.

¹²PMUS, ZBE y Avance de la revisión del Plan General de ordenación urbana de Donostia

4-Los medios de transporte público **más utilizados** en días laborales son **DBUS y Lurraldebus**. A distancia quedan Euskotren y Renfe (Pág 546 del Avance de la revisión del Plan General de ordenación Urbana de Donostia).



Iturria: DBUS-eko erabiltzaileen profilaren azterketa 2017
Fuente: Estudio del perfil de los usuarios de DBUS 2017

5- Para los movimientos urbanos, las sucesivas EM CAPV muestran una paulatina **subida de la proporción de viajes en vehículo privado** con relación al total de viajes motorizados, pasando del 53% del año 2007 al 61% de 2021. (Pág 98 del PMUS)

El censo de conductores de Donostia ha crecido **por encima** del crecimiento poblacional. Durante el periodo 2013-2021, el parque de motocicletas y turismos ha subido **por encima** tanto del crecimiento poblacional como del incremento del censo de conductores. (Pág 101 del PMUS)

A) Sorprende que ante un uso preferente de **DBUS** y con una buena valoración de la ciudadanía, desde el Ayuntamiento se **plantee una transformación total** de la red de DBUS: *“proyecta DBUS como una red formada por líneas troncales (centrales y transversales), que garantizan la conectividad global, y líneas complementarias (radiales y orbitales), que garantizan la permeabilidad local”*.

Y lo plantea en base a la estimación de que **las mejoras ferroviarias del Topo restarán alrededor de 2,5 millones de viajes anuales a Dbus**¹³ y de que *“resulta necesario reordenar las líneas de Dbus para mejorar el nivel de accesibilidad total de la ciudad, brindar mejores oportunidades a las zonas menos servidas y favorecer el cambio modal hacia modos más sostenibles reduciendo el uso del transporte privado motorizado”*¹⁴.

Resulta insensato presentar desde ya una transformación completa en base a una **estimación que deberá verificarse** cuando se pongan en funcionamiento la pasante del Topo (prevista para 2025 o principios del 2026) y el nuevo trazado Altza-Galtzaraborda (previsto para 2026).

Resulta temerario alterar totalmente las líneas existentes en aras a mejorar la accesibilidad cuando el diagnóstico de la red señala que **DBUS tiene muy buena cobertura** y que la **accesibilidad** a la red está asegurada **a menos de 200 m** prácticamente en su totalidad”.

¹³Pág 208 del PMUS. En 2022, Dbus tuvo 25.503.508 viajeros por lo que prevén una reducción del 10%

¹⁴Pág 208 del PMUS

Resulta imprudente mantener que esa modificación total resulta **necesaria** para reducir el uso privado del vehículo.

Convenimos en la obligatoriedad de coordinar los medios de transporte públicos pero **no se puede pretender aprobar** un plan que trastoca la red de DBUS **sin que previamente se cumplan** tres condiciones esenciales: **que exista una participación real** (también de los usuarios), **que se presenten todos los datos reales y se evalúen todas las alternativas posibles** (lo que aquí no ocurre), **que el resultado suponga una mejora en la accesibilidad** (no se pueden aceptar cambios que impliquen emplear más tiempo).

En la propuesta municipal se plantea Dbus como una red formada por líneas troncales (centrales y transversales) y líneas complementarias (radiales y orbitales). Proponen:

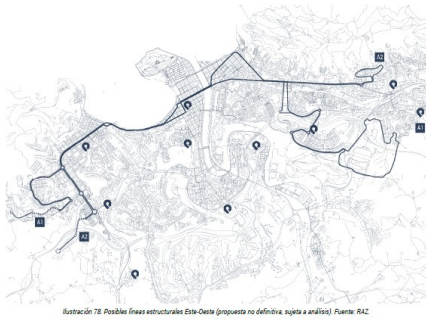


Ilustración 76. Posibles líneas estructurales Este-Oeste (propuesta no definitiva, sujeta a análisis). Fuente: RAZ.



