

# bertan

Olatz Yarza asumió la concejalía de Movilidad tras unos meses calientes por los cambios de tráfico y le ha tocado capear la tormenta de la Zona de Bajas Emisiones

✎ Arantxa Lopetegui  
 📍 Iker Azurmendi

**DONOSTIA** – Olatz Yarza (PNV) asumió el cargo de concejala de Movilidad y Transporte Sostenible en el Ayuntamiento de Donostia tras las elecciones del 28 de mayo. Esta concejalía acostumbra a ser complicada, principalmente cuando toca tomar decisiones y aplicar modificaciones en el tráfico de la ciudad. Sobre lo que se cuece en esta materia en Donostia ha hablado Yarza con NOTICIAS DE GIPUZKOA.

**Aceptada la prórroga solicitada para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones. ¿Con qué previsiones se está trabajando en la actualidad?**

–Estamos inmersos en la elaboración y concreción de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), pero esto tiene un proceso muy complejo. Hay muchas áreas del Ayuntamiento involucradas. Nuestro objetivo es poder contar con la ZBE mejor posible para Donostia. **¿Y eso en qué se traduce?**

–La Zona de Bajas Emisiones tiene que dar respuesta al ámbito climático y, para tomar en cuenta esto, hemos evaluado los resultados de calidad de aire en los distintos medidores que existen en Donostia. De este modo, obtenemos unos resultados que marcan hacia dónde tenemos que ir, dónde tenemos que implantar la ZBE. Hay que tener en cuenta que la calidad del aire en Donostia es buena, por lo que no tendríamos excesiva urgencia por poner en marcha la Zona de Bajas Emisiones. Pero la ley nos obliga y, además, creo que es deseo de todos los donostiarras que se mejore la calidad del aire que respiramos. Tener la mejor ZBE posible claramente va a tener consecuencias en la movilidad de la ciudad, porque el sector que más contamina es el tráfico.

**¿A qué se refiere al hablar de la mejor ZBE posible?**

–Hablamos de trabajar en la zona que tenga más problemas de calidad de aire, siempre partiendo de la base de que la calidad del aire de Donostia es buena. Pero la ley nos obliga a mantener estos indicadores e, incluso, a mejorarlos. Eso es lo que haremos, incidir en la mejora de la calidad del aire de Donostia a través de la ZBE.

**¿Qué calendario barajan?**

–El decreto se publicó el 18 de diciembre de 2022, diciendo que tres días más tarde las Zonas de Bajas Emisiones tenían que estar impuestas, cosa que era imposible. Este año los distintos departamentos han trabajado muy duro y en este momento lo que



## Olatz Yarza

CONCEJALA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLE DE DONOSTIA

“No planteamos más cambios importantes en el tráfico, aunque no dejamos de soñar con peatonalizaciones”

nos va a marcar los plazos es la elaboración de la ordenanza. Una ordenanza necesita para su tramitación al menos seis meses, si llega sin alegaciones ni contratiempos. Este es un plazo que no se puede rebajar por-

que, entre otras cosas, hay que plantear unos procesos de participación que debemos y queremos respetar. Y es que en este proceso podremos recoger la opinión de la ciudadanía y hacer contraste con otras formacio-

nes políticas. Si se presentaran alegaciones etc., nos podríamos ir a un máximo de un año. El cálculo real es que podemos tener la ZBE en marcha entre verano y finales del año próximo.

**¿Cómo se están gestionando los desencuentros entre las áreas de Movilidad y Medio Ambiente?**

–Hay muchos departamentos en el seno del Ayuntamiento, y cada uno tiene sus funciones. Pongamos un ejemplo. Desde Movilidad no vamos a construir la página web que va a acompañar a la ZBE. Lo que tratamos de explicar en su momento es que, aunque el trabajo sea transversal y nos vaya a afectar a todos, cada uno de los departamentos tiene su función y en ello estamos. Eso sí, compartiendo la información y tomando las decisiones que haya que tomar.

**Por tanto, no hay un desencuentro.**

–Estaríamos hablando de ámbitos competenciales distintos. Hay un área que tiene que determinar cuáles deben ser las ZBE y otra que, en consecuencia, debe tomar las decisiones sobre movilidad. También hay otra que debe decirnos cómo realizar la gestión de las multas, etc. No colisionamos, somos complementarios.

