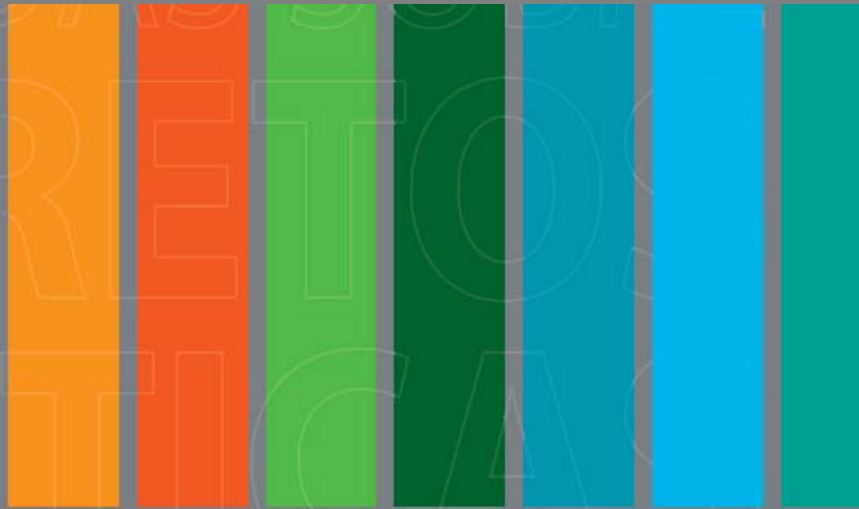


CaixaForum Madrid

17-18 noviembre 2008



JORNADAS SOBRE
**NUEVOS RETOS
Y BUENAS
PRÁCTICAS
URBANAS**

Experiencias españolas y europeas

MOVILIDAD SOSTENIBLE EN SAN SEBASTIÁN.

ERNESTO GASCO.

CONCEJAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES.

AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN.

MOVILIDAD SOSTENIBLE EN SAN SEBASTIÁN “BUENAS PRÁCTICAS URBANAS Y NUEVOS RETOS”



D. ERNESTO GASCO

Concejal de Movilidad y Transportes Ayuntamiento de San Sebastián

Diputado en el Congreso

PRIORIDADES:

- **Dar un papel determinante a peatones, ciclistas y transporte colectivo.**
- **Convertir las calles y espacios públicos en lugar de tránsito o estancia para las personas.**
 - reduciendo espacio destinado a la circulación y al aparcamiento en superficie
 - construyendo aparcamientos subterráneos
 - ampliando los espacios peatonales y las aceras
- **Hacer de la bicicleta un modo utilizado de transporte urbano.**
- **Conseguir un alto uso del transporte público.**

PRIMERAS MEDIDAS DESARROLLADAS

Nueva ordenación viaria:

- Jerarquización de la red
- Desvío de tráfico de paso a viales periféricos



LA RED PEATONAL DE LA CIUDAD



Entender la red como conjunto de itinerarios peatonales, calles en las que se tiene en cuenta el peatón, su seguridad y comodidad



El primer eje peatonal

Unión de la Parte Vieja-Boulevard con la estación de tren y las terminales de autobuses.



UN MODELO DE CIVISMO EN LA CALLE



Antes y después

BOULEVARD



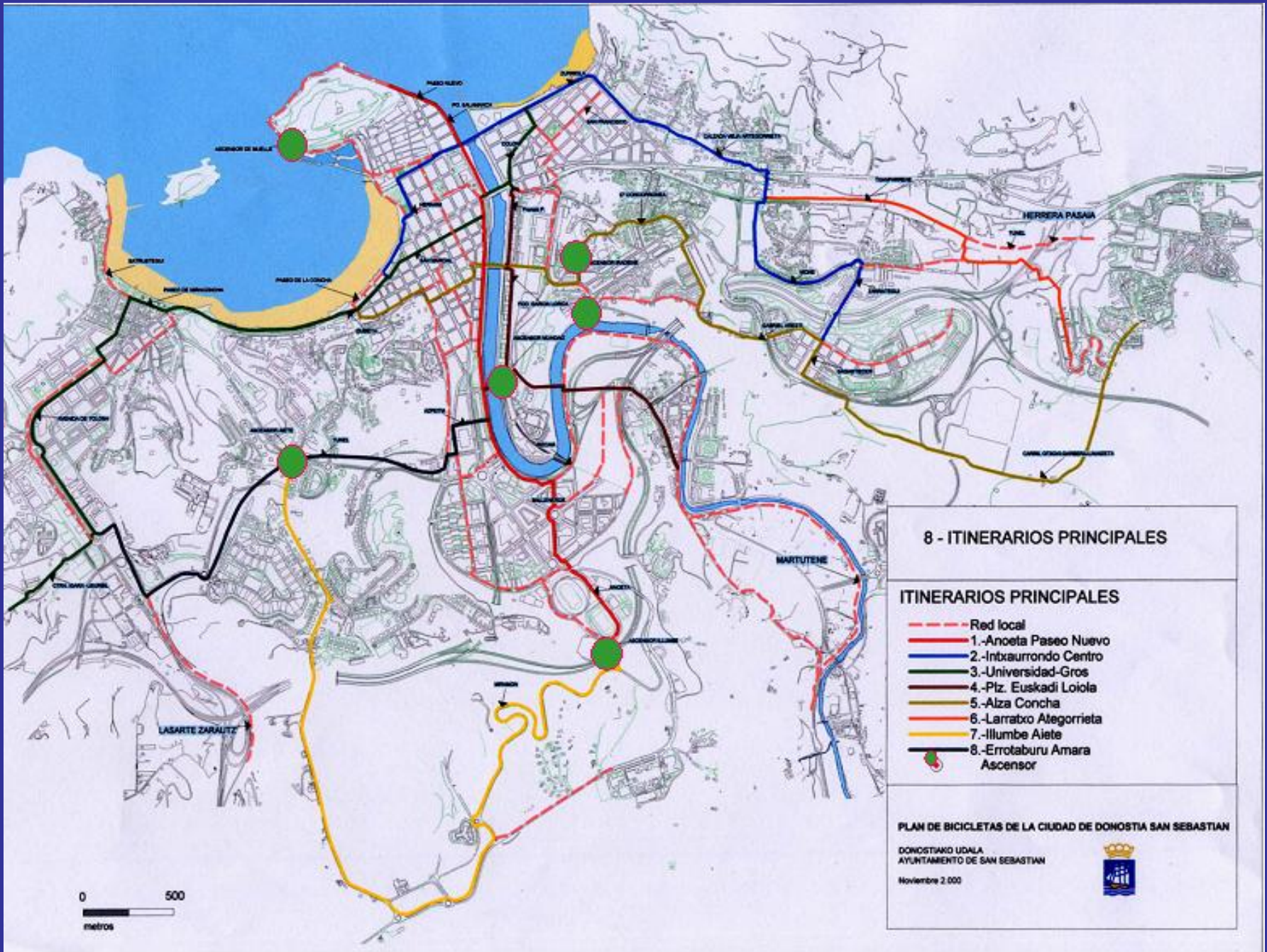
Una zona de gran tráfico convertida en un área peatonal multifuncional
y terminal principal de los autobuses urbanos