Ilustración 75. Posibles cambios en líneas estructurales Norte-Sur, actuales 28 y 17-881 (propuesta no definitiva, sujeta a análisis). Fuente: RAZ.

a) Unas líneas centrales en forma de cruz (de norte a sur y de este a oeste) que se cruzarían en la Avenida de la Libertad y no llegarían al Boulevard.

b) Revisar las líneas troncales transversales existentes (24, 27, 35, 41, 43, 45, etc.) porque, afirman, *“ninguna de estas líneas tiene, a día de hoy, la relevancia suficiente para entenderse como una línea estructural y, por lo general, no son competitivas respecto al vehículo privado”*.

c) Revisar las líneas complementarias radiales que salen del Boulevard. Dicen: "Habría que revisar las actuales líneas complementarias radiales (frecuencias, recorridos, posibles fusiones de líneas, etc.) para garantizar mediante las mismas la permeabilidad local que las líneas troncales no ofrecen"

d) revisar las líneas complementarias orbitales existentes (líneas que bordean el perímetro urbano de la ciudad).

Conocemos las líneas de autobuses actuales (su recorrido, frecuencias, horas de inicio y fin) pero desconocemos las líneas que se proponen. Según el PMUS, mejoraría el porcentaje de población que accedería al 40% de las oportunidades urbanas (vivienda, empleo, ocio, servicios públicos, etc.) en 30 minutos y ello se plasma en un plano donde se confrontan 2 escenarios. Si se habla de un escenario B y de una mejora en el acceso es porque están proyectadas otras líneas, con sus recorridos y frecuencias. Si no, ¿cómo han hecho ese cálculo, ese mapa? Así que ¿por qué no aparecen en el PMUS cuáles son?

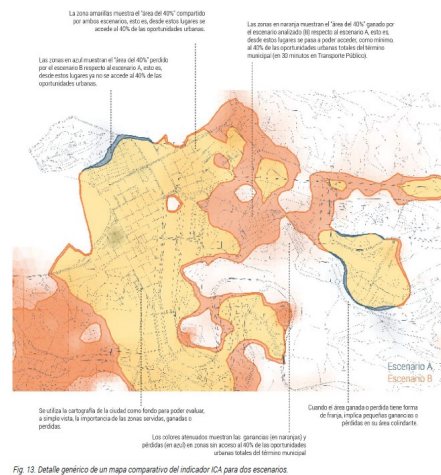


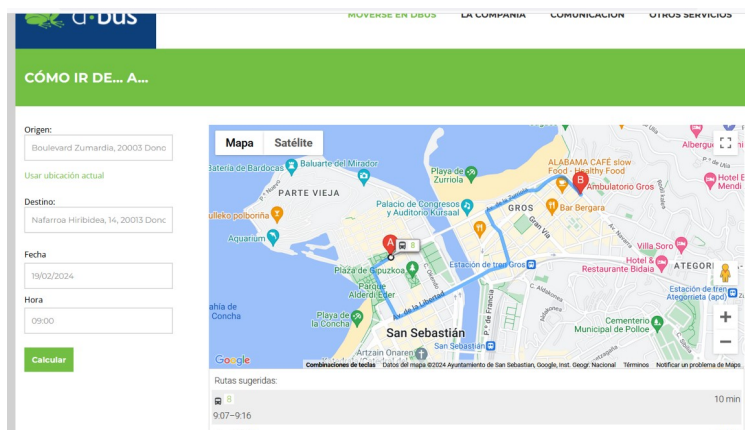
Fig. 13. Detalle genérico de un mapa comparativo del indicador ICA para dos escenarios.

¿Por qué no presentan un plano donde se marquen los límites a los que desde el barrio accedemos hoy en día en 30 minutos con las líneas actuales y adonde llegaríamos con las de la propuesta? ¿Por qué no presentar un plano con el tiempo que se tarda para acceder a distintos

puntos con la red actual de Dbus desde el barrio y con el tiempo que se tardaría con ese, de momento, desconocido proyecto de líneas troncales y complementarias?

