

**DATORREN DONOSTIA**

**¿HASTA QUÉ PUNTO ES SOSTENIBLE?**



Borja Álvarez Tellaeche, Borja García Ortega, Oskar Sánchez Fernández y Nicolás

Visiers Saint-Gerons

01 DE MARZO DEL 2022

## **Resumen**

Recientemente, el Ayuntamiento de San Sebastián ha presentado las líneas maestras del nuevo modelo de movilidad en el centro de la ciudad (Datorren Donostia). Estas se concretan en la restricción del coche privado, la creación de un itinerario perimetral, la ampliación de zonas verdes, el establecimiento de dos grandes ejes para el transporte público, un nuevo carril bici (bidegorri) o la premisa de llegar al destino “en un máximo de media hora”. Con todo ello, el objetivo principal del trabajo pasa por evaluar la viabilidad de estas medidas y conocer la opinión de los afectados. Respecto a la metodología se analiza el caso de la calle Fuenterrabía, aplicando la teoría del marco de referencia y la información disponible del ayuntamiento. Algo que se hace mediante la realización de encuestas a los transeúntes para conocer su opinión y estudiar los resultados obtenidos.

Palabras clave: *sostenibilidad, contaminación, peatonalización, comercio, San Sebastián*

## **Abstract**

Recently, the San Sebastian city council has released the main measures the new mobility plan will contain regarding the city center (Datorren Donostia). These contain restrictions to the private car use, a new perimetric itinerary, the extension of the existing green-zones, setting up two big axis for the public transport, new bikeway segments and the objective of “no longer than 30 minutes journeys”. Thus, the main objective of the work is to evaluate the plan’s viability and to know the citizenship’s opinion. Concerning the methodology, Fuenterrabia street is analyzed by applying the theory of the framework and the information available at the Town Hall. That is made

by making a survey to the passersby in San Sebastian to reach their opinion, and afterwards by studying the results.

Keywords: *sustainability, pollution, pedestrianization, trade, San Sebastián*

# ÍNDICE

1. Introducción.....	5
2. Marco teórico.....	7
2.1 Concepto sobre <i>movilidad sostenible</i> .....	7
2.2 Antecedentes internacionales, nacionales, autonómicos y locales.....	7
2.3 Características generales.....	10
3. Metodología.....	12
4. Características del Datorren Donostia.....	13
4.1 Datorren Donostia en el Centro.....	13
4.2 Datorren Donostia en el resto de la ciudad.....	16
5. Estudio del plan.....	18
6. Análisis de los datos.....	26
7. Conclusión.....	30
8. Referencias bibliográficas.....	32
9. Anexo.....	33
Anexo 9.1 Experiencias nacionales e internacionales.....	33
Anexo 9.2 Aclaraciones sobre las preguntas del cuestionario.....	37
Anexo 9.3 Modelo de encuesta .....	39

## 1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, la investigación ha avanzado de una forma considerable en el campo de la salud, la alimentación o el medio ambiente. Con ello, la sostenibilidad ha cobrado una gran importancia y se ha aplicado a la mayoría de los campos en que vivimos.

San Sebastián es una ciudad de unos 190.000 habitantes situada al norte de España. Capital de Gipuzkoa, concentra una buena parte de la industria y los servicios. En este contexto, recientemente, el ayuntamiento ha impulsado un plan de movilidad que avanzará de una forma exponencial en la sostenibilidad del territorio. Por ello, los alumnos Excellence del colegio Erain, hemos escogido dicho plan para estudiar, analizar y debatir las medidas adoptadas a “pie de calle”. Viendo los puntos fuertes, débiles o de mejora que se tratan en la calle. Con ello se persiguen los siguientes

### **objetivos:**

Objetivo General:

\* Evaluar la sostenibilidad del nuevo plan de movilidad del ayuntamiento de San Sebastián.

Objetivos Específicos:

\* Conocer el nivel de conocimiento del plan entre una muestra de los afectados.

\* Identificar la opinión de una muestra de los afectados, especialmente en la peatonalización.

\* Elaborar una batería de sugerencias que contribuyan a la mejora del plan.

Al tratarse de un plan que todavía está en fase de inicio, la información que se dispone es limitada. De hecho, por ejemplo, no será hasta el 2023 cuando se defina la zona de bajas emisiones y posteriormente se replicará el modelo del centro de la ciudad

al resto de los barrios periféricos. Debido a ello, el ayuntamiento no ha ofrecido nada más allá de lo publicado en prensa o medios de comunicación oficiales. Y por este motivo no se ha podido contar con la presencia de técnicos o expertos municipales.

Sin embargo se espera que el estudio y las conclusiones permitan un mejor conocimiento del plan y que en la medida de sus posibilidades, contribuya a una mejora de lo preestablecido.

El trabajo se compone de una *Introducción*, un *Marco Teórico* en el que se expone el concepto sobre *movilidad sostenible*, los antecedentes y las características generales; y la *Metodología* de trabajo. Posteriormente se explican las características específicas del plan de movilidad, el estudio base, el análisis de los datos y las *Conclusiones*. El trabajo concluye con las *Referencias bibliográficas* y el *Anexo*.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Concepto sobre *movilidad sostenible*

A la hora de abordar el tema propuesto, en primer lugar, resulta de sumo interés entender el concepto en torno al cual girará la exposición central. Según la RAE, por *plan de movilidad sostenible* entendemos el *conjunto de actuaciones que tiene por objeto la reducción del transporte individual en beneficio de los medios de desplazamiento y de transporte colectivos y no motorizados, así como el desarrollo de los que hagan compatible el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medioambiente* (RAE, 2001)<sup>1</sup>.

### 2.2 Antecedentes internacionales, nacionales, autonómicos y locales

En los **últimos años del siglo XX**, se empezaron a detectar los efectos del cambio climático causados por los gases de efecto invernadero, atribuidos principalmente al sector del transporte. Por este motivo, las ciudades comenzaron a establecer convenios de colaboración para compartir estrategias en busca de un entorno más racional y sostenible. Con la aprobación de la **Carta de Aalborg (1994)** en la Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles (Vega Pindado, 2019, p. 17), se extendió el compromiso de poner en práctica el mandato de Río de Janeiro<sup>2</sup> mediante actuaciones favorables a la movilidad sostenible.

Aunque el impulso y el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se inició a principios del siglo XXI, fue a partir de la entrada en vigor de los **Planes de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4**

---

<sup>1</sup> <https://dpej.rae.es/lema/plan-de-movilidad-sostenible>

<sup>2</sup> Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro en 1992. En ella se acordó una nueva manera de considerar el desarrollo y la planificación ambiental.

**(2004-2012) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de España** cuando cogió una mayor fuerza (VVAA, 2007). Estos señalaban la necesidad de ahorro energético en el sector del transporte y, en concreto, en zonas urbanas. Algo que ocurrió en paralelo a la experiencia de numerosas ciudades nacionales e internacionales (ver ANEXO 9.1).

Centrándonos en San Sebastián y en la comunidad en la que se encuentra, **Euskadi**, en primer lugar podemos señalar que se trata de una región que ha sido pionera en la redacción de estrategias de ahorro de la energía, y de lucha contra el cambio climático (Vega Pindado, 2019, p. 261). En este sentido, los **planes de movilidad de San Sebastián** siempre han tenido unos condicionantes importantes: su orografía accidentada, las marismas de la Vega de Amara que impedían el crecimiento urbano en la parte más llana y la presencia del mar.

Los primeros pasos hacia la sostenibilidad en la movilidad de la ciudad guipuzcoana se remontan a **1962**, cuando se elaboró el **primer plan** desde un punto de vista general. A principios de los ochenta aparecieron los autobuses de diésel y sin darse cuenta, los peatones fueron perdiendo su espacio natural. A nivel urbanístico, en **1980 se cerró el tráfico en la Parte Vieja** (Machin, 2015)<sup>3</sup>.

