

PROPUESTA DE MOVILIDAD INTEGRAL PARA DONOSTIA

1-Desde la humildad y la responsabilidad, una aportación

La movilidad de un territorio o ciudad es, en gran parte, reflejo de los valores dominantes, así como de la economía y de la estructura social del entorno. Para qué nos movemos, con qué y con quién es reflejo no sólo de la marca propia de una ciudad o territorio, sino también del contexto temporal en el que se produce. La movilidad no es un elemento ajeno al modelo de bienestar -o de lo que se entienda por "bienestar"-, de urbanismo o de consumo. Más bien al contrario, es una expresión del modelo de ciudad en el que creemos y que proyectamos a futuro y cuyo desarrollo condicionará el bienestar de la ciudadanía.

Desde EH Bildu queremos hacer una reflexión sobre el presente y futuro de las infraestructuras relacionadas con la movilidad en Donostia y contrastarla con el conjunto de la ciudadanía. Lo hacemos en un momento en el que tenemos sobre la mesa un proyecto de pasante de metro subterráneo por el centro de la ciudad, con un coste mínimo de 200 millones de euros. Y por dos razones muy concretas. En primer lugar, porque construir determinadas infraestructuras (en este caso, la pasante) supone posponer o abandonar otro tipo de inversiones más necesarias. Y en segundo lugar, porque las infraestructuras construidas condicionan siempre el modelo de ciudad a medio y largo plazo.

EH Bildu realiza esta aportación desde la responsabilidad y el compromiso con la ciudadanía. Se trata de una propuesta abierta, con planteamientos innovadores, que deseamos sea objeto de debate y crítica y que busca mejorar la calidad de vida de los y las donostiarras. En nuestra opinión, la conclusión es evidente: la pasante de metro, bajo el centro de la ciudad, no es necesaria para mejorar la movilidad de los y las ciudadanas; si las instituciones están dispuestas a invertir 200 millones de euros en la movilidad de Donostia, existen opciones con mayor nivel de rapidez, frecuencia y confort, que permiten, además, inversiones que llegan a más personas y revierten en más barrios.

La propuesta busca que ciertos trayectos que hoy en día son difíciles, largos o directamente imposibles de realizar en transporte público, sean, a partir de ahora, más fáciles, rápidos y cómodos. Y al mejorar la accesibilidad global en transporte público, queremos contribuir también a un espacio urbano más amable, justo y sostenible que reste protagonismo al transporte privado.

En cualquier caso, proponemos un contraste a nivel político, social e institucional para que la ciudadanía donostiarra disponga de infraestructuras de movilidad de acuerdo a sus necesidades reales. Queremos hacer una aportación para un debate público con argumentos racionales, porque solo desde esos parámetros se puede abordar la decisión de dónde invertir 200

millones de euros en nuestra ciudad. Proponemos algo tan sencillo como aplicar el sentido común.

2-Punto de partida: Donostia cuenta con una movilidad razonablemente buena

Un primer paso que se debe dar en la elección del sistema de movilidad es el análisis de la demanda que se prevé transportar diariamente. En función de dicha demanda –además de otros factores– se deberá decidir qué modo de transporte implantar.

Existe una abundante literatura al respecto escrita por la administración pública (principalmente el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento donostiarra, la compañía Dbus o la Consejería de Transportes del Gobierno Vasco). Dicha documentación nos puede servir para hacer una radiografía de la situación actual.

Siguiendo dicha literatura, se concluye que en Donostia convergen varios aspectos -algunos positivos y otros negativos- que debemos tener en cuenta.

