



Proceso participativo para la transformación de la variante GI-20: Fase 2

1. Introducción

La GI-20 ha cumplido esta semana 50 años. El 12 de septiembre de 1972 el dictador Franco presidió, a la entrada del túnel de Aiete, «la inauguración de la variante de San Sebastian, una autopista de 8 kilómetros, 6 túneles y 11 puentes y viaductos entre Herrera y Añorga».



Cuando se construyó, esta infraestructura dio solución a muchos problemas de movilidad en la ciudad, liberándolos del tráfico de vehículos pesados que circulaban por el centro de la ciudad y reduciendo muchas carreteras antes congestionadas.

Sin embargo, desde la construcción del segundo cinturón (AP-1), el tráfico se ha reducido a la mitad, se ha modificado su función principal de servir de circunvalación de la ciudad pero, sin embargo, la carretera sigue ocupando el mismo tamaño y espacio.

50 años después, la variante GI-20 se encuentra actualmente ante una nueva transformación. La pregunta es cómo se abordará dicho proceso. Hacer frente a la emergencia climática es tarea de todos y todas y las ciudades más avanzadas de nuestro entorno están inmersas en procesos de transformación de sus autovías, rondas y variantes: Donostia no puede quedarse atrás.



Imagen 1. Distribución espacial de la actual variante (sección completa de unos 60 m). Por StreetMix



Imagen 2. Espacio libre cuando la variante pase de ser autopista a boulevard urbano. Por StreetMix.

En este contexto, el pasado 29 de enero, EH Bildu de Donostia presentó un proceso participativo para definir cómo se llevará a cabo esta transformación y para comenzar a recopilar ideas en torno a lo que se podría hacer en los ámbitos que se liberarán cuando se transforme la variante. El objetivo es recoger las opiniones, propuestas e inquietudes sobre todo de los vecinos y vecinas de las zonas atravesadas por la variante, así como de los agentes sociales que actúan a nivel de barrio y de ciudad.

Como es sabido, el compromiso de EH Bildu es presentar un proyecto concreto de transformación de la GI-20 a comienzos del año 2023. Hasta ahora el proceso ha pasado por Intxaurreondo, Añorga, Egia, Loiola y Riberas de Loiola. Ahora, en la segunda fase, llegará a Altza, Aiete y Amara Berri.

La respuesta de la ciudadanía está siendo muy buena. Nos hemos puesto en contacto con decenas de entidades, asociaciones y colectivos para explicar el proyecto: comunidad escolar, asociaciones de vecinos y vecinas, clubes deportivos, colectivos juveniles, etc.



Además, hemos repartido un folleto por barrios, hemos organizado una exposición itinerante y hemos realizado charlas y conferencias. Paralelamente, EH Bildu está llevando a cabo una ronda de reuniones con los principales agentes sociales de la ciudad, en la que se están recogiendo aportaciones a todos los niveles.

En el ámbito político, cabe destacar la buena acogida de la propuesta de EH Bildu para transformar la variante. Tanto desde la alcaldía de Donostia como desde la Diputación Foral de Gipuzkoa se mostraron dispuestos a analizar la propuesta. Porque se trata de un proyecto de ciudad que va más allá de quién esté gobernando Donostia y Gipuzkoa en cada momento y que, por tanto, necesita de amplios consensos para su materialización. En cualquier caso, está claro que la transformación de la GI-20 es cuestión de tiempo y que, como ocurrió hace 50 años, supondrá un hito histórico en la evolución de nuestra ciudad.

2. Valoración de la primera fase

Desde la presentación del proceso en enero, hemos estado explicando la propuesta en varios barrios atravesados por la GI-20. Concretamente hemos estado en Intxaurreondo, Añorga, Egia, Riberas y Loiola.

En todos estos barrios hemos buzoneado un folleto con una pequeña explicación de la propuesta y hemos mantenido un contacto directo con los agentes sociales de cada zona. Posteriormente, en las asambleas celebradas, hemos podido recoger las opiniones y dudas de los vecinos y vecinas.

Pero no sólo eso, además de estar en los barrios, hemos tenido la oportunidad de reunirnos con diferentes colectivos que trabajan a nivel de Donostia.

En general la aceptación de la propuesta, tanto por parte de las asociaciones como de las personas que han participado a título individual, ha sido muy buena. Hemos podido resolver sus dudas y las aportaciones realizadas nos han permitido identificar algunas claves de la propuesta.

