

## PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN AMARA BERRI

Asociación de ciclistas urbanos Kalapie

Asociación de vecinos de Amara berri

(ABAE) y.....

Marzo 2021



**AMPA**  
**ALFEREZ CATALINA**



## Prólogo

Ante la reurbanización de una parte de la calle Isabel II, ha surgido en el barrio un movimiento que demanda que es ahora el momento oportuno para replantearse qué tipo de barrio queremos y cómo deseamos movernos por él. A grandes rasgos, el planteamiento de este documento pretende dar solución al problema del reparto del espacio público, en concreto a la ocupación y uso masificado del coche en ese espacio. Las soluciones planteadas, pretenden pues fomentar la movilidad activa tanto interna como externa del barrio, en detrimento del uso del vehículo privado y motorizado. Entre las propuestas, queremos destacar dos necesidades:

- Enlazar por vía ciclista segregada Riberas de Loiola con el centro de Amara a través de Isabel II, y además, unir a través de una vía ciclistas segregada ambas partes del barrio de Amara berri separadas a día de hoy por Carlos I , donde no existe una conexión para el desplazamiento en bicicleta.
- Devolver espacio peatonal al barrio, en lugares donde se ha construido un bidegorri por una zona peatonal

Por todo ello entre Kalapie y la Asociación de vecinos hemos preparado este documento que esperamos que aporte argumentos necesarios para mejorar la movilidad activa en el barrio de Amara berri y de este con sus barrios vecinos.

Este documento lo haremos llegar al vecindario, al equipo municipal y a todos los partidos que forman el consistorio.

## ÍNDICE

<b>Introducción.</b>	2
<b>Ciudad 30 km/h.</b>	5
<b>Propuestas concretas de mejora de la movilidad en Amara berri.</b>	6

### Introducción.

El barrio de Amara berri es el más poblado de Donostia con más de 30.000 vecinos.

Este barrio se construyó paulatinamente, en principio la Avenida de Sancho el Sabio en los años 50, luego la avenida de Madrid, a continuación en los 60,70 Carlos I y bastante más tarde Amara Osinaga.

El diseño urbanístico de nuestro barrio fue pensado por y para el automóvil; grandes avenidas, grandes rotondas. Esto no ha cambiado después de 70 años. Tenemos las primeras rotondas construidas en Donostia y a día de hoy solo comparables con las de la avenida de Tolosa.

Nuestras rotondas: Pio XII, Anoeta, Plaza de Irun son de unas dimensiones extraordinarias. Nuestra avenidas: Sancho el sabio, avenida de Madrid, Carlos I , Felipe IV, tienen seis carriles cada una.

Nuestro barrio por estas avenidas ha estado dividido en zonas casi estancas. Este caso ha sido palpable con el "muro" que ha supuesto durante años el diseño de variante de Carlos I. A día de hoy,

la configuración urbanística actual todavía obstaculiza la movilidad peatonal, dificultando la conexión entre ambos lados de la avenida.

En cuanto a los bidegorris construidos, es un hecho que poco a poco han servido para ir mejorando la movilidad. Cada vez que se ha construido uno, la movilidad ciclista ha aumentado notablemente, lo cual lo vemos muy positivo.

Estamos a favor de la creación de nuevos bidegorris como sistema para promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte, por ser más sano y menos contaminante que los vehículos a motor. En general, es por todos conocido, aceptado, percibido que la creación de espacios peatonales y bidegorris mejora la calidad de habitabilidad del barrio, así como promueve el comercio local. Es por ello nuestro deseo de seguir en esta línea.

A día de hoy, los únicos bidegorris que tenemos y que se han creado a costa de reducir el espacio a automóviles se encuentran principalmente en Sancho el Sabio y en la Avenida de Madrid.

El resto del bidegorris de nuestro barrio se ha creado a cuenta de quitar espacio al peatón, y no al coche. Así tenemos los casos de: plaza de Irún, Balleneros, Eustasio Amilibia, paseo de Errondo, plazas de Cofradías, Etxeberri y de Mercaderes



Plaza de Irún



Plaza de Cofradías

Entendemos que la mejora urbanística no se trata de quitar espacios al peatón, sino al vehículo motorizado, base de todo plan de movilidad y de reparto de espacio urbano.

La sociedad ha cambiado, las necesidades han cambiado, la lucha contra el cambio climático está ahí y ahora es el momento de cambiar el diseño de nuestro barrio.