Una década más tarde, el ayuntamiento elaboró los **Planes de Circulación y Transporte destinados a los barrios de Gros, Centro y Amara**. El objetivo era la protección de los residentes construyendo estacionamientos subterráneos, potenciando el transporte público y mejorando la seguridad vial. Un tiempo después, en 1992, se redactó el **Plan de Reordenación del Tráfico y el Transporte en las Áreas Centrales de la Ciudad**.

---

<sup>3</sup> <https://elementospeatonales.wordpress.com>

Además en 1992 se inició el Plan **Centro**. Con ello se reorganizó la circulación en las áreas centrales del ensanche clásico y se incluyeron algunas mejoras en el transporte público. En 1994 se creó el **eje peatonal de Gros** (Figura 1) que afectaba a las calles Getaria, Churruca, el lateral oeste de la plaza de Guipúzcoa y el Boulevard.



Figura 1. Barrio de Gros

Entre 1996 y 1997, los comerciantes comenzaron a pedir peatonalizaciones. Y por estos años se iniciaron las obras de peatonalización de los centros de los **barrios periféricos como Loiola y Alza**. En 1998 se llevó a cabo el eje peatonal en **Venta Berri**, y en 1999 la reforma y peatonalización parcial de la **Alameda del Boulevard**.

Entre el 2000 y el 2008, el aumento continuo del parque de vehículos, llevó a la construcción de **aparcamientos** fundamentalmente en el **Ensanche y en Gros**. En el **2002** se redactó la **Estrategia para la movilidad peatonal en San Sebastián** con el objetivo de reflexionar sobre las mejoras de las condiciones peatonales hacia áreas más extensas de la ciudad. En el 2005, con las obras del Plan Especial de remodelación del Mercado de San Martín, se extendió la **peatonalización** a las calles de su entorno: **Loiola, San Marcial y Arrasate** (Vega Pindado, 2019, pp. 309-337).

Finalmente, en 2008 tuvo lugar la aprobación del **nuevo Plan General de Ordenación Urbana (2008-2024)** dividido en tres fases (Baro, 2021, p. 191).

### 2.3 Características generales

En las últimas décadas, la **expansión urbana** ha provocado un distanciamiento entre las zonas urbanas, favoreciendo el uso del vehículo privado como elemento central del transporte. En consecuencia, las empresas han tenido que expandir sus negocios fomentando aún más el distanciamiento urbano. Con ello ha aumentado la contaminación y el ruido.

En este contexto, ha cobrado una gran importancia la **sostenibilidad en el transporte**. Algo que permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo con seguridad y compatible con la salud humana y el medioambiente; resulta asequible, eficaz, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva; y limita las emisiones y los residuos, usa energías renovables y desarrolla sustitutos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos (VVAA, 2006, pp. 5, 34-40).

Hasta el momento hemos visto los aspectos positivos de la sostenibilidad. Sin embargo, todo fenómeno tiene **características** positivas y **negativas**. Y algunos autores como Vega Pindado (2019), sostienen que dicho fenómeno requiere de grandes inversiones y campañas de promoción. Además no se pueden omitir los aparcamientos que se han creado en el centro de las ciudades durante los últimos años. En este sentido nos podríamos preguntar ¿cómo se pueden recuperar concesiones de los aparcamientos a 20 o 50 años? ¿Se han creado estacionamientos disuasorios?

En esto último, la autora se hace eco de la experiencia en San Sebastián, en concreto en el barrio de Loiola, la cual “no funciona primero por falta de información y

segundo porque tienes que usar lanzadera y la gente no lo conoce”. Manuel González, director del Observatorio de la Sostenibilidad de Cristina Enea, precisa

*“si se plantean aparcamientos disuasorios en Riberas, es hablar de espacios muy centrales, los disuasorios deberían estar en Tolosa, en el Puerto de Pasajes, donde hay mucha superficie. Aunque no esté en el término municipal. No tiene sentido esa idea de hacer un PMUS sin pensar en los 300.000 habitantes o 400.000 habitantes del entorno, contando con Irún; no tiene sentido hacer un PMUS interviniendo solo en los límites municipales, hay que ver cuál es la movilidad de Donostialdea. Ese tipo de cuestiones son en las que hay que pensar”* (Vega Pindado, 2019, p. 114).

### 3. METODOLOGÍA

El trabajo se fundamenta en el análisis del nuevo plan de movilidad de San Sebastián. Una vez visto el marco teórico, se ha elaborado una encuesta (ver Anexo 9.3) que se ha pasado a 61 transeúntes para comprobar el nivel de conocimiento e idoneidad de las directrices. Dicho trabajo se ha llevado a cabo en la calle Hondarribia de la ciudad, una arteria que se verá próximamente afectada. La encuesta se ha realizado en dos momentos: el viernes 11 de febrero del 2022, entre las 17:15 h. y las 18:15 h., y el martes 15 de febrero del 2022, entre las 20:00 h. y las 21:00 h. Dos momentos en los que han confluído diversos sectores de la sociedad (ver Figura 2). Posteriormente se estudiarán los resultados desde un punto de vista tanto cuantitativo como cualitativo.



Figura 2. Momentos del trabajo de campo

## 4. CARACTERÍSTICAS DEL DATORREN DONOSTIA

El plan, en un primer momento se aplicará al Centro para posteriormente extenderse al resto de barrios periféricos (Donostia.eus, 2021, Nota de Prensa sobre el nuevo plan de movilidad).

### 4.1 Datorren Donostia en el Centro

Con el nuevo plan, en el Centro se creará una Zona de Prioridad Residencial, rodeada por la calle del Boulevard, la calle Urbietta y el parque Araba. A esta zona solo podrán acceder en coche los residentes que busquen aparcar y los vehículos autorizados. El sistema utilizará nuevas tecnologías para conocer la ocupación de los aparcamientos en tiempo real y la utilización de cámaras para la regulación y mantenimiento de las zonas peatonales (ver Figura 3).



Figura 3. Reorganización del itinerario para vehículos privados

(<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna>)

Respecto al transporte público, se reorganizarán los itinerarios y las paradas. Para ello se añadirán nuevas paradas de metro, y una pequeña variación en el itinerario que siguen los autobuses. Además, el cambio en el transporte público en el centro vendrá definido por el cambio global que se llevará a cabo en toda la ciudad en materia de autobuses, metro, carril bici y taxi (ver Figura 4).

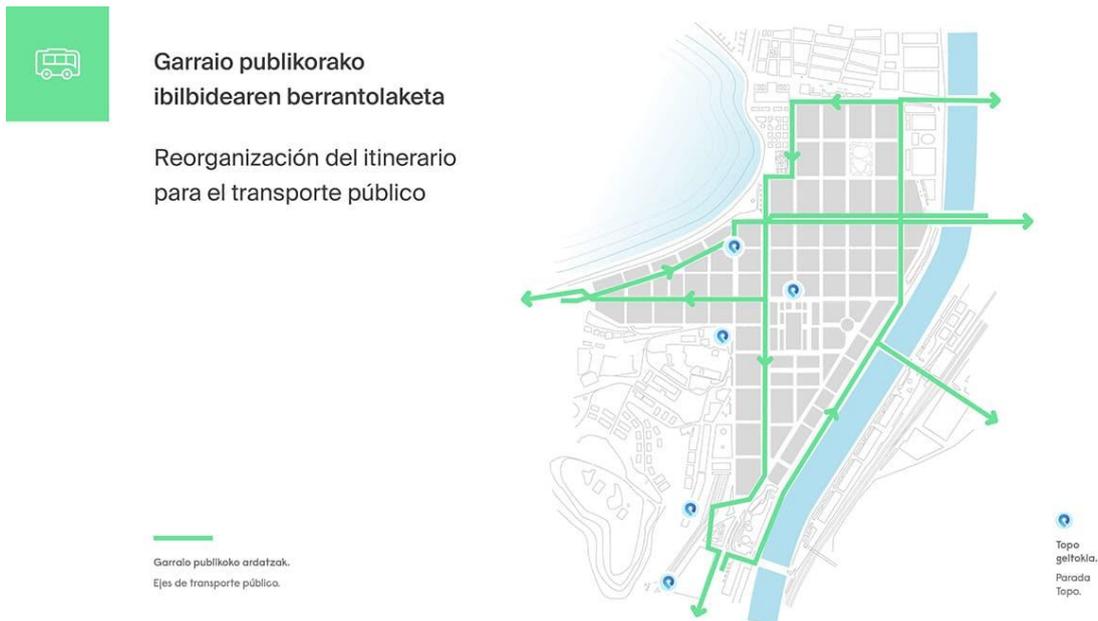


Figura 4. Reorganización del itinerario para el transporte público

(<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna> )

