

Un año más y continuando la línea investigadora iniciada cursos atrás en el colegio La Anunciata Ikastetxea de Donostia nos hemos lanzado a la investigación. En el presente curso 2001-2002 un grupo de cinco alumn@s de Bachillerato (Vanessa Alonso, Nagore Gil, Sergio Mateos, Nekane Morán y Cristina Sánchez) nos planteamos el realizar un proyecto de investigación dentro del campo de la Ecología, más concretamente el área del Medio Ambiente.

En primer lugar, tras la toma de contacto con los miembros del grupo, se realizó una lluvia de ideas de posibles temas que tuvieran relación con la realidad diaria del medio ambiente que rodea la Bahía de Pasaia en nuestra rutina diaria. En primer paso tuvo gran peso específico el que 2 de los miembros del grupo en cursos anteriores habíamos realizado un trabajo de investigación sobre la problemática medioambiental del tráfico a nivel general y a nivel comarcal. En el mismo se propusieron una serie de alternativas de mejora en los que las Administraciones Públicas no toman cartas en el asunto. Para nosotros era poner el punto final a esta etapa estudiantil de Bachillerato, también finalizando esta 1ª etapa investigadora con la puesta en practica de una solución, desde nuestro punto de vista viable, en la comarca donde vivimos.

Así con las ideas bastantes claras a continuación se pasó a consultar y pedir asesoramiento al profesor de Biología del centro estudiantil, quien más tarde llegaría a ser el coordinador del proyecto elaborado.

Las dudas tenían una cierta dificultad para resolverlas y tras varias reuniones de trabajo, centramos sobre todo a la planificación del trabajo investigando al final todo quedó reducido a 3 temas. Desarrollo sostenible, Agenda Local 21 y bidegorri o carril bici.

Estaba claro, desde el principio, que estos temas tenían que tener un hilo conductor que los relacionase claramente. Por eso se intentó buscar la derivación de uno en otro, como consecuencia del primero y que al final nos permitiera llevar a cabo alguna de las propuestas de solución al tema del tráfico en Pasaia, que diariamente, tantos problemas presenta.

Por eso, antes de comenzar, se formulo 1 ó varias hipótesis que relacionaran estos temas y que nos permitiera hacer un profundo análisis en la Bahía de Pasaia que llevara a plantear unas conclusiones sobre lo investigado. Siempre bajo la premisa de que se cumpliera la hipótesis inicial, para establecer unas soluciones finales.

La hipótesis que se planteo fue la siguiente: **¿En la Bahía de Pasaia se puede lograr un desarrollo sostenible y a través del cumplimiento de las pautas de la**

Agenda 21 y en este caso de la Agenda Local 21? Si es así la construcción de un bidegorri o un carril bici alrededor de toda la Bahía podría ser una de las soluciones, de aquí a un futuro próximo. Además ¿la idea sería factible en un futuro próximo?. Una vez planteada la hipótesis estos fueron los pasos que se siguieron para poder realizar el proyecto que a continuación se expone.

Lo primero y principal fue, después de seleccionar el tema, documentarse en bibliotecas (públicas y del colegio), por Internet, periódicos, revistas de divulgación científica, etc. (Ver **ANEXO 1**). Cuando la información ya estaba recogida se agrupó por temas. En base a los 3 grandes temas centrales del trabajo, estableciendo en cada uno de ellos una serie de apartados iniciales que se fueron ligeramente modificando en función de la información bibliográfica que se copilaba. De esta forma se obtuvieron los primeros datos, fundamentales para adquirir los conocimientos teóricos necesarios para llevarlos a la práctica a través del diseño del bidegorri. A continuación se elaboró el índice del trabajo con apartados establecidos y fue aquí ya donde ya se pasó a la acción, es decir, a la parte práctica, con las diferentes actividades que se describen.

La mejor forma de comenzar este proyecto de investigación, en el apartado práctico no era otra que con el día de la celebración de “la ciudad, sin mi coche. Así el día 22 de septiembre del 2001 coincidiendo con la celebración del día “la ciudad, sin mi coche” en varios países de Europa incluido España se realizó una encuesta (Ver **ANEXO 2**) en los municipios afectados por nuestro proyecto (Rentería, Pasaia y Lezo), y que son los municipios situados alrededor de la Bahía de Pasaia, junto a una pequeña zona de Donostia. El objetivo es este como a partir de una “cierta realidad” de la población, esto es, saber si entre la población hay un cierto interés por el bidegorri ya que una premisa de nuestro proyecto es que fuese útil a la sociedad además de viable. Para ello en las diferentes preguntas se hacía referencia a la jornada y a la opinión sobre nuestra idea sostenible llevada a la práctica en el bidegorri.