Entendemos que los usuarios de los bidegorris no son los mismos el día laboral que los días festivos y las épocas vacacionales, donde podemos encontrar usuarios de diferentes edades, desde las más tempranas (a partir de 3 años) hasta los más mayores (personas de más de 80). Independientemente de la edad, la destreza de los usuarios tampoco es la misma, al mismo modo que la seguridad con la que estas circulan sin o con vehículos motorizados (motos, coches, buses) alrededor. Es por ello que vemos necesario que cualquier cambio urbanístico del barrio cubra las necesidades de todas las personas que quieren moverse de forma activa (andando o en bicicleta) y del modo más seguro posible.

La pandemia que nos obligó a quedarnos en casa encerrados y ahora que hay que mantener distancias en la calle, nos impulsa a mejorar también nuestro barrio.

Es el momento ideal para avanzar en el diseño de espacios públicos mejor compartidos (coches, peatones, bicis) y más tranquilos; la ocasión de fomentar una movilidad más sostenible y menos invasiva, con buenos transportes públicos, con facilidades, especialmente para peatones y ciclistas.

Hace dos décadas, Donostia se ganó cierto prestigio de ciudad europea avanzada por sus apuestas de movilidad: peatones, los ciclistas, transporte público.

Donostia forma parte de las Ciudades por la Bicicleta, pero poco a poco se va descolgando de este movimiento: la red reclamó un plan de choque para mejorar la movilidad de peatones y ciclistas; ciudades como París, Berlín, Barcelona o Londres han adoptado medidas provisionales pero también permanentes; otras de menor tamaño como Valencia o Valladolid también han impulsado cambios notables y no debemos olvidarnos de Pontevedra ejemplo de cambio urbanístico a favor de la movilidad.

En definitiva, queremos dejar claro que el espacio que ocupan y usan los coches en nuestro barrio es claramente desproporcionado.

Además de los problemas que generan la contaminación, el ruido, los riesgos y los accidentes: este es un asunto de convivencia en los espacios comunes.

Por eso necesitamos en nuestro barrio -lleno de avenidas y rotondas- una nueva movilidad, con apuestas claras para los peatones, las bicicletas, los niños, las personas mayores y las que tienen movilidad reducida: para compartir de manera más justa, limpia y agradable el espacio común.

El propio ayuntamiento en el pleno de mayo de 2020 decidió la creación de un grupo de trabajo -entre otros - tomando como tema central la movilidad. Expresamente se decía que: este grupo promoverá un modelo más sostenible y seguro, en el que la bicicleta y el transporte público serán fundamentales. Pero no hemos visto la aplicación de dicha directriz, al menos, en nuestro barrio

### **Ciudad 30 km/h.**

En el ámbito de mejorar la movilidad, Donostia ha tomado como medida estrella la definición de ciudad de 30 km/h. Medida que partir del 11 de mayo de 2021 hará que sea obligatorio que todas las calles de un único sentido sean carriles con máxima velocidad de 30 km/h.

Debemos dejar claro que estamos totalmente a favor de esta medida, por supuesto, pero seguimos pensando que no debemos quedarnos simplemente ahí, y que debemos repartirnos el espacio que tenemos para vivir, pasear, jugar, correr, pedalear, hacer deporte, leer o sentarnos en terrazas libremente, con seguridad y en espacios limpios, sin contaminación atmosférica y acústica.

El adoptar esta medida no debe suponer el abandono de la creación de nuevos bidegorris y recuperación de espacios para peatones.

Es por esa razón que pensamos que un “carril 30” compartido con bicicletas como va a ser el de Isabel II, con autobuses de línea - que deben cumplir un horario -, con coches, taxis - que llevan taxímetro como método de cobro -, y furgonetas de reparto masivo y a contra reloj, no es compatible con una familia en bicicleta, alumnas y alumnos yendo al cole en bicicleta, personas con poca destreza sobre una bicicleta, etc.

El proyecto del nuevo Isabel II no cumple con los mínimos que nos exigimos como barrio para una movilidad activa, en este caso concreto, para la movilidad ciclista de forma segura.

El pasado noviembre la asociación BACC (Bicicleta club de cataluña) presentó una serie de documentos<sup>1</sup> relacionados con el carril 30 que queremos reseñar.

Por un lado, destacan que las ventajas del carril 30 benefician sobre todo al peatón; se reduce el número de atropellos, se reduce el número de accidentes y por añadidura se reduce la contaminación acústica y ambiental.

Por otro lado, aportan un estudio realizado por una asociación alemana en julio 2020- “Fix My Berlín”<sup>2</sup> donde citan una encuesta realizada a 21.000 personas en Berlín, donde se incluyen a usuarios de bicicleta y también a conductores de coche.