En relación a ello, también se reorganizará el itinerario para el uso de bicicleta. En este sentido, se sustituirán algunos tramos de carril bici por otros más prácticos, situados esquemáticamente para favorecer el uso del transporte sostenible. Por ejemplo, la Avenida de la Libertad pasará a tener carril bici, descargando el tráfico de bicicletas existente en el Boulevard o en la Concha (ver Figura 5).



## Bizikletaren erabilerarako ibilbidearen berrantolaketa

Reorganización del itinerario  
para el uso de la bicicleta

-  Bereizitutako bidegorria.  
Bidegorri segregado.
-  Erabileraren partekatua oinezkoentzako  
kalean edo gaitzadaren gainean  
trafiko baretuko gunean.  
Uso compartido en calle peatonal  
o sobre calzada en zona de  
tráfico calmado.



Figura 5. Reorganización del itinerario para el uso de la bicicleta

(<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna> )

Además se crearán nuevos espacios verdes y espacios peatonales para el disfrute de los ciudadanos. Con todo ello se conseguirá aumentar la superficie peatonal del centro de San Sebastián. Así, las nuevas calles peatonales serán: parte de la calle Easo, la calle Hernani, Andía, Paseo de los Fueros (entre el puente de Santa Catalina y Etxaide), parte de Larramendi, Prim y Pedro Egaña (ver Figura 6).



### Oinezkoentzako ibilbide eta gune nagusien berrantolaketa

Reorganización de los principales itinerarios y espacios peatonales

Oinezkoentzako ibilbide eta gune berriak.  
Principales itinerarios y espacios peatonales.

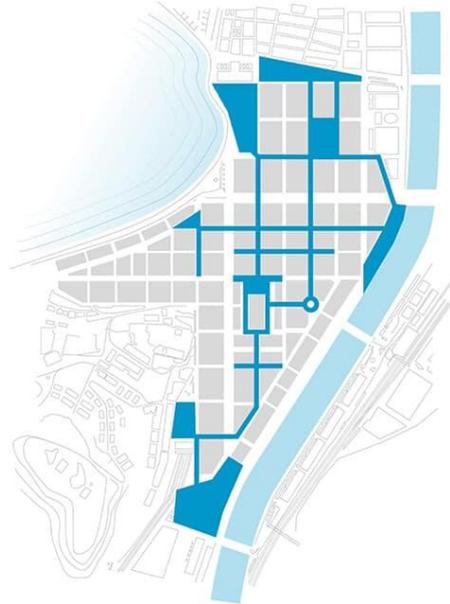


Figura 6. Reorganización de los principales itinerarios y espacios peatonales

(<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna> )

## 4.2 Datorren Donostia en el resto de la ciudad

Una vez que el plan se haya puesto en marcha en el Centro, posteriormente se extenderá al resto de barrios de la ciudad. Empezando por el barrio de Gros, el cual ya tiene un primer planteamiento avanzado. En general, el transporte público pasará a tener dos grandes ejes (de este a oeste y de norte a sur), con líneas troncales que permitirán llegar de un destino a otro en “un máximo de media hora desde cualquier punto de la ciudad”, según el ayuntamiento. Gracias a esto, las zonas periféricas ganarán en calidad de servicio, y el Centro se librerá de tráfico.

Además la red de bidegorris se verá potenciada y ampliada, derivada del cambio en el carril bici aplicado en el centro, extendiendo el ramal hacia la zona Este de la ciudad Además, en un futuro próximo, se llevará a cabo el tramo que una Herrera y

Bidebieta. También convertirá el Topo en un elemento central de la red de transporte público urbano, mejorando así el servicio existente.

Gracias a todo ello, se conectarán los grandes núcleos de trabajo situados en el Antiguo, zona oeste, con los núcleos residenciales en Gros, Intxaurreondo, Egia, etcétera, en la zona este. Además, se conseguirá una mejor conexión entre líneas de transporte público (Dbus, líneas de Topo, estaciones Dbizi, paradas de taxi y bidegorri), que tendrá como consecuencia una movilidad más cómoda y eficiente para el usuario (Diario Vasco, 2021).

## 5. ESTUDIO DEL PLAN

Tal y como se señala en la metodología, para estudiar el plan, se ha realizado una encuesta que se ha pasado a sesenta y uno transeúntes. El cuestionario se compone de nueve preguntas. Las tres primeras sirven para validar a los entrevistados en cuanto al género, la edad y la procedencia. Las cuatro siguientes profundizan en diversos aspectos del tema y las dos últimas como cierre del cuestionario. Los resultados son los siguientes:

### 1. Sexo: Hombre - Mujer

	Resultado	Porcentaje (%)
<b>Hombre</b>	26	42,6
<b>Mujer</b>	35	57,4
<b>TOTAL:</b>	61	100

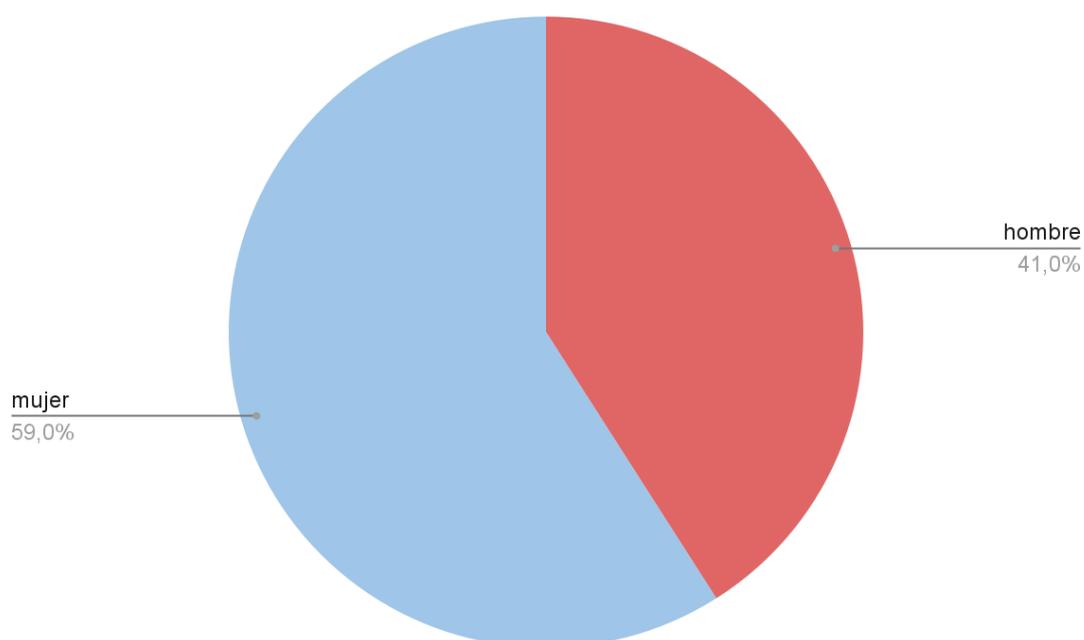


Figura 7. Sexo de los encuestados

## 2. Edad:

	<b>Resultado</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
<b>16-30</b>	18	29,5
<b>31-50</b>	13	21,3
<b>51-70</b>	23	37,7
<b>71-90</b>	7	11,5
<b>Más de 90</b>	0	0
<b>TOTAL</b>	61	100

