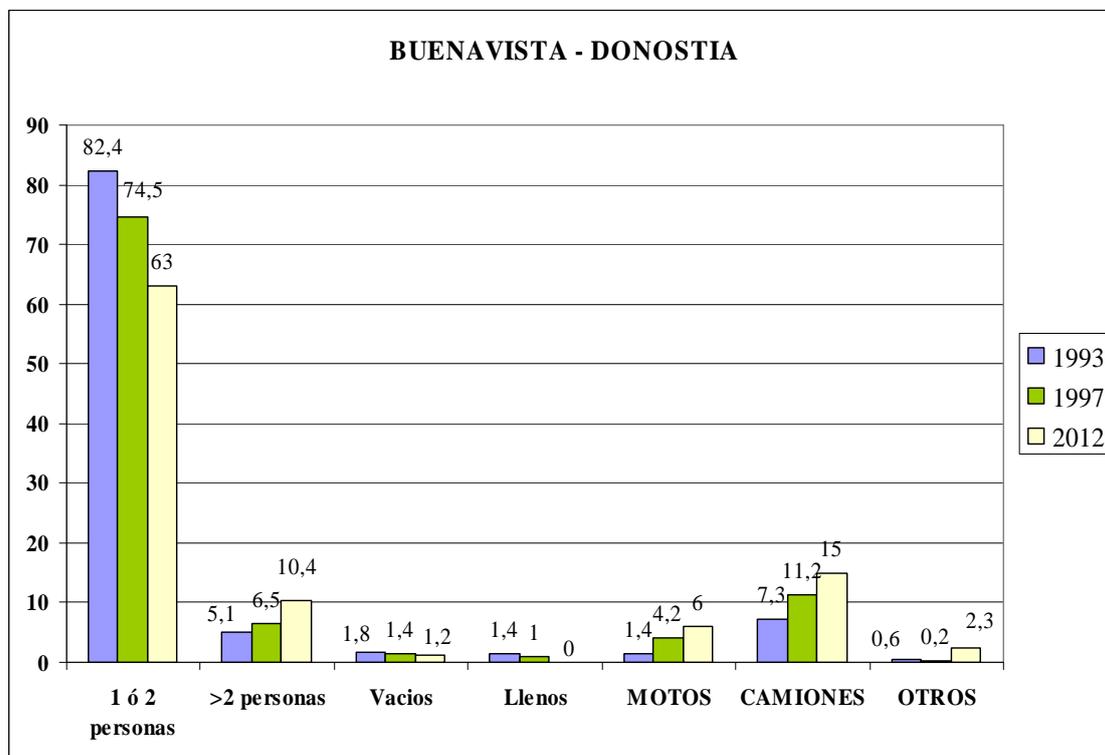


## **1. BUENAVISTA-DONOSTIA.**

Al hacer el análisis de la evolución del tráfico en los últimos 20 años, se aprecia un descenso del uso del coche con 1 ó 2 personas que es compensado por el aumento de coches con más de 2 personas, el uso de las motos y el incremento de camiones-furgoneta (Ver **GRAFICA 1**).



**GRÁFICA 1.** Evolución del tráfico, en %, en P. Antxo, dirección Buenavista-Donostia.

Estos resultados demuestran cierta preocupación medioambiental por parte de la población, ya que el uso del coche de una manera individual es muy negativo y el descenso es de 20 puntos con respecto a 1993. Por tanto, es un avance que se debe aprovechar por parte de las Administraciones para potenciar e incentivar este cambio de actitud.