Actualmente, si un vecino del barrio tiene que acudir, por ejemplo, al ambulatorio de Gros y se desplaza en autobús¹⁵, sabe que la línea 8-Intxaurreondo le lleva desde el Boulevard en 10 minutos. ¿Con la propuesta oculta habría línea directa? ¿Habría que hacer transbordos? ¿Cuánto se tardaría?

¿Y si tiene que ir a la Facultad en el Antiguo? (Actualmente 17 minutos en la línea 5-Errotaburu desde el Boulevard) ¿O al polideportivo de Bidebieta? (24 minutos con la línea 14-Bidebieta desde la plaza de Gipuzkoa).



Si las líneas troncales que van de este a oeste no llegan al Boulevard sino que pasarán por la Avenida, las paradas se alejan al menos 300m para los vecinos del barrio (Puerto, interior de la Parte Vieja y Ensanche Oriental)¹⁶

Sin resolver esa incógnita (tiempo de desplazamiento, frecuencia, intercambios,...) es imposible valorar la propuesta. Ésta no puede plantearse ahora así y **pedimos su retirada del PMUS**.

B) También en base a una estimaciones, formulan que las mejoras ferroviarias del Topo restarán algo **más de millón y medio de viajes anuales a Lurraldebus**. Y, sin esperar a su verificación, plantean repensar la red de Transporte Público intermunicipal por carretera a su paso por San Sebastián.

Hay un dato importante a remarcar: los trayectos intermunicipales representan casi un tercio de los desplazamientos en la ciudad, de los cuales casi un **75% se realiza en modos motorizados individuales**.¹⁷ Y sin embargo, el acceso y movimiento de los **vehículos privados** por la ciudad **no se va a limitar** (más allá del 10% previsto por no disponer de distintivo ambiental).

En cambio, **se quiere restringir** el acceso de **las líneas de Lurraldebus al centro de la ciudad**, eliminando paradas y minimizando el recorrido que realizan por el centro de Donostia (*“evitar recorridos innecesarios por el centro de la ciudad”*).

-Así, las paradas de las líneas procedentes del corredor Este (Oarsoaldea) se trasladan al Paseo de los Fueros, las líneas procedentes del corredor Oeste (Lasarte-Andoain) se trasladan a la Plaza Zaragoza y las líneas procedentes del corredor Sur (Hernani-Astigarraga) se mantienen como hasta ahora en la calle Okendo.

¹⁵ por problemas de salud, por hacer mal tiempo, por tener que desplazar peso,...

¹⁶ Desde una vivienda del Puerto, habría 1 km hasta una parada situada en mitad de la Avenida

Desde una vivienda de la calle 31 de agosto o desde la calle Soraluze, habría 670m hasta una parada situada en mitad de la Avenida

¹⁷ pag 156 del PMUS

-Plantean reducir las líneas orbitales (líneas que unen los municipios colindantes a Donostia con varios puntos de atracción del área metropolitana, sobretodo Amara-Hospitales y, en menor medida, Antiguo-Universidades) y que no llegarían al centro sino hasta Errekalde o Herrera donde deberían realizar transbordo (al Topo o a otras líneas de autobuses).

-Plantean que las líneas de larga distancia que recorren los pueblos (unen municipios alejados más de 10 km de Donostia) salgan/acaben en Anoeta, Herrera o Bentaberri adonde habría que acudir en Topo o autobús.

-Plantean que las líneas de larga distancia por autopista acaben en la estación de autobuses o Fueros.

Eliminar el paso de transporte público por el centro de Donostia ¿es compatible con la promoción del transporte público y colectivo que se recoge entre los objetivos del PMUS¹⁸? ¿es beneficioso para el fomento del transporte público?