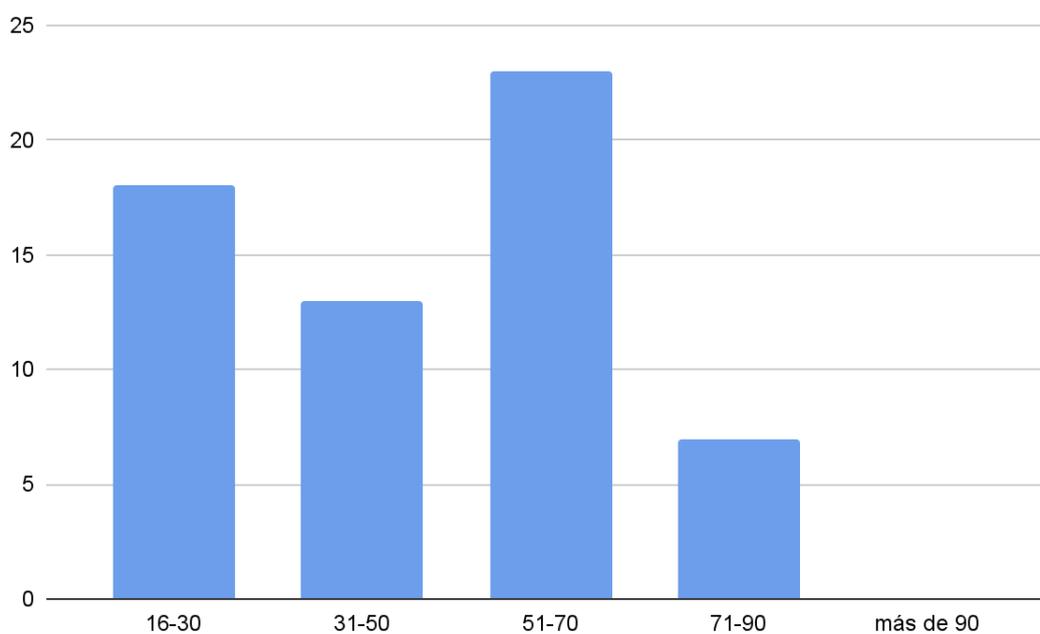


Figura 8. Edad de los encuestados

## 3. Procedencia:

	<b>Resultado</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
<b>Autonómica</b>	13	19,7
<b>Local</b>	18	29,5
<b>Barrio-Centro</b>	31	50,8
<b>TOTAL</b>	61	100

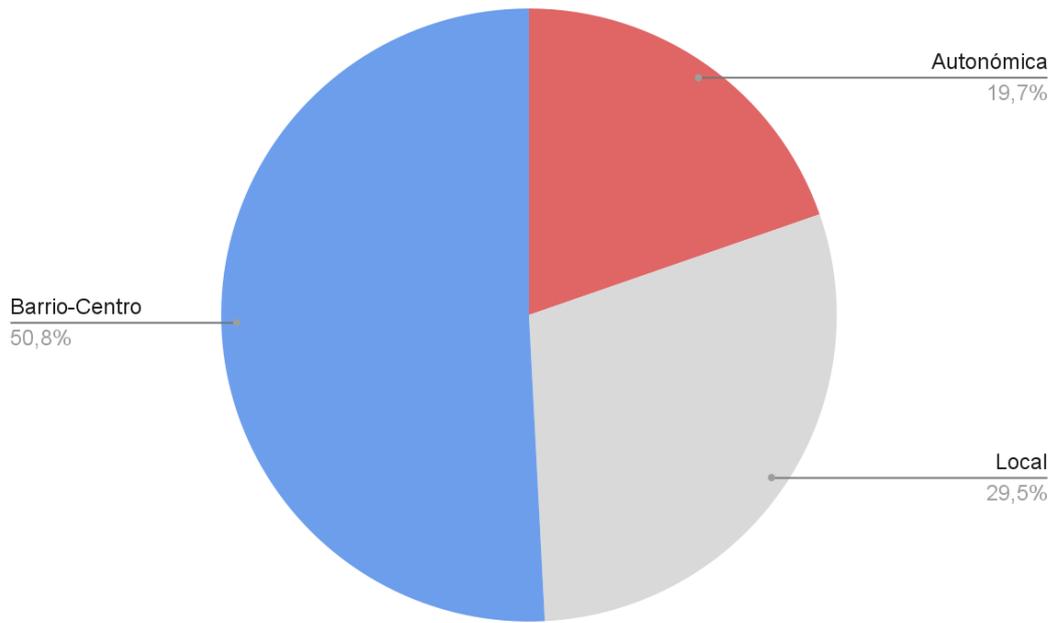


Figura 9. Procedencia de los encuestados

4. Motivo por el que se encuentra en la calle:

	Resultado	Porcentaje (%)
<b>Laboral</b>	11	18
<b>Ocio</b>	10	16,4
<b>Compras</b>	12	19,7
<b>Paseo</b>	24	39,3
<b>Paso</b>	4	6,6
<b>TOTAL</b>	61	100

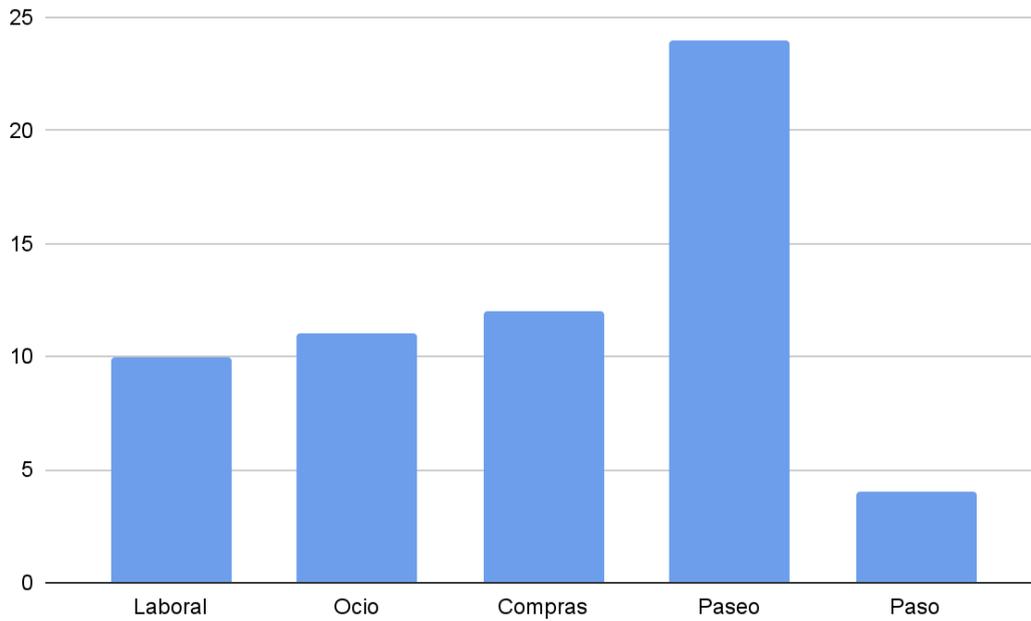


Figura 10. Motivo por el que los encuestados se encuentran en la calle

5. ¿Conoce el nuevo plan de movilidad del ayuntamiento? Sí - No

	Resultado	Porcentaje (%)
<b>Sí</b>	23	37,7
<b>No</b>	38	62,3
<b>TOTAL</b>	61	100

Nota: Los que no conocen el plan reciben una explicación sobre el mismo.