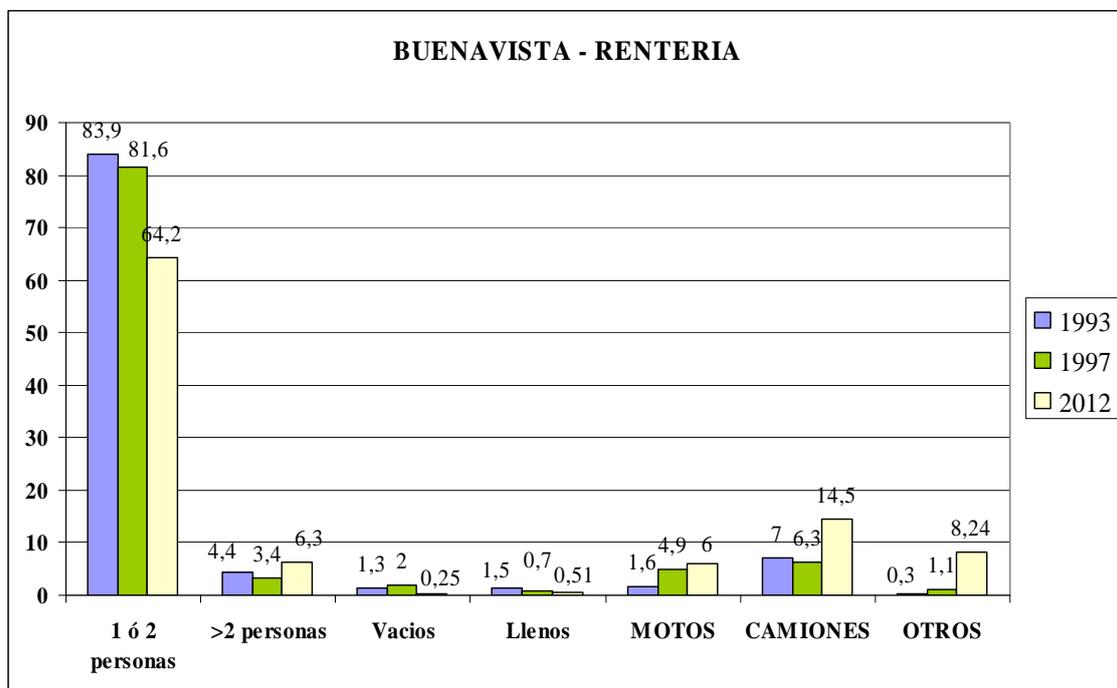
Respecto a los autobuses los resultados son similares, tal vez destacar el descenso en 2012 de los autobuses llenos hasta el 0%. (Ver **ANEXO 7**).

Por otro lado hay un incremento del porcentaje de las motos de casi un 5% con respecto a 1993 y el porcentaje de los camiones también es mayor en 2012, el doble con respecto a 1993 y con una diferencia de 4 puntos con 1997. Esto demuestra el tráfico considerable, sobre todo, de furgonetas y camiones pequeños, todos ellos de servicios de reparto y de empresas de la zona.

Por último mencionar el ligero aumento de otros vehículos entre los que se incluye la bicicleta. Pero en este caso hay que decir que el incremento es mínimo y que se debería potenciar su uso.

## **2. BUENAVISTA-RENERÍA.**

En cuanto a la evolución del tráfico, en la dirección Buenavista hacia Rentería en los últimos 20 años, se aprecia, también como en la dirección contraria, un descenso, de casi un 20%, del uso del coche con 1 ó 2 personas que es compensado por el aumento de otros vehículos, el uso de las motos y el incremento de camiones-furgoneta (Ver **GRAFICA 2**).



**GRÁFICA 2.** Evolución del tráfico, en %, en P. Antxo, dirección Buenavista-Rentería.

Nuevamente se demuestra la sensibilización medioambiental por parte de la población, y se puede decir que en esta dirección más que en la contraria porque el uso de la bicicleta es mucho mayor, un incremento de 7 puntos con respecto a 1997. Por tanto, es un avance que permite una mejora de la calidad de vida en la comarca.