6 km. de itinerario
peatonal y ciclista
unen las 3 playas de
la ciudad

CULTURA DE LA BICICLETA

- **Apuesta por los carriles bici.**
- **Creación de una red de 27 kilómetros de vías ciclistas en proceso de ampliación.**
- **Aparcamientos para bicicletas.**
- **Alquiler de bicicletas.**
- **Registro municipal de bicicletas.**
- **Observatorio de la bicicleta de San Sebastián.**



8 - ITINERARIOS PRINCIPALES

ITINERARIOS PRINCIPALES

- Red local
- 1.-Anoeta Paseo Nuevo
- 2.-Intxaurreondo Centro
- 3.-Universidad-Gros
- 4.-Plz. Euskadi Loiola
- 5.-Alza Concha
- 6.-Larrabro Ategorrieta
- 7.-Illumbe Aiete
- 8.-Errotaburu Amara Ascensor

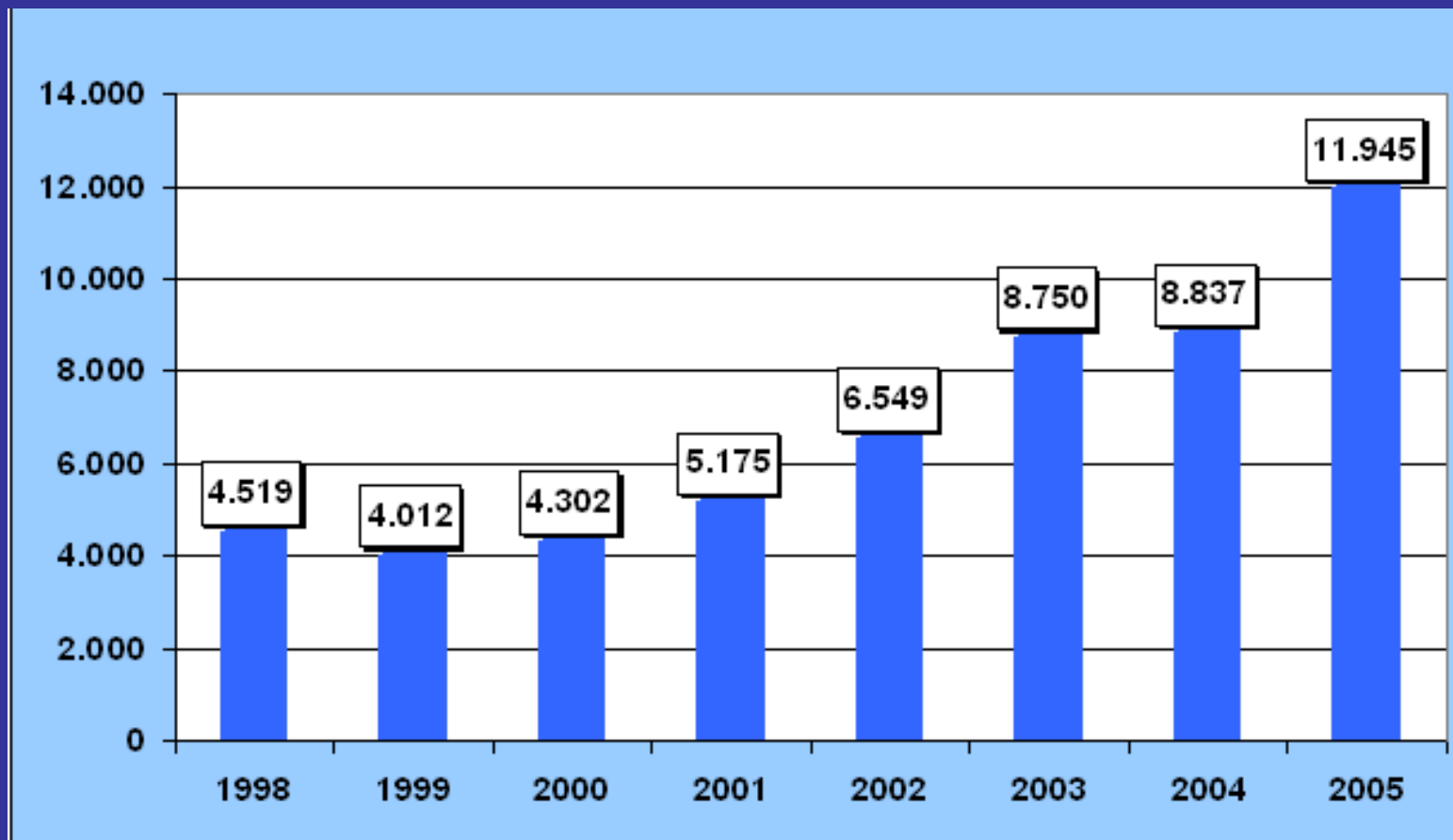
PLAN DE BICICLETAS DE LA CIUDAD DE DONOSTIA SAN SEBASTIAN

DONOSTIAKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN

Noviembre 2.000



Evolución 1998-2005: N° de ciclistas por día



2003. Fin de una batalla (de diez años) en el cambio del modelo de movilidad



Antes y después

El éxito convierte a la bicicleta en un elemento normalizado del paisaje
(urbano, social y político) donostiarra



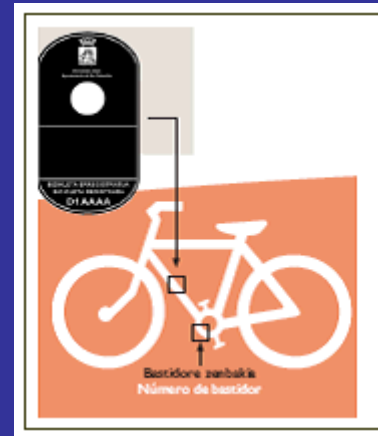








REGISTRO DE BICICLETAS



Bizikleta erregistroa
Registro de bicicletas

Donostiko Udala
Ayuntamiento de San Sebastián

Izen-deiturak
Nombre y apellidos
NAN
DNI

Bizikleta modeloa
Modelo de Bicicleta

Erregistro zk.
Nº de registro

Bastidore zenbakia
Nº de bastidor

Markatze zk.
Nº de marcate

The form is a registration card with a large white rectangular area for data entry. It includes fields for name, bicycle model, registration number, and frame number. A small illustration of a bicycle wheel is visible in the bottom right corner.

SERVICIO PÚBLICO DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS



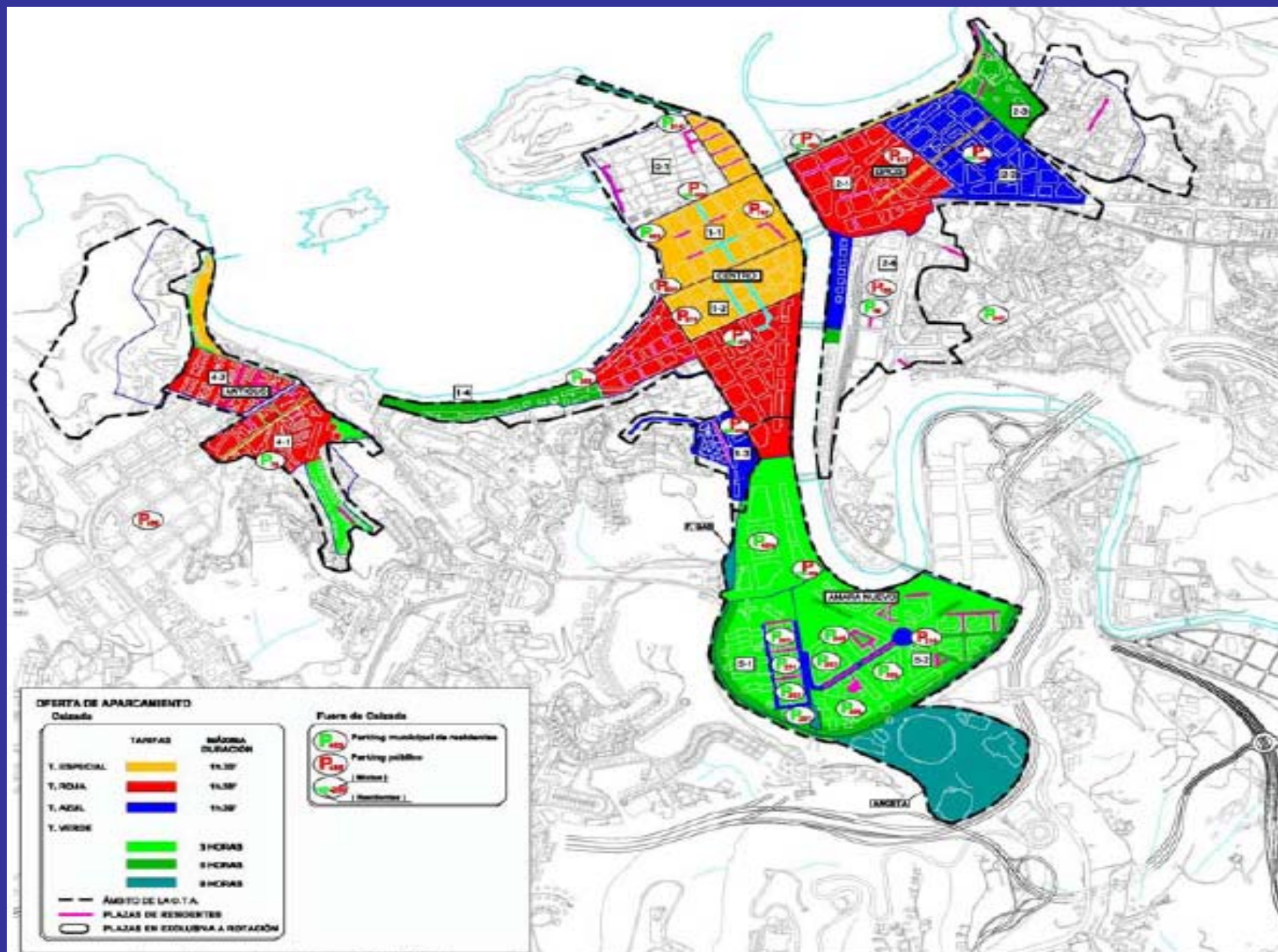
- En los 10 primeros meses se han abonado un total de 1.465 personas.
- 38.053 operaciones de retirada y depósito
- 5 estaciones, con intención de ampliar el servicio en breve.