Sin esperar a que la hipótesis de reducción de viajeros se verifique, sin conocer los trayectos y frecuencias de las líneas, sin conocer cuánto tiempo de viaje va a suponer alejar las paradas de acceso a los autobuses interurbanos, sin participación de los usuarios, se pretende aprobar en el PMUS esa modificación.

Pedimos su retirada del PMUS porque esta propuesta no parece coherente con el principio de incentivar el transporte público y de priorizarlo frente al transporte motorizado privado.

5 - Creemos necesario clarificar diferentes puntos que desafinan al contrastar el diagnóstico con los planes de acción.

A-El objetivo que se plantea alcanzar en el 2029 en relación con **el ruido del tráfico rodado** ya **debería haber sido cumplido** atendiendo al Real Decreto 1367/2007, al decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAV y al PAMAS 2018-2023. Los objetivos de calidad acústica que propone la ZBE ya estaban totalmente identificados en el **Mapa Estratégico del Ruido** aprobado en 2017, identificadas las zonas de protección acústica especial (ZPAE) y aprobadas las líneas de actuación en plan de acción contra la contaminación acústica (PAMAS) 2018-2023.

B-Que se concreten los detalles de los puntos intercambiadores. Se indica que hay que *“entender los puntos de transbordo como lugares amables, espaciosos, a cubierto, bien señalizados, provistos de pantallas con información y con prioridad respecto al vehículo privado”*. Sin embargo, no se precisa cómo se van a concretar esos **lugares amables, espaciosos y a cubierto** en lugares como Atotxa (donde los vecinos han denunciado repetidas veces los problemas generados con los autobuses que aparcan en la calle Federico Garcia Lorca), o en otros como Okendo, Plaza de Zaragoza, Avenida, Fueros donde no parece haber espacio suficiente,... para levantarlos.

¹⁸La Ley 11/2023 en su artículo 3 establece como uno de los objetivos a alcanzar: “La promoción del transporte público y colectivo en defensa del interés social y medioambiental y del progreso económico”

C-Que se establezca un plan preciso de localización de párking disuasorios. Evidentemente son una herramienta útil y necesaria para reducir el volumen de vehículos por la ciudad pero no existe un plan definido más allá de señalar unas posibles localizaciones de las que se desconocen el número de plazas. Además, para que esos parkings disuasorios sean eficaces, deben implantarse necesariamente autobuses lanzaderas con frecuencias y horarios de inicio y fin del servicio convenientes.

D-No resultan congruentes los objetivos de calidad del aire y descarbonización establecidos para alcanzar en 2030 con las **numerosas exenciones** señaladas a vehículos motorizados no incluidos entre los de libre acceso a la Zona de Bajas Emisiones. Tampoco resultan congruentes dichos objetivos con la existencia de 2.705 **plazas de rotación en parkings situados dentro** de la ZBE a las que habrá que sumar las del parking que el equipo de gobierno quiere autorizar en el cerro de San Bartolomé¹⁹. Tal y como se señala en el proyecto: *"...esos objetivos no se podrían alcanzar únicamente con el proceso de renovación del parque móvil de la ciudad, con vehículos eléctricos, híbridos o de combustión convencional mejorada"*. ¿Cómo se pretende lograr así los objetivos establecidos para el año 2030?

E-A lo largo del documento, en referencia a los contaminantes, se mencionan multitud de leyes y decretos, siendo importante señalar la mención a la nueva normativa de la calidad del aire de la Unión Europea para 2024. Esa profusión de textos legales para llegar a plantear los objetivos de la ZBE²⁰ genera **confusión a la hora de entender** por qué se opta por una o por otra. Así se nombran la Nueva Directiva de la Calidad de Aire Europea, Acción KLima DSS2050, el Pacto de Alcaldías por el Clima y la Energía, el Plan nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, OMS 2005, OMS 2021, el Pacto Verde Europeo, el Real decreto 1367/2002 respecto al ruido, y el Plan Acción KLima DSS2050 para el cambio modal.