2.1. Intxaurreondo

En Intxaurreondo se ha trabajado mucho con las asociaciones del barrio. Hemos llegado a unos 35 agentes, que han tenido la oportunidad de conocer la propuesta y exponer sus dudas.

Asimismo, hemos abierto espacios para que los vecinos y vecinas participasen directamente. Además del buzoneo del folleto, hemos sacado nuestra propuesta a la calle con una exposición y hemos organizado una asamblea y una conferencia.



En Intxaurreondo hemos podido constatar que, a día de hoy, el conocido como «pinchazo de Marrutxipi» es la principal preocupación ciudadana.

Como conclusión podemos decir que el barrio de Intxaurreondo, en el actual modelo de ciudad, tiene reservado el papel de «barrio dormitorio». Por ello, la conclusión principal es que Intxaurreondo necesita nuevas infraestructuras de servicios y también nuevas actividades económicas tractoras para crear trabajo en el propio barrio. Sería conveniente construir viviendas y edificios polivalentes de oficinas y servicios. Todo ello con el objetivo de dar vida al barrio y que no termine siendo un barrio dormitorio más.

Por otro lado, en Intxaurreondo apenas existen espacios públicos de carácter comunitario para los vecinos y vecinas. Por tanto, también sería interesante habilitar zonas para socializar y para construir comunidad, tales como huertas urbanas, pistas deportivas, un frontón/auditorio para el disfrute de los vecinos/as, etc.

2.2. Añorga

En Añorga hemos estado en contacto con diferentes agentes para hacerles llegar nuestra propuesta. También aquí hemos buzoneado un folleto personalizado y hemos organizado una asamblea para recoger las dudas y sugerencias de los vecinos y las vecinas.

En dichas reuniones surgió la duda de las entradas y salidas del barrio, y hemos intentado dar respuesta a dicha necesidad con la construcción de una posible rotonda. Así, la transformación puede servir para mejorar la conexión Añora-Antiguo por carretera.

En Añorga existe una gran preocupación por el proyecto urbanístico previsto en Añorga Txiki. Las personas consultada no están en contra de la construcción de nueva vivienda en el barrio, pero sí con este proyecto en concreto. Por lo tanto, ya que la transformación de la variante va a liberar varias hectáreas en Añorga, proponen que se podría utilizar el espacio que se liberaría también para construir vivienda.

Por otro lado, los vecinos y vecinas tienen claro que necesitan un edificio polivalente para servicios en el que ubicar desde la consulta médica hasta un espacio para danza, iniciativas culturales...

En cuanto a zonas verdes, subrayan que con las que tienen ya son suficientes. Pero sí, que sería bueno utilizar el terrero para huertas populares y no sólo para Añorga, sino también para las personas de las zonas limítrofes.

Se recalca que también se puede aprovechar la zona liberada para ubicar en Añorga un parking disuasorio, tan necesario para la ciudad. Y es que Añorga está bien conectada por transporte público con otras zonas de la ciudad (Topo, dBus...)



2.3. Egia, Ribera, Loiola

En estos tres barrios nos hemos reunido con las asociaciones de vecinos y con diferentes agentes. En estos contactos, además de conocer su opinión sobre la propuesta de transformación de la variante, hemos podido recoger sus demandas a nivel de barrio.

Hemos estado en la calle, mediante nuestra exposición itinerante, y el feedback que hemos tenido en los tres barrios ha sido bueno.

Al igual que en los otros barrios, en Egia, Riberas y Loiola hemos buzoneado los folletos personalizados y hemos organizado reuniones abiertas con los vecinos y vecinas.

Aunque la variante Gi-20 no atraviesa directamente **Egia**, se considera que su transformación es una oportunidad inmejorable para un mejor aprovechamiento y acondicionamiento de los espacios naturales existentes. Así, se propone prolongar el parque fluvial hacia Gladys Enea (Cristina Enea) y conectar así ambos espacios naturales.

Pero no sólo eso, sino que se propone aprovechar el proceso de transformación de la variante para reformar el caserío Astiñene y acondicionar su entorno para el uso y disfrute de la ciudadanía. Y en esa misma zona se puede habilitar una conexión peatonal/ciclista entre el túnel de Polloe y Egia.

En **Riberas** hemos podido constatar la preocupación generalizada por el ruido generado actualmente por la GI-20 y por vivir rodeados de carreteras y trenes. Por tanto, nuestra propuesta se consideró muy adecuada para calmar el tráfico y las salidas y entradas, así como para reducir el ruido y el número de vehículos.

