

Prentsa oharra

Nota de prensa



Donostia presenta su nuevo modelo de movilidad urbana con las personas como centro

El nuevo esquema presenta unas líneas maestras que se irán implementando en la ciudad de manera gradual y progresiva en los próximos años

Datorren Donostia es una propuesta que abre un proceso para su contraste con instituciones, grupos políticos y los diversos agentes implicados

El Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián ha presentado su propuesta del nuevo modelo de movilidad de la ciudad, *Datorren Donostia*, que pondrá el foco en la mejora de la movilidad de peatones, ciclistas y ciudadanía usuaria de transporte público. El plan, abierto a debate y a las aportaciones, busca transformar el esquema de movilidad durante los próximos años, con actuaciones en diferentes ámbitos y que traerán como resultante la recuperación de amplias zonas urbanas para el disfrute de la ciudadanía.

El alcalde Eneko Goia, que ha estado acompañado en la presentación por la concejala de Movilidad y Transporte Sostenible Pilar Arana, ha señalado que “nos encontramos en un momento clave para la configuración de la movilidad urbana de Donostia. Esta propuesta que compartimos hoy es un planteamiento de reordenación integral de la ciudad a través de la potenciación de los espacios peatonales y del diseño del viario y del transporte público teniendo en cuenta la ampliación de la red del Topo”.

Goia ha destacado que “se trata de una transformación cuya implementación será gradual y progresiva durante los próximos años, aunque es un proceso que ya lleva en marcha varios años y que ya se empieza a ver reflejado en actuaciones como el cierre de San Martín al tráfico para la peatonalización de la zona frente a la Catedral, el calmado de tráfico en La Concha con la eliminación de un carril para los coches o el itinerario ciclista del eje Concha-San Martín. El cambio de sentido de San Martín y Zubieta es un elemento que nos ha permitido además avanzar y nos va a permitir el calmado de tráfico de zonas más amplias en el futuro”.

La concreción de propuestas a implementar será precedida de un trabajo colaborativo conjunto con instituciones, grupos políticos y agentes sociales, en el que se irá definiendo los criterios básicos y avanzando en el modelo que se ha propuesto desde el Departamento de Movilidad y Transporte.

Nuevo esquema de movilidad

El nuevo modelo que se propone parte de un esquema general que dibuja las líneas maestras de elementos como espacios peatonales, itinerarios peatonales y ciclistas acordes con la política de movilidad activa que se busca desde el Ayuntamiento,

Prentsa oharra

Nota de prensa

rehacer la red de Transporte Público incluyendo como elemento nuclear el Topo, política de aparcamientos, gestión de autorizados, carga/descarga y reparto de la última milla. Todo ello teniendo como foco el principio de mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

Tal y como ha declarado el alcalde, “queremos para Donostia un nuevo diseño de movilidad acorde con nuestro compromiso con la reducción de emisiones nocivas y con la lucha contra el cambio climático, capaz de mejorar la calidad de vida de las y los donostiaras. Una ciudad para las personas, más saludable, más inclusiva, más habitable, más viva, más eficiente y más bella”.

Gracias a la implantación de los nuevos trazados se pretenden crear nuevos espacios para el disfrute como una posible nueva zona verde en el entorno del túnel del Antiguo, otra zona verde en la parte final del paseo de la Zurriola, así como la mejora y ampliación del parque de Araba o del Jardín de la Memoria en Riberas de Loiola. Además, este esquema permitirá que la red de bidegorris se vea potenciada y ampliada, con el reto de extender el ramal hacia la zona Este de la ciudad. En este sentido, el próximo año se prevé la ejecución del tramo que enlazará Herrera con Bidebieta.

Punto de partida

A pesar de que se trata de una propuesta general de diseño de los diferentes tráfico en la ciudad, desde el departamento de Movilidad se ha tomado un punto de partida concreto. Así pues, el ámbito de la Parte Vieja y el Centro ha servido de inicio para diseñar propuestas concretas, considerando como objetivos principales los ya mencionados.

Posteriormente, se irá desarrollando un proyecto a medida de cada uno de los barrios teniendo en cuenta sus particularidades, necesidades e identidad y se trabajará de acuerdo con las mismas.

Esta primera fase va a permitir la creación de una Zona de Prioridad Residencial, a la que únicamente puedan acceder en coche los residentes y autorizados. El resto de vehículos solo podrán utilizar los itinerarios perimetrales habilitados para su acceso a aparcamientos de rotación, pero en ningún caso acceder al interior de esa zona. El sistema estará basado en la utilización de nuevas tecnologías para conocer, por ejemplo, la ocupación de los aparcamientos en tiempo real, y en la utilización de cámaras para la regulación y mantenimiento de las zonas peatonales.

El trabajo que se ha realizado para configurar este esquema ha servido además para repensar el modelo de Centro de ciudad y las funciones de sus vías principales, como por ejemplo la Avenida de la Libertad, que pasaría a contar con un posible bidegorri y a convertirse en vía principal del transporte público, descargando así el tráfico del

Prentsa oharra

Nota de prensa



Boulevard y permitiendo que éste se convierta en una gran avenida de paseo para el disfrute de la ciudadanía.

Transporte público y sostenible

Todas estas modificaciones supondrán a su vez un importante cambio para el transporte público, que pasará a tener dos grandes ejes (de este a oeste y de norte a sur) con líneas troncales que permitirán que los usuarios lleguen a su destino en un máximo de media hora desde cualquier punto de la ciudad, con lo que las zonas periféricas ganarán en calidad de servicio.

La nueva pasante que se está desarrollando convertirá además el Topo en un elemento central de la red de transporte público urbano, permitiendo la mejora del servicio, ofreciendo un transporte más amplio, eficiente, sostenible y que no sufrirá afecciones por los eventos que se desarrollan en superficie.

Todo ello dará respuesta a las necesidades de conectar los grandes núcleos de trabajo situados en el oeste con los principales núcleos residenciales del Este, además de permitir también una mejor intermodalidad con una conexión más eficiente entre líneas de Dbus, líneas de Topo, estaciones de Dbizi, paradas de taxi o itinerarios de bidegorri para mejorar la movilidad de las personas dentro de la ciudad.

Implantación en otros ámbitos

A pesar de que el punto de partida se ha establecido en el ámbito de la Parte Vieja y el Centro, se está trabajando ya en la manera de trasladar este nuevo paradigma a los diferentes barrios, atendiendo a las particularidades de cada uno de ellos.

El planteamiento está ya avanzado para el barrio de Gros, que será probablemente la siguiente fase del proyecto. Así pues, se está analizando la implantación de nuevas zonas peatonales, con la posible peatonalización de calles como José María Soroa, o la ya mencionada zona verde en el tramo final del paseo de la Zurriola.

Este planteamiento se irá replicando poco a poco en el resto de la ciudad, de manera que cada una de las áreas urbanas cuente con su propia área restringida y nuevas zonas peatonales y de esparcimiento para sus vecinos y vecinas.

Donostia / San Sebastián, 19 de noviembre de 2021