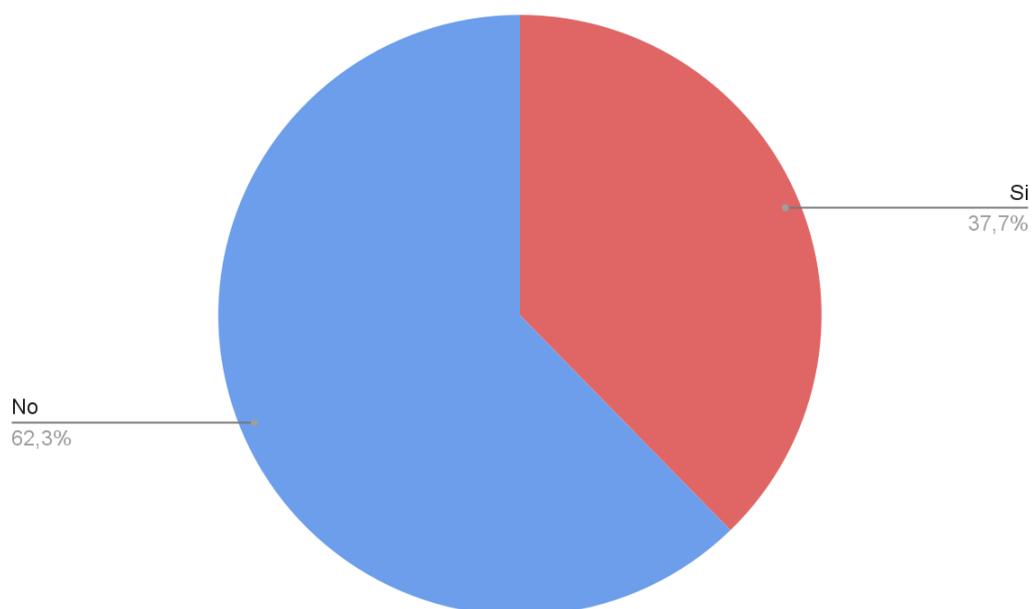


Figura 11. Conocimiento del nuevo plan de movilidad

6. ¿Qué le parece? Bien - Mal

	Resultado	Porcentaje (%)
<b>Bien</b>	9	37,5
<b>Mal</b>	13	54,2
<b>En Blanco</b>	2	8,3
<b>TOTAL</b>	24	100

Nota: la pregunta se realiza a los que conocen el plan

Motivos: VER ANEXO: 9.2.6

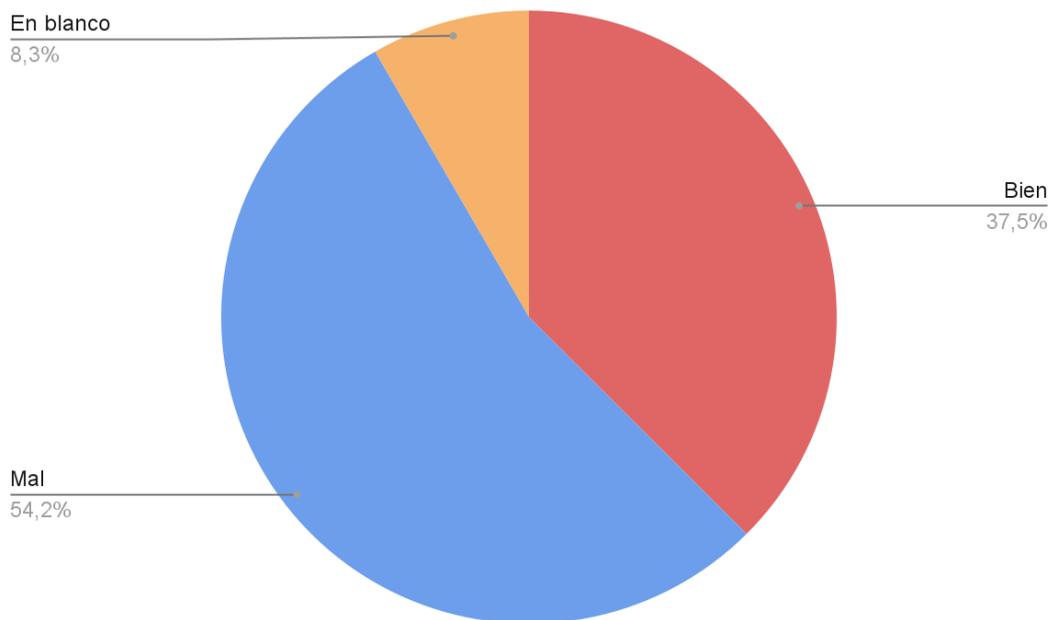


Figura 12. Opinión sobre el nuevo plan de movilidad

7. ¿Cómo cree que afectará el plan de movilidad a los vecinos? ¿Y a los comercios? ¿Y a los turistas?

VER ANEXO: 9.2.7

8. ¿Cree que el plan contribuirá a hacer una ciudad mejor? Sí - No

	<b>Resultados</b>	<b>Porcentaje(%)</b>
<b>Sí</b>	38	62,3
<b>No</b>	20	32,8
<b>En Blanco</b>	3	4,9
<b>TOTAL</b>	61	100

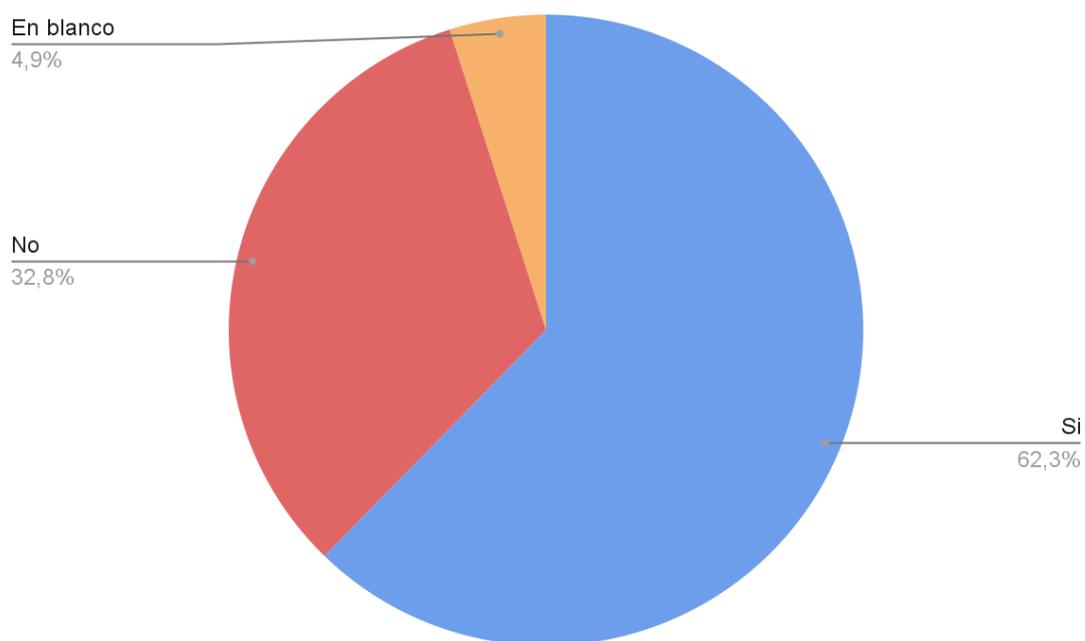


Figura 13. Opinión sobre el resultado del plan

9. ¿Qué haría usted si pudiera hacer el plan de movilidad?