- Una infraestructura de transporte público ferroviario de gran capacidad: ocho estaciones de Euskotren –más una novena que se abrirá próximamente en Altza– y siete estaciones en las que opera Renfe. Es decir, teniendo en cuenta la población y la extensión de la ciudad, y en comparación con otros núcleos urbanos, la Red Ferroviaria Donostiarra cuenta con un número muy importante de estaciones (actualmente 15 y, en breve, con la incorporación de Altza, 16).
- No existe conexión entre los dos sistemas ferroviarios (Euskotren y Renfe): una persona residente en Hernani que quiera desplazarse en transporte ferroviario a Añorga o Lasarte, por ejemplo, no tiene conexión entre ambas líneas. Es posible conectarlas, sin embargo, en Riberas de Loiola mediante un intercambiador.
-
- Un buen servicio de transporte urbano municipal (Dbus), con más de 28 millones de personas usuarias al año, gran prestigio ciudadano y reconocimiento a nivel europeo.
- Un servicio foral de autobuses que aumenta de año a año en número de personas usuarias y conecta con el entorno metropolitano de la ciudad.
- Una excesiva oferta de aparcamiento de rotación de automóvil en el centro (1.700 plazas).
- La bicicleta ha ido ganando un protagonismo incipiente en los desplazamientos urbanos. Actualmente son 18.000 los desplazamientos que se hacen diariamente en Donostia en bicicleta.
- Un entorno metropolitano con abundantes desplazamientos urbanos e interurbanos que mayoritariamente se realizan en vehículo privado (algo más del 50%).
- Somos una ciudad muy motorizada: hay 76.000 coches y 26.000 motos registradas en Donostia (400 vehículos/1.000 habitantes).

- Polígonos industriales y empresariales (Miramon, Igarra, Zuhatzu, 27...) que no están debidamente conectados mediante transporte público.
- Una política tarifaria unificada en Gipuzkoa (Mugi Txartela) que ha permitido que, ante el descenso de la movilidad derivada de la crisis, ello no suponga un descenso del uso del transporte público.
- Una ciudad con un reparto modal equilibrado: 49% peatones, 22% coches, 17% bus, 4% bicicleta y 8% otros (moto, ferrocarril...).

Una conclusión de estos datos es que Donostia cuenta con una movilidad aceptable y con una adecuada red de transporte público que, sin embargo, presenta situaciones tan irracionales como la falta de conexión entre los dos sistemas ferroviarios o un desequilibrio entre la ciudad histórica y los nuevos desarrollos, y que tiene, por tanto, una indudable capacidad de mejora.

En la línea de avanzar hacia un modelo sostenible, se ve la necesidad de seguir ganando espacio para las y los peatones, facilitar el uso de la bicicleta mediante vías e infraestructuras adecuadas y promover el transporte público conectando servicios y aplicando mejoras en frecuencias, horarios y rapidez.

3-Sistema de Movilidad Integral Tren-Bus de Donostia

La Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco han mostrado su intención de invertir cerca de 200 millones de euros en la movilidad de Donostia en los próximos tres años. La inversión se reduce, única y exclusivamente, a la pasante de metro; existen, sin embargo, otra serie de proyectos e iniciativas que llegan a más gente y barrios y que van a quedar hipotecadas.

EH Bildu, partiendo de la situación actual, ha analizado las posibles mejoras que en Donostia se podrían realizar con esa inversión de 200 millones. Y fruto de dicho análisis es este plan que queremos compartir con las y los donostiaras.

La propuesta se basa en una red de Bus Exprés eficientemente interconectada con la Red Ferroviaria Donostiarra (Renfe y Euskotren) mediante una serie de estaciones intermodales y pretende que pasemos de una situación de competencia entre líneas de transporte público a una de cooperación entre ellas. Contempla, además, una serie de infraestructuras en Donostia que ahora mismo no están previstas.

3.1 Bus Exprés (BRT)

El Bus Exprés o BRT (Bus Rapid Transit) es un modelo de autobús de gran capacidad que cuenta con experiencias exitosas a lo largo de todo el mundo y al que optan de forma decidida cada vez más instituciones y territorios. Numerosas ciudades de Canadá, Estados Unidos, Argentina, Francia, Holanda, Reino Unido, Finlandia, Australia... han optado por este sistema. Si hablamos de realidades más cercanas, en Vitoria-Gasteiz el Gobierno Vasco está

promoviendo un sistema de Bus Exprés que, de momento, cuenta con el apoyo de todas las fuerzas políticas.

Las características de este medio de transporte son las siguientes:

*Mayor capacidad de transportar personas.

*Carril propio.

*Prioridad semafórica.