Con los datos del sentir de la población recogidos se comenzó a visitar los Departamentos de Urbanismo de los Ayuntamientos ya comentados así como la Agencia de Desarrollo de Oarsoaldea para conocer el punto de vista de los mismos sobre el tema y solicitar información complementaria, planos a escalas diferentes, proyectos de bidegorris anteriores, tramos con bidegorri existentes, etc.

A la vez se efectuó un estudio de la contaminación atmosférica por partículas en 20 emplazamientos alrededor de la Bahía de Pasaia y próximos al posible trazado del

bidegorri o carril bici, para conocer sus posibles efectos en función de los resultados, a la población general y en los usuarios de este carril, en particular.

Con esta información de partida y sin esperar a más preámbulos comenzó a desarrollarse el boceto, sobre planos de la Bahía de Pasaia, del trazado del bidegorri. Por supuesto, todo era pura teoría que estaba recogida en los papeles, pero sin una forma de contacto con la realidad, es decir, con el terreno, y con el propio trazado a pie de bidegorri.

Para ello la continuación con la evaluación de los tramos por donde iría tomando el mejor nº de datos de la situación actual y proponiendo propuestas para la realización del bidegorri en ese tramo. Para ello se partía con los planos y una ficha (Ver **ANEXO 3**) donde se recogía la información. También se aportaron aquellas ideas de mejora en dicha zona para que la viabilidad del bidegorri fuese cuasi total.

Tampoco se podían olvidar las paradas de los diferentes líneas de autobuses en los tramos del bidegorri ya que la movilidad sostenible también recoge el cómo del transporte público. Por lo tanto, podría llegar a enlazar el transporte público con el privado no contaminado. Por ello también, al trazado general se le añadió las diferentes conexiones a las estaciones de RENFE y EUSKOTREN de la comarca mediante viales laterales y/o secundarios.

Por supuesto, que no se podía olvidar aquellos tramos, en diferentes municipios, ya existentes de bidegorris con los que se podría establecer enlaces o incluso ser aprovechados en su trazado para el diseño general del bidegorri de la Bahía.

Todo ello se fue recogiendo en fichas y en planos, y indicando todas las modificaciones. Así tras una recopilación exhaustiva y general, se analizó lentamente, remarcando aquellos puntos problemáticos de cada tramo.

Tras este análisis minucioso, nuevamente se recorrió todo el trazado del bidegorri, intentando plantear soluciones en aquellas zonas con problemas. Incluso en algunos casos se propusieron varias alternativas para estudiarlas al detalle con planos generales. Además se aprovechó dicha revisión para fotografiar cada una de los tramos añadiendo ese reportaje a la ficha técnica de cada tramo.

Con estos datos de las 2 salidas, se diseño el bidegorri tramo a tramo en planos escala 1:2000 que también se adicionaron a la ficha técnica de cada uno de ellos.

Nuevamente con todos los datos y las fichas técnicas de cada tramo complementadas se realizó el trazado del bidegorri y sus viales laterales para comprobar

todas las continuidades y retomar posibles alternativas que con anterioridad no habían sido recogidas.

Paralelamente, se fueron realizando diferentes entrevistas con técnicos especialistas para recopilar información y corregir problemas planteados a la hora de la realización del trazado del bidegorri en la Bahía de Pasaia.

En concreto se efectuaron entrevistas con Edurne Cerrato, técnico aparejador de Urbanismo del Ayuntamiento de Pasaia; con Beatriz Marticorena, técnico de impacto del Departamento de Agricultura y de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa; con Leire Ereño directora de recursos del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa y con Josu Benaito técnico de Urbanismo del Ayuntamiento de Donostia.

Por último también se estableció contacto con Kalapie, la Asociación de Ciclistas Urbanos de San Sebastián, a través del correo electrónico y de entrevista personal con algunos miembros de la asociación.

Cuando ya estaban todos los datos se procedió a elaborar el informe final a borrador, que tras oportunas correcciones se mecanografió a ordenador añadiendo gráficos, tablas, fotos... según fuera el caso. Además de incluir un anexo con información complementaria del trabajo, planos, fotografías... Todo finalizó con la redacción de las conclusiones finales, el resumen final y la bibliografía.