También ha tenido buena acogida aquí la recuperación del espacio de la zona de La Salle que se incluía en la propuesta. Porque sería bueno tanto para la escuela como para el disfrute de los vecinos y vecinas.

En Riberas, al igual que en Añorga, también se quejan de falta de servicios. Por lo tanto, en el espacio liberado se propone un edificio multiusos.

Por último, estuvimos en Loiola y aquí también recogimos las aportaciones y dudas de los vecinos y vecinas. Los aspectos relacionados con la movilidad son sus principales inquietudes, sobre todo, la posibilidad de que se pueda mejorar su conexión con otros barrios a través de la nueva variante, tanto en bicicleta como en transporte público.

2.4. Reuniones con los agentes sociales

Desde el mes de febrero hemos mantenido contactos con numerosos agentes que actúan a nivel de ciudad y del territorio, la mayoría de forma presencial. En total hemos trasladado nuestra propuesta a unos 15 agentes: todos los sindicatos de dBbus (Kurpil, LAB, UGT, ELA), Eguzki, ELA Donostia, Foro de la Mujer, Real Moto club, Haritzalde de



Gipuzkoa, Sindicato Hiru, Kalapie, LAB Donostia, Taxi Donostia, Vallina y el sindicato de LAB de Ekialdebus.

A todos estos agentes se les ha entregado un informe en el que se recoge nuestra propuesta y nos han trasladado sus opiniones y sus aportaciones al proyecto.

A través de estas reuniones también hemos resuelto las dudas que tenían y hemos podido identificar algunas cuestiones que no contemplábamos en la propuesta inicial.

En general, la propuesta ha sido valorada positivamente. Y es que la mayoría de los colectivos nos han transmitido algo que ya sabíamos, que esta ciudad tiene un grave problema con la movilidad y que necesita un cambio estructural. En ese sentido, han visto la transformación de la variante como una oportunidad para contribuir decididamente a la mejora de la movilidad urbana, desde varias perspectivas:

- La nueva variante dispondría de un gran bidegorri, que permitirá nuevas conexiones rápidas en bicicleta entre los barrios.
- La nueva variante, al ser de menor velocidad, serviría para reforzar el transporte público, creando líneas y paradas de dBus y Lurraldebus que ahora no existen.
- La ciudad necesita parkings disuasorios y proponen que en esta transformación, en el espacio que se libera, se puedan colocar más de un parking. En este sentido, nuestro equipo técnico propone ubicar al menos dos aparcamientos en los terrenos que se liberarán en la transformación de la variante, ambas con una adecuada conexión de transporte público. En concreto, un aparcamiento disuasorio en la zona de Añorga y otro en Intxaurreondo en las inmediaciones de la estación del Topo.
- Se ha visto la necesidad de crear nuevos accesos al segundo cinturón para dar soluciones a las poblaciones cercanas.

Por otra parte, en estas reuniones hemos tenido ocasión de intercambiar opiniones sobre el modelo de desarrollo urbano. Así, los diferentes agentes sociales han visto el proceso de transformación de la vieja variante como una gran oportunidad para construir nuevos centros de trabajo y ubicar nuevos proyectos económicos tractores en las zonas que se van a liberar en los barrios. Asimismo, aprovechar las zonas liberadas para ubicar nuevos modelos de vivienda ha sido otra cuestión que se ha repetido mucho.

Otros agentes han dado importancia a los espacios naturales. Consideran imprescindible en esta reforma la creación de espacios verdes, un cinturón verde y el respeto al ecosistema actual.

También es preciso señalar que el trabajo en común con estos agentes no ha concluido, y es que algunos de ellos nos han planteado realizar aportaciones concretas con la