*Los y las usuarias pueden entrar por cualquiera de las puertas, lo cual supone un importante ahorro de tiempo. Para ello, el pago del viaje se debe realizar en la misma estación o dentro del vehículo (un grupo de inspección se encargaría de comprobar que todos los y las viajeras han realizado el pertinente abono, tal y como ocurre en muchos sistemas de BRT, metro o tranvía de Europa).

*Comparado con otros sistemas, supone una inversión muchísimo menor.

*Las paradas deben tener una distancia un poco mayor que en los habituales sistemas de autobús, con el objeto de ganar en velocidad.

*Permite muy buenas frecuencias: en Donostia tendríamos una media de 5 minutos en la totalidad de los servicios frente a los 7,5 del metro en hora punta (que se convertirían, en este último caso, en 15 minutos para las personas residentes en Altza). En determinados tramos en los que convergen dos líneas de Bus Exprés (Gros, Centro, Amara, Amara Berri...) la frecuencia media sería de 2,5 minutos.

*Es rápido y cómodo. En cuanto a rapidez, debemos tener en cuenta que las paradas de Bus Exprés estarían, en general, más cerca de la ciudadanía que las de metro (ya que son más numerosas; en el caso del metro, sólo hay una por barrio) y que, por tanto, los y las viajeras deberían hacer andando o en otro medio de transporte el trayecto hasta cada una de ellas. También es evidente que el tiempo de espera en la estación es un condicionante fundamental (en el caso de los Bus Exprés sería menor, ya que cuenta con una frecuencia media de 5 minutos frente a los 7,5 o 15 minutos del metro). Tomando en cuenta esos factores –que algunas personas se empeñan en obviar–, los Bus Exprés ofrecen cómputos de tiempo total similares o mejores que los del metro y permiten, además, realizar muchos más trayectos que no son posibles por este medio.

Consideramos que el Bus Exprés es una opción muy adecuada para Donostia, donde la actual red de Dbus permitiría una implementación rápida y relativamente sencilla.

Proponemos cuatro líneas de Bus Exprés: dos en el eje Este-Oeste y otras dos, en el Norte-Sur, que darían servicio a la casi totalidad de los barrios de Donostia (cerca del 90% de la población).

También es de destacar que las líneas de Bus Exprés, a diferencia de la pasante de metro, llevarían a los y las viajeras hasta la misma universidad y también hasta los polígonos industriales y empresariales de la ciudad

(Miramon, Zuatzu, Igara, Polígono 27...). Es decir, frente a la solución parcial de la pasante del metro, proponemos una solución integral.

3.1.1. Bus Exprés Este-Oeste

*E4 Altza-Zuhatzu

*E5 Intxaurreondo-Lugaritz

El eje Este-Oeste funciona como un corredor único, y carece de sentido entender el Boulevard como una estación terminus (por lo menos, en el caso de las líneas principales). En ese sentido, planteamos que las dos líneas del eje pasen por la Avenida de la Libertad, sin desviarse al Boulevard, lo cual supondría un importante ahorro de tiempo. Esta línea uniría barrios de gran densidad e importantes destinos como Altza, Intxaurreondo, Egia, Gros, Centro, Antiguo, Ibaeta, universidades, la estación de autobuses o Tabakalera.

Permitiría, además, crear un eje orientado al transporte público, bicicletas y peatones desde la Avenida de la Libertad hasta el túnel de Ondarreta, que mejoraría el prestigio de las formas de movilidad sostenibles.

3.1.2. Bus Exprés Norte-Sur

*E6 Boulevard-Miramon

*E7 Boulevard-Martutene

En el eje Norte-Sur, a diferencia del Este-Oeste, el Boulevard sí que funciona como punto de partida (o meta) natural. A partir de allí, nos encontramos con una importante zona de barrios y servicios (Centro, Amara, Amara Berri, Riberas de Loiola, Hospitales, Miramon, Loiola, Martutene, Polígono 27...) y con desarrollos a futuro (Txomin-Enea y los cuarteles de Loiola).