F-Según los datos de la sobremuestra de la EM CAPV 2021, la mitad de la movilidad total de la ciudad se concentra en 4 barrios: Centro, Amara Berri, Gros y Antigua.²¹ En cambio, la zona elegida para el establecimiento de la ZBE es **únicamente la zona Centro**: *"Desde el punto de vista de la movilidad y la calidad del aire, Donostia Centro no solo es el ámbito con mayor atracción de desplazamientos, sino también en el que se producen mayores concentraciones de contaminantes atmosféricos, evaluados a través de la estación de control de la calidad del aire Easo"*²².

Pero la estación de la calle Easo realmente es una zona límite de la zona Centro con la de Amara. Además, la limitación del número de estaciones automáticas de control de la contaminación atmosférica relacionadas con el tráfico (Ategorrieta, Avenida de Tolosa y Easo) y la menor precisión de los sensores municipales ubicados en 4 vías con tráfico motorizado (de las que están 3 en el Centro y sólo 1 fuera de esa área, en Sancho el Sabio) hace dudar de que sea la única

¹⁹Más las que existen en los barrios cercanos de Gros, Egia, Amara

²⁰Pág 47 de ZBE

²¹Pag 154 PMUS

²²Pág 8 ZBE

zona en la que se deba tomar medidas contra la contaminación²³ ¿Cómo saberlo si no se está midiendo todo el territorio?

Pero no se trata sólo de contemplar las variables de contaminación atmosférica. Los objetivos de la Zona de Bajas Emisiones para el 2023 contempla 3 ámbitos más además del referido a la calidad del aire: descarbonización, ruido y cambio modal ¿Por qué restringirlo a una zona tan reducida de la ciudad?

De ahí que consideremos **necesaria la instalación de medidores en más zonas de Donostia** y como **insuficiente circunscribir la ZBE a la Zona Centro**.

G-Que se tengan en cuenta todos los medios de transporte públicos existentes. Cuando se habla de intermodalidad, se entiende que se trata del uso combinado de los distintos medios de transporte existentes. Las referencias a ese concepto son constantes en la propuesta de Plan de Movilidad y en base a él se proponen cambios en las líneas de autobuses de Dbus y Lurraldebus, planteando las estaciones de Euskotren como núcleos de intermodalidad. Sin embargo, hay un desinterés en estudiar las potencialidades de las estaciones de Renfe dentro de ese análisis de la intermodalidad en el territorio. No aparece el plano con las paradas existentes, ni se cuenta con ellas en abundantes ocasiones a la hora de plantear aprovechamientos convergentes. Los cambios planteados en las líneas de transporte público muestran una parcialidad en torno al Topo que excluye otras opciones. Sin duda, Renfe presenta actualmente, problemas en sus frecuencias, limitaciones horarias, atrasos,... pero Cercanías de Renfe acaban de ser transferidas. La CAV ha asumido entre otras funciones *“la potestad tarifaria, los horarios y las frecuencias”* de los servicios ferroviarios.²⁴ ¿Por qué con contar con las líneas y estaciones existentes a la hora de planificar?

Donostia, a 12 de marzo de 2023

²³De hecho en la pág 29 de ZBE se señala que en Ategorrieta también se incumplen los valores límite: *“A partir de 2011 ya no se han producido incumplimientos de los valores límite de las partículas PM, siendo la tendencia fuertemente descendente a lo largo de la última década, si bien persisten las superaciones del valor límite diario en las estaciones de tráfico Ategorrieta y Easo, siempre en un número de días inferior a los 35 permitidos al año”*.

²⁴<https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2024/los-gobiernos-vasco-y-espanol-alcanzan-acuerdo-transferencia-del-servicio-transporte-viajeros-ferrocarril-cercanias-y-homologacion-titulos-universitarios-extranjeros-euskadi/>