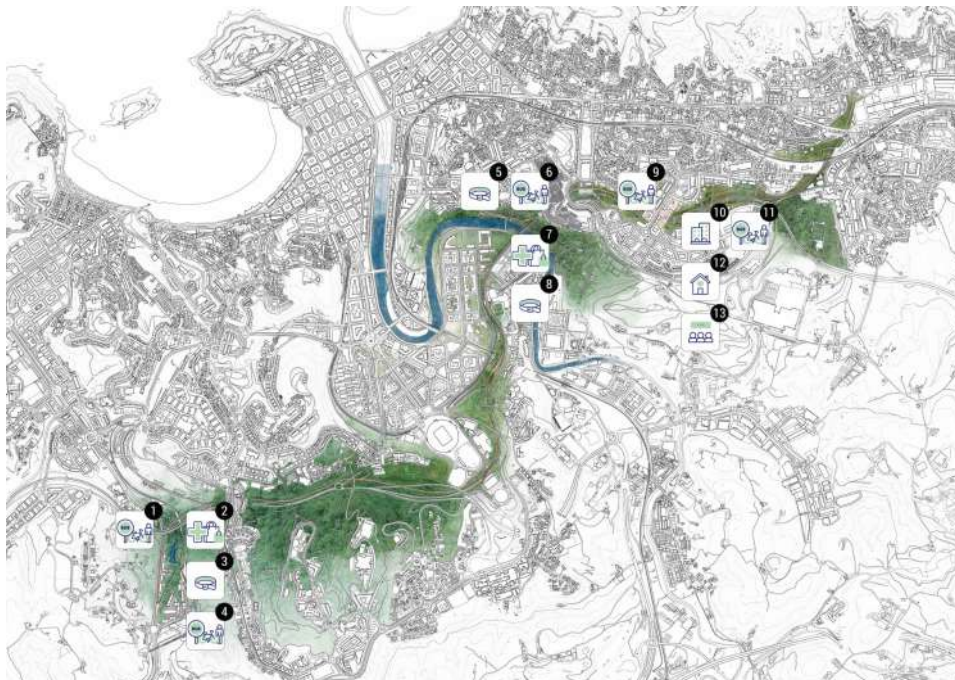


intención de ser recogidas en la propuesta definitiva que publicaremos a principios del año que viene.

Además de la reuniones mantenida hasta ahora, en las próximas semanas volveremos a retomar esta labor. Por un lado nos reuniremos con más agentes sociales y también haremos llegar nuestra propuesta al resto de Grupos Municipales.

3. Mapa de necesidades detectadas hasta el momento

Una vez finalizada la primera fase del proceso participativo y a las puertas de empezar con la segunda, las principales aportaciones recibidas se muestran en el siguiente mapa:



1. Carretera de entrada-salida al Antiguo por rotonda
2. Continuidad urbana en Añorga: equipamientos y edificio funciones múltiples
3. Huertas públicas dentro del anillo verde
4. Parking disuasorio
5. Parque fluvial entre Cristina Enea y Astiñene, restaurando el caserío Astiñene
6. Conexión peatonal/ciclista entre el túnel de Polloe y Egia
7. Más equipamientos
8. Reducción del ruido
9. Parking disuasorio
10. Edificio Multiusos
11. Paso peatonal/bici entre las dos zonas de Intxaurreondo (sur y zaharra)
12. Nuevas fórmulas de vivienda
13. Espacios de socialización y comunitarios: auditorio....

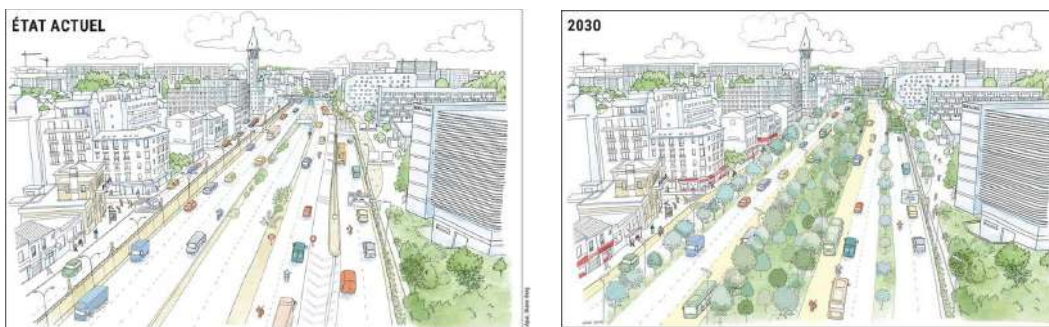
4. Nuevos proyectos de transformación

Desde el 29 de enero, cuando hicimos pública nuestra propuesta de modificación de la GI-20, han seguido presentándose nuevos proyectos de bulevarización de grandes autopistas y autovías urbanas. Ciudades de diferentes tamaños y realidades, con gobiernos de todos los colores, han buscado reducir el uso del vehículo privado en sus ciudades para contribuir a la lucha contra el cambio climático y a la reducción de las emisiones de CO₂.

Estos son algunos de los proyectos presentados en los últimos meses.