VER ANEXO: 9.2.9

**COMBINATORIAS:**

- Relación entre el conocimiento del plan de movilidad y la contribución hacía una mejor ciudad

	<b>Contribuye a una ciudad mejor</b>	<b>No contribuye a una ciudad mejor</b>	<b>En blanco</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Sí lo conoce</b>	7	10	3	20
<b>No lo conoce</b>	31	10	-	41
<b>TOTAL</b>	38	20	3	61

- Relación entre la edad y el conocimiento del plan

	<b>Si lo conoce</b>	<b>No lo conoce</b>	<b>TOTAL</b>
<b>16 a 30</b>	4	14	18
<b>30 a 50</b>	7	6	13
<b>50 a 70</b>	10	13	23
<b>70 a 90</b>	2	5	7
<b>TOTAL</b>	23	38	61

- Relación entre la procedencia y el conocimiento del plan

	<b>Sí lo conoce</b>	<b>No lo conoce</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Autonómica</b>	3	10	12
<b>Local</b>	8	10	18
<b>Barrio-centro</b>	12	18	31
<b>TOTAL</b>	23	38	61

## 6. ANÁLISIS DE LOS DATOS

A la hora de analizar los datos, en primer lugar debemos tener en cuenta las características de los entrevistados respecto al género, la edad, la procedencia y el motivo por el que se encuentran en la calle. Respecto a lo primero, el **género**, el muestreo se ha hecho prácticamente al 50 % entre hombres (42,6 %) y mujeres (57,4 %). Con ello podemos determinar la igualdad de género. En segundo lugar, los resultados se distribuyen por prácticamente todas las **edades**: 16-30 (29,5 %), 31-50 (21,3 %), 51-70 (37,7 %), 71-90 (11,5 %).

En tercer lugar, según la **procedencia**, casi la mitad son del barrio (50,8 %). Una circunstancia lógica. El resto corresponden al resto de la ciudad (29,5 %) y de la autonomía (19,7 %). Y por último, respecto al **motivo por el que se encuentran en la calle**, la mayor parte de la población se encontraba de paseo (39,3 %) seguido de compras (19,7 %), laboral (18 %), ocio (16,4 %) y de paso (6,6 %). Con todo ello podemos ver la heterogeneidad del muestreo y la idoneidad de los resultados.

Centrándonos en el tema de trabajo, se ha preguntado a los transeúntes por el conocimiento del plan de movilidad, la opinión general, la percepción de las consecuencias respecto a los vecinos, el comercio y los turistas; la opinión respecto a la mejora de la ciudad y las medidas que tomaría para hacer el plan. Además se ofrecen tres combinatorias sobre el conocimiento del plan y su contribución a la mejora de la ciudad, la edad y el conocimiento del plan; y la procedencia y el conocimiento del plan.

Respecto al **conocimiento del plan**, más de la mitad de los encuestados (62,3 %) lo desconoce. Frente al 37,7 % que sí lo conoce. En segundo lugar, una vez comprobado el conocimiento y explicado el plan si lo desconoce, en relación a la **opinión**, a más de la mitad de los transeúntes (58,82 %) les parece mal. Mientras que al

resto (35,3 %) bien. Al preguntarles por los **motivos**, han sido muy variados. En caso **positivo** porque “libera la congestión del tráfico”, “la contaminación”, “(hay) mucho espacio”, “la modernización de la ciudad”, “atrae turismo”, “mejora la movilidad”, “peatón más agusto”, “a más zonas restringidas de acceso, habrá menos turistas” o “ayuda a las personas mayores”.

En caso **negativo** debido a “dificulta el automóvil”, “no favorece al peatón por las bicis”, “todo ya está muy bien”, “¿para qué pagamos el impuesto de circulación?”, “la gente de Donostia sale perjudicada, sólo mejora a los de fuera”, “no se va a dejar de usar el coche y habrá más atascos en otros sitios”, “cerrando el centro y sin parkings disuasorios, mal”, “limita el acceso de los demás barrios a los comercios del centro” o “discrimina a la gente mayor porque van a tener que moverse mayores distancias a pie para llegar a los transportes públicos y por ende a los sitios”.

Además “va a haber demasiada gente en el centro y los residentes no van a poder andar”, “en primer lugar se está llevando a cabo un plan que está sin acabar además todos los eventos de la ciudad se hacen en el centro inmovilizando e impidiendo la circulación del coche” o “dejan de lado al comercio, además, el trastorno que generan con las obras es desproporcionado comparado con el cambio que supondrán estas”.

En tercer lugar, preguntados por la **percepción de las consecuencias en los vecinos, el comercio y los turistas**, respecto al primer grupo, en general son positivas: “indiferente”, “sin molestias”, “menos molesto” o “bien por menos ruido”. Respecto al comercio se aprecia una división al 50 %. A favor: “favorable por más peatones”, “más clientes”, “mejor acceso peatonal para comprar”, “mejor porque habrá más gente”, “con el metro mejor” y “mejor circulación peatonal”. En contra “mal porque no accederá tanta gente”, “peor porque no acceden coches”, “mal por el aparcamiento de los clientes” y “peor acceso al trabajo y de clientes”. Y neutral “más turismo y menos

cliente local”, “no sé si dificultará la carga y descarga” o “indiferente ya que hoy en día ya está bastante peatonalizado el centro”.

Y respecto a los turistas, en general se perciben positivas: “más libertad”, “genial porque todo va dirigido a ellos”, “mejor que a nadie”, “muy positivo”, “mejor movilidad”, “los más beneficiados” o “genial por más libertad”.

Tras ello se han formulado dos preguntas genéricas de cierre del cuestionario. En la primera se ha preguntado por la **contribución del plan al progreso de la ciudad**. Y la mayoría lo ha visto positivo (62,3 %) frente a lo contrario (32,8 %). En la última se ha preguntado por lo **qué haría si pudiera hacer el plan** y las respuestas han sido muy variadas: “mejorar la periferia, no el centro”, “poner parques en el centro”, “solo peatonalizar el centro”, “regular más las bicis”, “más facilidad para acceder a los parkings” o “expandirlo por todo San Sebastián”.

Además de “parkings disuasorios”, “más zonas verdes”, “dar bonos para el autobús por aparcamiento o rebajar el transporte público”, “poner más zonas de carga y descarga”, “hay que crear más parkings”, “parkings disuasorios con transporte público gratis”, “más aparcamientos de bicicletas y motos” y “soterrar el paseo de la Concha haciendo que los coches vayan por debajo y la parte de arriba sea un jardín transitable a pie”.

En otro orden se han realizado tres **respuestas combinatorias** con las opciones que hemos considerado de mayor interés. La primera resulta de la combinación entre **conocimiento del plan y contribución a la mejora de la ciudad**. Atendiendo a ello se aprecia que la mayoría de los que no conocen el plan, creen que contribuye a una mejora de la ciudad (31 de 41; 75 %). Mientras que respecto a los que conocen el plan, se reparte la mitad entre ambas posturas. La segunda resulta de la combinación entre **edad y conocimiento del plan**. De este modo podemos ver que la mayoría de los más

jóvenes (16-30), desconoce el plan (14 de 18; 78 %). Conforme avanzamos de edad (30-50), aumenta el conocimiento progresivamente. La máxima representación se da en la franja intermedia (50-70), donde casi la mitad, conocen el plan (10 de 23; 43 %). Al igual que en la etapa más avanzada (70-90) (2 de 5; 40 %).

La última combinación trata sobre la **procedencia y el conocimiento del plan**. En ella se puede ver que más de la mitad de los viandantes del barrio (18 de 31; 58 %), desconocen el plan. Una cifra similar al resto de transeúntes de la ciudad (8 de 18; 55 %) y que como es lógico, aumenta con los viandantes provinciales (10 de 12; 83 %).