TRANSPORTE PÚBLICO VERTICAL

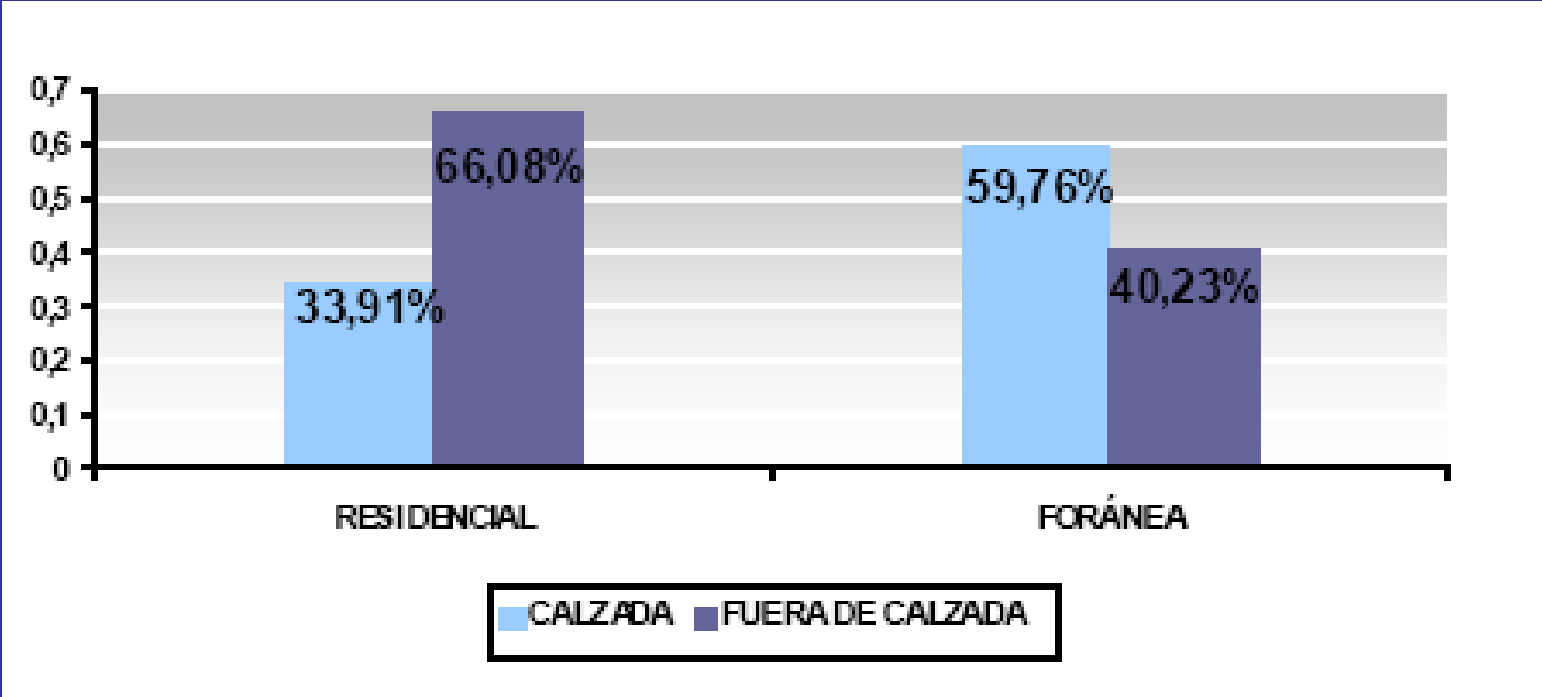




GESTIÓN DE APARCAMIENTOS



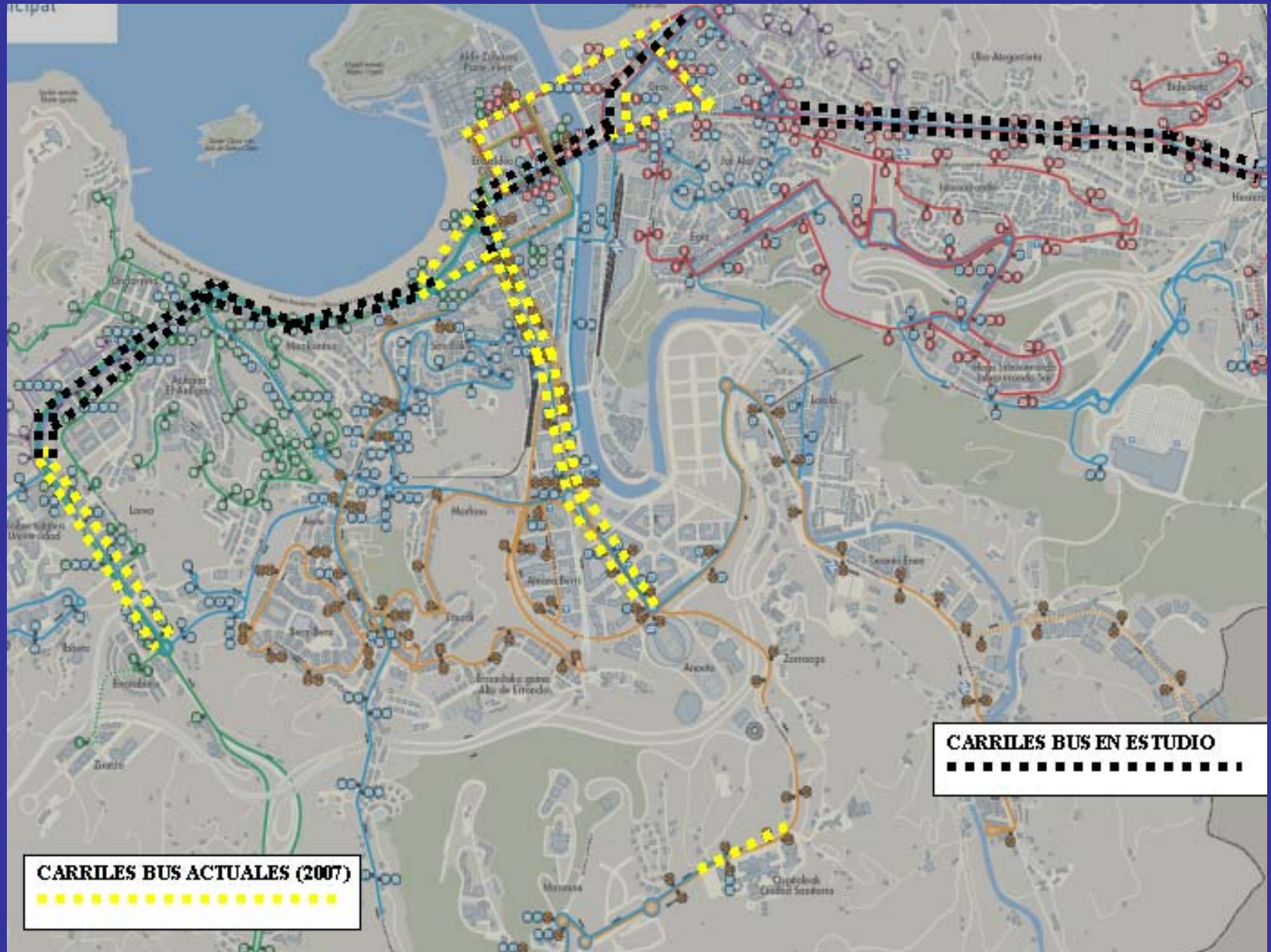
Reducción de aparcamientos en superficie:



TRANSPORTE PÚBLICO

- Red de carriles reservados en toda la ciudad.
- Proyecto de vía exclusiva para los autobuses en los ejes principales: norte-sur y este-oeste .
- Más de siete kilómetros de carriles-bus con diferentes sistemas de separación.
- Nuevas paradas con prioridad total.

- Ampliación carriles reservados







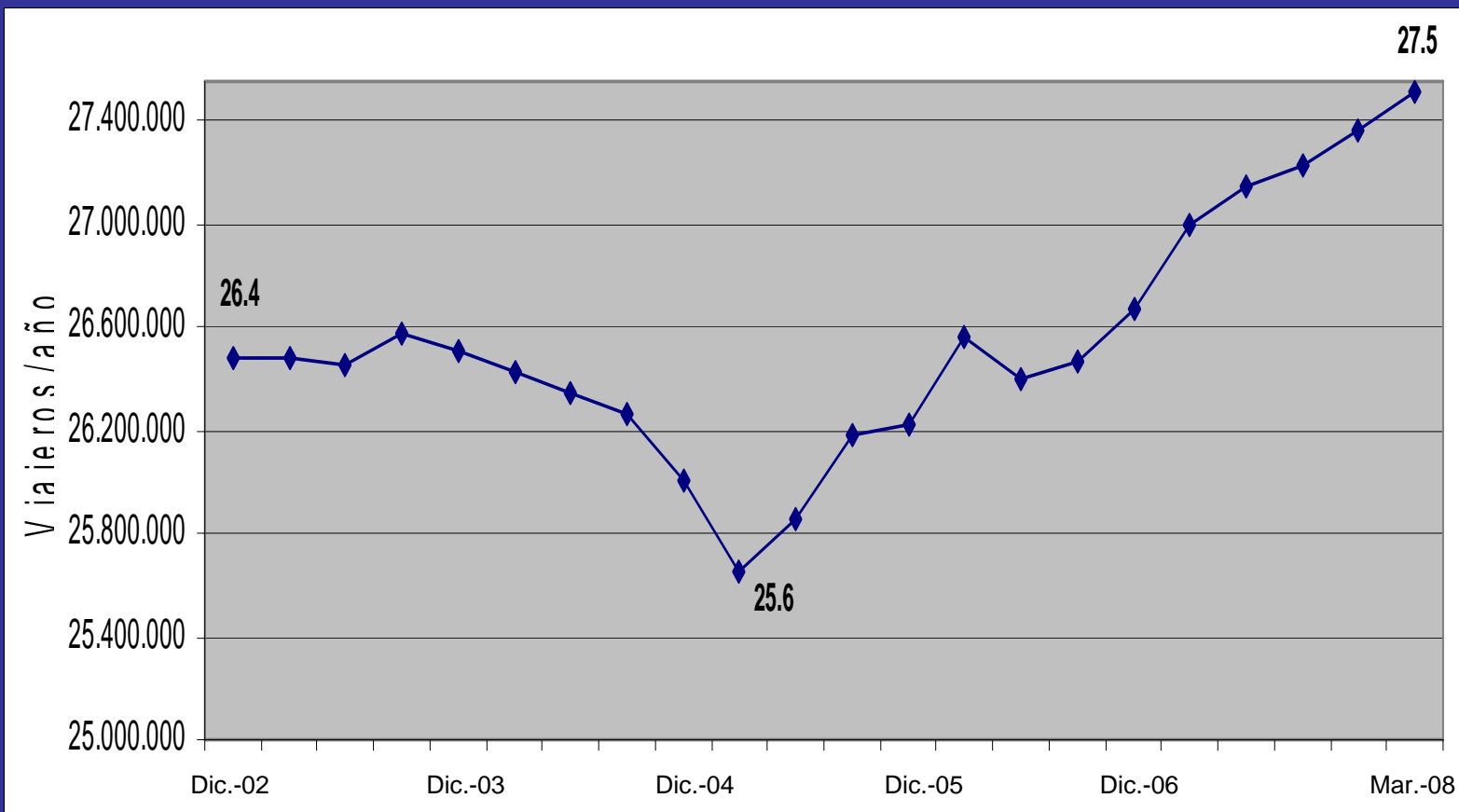
Viajeros anuales en transporte público en San Sebastián

- 27.509.983 viajeros anuales en las líneas urbanas de autobuses de Dbus, en una población de 183.090 habitantes.
- Ratio de 150'25 viajes por habitante al año.
- Las redes de autobuses y trenes interurbanos realizan adicionalmente viajes urbanos en algunas zonas de la ciudad, sumando un total de 30.863.792 viajes urbanos anuales en transporte público.