4.1. PARÍS: Transformación de «Périphérique»

El Ayuntamiento de París presentó en mayo un proyecto para transformar una de las principales carreteras de circunvalación, la «Périphérique». Hoy en día es una carretera de cuatro carriles en cada sentido, usada por un millón de vehículos al día. El objetivo de la Alcaldía de París es reducir el número de carriles y liberar unas 10 hectáreas de terreno, en los que pretende plantar unos 70.000 árboles. El gobierno de la capital francesa pretende convertir esta circunvalación, que cumplirá medio siglo en 2023, en un “cinturón verde” para 2030.¹



4.2. Bilbao: Transformación de la carretera de la ría (Bi-711)

La transformación de esta carretera que enlaza Getxo, Leioa, Erandio y Bilbao en un boulevard urbano, que contará con paseo peatonal y bidegorri, estará finalizada para el año 2024 y requerirá una inversión de la Diputación Foral de Bizkaia de aproximadamente 20 millones de euros. La BI-711 es utilizada actualmente por 10.000 vehículos. A pesar de no ser una carretera de alta capacidad, el Diputado General de Bizkaia, Unai Rementeria, calificó el proyecto como «revolucionario», «porque cambiará radicalmente la forma de vivir y moverse en la metrópoli». De hecho, según las estimaciones del Departamento

¹ <https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20220518-par%C3%ADs-quiere-convertir-su-bulevar-perif%C3%A9rico-en-un-cintur%C3%B3n-verde>

Foral de Infraestructuras, un tercio de las personas que se desplazan en coche cambiará su forma de desplazarse con el nuevo boulevard.²



4.3. Barcelona: transformación de la «Meridiana»

La Avenida Meridiana es utilizada diariamente por cerca de 100.000 vehículos y 10.000 peatones. Por ello, la transformación de esta carretera es una de las demandas históricas de los vecinos y vecinas de la zona. La modificación, iniciada en 2019, alcanzará los 1,7 kilómetros este otoño, con una inversión de 28,4 millones de euros (6 de ellos provienen del fondo comunitario Next Generation). La transformación conlleva la eliminación de un carril en cada sentido. La nueva meridiana tendrá dos carriles por sentido para el tráfico privado y uno para los buses y taxis. La mediana central tendrá una anchura de 9,5 metros y dispondrá de un bidegorri bidireccional separado de 4,3 metros y un parterre de 2,6 metros a cada lado con una hilera de grandes árboles y con iluminación³.

4.4. Madrid: transformación del Doctor Esquerdo

En la transformación de la calle Doctor Esquerdo se eliminará un carril de vehículos privados en cada sentido y se procederá a la plantación de arbolado. El presupuesto total asciende a 18 millones de euros⁴. En Madrid también está en marcha el proceso de transformación en un boulevard urbano de la Avenida de la Ilustración⁵.



2 <https://www.eitb.eus/es/noticias/economia/detalle/8830417/imanol-pradales-diputado-de-infraestructuras-y-desarrollo-en-programa-egun-on-euskadi-de-etb1/>

3 <https://www.timeout.es/barcelona/es/noticias/asi-sera-la-transformacion-de-la-meridiana-de-barcelona-032822>

4 <https://www.madriario.es/doctor-esquerdo-mas-verde-peatonal-un-carril-menos-coches-aceras-mas-amplias>

5 https://www.abc.es/espana/madrid/abci-sera-metamorfosis-avenida-ilustracion-autopista-urbana-bulevar-paseable-202204280113_noticia.html



4.5. Baix Llobregat: Transformación de la C-245

Esta carretera atraviesa seis grandes municipios y está a punto de finalizar su transformación. El objetivo es convertir esta carretera en un “nuevo corredor social interurbano”, potenciando un modelo de movilidad sostenible y plantando más de 5.000 árboles. Es un tramo de 13 km y tiene un presupuesto de 39 millones de euros⁶.

4.6. Valencia: transformación de la autovía «Ausiàs March»

El Ayuntamiento de Valencia transformará la autovía Ausiàs March, utilizada por 126.000 vehículos diarios, para dejarla en cuatro carriles. Es decir, se reducirá más de la mitad del espacio destinado al tráfico de vehículos privados. Así, el nuevo vial Ausiàs March que plantea el Ayuntamiento de Valencia recuperaría un espacio de 37.000 metros cuadrados⁷.

6 <https://www.batlleiroig.com/es/projectes/buxbaix/>

7 <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/ayuntamiento-convertira-ausias-march-gran-via-peatonalizar-vehiculos-20210920123728-nt.html>