## 7. CONCLUSIÓN

En el presente trabajo se ha estudiado el marco teórico sobre movilidad urbana y el último plan de San Sebastián. Todo ello dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. Para comprobar el nivel de idoneidad del plan local dentro del marco general, se ha realizado un breve estudio de sesenta y uno encuestas entre los transeúntes de la calle Hondarribia que se verá afectada. De los resultados obtenidos, podemos deducir varias conclusiones.

En primer lugar, respecto al conocimiento del plan, se aprecia un desconocimiento considerable (62,3 %). El dato resulta llamativo y va en línea con lo expresado por la profesora Vega Pingado sobre la necesidad de llevar a cabo campañas de promoción para que la gente conozca el plan y se disponga a colaborar con la ciudad. Tal y como se puede ver en Grenoble (Francia). En segundo lugar llama la atención la gran cantidad de gente que de salida, le parece mal el plan (58,82 %). En este sentido, resulta llamativo que varios lo achacan a la difícil convivencia con las bicicletas o al beneficio de los turistas. Si bien también hay una importante parte que lo ve positivo para “liberar la congestión del tráfico” o “la contaminación”.

Por otro lado, en cuanto a la percepción de las consecuencias en los vecinos, son positivas en su gran mayoría. Respecto al comercio suele ser habitual que con estos planes, mejoren los resultados. Sin embargo, algunos transeúntes creen que con el plan, accederá menos gente y los clientes lo tendrán más difícil para aparcar. De ello se deduce la importancia de crear unos aparcamientos disuasorios, ausentes hasta el momento, y unos buenos medios de transporte de acceso al centro, algo ya previsto. Tal y como explica Manuel González, director del Observatorio de la Sostenibilidad de

Cristina Enea. Respecto a los turistas, se consideran los más beneficiados de la peatonalización y el plan de movilidad.

En la última parte del estudio, varios apuntan a lo expuesto anteriormente. En concreto se habla de la necesidad de hacer parkings disuasorios o de crear bonos de autobús. La regulación de las bicis ya está prevista. Además se plantean otras sugerentes propuestas como el soterramiento del paso de vehículos por debajo del paseo de la Concha o más difícil, ya que depende de la superficie disponible, de la creación de más zonas verdes.

Si atendemos a la gente que supuestamente conoce el plan, la mitad lo considera provechoso para la ciudad. Sin embargo, lo más llamativo se da cuando se explican las características a los que no lo conocen y el 75 % lo valora positivamente. Con ello se sobreentiende que una buena parte del rechazo viene por la falta de información. Algo que se da especialmente entre los más jóvenes y en la población de fuera de la ciudad.

Para terminar, más del 60 % de la población entrevistada cree que el plan contribuirá al progreso de la ciudad. Con ello se entiende que el plan satisfecerá a la mayor parte de la población.

## 8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Baro, I. (2021). Donostia/ San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana. *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. pp.185-192.
- Diario Vasco. (2021.10.11). *Donostia quiere cerrar el Centro al tráfico privado para 2023*. <https://cutt.ly/yPZGQsS>
- Machín, H. (2015). *Elementos peatonales. El caso de Donostia-San Sebastián*. <https://elementospeatonales.wordpress.com/4-3-el-caso-de-donostia-san-sebastian/>
- Vega, P. (2019). *Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS): dos casos paradigmáticos: San Sebastián-Donostia y Getafe*. Universidad Complutense de Madrid.
- VVAA (2006). *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. IDAE.
- VVAA (2007). *Estrategia de ahorro y eficiencia energética en España. 2004-2012. Plan de Acción 2008-2012*. IDAE.
- VVAA (2019), *Guidelines for developing and implementing a SUMP (Second edition)*. European Platform of SUMP.
- VVAA (2021). *Donostia presenta su nuevo modelo de movilidad urbana con las personas como centro*. Nota de prensa del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

## 9. ANEXO

### 9.1 Experiencias internacionales y nacionales

#### - Internacionales

##### - *WEST YORKSHIRE (UK)*



Figura 14. Duncan Street en West Yorkshire

Se encuentra al norte de Reino Unido. En este condado debido al crecimiento de la actividad económica y de la población, existía el riesgo de congestión del sistema de transporte. Para evitar dicha situación, se llevaron a cabo medidas como la creación de carriles VAO, ampliación y mejora de las líneas y servicios de transporte público, expansión de los carriles bici y creación de nuevos parkings disuasorios y zonas 30 (Figura 14). Tras ello se han reducido las cifras de accidentes, los niveles de crecimiento de NO<sub>2</sub>, el tráfico en hora punta en todo el territorio.

##### - *GRENOBLE (FRA)*

Se encuentra al sureste de Francia. En esta localidad se llevó a cabo un plan de movilidad coordinando las políticas de las dos autoridades de transporte colectivo existentes: TER, de autobuses, y Trans'Isère, de trenes, creando un sindicato mixto. El PDM que finalizó en 2005 tenía cómo objetivos: hacer la ciudad más accesible,

reencontrar la ciudad a bici o a pie, aliviar la ciudad del tráfico rodado, respetar la ciudad y moverse con total libertad. También se han realizado campañas de sensibilización sobre la contaminación de los vehículos y de promoción de los viajes a pie en escuelas y empresas. Los resultados pese a ser modestos, supusieron un cambio de tendencia en un contexto de aumento del índice de motorización de los hogares, especialmente en la periferia de las ciudades.

### **- APELDOORN (HOL)**

Se encuentra en el centro del país. En Holanda cada ciudad tiene que desarrollar un plan de tráfico y de desarrollo urbano. Deben seguir las orientaciones de la Nota Ruimte (nota sobre desarrollo urbano y regional) y la Nota Mobiliteit (nota sobre movilidad) y tener en cuenta los planes provinciales. La ciudad cuenta con buenas conexiones con otras ciudades, tanto por tren como por carretera con una estación de tren tiene servicios frecuentes que la conectan con las principales ciudades holandesas. Recientemente se ha extendido hacia la periferia y otras ciudades limítrofes, lo cual está haciendo crecer el tráfico en automóvil. Esta situación provoca congestión en las horas punta, y los sábados y días de mercado por las compras (ver Figura 15) (VVAA, 2006, pp. 113-127).



Figura 15. Calle principal de Apeldoorn

## - Nacionales

En la actualidad, España se compone de diecinueve comunidades y ciudades autónomas. A su vez, dichos territorios integran cincuenta provincias. Y cada una de ellas tiene una capital con su respectivo plan de movilidad.

Centrándonos en la que es objeto de trabajo, San Sebastián, se encuentra al norte de España y alrededor de ella podemos encontrar varias ciudades de similar tamaño y características, como Bilbao, Vitoria, Pamplona y Logroño. Todas ellas presentan un plan propio de movilidad con unas características comunes que podemos resumir en:

### - Transporte público colectivo

1. Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad de todos los barrios y áreas urbanizadas.
2. Priorizar al autobús frente al vehículo privado
3. Promover la intermodalidad
4. Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general
5. Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas

### - Vehículo privado

1. Reducir su uso para relaciones radiales
2. Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano
3. Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano
4. Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos

### - Espacio Público

1. Mejorar la calidad del espacio público
2. Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado

3. Diseñar los espacios públicos para la estancia y la convivencia
4. Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público

- Seguridad Vial

1. Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas
2. Mejorar la seguridad vial en general

El de Bilbao comprende el 2016-2030<sup>4</sup>, el de Pamplona se extiende a la comarca y se encuentra actualmente en proceso de elaboración<sup>5</sup>, el de Vitoria está vigente durante el periodo 2007-2023<sup>6</sup> y el de Logroño se encuentra vigente desde el 2013<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> <https://pmus.bilbao.eus/>