Viajeros anuales en transporte público en la zona metropolitana de San Sebastián

	Viajeros/año
Autobuses urbanos. DBUS	27.509.983
Autobuses interurbanos (comarca)	11.981.153
Topo-metro. Euskotren	9.211.259
Cercanías. Renfe	9.125.000
TOTAL	57.827.395

Evolución trimestral de viajeros Dbus en los últimos 5 años

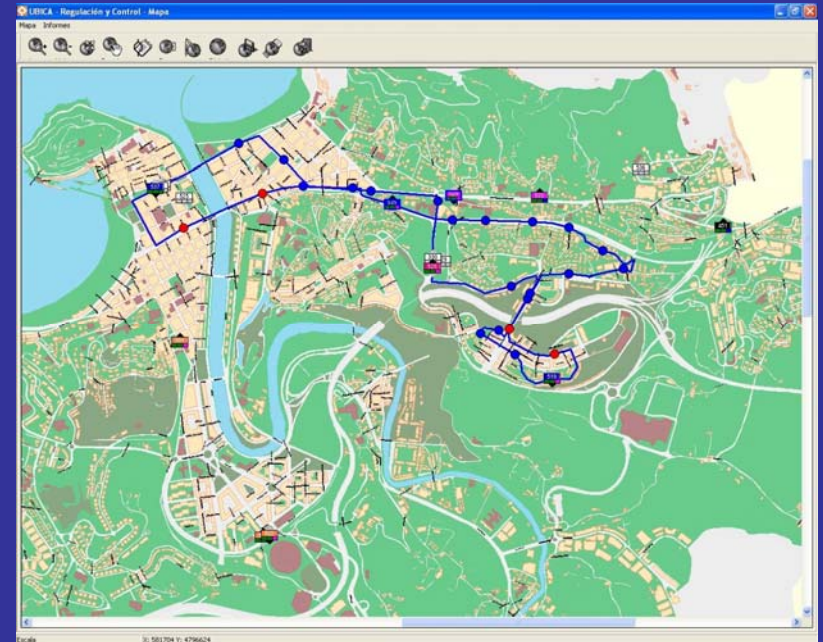
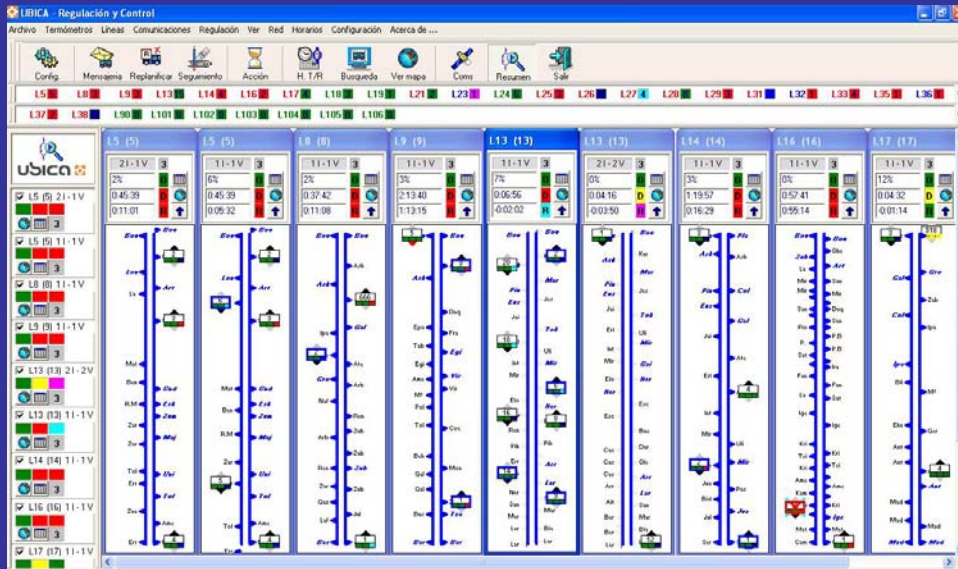


Mejora importante del servicio

- Optimización de la gestión de flotas.
- Mejora de la información a los viajeros en las paradas.
- Información a los viajeros en el autobús.
- Mejora de los sistemas de pago y nuevas modalidades de bonos para beneficiar al usuario habitual.
- Incremento de la prioridad al Transporte Público en superficie.
- Mejora de la planificación.
- Incremento de la oferta.
- Mejora de la calidad con certificación UNE 13816.

Objetivos de la innovación tecnológica

- Ofrecer información para fidelizar al usuario.
- Uso más eficiente del transporte por los viajeros.
- Mejora de la imagen pública de la empresa y del autobús.
- Incremento del uso del Transporte Público.



Información a los viajeros en el autobús



Los proyectos para potenciar el Transporte Público y su imagen

- **Implantación del uso del biodiesel.**
- **Sistema de calidad UNE 13816.**
- **Nuevos títulos de pago.**
- **Potenciación de servicios nocturnos.**
- **Ampliación de carriles reservados.**
- **Planes de formación al personal.**
- **100% de los autobuses accesibles.**
- **Consortio de Transportes y billete único.**







NUEVOS RETOS

DESARROLLO DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

2008-2024

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Donostia-San Sebastián

- 1. Fija la política de movilidad**
- 2. Establece los objetivos y directrices a seguir en cada uno de los programas del plan.**
- 3. Identifica los efectos esperados, no sólo en el sistema de transportes sino en la calidad ambiental del espacio urbano, la seguridad, el ahorro energético y el impacto de los futuros desarrollos urbanísticos.**
- 4. Establece los criterios de evaluación de los programas y actuaciones, a partir de la cuantificación de impactos de diversa índole.**
- 5. Los puntos anteriores se fijan en el Plan a través de un proceso de participación que valida los objetivos y programas, al tiempo que establece los criterios de seguimiento del mismo.**