Respecto a los autobuses los resultados son similares, tal vez destacar el descenso en 2012 de los autobuses llenos hasta el 0%. (Ver **ANEXO 7**)

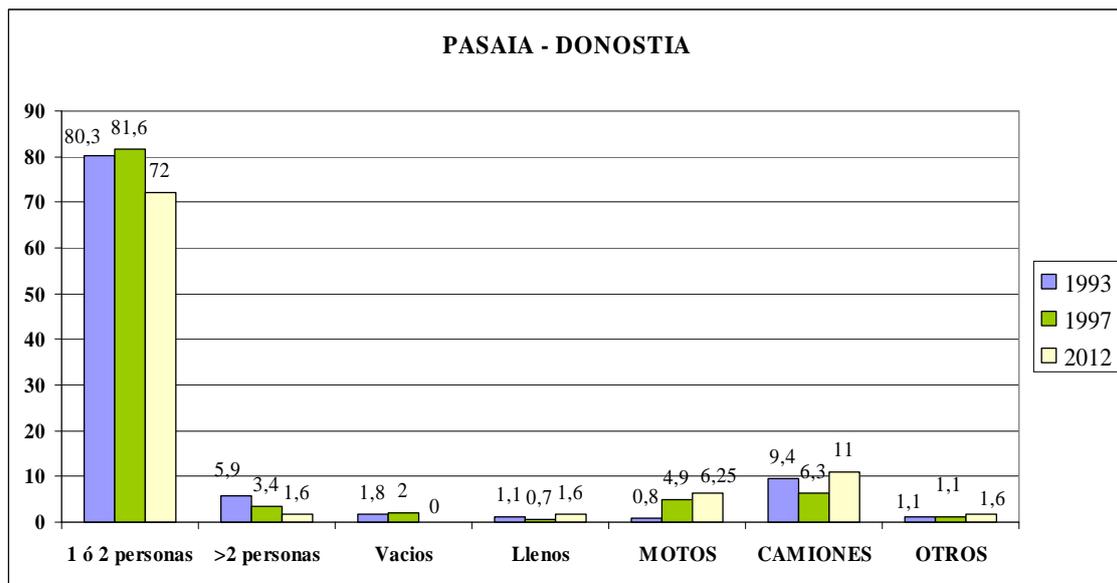
Por otro lado los datos de vehículos con más de 2 personas, prácticamente se mantienen invariables aunque el descenso de 1993 a 1997 ha sido contrarrestado con un

ligero aumento, pero se puede considerar insuficiente como para considerarlo una mejora medioambiental.

Por último mencionar nuevamente el incremento de más del doble, desde 1997, de la circulación de camiones y furgonetas, que como se ha comentado anteriormente corresponden a empresas de la zona que se dedican sobre todo al reparto diario o a traslado de materiales de obra.

### **3. PASAIA-DONOSTIA.**

El tráfico, en la dirección Pasaia hacia Donostia en los últimos 20 años presenta unos datos bastante diferentes a los que se han comentado anteriormente desde Buenavista en las 2 direcciones. Aunque hay un descenso, de un 9%, del uso del coche con 1 ó 2 personas, también hay un descenso del uso del coche en colectividad. Hecho este preocupante ya que es un descenso superior a los 4 puntos. (Ver **GRAFICA 3**).