3.2 Red Ferroviaria Donostiarra (Euskotren y Renfe)

3.2.1 Nueva conexión de Euskotren Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda

La nueva estación de Euskotren de Altza entra en funcionamiento a finales de 2016, creándose un fondo de saco mientras no se construya el ramal Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda, cuyo proyecto está escrito pero carece en la actualidad de compromiso de financiación. Es más: si finalmente las instituciones destinan 200 millones de euros a construir la pasante de metro por el centro de Donostia, este proyecto quedará hipotecado durante años.

Nuestra propuesta recoge priorizar esta inversión. Las razones son evidentes:

-Razones geométricas: evitar el fondo de saco, aprovechando, además, que a diferencia de la pasante del centro, se puede lograr sin ningún desvío. El coste sería mucho menor que en el caso de la pasante: 70 millones de euros frente a 200 millones.

-Calidad de vida: el tramo de Pasai Antxo es un punto negro y un obstáculo arquitectónico de primer nivel que genera ruido, oscuridad y falta de seguridad en el núcleo urbano.

-Accesibilidad global: al mover la red de Euskotren hacia el sur y alejarla de la estación de Renfe, se amplía el espacio urbano atendido de forma adecuada por el conjunto del transporte público.

-Desdoblamiento: Este proyecto convertiría la estación cul-de-sac de Altza en pasante, lo que permitiría doblar las frecuencias para las y los vecinos de Altza. Sin esta obra, los y las altzataras seguirían teniendo una frecuencia de 15 minutos en Euskotren (por mucho que se haga la pasante por el centro de la ciudad). Priorizando el trayecto Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda, en cambio, Altza contaría con una frecuencia de 7,5 minutos (es decir, una auténtica frecuencia de metro).

3.2.2 Intercambiador de Riberas de Loiola

El proyecto de intercambiador de Riberas de Loiola permitiría conectar la línea de Renfe con la de Euskotren, como una estación intermodal (algo que no se produce en la actualidad y que supone una anomalía que afecta a miles de personas). Sería, además, un paso fundamental para consolidar la Red Ferroviaria Donostiarra. Sin embargo, el proyecto lleva más de 15 años sobre la mesa.

Proponemos que, si las instituciones están dispuestas a invertir 200 millones de euros en la movilidad de Donostia, prioricen también esta infraestructura que podría quedar de nuevo hipotecada durante otras dos décadas si se construye la pasante por el centro de la ciudad.

El intercambiador de Riberas de Loiola sí es una infraestructura necesaria:

-Sin necesidad de construir una línea nueva, la accesibilidad mediante transporte público de Amara-Osinaga y Riberas de Loiola pasa de moderada-buena a muy buena-excelente.

-Se crea una nueva centralidad en la ciudad: de igual manera que la pasante de metro impulsa un modelo centralizador (en torno al centro de la ciudad), la

conexión ferroviaria directa Renfe-Euskotren en Riberas de Loiola fomenta la descentralización.

-Permitiría a los y las vecinas de Altza o Intxaurreondo (Orio, Zarautz, Zumaia...) conectar, vía Euskotren, con la red de Renfe y, al revés, a los de Gros (Hernani, Urnieta, Andoain...) con la de Euskotren.

3.2.3 Mejora en frecuencias y en vías ferroviarias de Euskotren

A pesar de que se ha utilizado la reducción de frecuencias como pretexto para querer construir la pasante, ha quedado en evidencia que el argumento es falso y que con las infraestructuras actuales se pueden obtener frecuencias de metro; es decir, inferiores a 10 minutos. De hecho, existen en la actualidad frecuencias de 7.5 minutos a ciertas horas del día.

Desde EH Bildu proponemos frecuencias de 7.5 minutos entre las estaciones de Errekalde y Altza; es decir, entre 10 de las 17 estaciones de la Red Ferroviaria de Donostia (incluido el intercambiador de Riberas de Loiola). Esto se podría conseguir alargando las líneas que actualmente terminan en Easo hacia el este (Errenteria, Oiartzun), y dando prioridad a la conexión Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda. De esta manera, la estación de Easo dejaría de ser una estación de inicio/fin de trayecto, la playa de vías podría reducirse y se conseguiría una conexión directa entre Urola Kosta y Oarsoaldea.