La Estructura del Plan

- 1. El Plan como un marco de referencia o armazón de todas las iniciativas de movilidad sostenible en la ciudad*
- 2. Abierto a su modificación mediante la incorporación-revisión de nuevos programas y/o acciones*
- 3. Articulado en torno a una jerarquía de metas, políticas, áreas de intervención y programas*
- 4. Con objetivos claramente evaluables y cuantificables*
- 5. Incorporando ámbitos tradicionalmente olvidados en los planes de movilidad: integración social, formación-educación, comunicación-marketing*
- 6. Con un mecanismo de participación vivo y continuo, a través de foros o procesos de debate de programas y acciones específicas*

Metas y políticas

- METAS:

1. Contribuir a una mayor calidad de vida de los ciudadanos donostiarras
2. Contribuir a una decidida reducción del impacto ambiental del transporte
3. Conseguir un mejor balance energético
4. Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible

Claves del Plan

- El ferrocarril tiene que desempeñar una función o papel real de Metro interurbano.
- Más aparcamientos en periferia conectados con buses y apeaderos de ferrocarril.
- Conseguir una reducción de los consumos de combustibles fósiles.
- Nuevos desarrollos urbanísticos sostenibles, servidos por redes de transporte colectivo de capacidad media-alta de viajeros.

Claves del Plan

- **Construir las 2 Estaciones Intermodales que permitan la función de intercambiador de líneas o sistemas de transportes, en Atocha y Riberas.**
- **Favorecer la convivencia de la bici con el automóvil en el viario urbano de baja intensidad y zonas treinta.**
- **Desarrollar los proyectos de transporte vertical (escaleras mecánicas y ascensores).**
- **Incentivar los desplazamientos a pie con nuevos espacios peatonales que hagan esa movilidad más atractiva.**

Programas

- **Movilidad peatonal**
 - **PEAT1. Donostia Camina Plus (+)**
 - **PEAT2. Transporte público vertical**
 - **PEAT3. Eliminación de barreras para personas con movilidad reducida**
- **Movilidad ciclista**
 - **CIC1. II Plan de la bicicleta**
 - **CIC2. Mejora de la intermodalidad ciclista con el TP**
 - **CIC3. Alquiler de bicicletas**

Programas

- **Transporte público**
 - **TP1. Plataformas reservadas de transporte**
 - **TP2. Carriles bus urbanos**
 - **TP3. Accesibilidad a las paradas de autobús**
 - **TP4. Mejora de los servicios TP a los centros de trabajo**
 - **TP5. Metro de Donostialdea**
 - **TP6. Intercambiadores de transporte**
 - **TP7. Integración de los transportes: autoridad única**
- **Ordenación del tráfico**
 - **VP1. Ordenación del tráfico urbano**
 - **VP2. Gestión de los accesos comarcales y Variante NI**
 - **VP3. Gestión del tráfico de paso**

Programa de caminos peatonales



- **Objetivo**

- Extender los itinerarios actuales a los barrios de la periferia urbana y suburbana, resolviendo los puntos de conflicto con los modos motorizados, poniendo en relación las redes de espacios libres y de centros escolares, universitarios y deportivos.

II Plan de la bicicleta

- **Objetivos**
 - **Completar las redes ciclistas actuales, facilitando la comunicación entre la ciudad llana y la construida en ladera.**
 - **Favorecer la convivencia con el automóvil en viario urbano de baja jerarquía.**
 - **Dotar de seguridad a los itinerarios ciclistas**
 - **Mejorar la información de los itinerarios ciclistas**

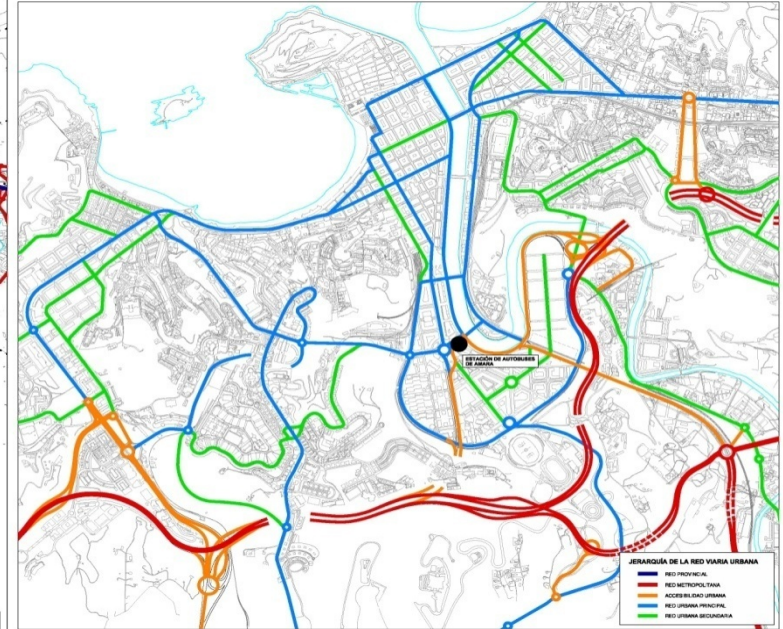
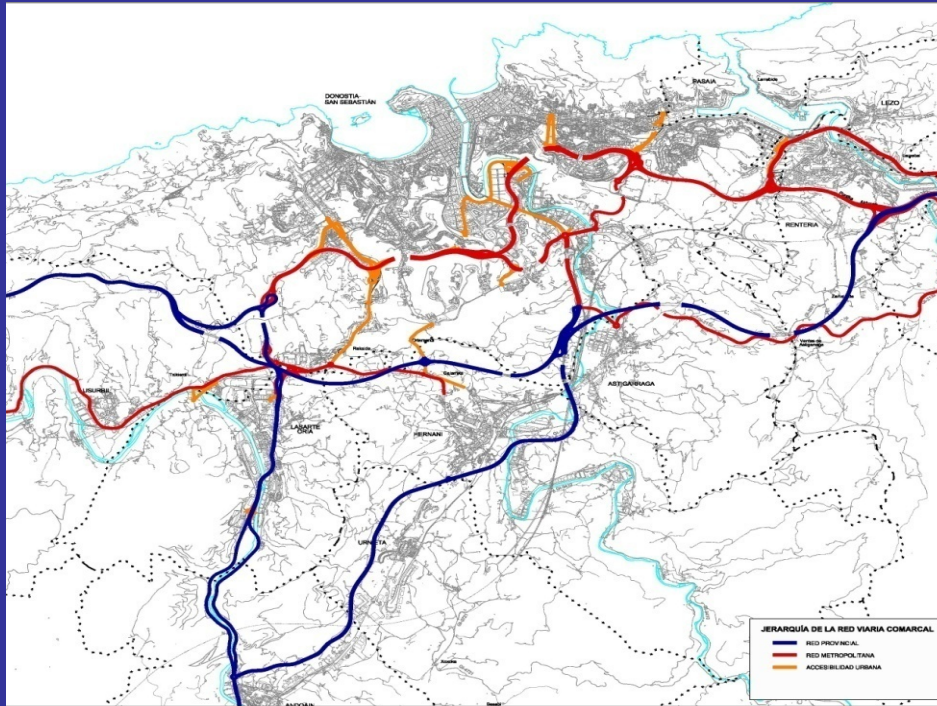
Plataformas reservadas de transporte público