---

<sup>1</sup> <https://bacc.cat/infraestructures/ciutats-30-que-son-i-per-a-que-serveixen-i-per-a-que-no/>

<sup>2</sup> <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>

El resultado es demoledor. Las zonas 30 km/h sólo son percibidas como seguras, solo por el 28% de los ciclistas encuestados y lo mismo piensan los conductores de coches. Resulta curioso que la falta de seguridad percibida por ambos usuarios sea la misma. Ninguna de las partes se siente segura.

Este resultado de la encuesta es claro: la creación de carriles 30 compartidos con ciclistas no fomentará el uso de bicicleta.

Por último esta asociación, hace referencia a un trabajo de Oier Martinez Violet, Ingeniero en Organización industrial y Máster en sistemas de transporte (UPV-EHU) donde comenta que: las zonas 30 tiene muchas ventajas y aún más las ciudades 30, sobre todo pacificando las calles, fomentando la movilidad activa y reduciendo el (demasiado frecuente) agresivo tráfico de las ciudades. Pero entre todas ventajas, no está (al menos todavía) la de fomentar la movilidad en bicicleta.

Por otro lado, estamos totalmente en contra de invadir el espacio de las aceras y quitar espacio al peatón, para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Cuando el bidegorri invade zonas peatonales es muy complicado mantener el equilibrio de intereses entre peatones y ciclistas.

Queremos pues, recuperar el espacio que se quitó en su día al peatón creando nuevos bidegorris se construyeron por dicho espacios (ejemplo: plazas de Cofradías, Etxeberri y de Mercaderes). En este caso en concreto, el espacio peatonal que fue reducido por el bidegorri, debe ser devuelto, desplazando el bidegorri al espacio ocupado actualmente por los vehículos privados y motorizados. De esta manera, conseguiremos una doble finalidad: Devolver espacio peatonal, y mantener un bidegorri.

Y por poner un ejemplo de ocupación de espacio público por vehículos motorizados y privados, por cada 35 aparcamientos que se eliminan – un coche ocupa un espacio público de 12m<sup>2</sup>, se recupera un espacio equivalente a una cancha de baloncesto (420m<sup>2</sup>). Puntualizar, que el espacio de los aparcamientos es un espacio “muerto”, sin uso, no aprovechado, y sujeto al uso de 35 dueños de un vehículo propio, privado e individual. Sin embargo, el espacio público, si es abierto a cualquier uso, se convierte en público al 100%, es aprovechado por todas y todos. Recordemos que somos más de 30000 vecinos en el barrio.

### **Propuestas concretas de mejora de la movilidad en Amara berri.**

La asociación de ciclistas urbanos Kalapie y la Asociación de vecinos de Amara berri hemos analizado y ponderado el proyecto de reforma de la calle Isabel II. El proyecto no tiene previsto bidegorri segregado en una calle que consideramos fundamental en la conexión transversal del barrio.

Tal y como hemos comentado más arriba, con repetidos argumentos esta calle así diseñada no cumplirá las exigencias de seguridad necesarias para todo el colectivo ciclista.

La calle Isabel II tiene un ancho más que suficiente para permitir la incorporación de dicho bidegorri.

Será una pérdida de tiempo y dinero sino se aprovechan las obras actuales para construir este bidegorri.

Por otro lado, en este momento concreto, vemos la necesidad de dar más espacio peatonal a las vecinas y vecinos del barrio, planteando devolver un espacio peatonal que en su día se perdió con la creación de un bidegorri.

Las propuestas que presentamos se enfocan en dar solución a la siguiente necesidades concretas:

1. Disponer de un enlace de movilidad en bicicleta entre ambas partes del barrio
2. Devolver el espacio peatonal perdido a causa de la creación de un bidegorri que atraviesa las plazas de Cofradías, Etxeberri y Mercaderes

Proponemos al equipo municipal, que dado que nuestro interés como vecinos de Amara berri, es, disponer de una solución a dichas problemáticas de movilidad en bicicleta y devolver espacio al peatón. Deseamos que estudie nuestras propuestas o elabore una mejor con dicho objetivo

#### **Problemática 1: Enlace ciclista entre ambas partes del barrio:**

##### **Propuesta 1:**

Unir el bidegorri desde la plaza de Irún hasta Carlos I a través de Isabel II.

##### **Propuesta 2:**

Unir el bidegorri desde la plaza de Irún hasta Carlos I por Felipe IV y crear un bidegorri por toda la calle de Eustasio Amilibia desde el paseo Bizkaia.

#### **Problemática 2: Devolver espacio peatonal a las plazas de Cofradías, Etxeberri y Mercaderes**

##### **Propuesta 3:**

Sustituir el bidegorri que atraviesa las plaza de Cofradías , Etxeberri y Mercaderes por un bidegorri en Carlos I pares.