<sup>5</sup> <https://www.participartepmus.es/>

<sup>6</sup> <https://cutt.ly/6AyYt5Y>

<sup>7</sup> <https://cutt.ly/aAyUweL>

## 9.2 Aclaraciones sobre las preguntas del cuestionario

### 6. ¿Qué le parece? Bien - Mal

<b>Bien</b>	<p>Libera la congestión del tráfico; Por la contaminación; Para el tránsito; Reduce la contaminación; Mucho espacio; Contribuye a la modernización de la ciudad y a los ciudadanos; Atrae turismo nacional e internacional y hace la ciudad agradable; Por el tráfico; Hace una mejor ciudad; Mejora la movilidad; Más tranquilidad; Peatón más agusto; No tengo coche, más autobús y mejor para el peatón; Ciudad más futurista; Ciudad más limpia y más transporte público; Menos tráfico y más espacio para las familias; Se favorece al peatón y se da tranquilidad; Una ciudad más completa en todos los sentidos; Nos convertiremos en una ciudad referencial; La ciudad va a ser más transitable pero el exceso de zonas peatonales podría incentivar los botellones; El centro se disfrutará más a pie pero el proyecto dificultará moverse grandes distancias; El plan es muy consecuente con la idea de que los coches no tienen sentido; Soy residente, por lo tanto a más zonas restringidas de acceso habrá menos turistas; Ayuda a las personas mayores; Mejora el medioambiente;</p>
<b>Mal</b>	<p>Dificulta al automóvil; No favorece al peatón por las bicis; Por los coches; Todo ya está muy bien; Es excesivo; ¿Para qué pagamos el impuesto de circulación?; No beneficia a la mayoría; No se puede circular; La gente de Donostia sale perjudicada, sólo mejora a los de fuera; No se va a dejar de usar el coche y habrá más atascos en otros sitios; Más difícil acceder al centro; Cerrando el centro y sin parkings disuasorios, mal; No hace falta reorganizar el tráfico; Limita el acceso de los demás barrios a los comercios del centro; No va a mejorar nada; Discrimina a la gente mayor porque van a tener que moverse mayores distancias a pie para llegar a los transportes públicos y por ende a los sitios; Va a haber demasiada gente en el centro y los residentes no van a poder andar; En primer lugar se está llevando a cabo un plan que está sin acabar además todos los eventos de la ciudad se hacen en el centro inmovilizando e impidiendo la circulación del coche, por último estamos cansados de que siempre busquen perjudicar al coche; Dificulta el acceso; No se podrá circular con el coche; Dejan de lado al comercio, además, el trastorno que generan con las obras es desproporcionado comparado con el cambio que supondrán estas; Dificulta el movimiento; Restringe el movimiento</p>
<b>Indiferente</b>	<p>Ni me va ni me viene; No creo que habría mucho cambio</p>

### 7. ¿Cómo cree que afectará el plan a los vecinos? ¿Y a los comercios? ¿Y a los turistas?

<b>Vecinos</b>	<p>Indiferentemente; Sin molestias; Muy Bien; Positivamente; Menos molesto; Indiferente; Mejor; El metro nuevo les es indiferente; No les afecta; Indiferente; Beneficioso; Les da igual; Peor; Mal; Mejor; Muy beneficioso; Bien por menos ruido; Mal; Bien; Mejor; Bien; Más tranquilidad; Les da igual; Favorecidos por menos congestión de tráfico; Mal ya que dificultará aún más la movilidad del día a día</p>
----------------	---

<b>Comercios</b>	Mal porque no accederá tanta gente; Más turismo y menos cliente local; Beneficioso; Favorable por haber más peatones; Muy beneficioso; Peor porque no acceden coches; Más clientes; Mejor acceso peatonal para comprar; Bien por un mayor tránsito de peatones; Mal por el aparcamiento de los clientes; No sé si dificultará la carga y descarga; Mejor porque habrá más gente; Mal; Con el metro mejor; Peor acceso al trabajo y de clientes; Bien; Más turistas y menos locales; Peor; Mal; Mal porque los clientes no acceden; Mejor circulación peatonal; Mal, la gente de otros barrios no irá; Negativamente para los demás barrios que no acceden; Más clientes; Todo más accesible; Indiferente ya que hoy en día ya está bastante peatonalizado el centro; el más favorecido será el comercio
<b>Turistas</b>	Bien, más libertad; Genial porque todo va dirigido a ellos; Mejor que a nadie; Muy positivo; Menos atractivo por no poder acceder en coche; Mal por el coche; Mal por el acceso; Muy favorecidos; Más comodidad y accesibilidad; Bien; Mejor movilidad; Más accesibilidad; Mal; Genial; A los que mejor; Los más beneficiados; Bien; Mejor; Muy bien; Más libertad y comodidad; Bien porque van por el centro como quieren; Genial por más libertad; Indiferente

9. ¿Qué haría usted si pudiera hacer el plan de movilidad?

Mejorar la periferia, no sólo el centro; Poner parques en el centro; No cambiaría nada; No haría el plan, solo peatonalizar en verano; Regular más las bicis; No es necesario el metro; Más facilidad para acceder a los parkings; Quitar el metro y no peatonalizar todo; Nada; Peatonalizar solo algunas calles; Mayores parkings; Dejarlo como está; Fomentar la bici; Expandirlo por todo San Sebastián; Parkings disuasorios; Más zonas verdes; No haría el plan, no hay que tocar lo que está bien; No hacer tanto metro y peatonalizar solo unas calles; Dar bonos para el autobús por aparcamiento o rebajar el transporte público; Mejorar la fluidez del tráfico; Hacer reflexionar a los donostiarra sobre el tema; ir poco a poco, no imponer todos los cambios de repente; Poner más zonas de carga y descarga; Encuestar a la ciudadanía antes de hacer el plan; Nada; Hacer un estudio de las necesidades de cada zona; Crearía aparcamientos subterráneos debajo del paseo de los Fueros, otro debajo de Manteo y uno más en la zona del antiguo y universidades. Así vengas de donde vengas podrás acceder a un parking, después haría que se pudiese coger un autobús con el ticket del parking para ir al centro; Hay que crear más parkings y mejorar la plantilla del ayuntamiento; Hacer un estudio previo y implantar el plan en toda la ciudad a la vez y no solo en el centro; Cambiar los aparcamientos en fila por aparcamientos en batería en calles como Prim y Errondo; Parkings disuasorios; Parkings disuasorios con transporte público gratis; Más aparcamientos de bicicletas y motos; Soterrar el paseo de la Concha haciendo que los coches vayan por debajo y la parte de arriba sea un jardín transitable a pie; Diseñar zonas de tal manera que cumplan las necesidades específicas de cada zona; Dejar todo como estaba

### 9.3 Modelo de encuesta

#### ENCUESTA SOBRE EL PLAN DE MOVILIDAD DE SAN SEBASTIÁN

**1. Sexo:** Hombre - Mujer

**2. Edad:** 16 a 30 - 30 a 50 - 50 a 70 - 70 a 90 - más de 90

**3. Procedencia:** Localidad: \_\_\_\_\_ Barrio (SS): \_\_\_\_\_

Residente - No Residente

**4. Motivo por el que se encuentra en la calle:**

Laboral - Ocio - Compras - Paseo - Paso

**5. ¿Conoce el nuevo plan de movilidad del ayuntamiento?** Si - No

En caso negativo, explicar...

**6. En caso afirmativo ¿qué le parece?** Bien - Mal

**¿Por qué?** \_\_\_\_\_

**7. ¿Cómo cree que afecta el plan a los vecinos que viven aquí, los comercios o a los turistas?**

Vecinos:

Comercios:

Turistas:

**8. ¿Cree que el plan contribuirá a hacer una ciudad mejor?** Si - No

**9. ¿Qué haría usted si pudiera hacer el plan de movilidad?**

\_\_\_\_\_