- **Objetivos**
 - **Establecer una red comarcal y municipal de plataformas reservadas “abiertas” para el transporte público; es decir, viario para la circulación exclusiva de autobuses convencionales, con prioridad semafórica en intersecciones, protección del resto del tráfico y progresivas mejoras tecnológicas en acercamiento a paradas, información y seguridad.**

Metro-Topo de Donostialdea

- **Objetivos**
 - Establecer servicios con niveles de calidad y frecuencia típicamente metropolitana
 - Amplíe y mejore su área de accesibilidad a los barrios exteriores actualmente no cubiertos por el ferrocarril y al entorno de municipios que constituyen el entorno comarcal.
 - Permita, mediante una buena intermodalidad, el trasbordo al transporte público urbano.
 - Facilite su uso por los peatones y ciclistas.
 - Permita una adecuada accesibilidad desde el automóvil mediante una red de aparcamientos de disuasión en las estaciones.

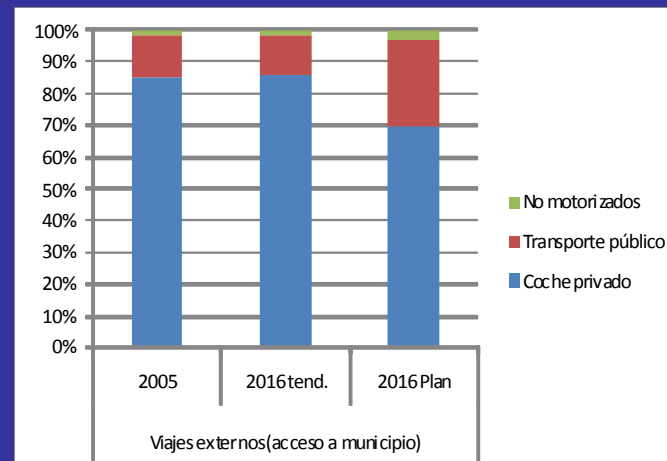
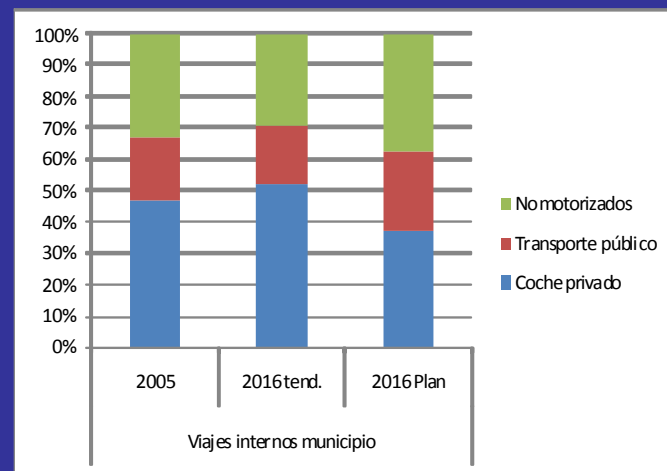
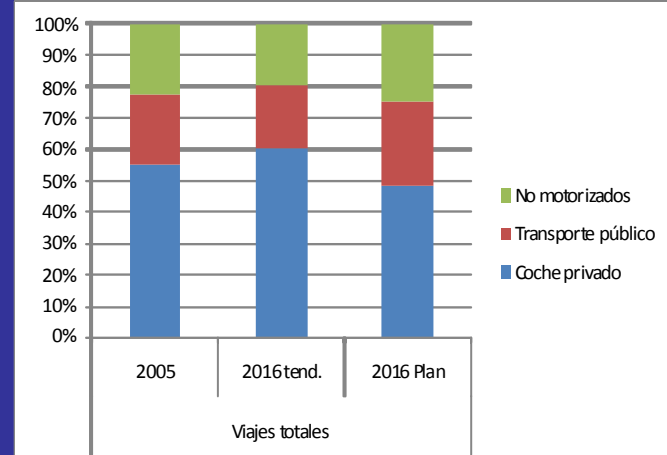
Tráfico urbano e interurbano



- **Objetivos**

- Reducir los niveles medios de tráfico
- Disuadir del uso del automóvil en cierto tipo de viajes (motivo y OD)
- Disuadir del uso del automóvil en períodos horarios punta

Escenarios 2013, 2016, 2024



Nota: la movilidad interna a San Sebastián, aplicada a estos escenarios, no considera los viajes intrazonales de muy corta distancia. No debe compararse con el análisis de las encuestas (diagnóstico) que sí los contempla.



Muchas gracias