**GRÁFICA 3.** Evolución del tráfico, en %, en P. Antxo, dirección Pasaia-Donostia.

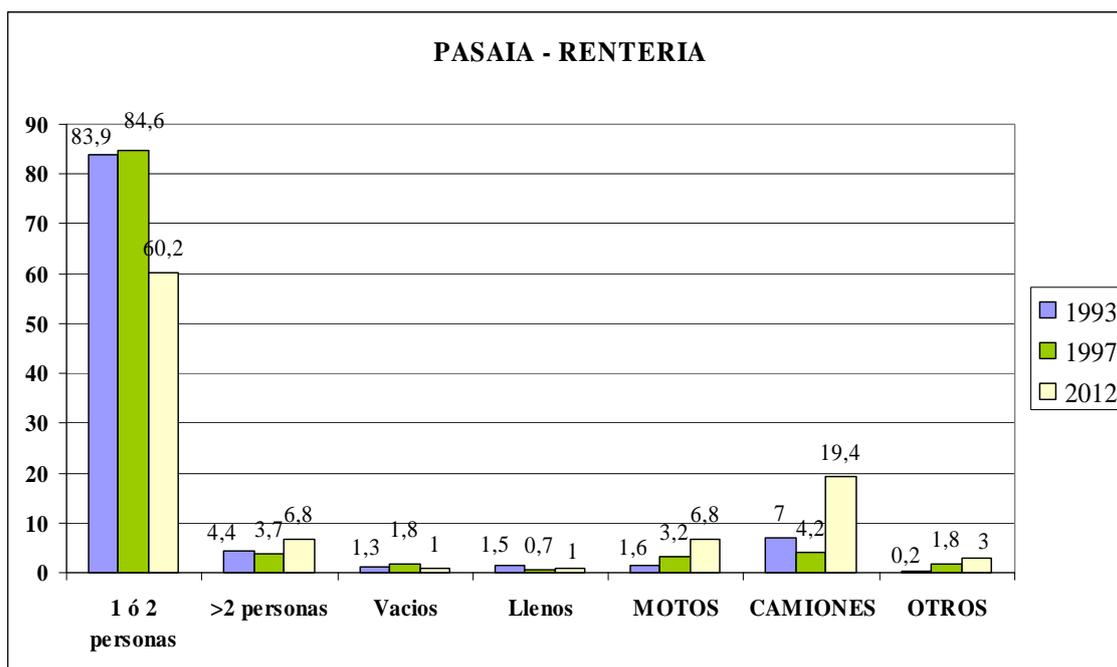
En base a estos resultados del uso de vehículo, si se aprecia que para el traslado hacia la capital la población debe mejorar su conciencia medioambiental y debe de intentar compartir el vehículo propio además de usar el transporte de la bicicleta ya que la construcción reciente del bidegorri hacia Donostia permite desplazarse sin ningún problema hasta el centro de la capital gipuzkoana.

Los autobuses se mantienen más o menos, y en cuanto a las motos hay un aumento considerable de 1993 a 1997 y este ascenso no tan acusado se sigue produciendo en 2012. (Ver ANEXO 7)

Por último decir que la media de las furgonetas y camiones pequeños, también en esta dirección aumenta casi el doble con respecto a 1997, lo cual corrobora lo expuesto anteriormente en los 2 apartados anteriores. Son vehículos muy utilizados para el reparto de mercancía a lo largo de todo el día por lo que su presencia se puede considerar normal.

#### **4. PASAIA-RENTERÍA.**

En cuanto a la evolución del tráfico, en la dirección Pasaia hacia Rentería en los últimos 20 años, se aprecia un descenso, de más de un 20%, del uso del coche con 1 ó 2 personas que es compensado por el aumento del uso de las motos, el incremento de camiones-furgoneta, el incremento del uso del coche por parte de más de 2 personas y el uso de otros vehículos, entre ellos la bicicleta. (Ver GRÁFICA 4).



**GRÁFICA 4.** Evolución del tráfico, en %, en P. Antxo, dirección Pasaia-Rentería.

Estos resultados demuestran que la gente hacia la vecina Rentería realiza los desplazamientos de forma que tiende a cuidar el medio ambiente y, por lo tanto, a mejorar la calidad de vida de la comarca de Pasaialdea, ya que el uso del coche de una manera individual es muy perjudicial para el entorno. Estos datos se deberían de tener

muy en cuenta por parte de las Administraciones para facilitar, aun más, el uso del transporte colectivo y el empleo de la bicicleta como vehículo para desplazamientos cortos. (Ver **ANEXO 7**)

Por otro lado es muy destacable el incremento del porcentaje de furgonetas y camiones como ocurre en los 3 casos anteriormente comentados y cuyas razones son las mismas, es decir, son vehículos de reparto de mercancía de las empresas de la zona y alrededores, especialmente.

Por último mencionar el incremento de un 100% del uso de las motos, la mayoría motocicletas y el pequeño impulso dado al uso de la bicicleta que necesitaría ser mayor para corregir la problemática del uso del vehículo de forma individual.