A estas mejoras en servicios habría que sumar las que se deberían realizar en la propias líneas ferroviarias de Euskotren: los cortes de los meandros de Aginaga (Usurbil) y Alzola (Elgoibar) y el desdoblamiento de vías hasta Fanderia y Zumaia. Estas obras mejorarían la velocidad comercial, la seguridad y las frecuencias, y redundarían en la Red Ferroviaria Donostiarra.

Dicho de otra manera, no se puede tener estaciones subterráneas de metro en una línea de ferrocarril del siglo XIX, porque lastra al conjunto de la red. Construir la pasante del metro supondría empezar la casa por el tejado.

3.2.4 Cubrimiento de la vía de Euskotren entre la plaza Easo y Anoeta

Cubrir la vía de Euskotren entre Anoeta y Easo sería una operación en la que la ciudad recuperaría un importante espacio público. La vía podría cubrirse con un cajón que reduciría los problemas de contaminación acústica que se generan en el Paseo Errondo, además de crear un paseo elevado. Es una opción muy interesante que han utilizado ya otras ciudades como París o Barcelona, muchísimo más barata que el soterramiento completo y que redundaría en una mayor calidad de vida de quienes viven en los alrededores.

Además, si conseguimos que la estación de Easo deje de ser una estación de inicio/fin de trayecto, la playa de vías podría reducirse al máximo, lo que facilitaría la creación de un espacio público de gran calidad alrededor de una mejorada estación de Easo.

3.3 Estaciones Intermodales de Bus Exprés y Red Ferroviaria Donostiarra

Las estaciones intermodales son espacios donde confluyen más de un modalidad de transporte; en el caso de Donostia, Bus Exprés y la Red Ferroviaria Donostiarra (y las líneas complementarias de Dbus y bicicleta). El objetivo es lograr que el transbordo entre un modo de transporte sea lo más fácil, rápido e intuitivo posible. Se trata de entender las diferentes líneas como parte de un todo y de utilizarlas de forma complementaria. Debemos poner fin a un modelo en el que los diversos modos de transporte compiten entre sí o actúan de forma totalmente independiente, y avanzar hacia uno basado en la complementariedad. Es una cuestión de sentido común.

Las estaciones intermodales tendrían las siguientes características: acceso directo entre los andenes de tren y las paradas de autobús, información conjunta de Bus Exprés, Red Ferroviaria Donostiarra y Dbus, aparcamiento y alquiler de bicicletas, y diferentes servicios.

Donostia contaría con cinco estaciones intermodales. La primera que planteamos es la de Lugaritz, por su proximidad a las universidades y a los polígonos industriales. Las otras cuatro serían Herrera, Amara-Easo, Atotxa y la del intercambiador de Riberas de Loiola. Todas ellas ejercerían de eje fundamental para que los diferentes sistemas de transporte público de Donostia funcionaran de forma complementaria y constituyeran un verdadero sistema integral de movilidad.

3.3.1 Transbordos gratuitos

Hoy en día los transbordos entre diferentes líneas y servicios están en general penalizados. Si queremos ir hacia un sistema más lógico, sostenible y eficiente, es fundamental que los transbordos sean gratuitos: el desplazamiento desde un punto de origen a uno de llegada debe concebirse como un único viaje, independientemente del número de líneas utilizadas. La diferencia de coste entre desplazamientos se debe establecer por la distancia entre el punto de origen y el de llegada (zonas), y no por la cantidad de líneas utilizadas para ello: esa es una de las bases fundamentales de una visión integral.

El sistema de transbordos gratuitos sería similar al de la tarjeta Mugi, salvo que en este caso proponemos la gratuidad. No existe ningún obstáculo técnico para ello: simplemente se trata de que las administraciones implicadas adopten las medidas necesarias. Según los datos aportados por la Autoridad del Transporte, en Gipuzkoa se podría lograr la gratuidad total de transbordos con solamente 300.000 euros anuales.