**Y a la Movilidad le toca...**

–Determinar, por ejemplo, dónde se sitúan las cámaras para hacer el control sobre la zona delimitada como de bajas emisiones. Se interpondrán las



sanciones que haya que interponer. Movilidad se encargará de lo que compete. Hay otra cosa muy importante vinculada al ZBE que es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que no se hace exclusivamente para las zonas de bajas emisiones, es muchísimo más ambicioso, ya que es el plan que va a guiar la movilidad de Donostia no solo esta legislatura. Esa será la hoja de ruta los próximos cinco años. Uno de los puntos más importantes de este plan es, precisamente, la ZBE. Movilidad está trabajando muy duro, con mucha seriedad y mucha ilusión en esa Donostia que queremos y en la que priorizamos a peatones y bicicletas, en la que se ganan zonas peatonales. Se trabaja en cómo se mueve el transporte público y el privado, la carga-descarga, etc. Se han adoptado diversas medidas más o menos polémicas. ¿Estas medidas se tendrán que replantear? —Creo que las decisiones que se tomaron (cambios de sentido de San Martín y Zubieta) se adelantaban a esta ZBE. El objetivo de la anterior concejala de Movilidad, Pilar Arana, era tratar de comenzar a liberar el tráfico del Centro. El momento en el que

llegaron estos cambios fue malo, a las puertas de verano, cuando más problemas se suelen dar. Pero me gustaría que todos hiciéramos una reflexión tras la polvareda que se levantó. Hoy en día esos cambios no están produciendo ningún problema y ya es un paso que se ha dado para la aplicación de la ZBE. No es que no haya que revertir estas medidas, sino que se adelantaron a la situación que nos viene. Se hizo un trabajo de anticipación que quizá llegó en mal momento y no se supo explicar. ¿Se prevén más cambios en el tráfico en un futuro próximo? —No. Otra cosa es que no dejemos de soñar con peatonalizaciones, que no las analicemos. Espero que se puedan hacer ampliaciones de aceras. Eso puede llevar a que en algunos puntos se pase de dos a un carril de circulación, pero no hay previstos cambios trascendentes en el tráfico. Pero la ciudad sigue cambiando. —Sí, y hay cambios que estoy deseando ver, como la plaza peatonal que se creará frente al Buen Pastor, que va a quedar impresionante; una calle Easo por donde circulará el transporte

público pero que estará dedicada al peatón y la bicicleta... Ese es el camino a seguir.

**Hablando de peatonalizaciones. ¿La de la calle Matia está en la lista?**

—Hubo en su momento un intento de peatonalización porque los vecinos lo pidieron pero no funcionó. Se preguntó a la ciudadanía si habría que seguir adelante con el proyecto o no, hace unos años, y nos quedamos en la peor situación en la que nos podíamos quedar, con la mitad del barrio apoyando esta peatonalización y la otra mitad no. Visto esto, esta peatonalización se dejó de lado y hoy por hoy no está sobre la mesa.

**¿Y alguna otra?**

—La más importante es la del Buen Pastor. Hay que olvidar ya los tres carriles de circulación en San Martín, la ciudad ha aprendido a vivir sin ellos. Hay proyectos a analizar aún sin concretar pero vamos a ver si podemos seguir con la peatonalización del entorno de la plaza Gipuzkoa, veremos si podemos peatonalizar la calle Legazpi o, incluso, la calle Garibai. Todo está en estudio pero somos muy ambiciosos y soñamos con una ciudad dedicada al peatón y al ciclista. Hay otro proyecto de peatonalización muy bonito, que es el de la calle Ramón y Cajal, en Gros.

**Una pieza clave a la hora de aliviar el tráfico del centro de la ciudad es la de los aparcamientos disuasorios. Illunbe, Aritzeta...**

—Illunbe nos da un servicio excelente durante el verano, con el hándicap de que hay que poner una línea de autobús a la medida. Hay otros parkings disuasorios de los que jamás se habla pero que existen, que son los que tenemos ya en la ciudad y que tienen sus líneas de autobús. Hablamos, por ejemplo, del parque tecnológico de Miramón (ámbito que en verano tiene poca afluencia), la zona de la antigua sede de *El Diario Vasco*... Además de esos parkings que ya tenemos y cuya utilización tenemos que seguir impulsando, estamos trabajando la posibilidad de Aritzeta. No necesita grandes intervenciones pero tiene una dificultad añadida: Aritzeta no es Donostia, es Usurbil. Habría que crear un autobús lanzadera, pero sería interurbano. Hemos empezado a hablar con la Diputación para dar con la mejor solución posible. La tercera opción que tenemos, la más clara, es bajo los tableros de la variante en Loiola. Tiene su propio autobús, pero estamos mirando la opción de que el sistema de OTA y el de autobús se entiendan de tal modo que si coges un autobús tengas algún tipo de bonificación en las tarifas que se aplican en el aparcamiento.

**Hay también otras iniciativas como los cierres de calles en verano. ¿Podrían tener una prolongación en otras épocas del año?**

—No. Sé que la movilidad en esta ciudad está en unos momentos muy tensionados, pero hay que hacer una lectura realista del tráfico en Donostia y creo sinceramente que discurre considerablemente bien, aunque haya puntos de mejora. Los problemas llegan en verano y en días muy concretos, aquellos en los que tenemos

mucha afluencia de visitantes de día. Esos días hay problemas de tráfico e importantes. La gestión del tráfico que hay que hacer en esos momentos es una asignatura pendiente importante. Hablamos de informar a las personas que vienen, porque son importantes para el tejido económico de la ciudad, pero tenemos que gestionar un tráfico que nos sigue dando problemas en puntos y momentos concretos del año.