3.4 Líneas complementarias de DBus

Otra de las características de la propuesta que presentamos es su complementariedad con la red de Dbus. Donostia cuenta en la actualidad con una buena red de autobuses urbanos. Frente al proyecto de pasante de metro que prevé una gran reducción de líneas y servicios en Dbus que afectaría a numerosos barrios, nuestro sistema no contempla cambios radicales, sino ligeras modificaciones en la organización y algunas mejoras: por ejemplo, la creación de líneas de proximidad, dentro de un mismo barrio. La red de DBus, integrada en el sistema, vendría a complementar las líneas estructurales de Bus Exprés y permitiría, entre otras cosas, acceder a núcleos que no cubre la red principal. +

3.5. Red de bidegorri y bicicleta

Nuestro objetivo es que el peso específico de la bicicleta aumente considerablemente, como medio de movilidad, pero también en los momentos de aproximación y llegada a destino desde otro transporte. Para ello, haría falta una buena intermodalidad entre bicicleta y transporte público tren-bus.

Sin duda, la red de bidegorris debe ir aumentando y mejorando, pero el reto urgente del desarrollo de la movilidad ciclista en Donostia es un plan de aparcamientos en origen y destino. En este sentido, se debería facilitar el aparcamiento optimizado de bicicletas en las diferentes estaciones intermodales o parkings subterráneos municipales, además de en los polígonos industriales-empresariales y centros educativos como las universidades. Esto significa aparcamientos seguros, duchas, vestuarios, taquillas, espacio en trenes, etc.

En cuanto al primer objetivo, se debería seguir ampliando la red de bidegorri actual, de más de 65 km, para abarcar el mayor número de personas y recorridos y hacer más competitiva la movilidad ciclista respecto al tráfico privado urbano motorizado en trayectos cortos y medianos. En ese sentido, proponemos impulsar los nuevos bidegorris de la Avenida de la Libertad, Mirakruz-Ategorrieta, paseo de Aiete, Añorga Txiki, Bidebieta, subida a Hospitales o subida a Zuhatzu. También queremos establecer zonas 30 para Berio, Intxaurreondo Sur, Txomin-Enea, Poligono 27, Zuhatzu y Hospitales.

3.6 Aparcamientos disuasorios

Otro de los retos que presenta el modelo de movilidad de Donostia es el de reducir la llegada de desplazamientos interurbanos en vehículo privado, que suponen actualmente más de un 50% y que han aumentado recientemente. Se trata, sobre todo, de disminuir el tráfico urbano diario de origen metropolitano o extra-comarcal, por motivos de trabajo, estudio u ocio, que supone más de 70%

de los desplazamientos. Cabe recordar que, según el mapa de ruido de 2011, el 85% de la población de Donostia está expuesta a niveles de ruido superiores a los recomendados por la OMS, por motivo del tráfico urbano. Por tanto, además de fomentar la movilidad sostenible y reducir las emisiones de GEI, hablamos de generar un entorno urbano saludable y seguro para la ciudadanía donostiarra.

En este sentido, proponemos la construcción de parkings disuasorios en superficie o altura, cerca de las estaciones intermodales o en espacios debidamente conectados con líneas estructurales de transporte público:

- Igara-Lugaritz
- Riberas de Loiola
- La Herrera
- Martutene
- Hospitales

Estos aparcamientos tendrían una doble función: por un lado, permitirían centralizar la necesidad de aparcamiento, liberando así gran cantidad de espacio que pasaría a ser utilizado por los y las peatones, las bicicletas o el transporte público. Por otro lado, ofrecería aparcamiento para quien tenga necesidad de acercarse a la ciudad en coche.

Creemos que esta propuesta supone una mejora más sustancial de la movilidad que el proyecto de pasante de metro, bajo el centro de la ciudad. Ofrece una mayor cohesión entre los barrios –y también mayor conexión entre los diferentes sistemas de transporte–, garantiza similares o mejores niveles de accesibilidad, frecuencia o rapidez, y permite acometer inversiones que actualmente no están en la agenda institucional (estaciones intermodales, línea Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda, el intercambiador de Riberas de Loiola y el cubrimiento de la línea de Euskotren entre Easo y Anoeta, por ejemplo). No sólo eso: se trata de una propuesta que saca mayor provecho de la red actual y que, por su flexibilidad, podría adaptarse con mayor facilidad a los cambios que en la ciudad pudieran producirse (el proyecto basado en la pasante de metro no prevé, por ejemplo, ninguna mejora para el futuro desarrollo de Txomin). Y constituye, sobre todo, un plan integral que toma en cuenta los diversos modos de transporte y que supondría, además, colocar a Donostia como referente de un modelo de movilidad sostenible, eficaz y responsable.

El coste total de esta propuesta podría ser similar a la de la pasante; hasta 200 millones en inversión. El mantenimiento anual del conjunto de la red, en cambio, es considerablemente más económico que el modelo de la pasante, pudiendo anualmente destinar más dinero a gasto social. Creemos, por tanto, que es una cuestión de sentido común: con una inversión igual de dinero

público, un mayor confort, más infraestructuras públicas y una mejor calidad de vida para la ciudadanía donostiarra.

4-La pasante de metro: un proyecto innecesario

La pasante de metro de Donostia –levantar durante tres años el centro de la ciudad para llevar el Topo o metro desde la plaza Easo al paseo de la Concha– se muestra como algo absolutamente innecesario. Es innegable que dicha pasante supondría ventajas para parte de la ciudadanía, pero no parece muy lógico realizarla cuando otra opción mejora esas ventajas, plantea soluciones desde un punto de vista integral y ofrece la oportunidad, además, de hacer inversiones para la ciudad que de otra manera quedarían hipotecadas. Y no podemos olvidar aspectos del proyecto de pasante -de los que pocas veces se habla- que generan más que dudas.

El promotor principal de la pasante de metro es el Gobierno Vasco. En el año 2011, con el PSE en el gobierno, presenta un proyecto que prevé 33 millones de usuarios y usuarias. El proyecto es desechado por el PNV nada más volver a Ajuria Enea (lo llegó a calificar de ‘faraónico’). El pacto de estabilidad entre PNV y PSE, sin embargo, compromete al Gobierno Vasco a recuperar el proyecto. Un nuevo diseño, muy parecido al descartado, sale a la luz en 2014, con un cálculo esta vez de 24 millones de usuarios y usuarias. En 2016, los últimos cálculos hechos públicos por responsables políticos en diferentes medios de comunicación sitúan en 16 millones de usuarios y usuarias la pasante ferroviaria. Estamos ante un proyecto, por tanto, cuya previsión de demanda ha pasado en cinco años de 33 millones a 24 millones y, posteriormente, a 16 millones. Parece lógico que una infraestructura de este tamaño sobre cuyo uso –y por tanto rentabilidad social- las instituciones manejan cifras tan dispares requiera de una reflexión.

El informe de demanda encargado por el Gobierno Vasco, por otra parte, prevé la supresión de diversas líneas de autobús urbano e importantes modificaciones en otras para justificar sus previsiones, lo que afectaría a la vida diaria de un gran número de donostiarras. En concreto éstas son las consecuencias que la pasante de metro tendría sobre Dbus, según el informe del Gobierno Vasco y el de impacto de la propia compañía:

Líneas de Dbus que se suprimirían

05 Benta- Berri 2.995.000 usuarias

24 Altza-Gros – Antiguo 869.000 usuarias

27 Altza –Intxaurreondo – Antiguo 902.000 usuarias

Líneas de Dbus que sufrirían modificaciones

13 Altza. La frecuencia empeoraría y subiría a 15 minutos

18 Seminario. Se transformaría en lanzadera desde Benta-Berri

25 Añorga. Se transformaría en lanzadera desde Lugaritz

26 Martutene. Se transformaría en lanzadera desde Loiola

28 Amara – Hospitales. La frecuencia empeoraría y subiría a 10 minutos

33 Larratxo- Intxaurreondo – Berio. Se transformaría en lanzadera desde Benta-Berri

En consecuencia, numerosos barrios y zonas de la ciudad perderían servicios y conexiones de Dbus, según el informe encargado por el Gobierno Vasco:

- Benta Berri perdería la conexión directa con el entorno del Boulevard, Intxaurreondo y Larratxo.
- Zuatzu dejaría de tener servicio de transporte público.
- Altza, Herrera y Larratxo pasarían de tener un servicio con el Centro-Boulevard cada 5-8 minutos a tener un servicio cada 15 minutos.
- La zona de Avanco, Seminario, Paseo Heriz y Portuene dejaría de tener conexión directa con el Centro y Boulevard.
- Se perdería la conexión entre Egia y Altza-Larratxo.
- Se perdería la conexión directa entre Egia y el Antiguo.
- Se perdería la conexión directa entre Egia y Amara Berri.
- Se perdería la conexión directa entre Altza-Larratxo y Amara.
- Se perdería la conexión directa entre Ategorrieta-Herrera y Antiguo.
- La zona de Pío Baroja se quedaría sin conexión con Amara Berri.
- La zona de Lugaritz se quedaría sin conexión con Riberas, Egia y Larratxo.
- Belartza perdería la conexión directa con el Antiguo y Centro.
- Martutene perdería su conexión directa con Amara Berri, Centro y Boulevard.
- Riberas sólo quedaría conectado con Martutene y Loiola y no tendría conexión ni directa ni indirecta con Amara Berri y Centro-Boulevard.
- Hospitales y Miramón pasarían de tener un servicio cada 6 minutos con Amara Berri-Centro-Boulevard a tener un servicio cada 10 minutos.
- Berio perdería la conexión directa con el Antiguo, Centro, Gros, Intxaurreondo y Larratxo.

La obra de la pasante de metro tendría, además, una serie de afecciones, también recogidas en el proyecto del Gobierno Vasco. No es momento de enumerar todas ellas, pero resumiendo, la obra supondría el traslado de paradas de autobús, importantes cambios de tráfico y el cierre de numerosas calles en el centro de Donostia durante, por lo menos, tres años.

Es evidente que toda obra produce afecciones. Y que pueden ser asumibles cuando se trata de infraestructuras con rentabilidad social. Pero se muestran incomprensibles en el caso de proyectos innecesarios o que cuentan con alternativas mejores. Se podrían justificar estas afecciones y restricciones en los servicios de Dbus, por ejemplo, si la consecuencia final fuera un mayor uso del transporte público, pero la realidad es que el último estudio de demanda del Gobierno Vasco en relación con la pasante de metro (2014) prevé una reducción del peso del mismo. No ofrece, además, ningún dato respecto a una posible reducción del uso del automóvil privado.

5-Sentido común y debate público

Las inversiones que se hagan en Donostia en movilidad en los próximos años van a condicionar nuestro futuro de una manera u otra. Y las decisiones solo se pueden tomar pensando en el interés colectivo y tras un debate público en el que las instituciones den voz a los y las donostiarras. No valen ni titulares propagandísticos, ni políticas de hechos consumados que convierten a la ciudadanía en mera convidada de piedra.

En EH Bildu tenemos claro que, si el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa están dispuestos a invertir 200 millones de euros en mejorar la movilidad de nuestra ciudad, existen opciones mucho más lógicas y eficientes que agujerear el centro de Donostia. Opciones que ofrecen conexiones rápidas entre barrios que, de otra manera, no verían mejorada su movilidad. Opciones que reparten las inversiones en diferentes zonas. Opciones que acaban con la irracional falta de conexión entre Renfe y Euskotren (intercambiador de Riberas). Y opciones que aplican sistemas innovadores como el Bus Exprés o BRT, con frecuencias mejores que las del metro.

La alternativa de pasante de metro es, por tanto, innecesaria. Supondría llevar a cabo un proyecto que, aunque aportara ciertas ventajas, hipotecaría futuras inversiones y afectaría negativamente a la cohesión de la ciudad con barrios que verían su movilidad rebajada a segunda categoría, generando además, un gasto de mantenimiento anual difícilmente asumible desde el punto de vista de la rentabilidad social.

Creemos que es una cuestión de sentido común. Pero, como ya se ha dicho, consideramos que esta propuesta también debe ser objeto de análisis; se trata de una reflexión abierta a aportaciones de la ciudadanía. Es un instrumento en manos de los y las donostiarras para realizar un debate indispensable sobre el futuro de nuestra ciudad.