**¿Las ayudas para el uso del transporte público se están dejando notar en el aumento de viajeros de Dbus?**

—No sé si la subida de usuarios de Dbus se puede relacionar directamente con la bonificación en los viajes. Es verdad que 2019 fue un año de cifras récord en número de usuarios de Dbus, después llegó la pandemia y, tras eliminar la obligatoriedad de llevar mascarilla en los autobuses, los datos de Dbus volvieron a subir de forma espectacular y seguimos batiendo récords. Yo quiero pensar que la bonificación es muy importante pero que hay que reconocer que el servicio de transporte público de esta ciudad es excelente. Como se está dando un buen servicio, la gente lo utiliza y, como es barato, pues lo utiliza más.

**Los cambios planteados en las rutas y paradas de Dbus han generado cierta controversia. ¿Qué criterios se han impuesto a la hora de tomar las decisiones?**

—Creo que hay que contextualizar. Donostia apostó hace mucho por una ciudad que impulsa la movilidad activa y se tendió a un calmado del tráfico. Se han puesto badenes y se han adoptado medidas para imposibilitar que el tráfico tome velocidad. ¿Qué pasa? Que hay recorridos planificados para que se hagan en un tiempo determinado, pero a unas velocidades que no se pueden mantener hoy en día porque infringiríamos la ley y porque tendría efectos adversos en materia de seguridad. Se ha hecho un análisis de las líneas que más cuesta que mantengan su frecuencia y puntualidad y esas han sido las que se han modificado. En algunos casos se ha visto que la mejora puede venir de la mano de un cambio de recorrido y en otros se ha optado por un cambio de frecuencia.

**¿Se ha contemplado la posibilidad de incorporar más autobuses a la flota?**

—Ahora estamos en unas cifras de usuarios de Dbus un poco por encima de las de 2019 pero, en cambio, el presupuesto se ha duplicado y más. Este es un servicio público en el que se invierte con decisión, pero en algún

**“Movilidad y Medio Ambiente tienen que ser complementarias a la hora de implantar la Zona de Bajas Emisiones”**

**“Los cambios de tráfico llegaron en mal momento y no se supieron explicar, pero hoy en día no causan ningún problema”**

momento hay que poner freno. Y en este momento no podemos poner más autobuses. Además, hay otro hándicap, que es que ahora tenemos que comprar autobuses eléctricos, que irán llegando poco a poco. En este momento no podemos poner más autobuses en los servicios. En el pasado pleno se habló de cifras y se citó a Almería, una ciudad con una flota de 54 autobuses y 15 líneas con una población algo superior a la de Donostia, donde tenemos una flota de 140 autobuses con 40 líneas. El servicio de transporte público en Donostia es excepcional, pero todo no se puede.

**¿Se está evaluando la posible reducción de los servicios de Dbus con la puesta en marcha del metro?**

—En ningún caso hablaría de reducción de los servicios. El metro va a ser un eje de transporte cuyos efectos no alcanzamos a imaginar. Va a vertebrar la ciudad de este a oeste, nos va a conectar de otra manera con el resto del territorio y el servicio que va a dar todavía no lo podemos visualizar. Pero hay zonas a las que no llegará y Dbus tendrá que seguir prestando servicio. Creo que Dbus debería de ser el transporte público para acercar a la gente al servicio ferroviario. Cuanto más transporte público haya, cuanto más se mejore, más se utilizará. Tenemos que ver cómo hacer que el metro y Dbus se complementen y podamos avanzar hacia un servicio de transporte público cada vez mejor.

**Un eje fundamental para organizar el tráfico y evitar su paso por la ciudad es la Variante. ¿Realmente se valora transformar un tramo en avenida urbana u otras opciones?**

—Si antes de plantear los cambios de uso de la Variante somos capaces de poner sobre la mesa cuál es la alternativa, pues quizá sí. Pero, ¿cuál es esa alternativa? ¿Por dónde llevaríamos el tráfico que no pasa por ahí? ¿Es posible? Sí. ¿Sería una situación ideal? Seguro que sí, pero, ¿cómo? ¿Dónde metemos los 70.000 vehículos que pasan a diario por la Variante? Existen unos primeros estudios pero hay que ser rigurosos y hablar de alternativas reales antes de esa propuesta. **Donostia se mueve en bici. ¿Hay proyectos para mejorar la red de bidegorris?**

—El Plan de Movilidad Sostenible sí contempla mejoras en la red de bicicletas pero el espacio público es uno. Si queremos tener sitio para todo no puede ser. No podemos pensar que todas las calles van a tener un bidegorri, como no pueden tener aparcamiento para residentes y de rotación y, además, se va a poder pasar en moto. Pero dentro de unos parámetros de racionalidad se va a trabajar mucho en la mejora de la red de bidegorris y hay proyectos muy bonitos en los que avanzar. Tampoco podemos olvidar la ampliación del sistema de Dbizi. La segunda fase dio resultados extraordinarios y la tercera ampliación, para la que no hay fecha fijada, nos puede poner ante datos de utilización espectaculares. Eso es señal de que la ciudadanía aprecia, y mucho, el servicio. ●