

1. EN MADRID.

Equo propone atajar la alta contaminación cerrando al tráfico el centro de Madrid. La plataforma ecologista plantea también restablecer la Red de Medición de calidad del aire y restringir al tráfico la zona centro en situaciones como la actual.

Equo ha propuesto que en periodos con alta contaminación, se corte al tráfico el centro de Madrid como medida de urgencia. Mientras, se mantuviera vigente este orden, desde Equo plantean que el transporte público sea gratuito en la almendra central.

Esta organización política considera que el Ayuntamiento ha adoptado una actitud de dejadez y recuerdan que España es uno de los países con más contaminación de toda la Unión Europea.

Se pide restablecer la Red de Medición de calidad del aire y restringir el paso de vehículos al centro de la ciudad en periodos de alta contaminación. Se pide reducir el número de carriles de circulación y bandas de aparcamiento y destinarlos a peatones, autobuses.

Entre otras líneas de actuación plantean reducir la flota de vehículos oficiales y cumplir con la renovación y mejora del Parque de Autobuses, así como excluir a los más contaminantes para evitar que circulen y contaminen el centro. Las propuestas de la plataforma ecologista se cierra en torno a la extensión de la bicicleta en Madrid y al Pacto por la Movilidad.

2. GENERALES.

Una vez que se contamina, es muy difícil y costoso neutralizar estos efectos. Las posibilidades de reducir a corto plazo el ozono troposférico con medidas correctoras son mínimas. Para hacer frente a una lluvia ácida, se pueden agregar determinadas sustancias correctoras, pero son técnicas caras que no siempre garantizan resultados. Por ellos, la prevención es esencial.

Las instituciones podrían impulsar diversas iniciativas que los consumidores pueden apoyar y exigir. El uso del transporte colectivo sería una de ellas. Bonos más económicos fomentaría el uso del transporte público entre los consumidores.

Otra posible medida sería la generalización de vehículos más ecológicos, como los híbridos o los eléctricos.

Se podría fomentar la construcción de postes de recarga eléctrica, la concesión de ayudas y subvenciones para la compra o alquiler de estos vehículos, o la inversión en proyectos de I+D para mejorar estas tecnologías.

Y por supuesto, se debería impulsar el uso de la bicicleta. El aumento de los carriles bici, las zonas 30 o los sistemas de préstamo públicos son algunas iniciativas para potenciar este medio de transporte.

Algunos países han puesto en marcha diversas ideas, como las zonas de baja emisión, donde se prohíben los vehículos más contaminantes, los semáforos que se ponen en rojo cuando se detecta un nivel alto de partículas finas o el límite de la velocidad a 30km/h por los cascos urbanos.

El ayuntamiento de Londres restringe la entrada a los coches más contaminantes, mientras que en Alemania se obliga a los vehículos diesel a utilizar catalizadores para circular por sus ciudades.

El apoyo a los sistemas de eficiencia energética también ayudaría, ya que se podrían conseguir reducciones importantes en el consumo de energía sin afectar al confort.

La Ley de Calidad del Aire señala que si se superan los niveles de contaminación, las comunidades autónomas y ayuntamientos deben elaborar planes de reducción y de movilidad. A pesar de ellos, Ecologistas en Acción asegura que en muchos casos las instituciones no tienen planes de acción y que la información al ciudadano no es adecuada.

En definitiva, las directivas comunitarias sobre calidad del aire son cada vez más estrictas, pero los responsables comunitarios señalan que casi ninguno de los Estados miembros, incluido España, cumple los límites.

Ocultar la realidad o aportar información sesgada o basada en mediciones poco fiables no elimina la contaminación. Los ciudadanos pueden pensar que no hay problema o no es grave y seguir con sus hábitos contaminantes. Además, saber dónde y cuándo hay más contaminación puede ser útil para evitar realizar en ese momento actividades al aire libre.

En Londres por ejemplo se informa cada día en los medios de comunicación sobre la previsión de la calidad del aire por zonas y grado de contaminación.

3. LA BICICLETA.

¿Es la bicicleta una alternativa real al tráfico en las congestionadas y contaminadas ciudades españolas, como desea el Ministerio de Industria?

La Unión Europea y ayuntamientos, como Donostia, Madrid, Sevilla o Barcelona, así lo creen, y también algunos miles de ciudadanos que han cambiado coche por bici para ir a su trabajo u ocio ganando tiempo y salud, y evitando contaminar.

Si un tercio de los desplazamientos en coche se hiciese en bici se ganaría un 39% de tiempo en trayectos, se ahorraría un 30% en su coste y bajaría un 25% la contaminación.

Según la Comisión Europea, el 30% de los viajes en automóvil son inferiores a 3 kilómetros y el 50% a 5.

La bici es más rápida y barata que el coche, superado también por taxi, moto y autobús.

Cada bicicleta es un coche menos y se reduce toda la contaminación que ese coche emitiera.

Somos partidarios de la utilización de la bicicleta en el tráfico por cientos de razones: por la crisis energética, el cambio climático, la contaminación y por motivos de salud, porque circular a diario en bici es saludable...

La Comisión Europea calcula que si un tercio de los ciclistas se pasase al coche, costaría 250.000 €/año por contaminación, 10.000 €por ruido y 485.000 €por consumo adicional por atascos... a una ciudad.

Circular en bicicleta multiplica por siete las personas que marchan por un espacio de 3,5metros de ancho (un carril), mejor incluso que en autobús, ya que la relación espacio utilizado/personas transportadas es mejor.

3.1. ¿Por qué no se utiliza más la bicicleta en la ciudad?

Las restricciones provienen de problemas de seguridad. Argumentos para no usar la bicicleta como cuevas, frío o lluvia se desmontan con hechos.

En los países de centro y norte de Europa se usa la bicicleta de manera masiva y habitual para desplazarse.

La bicicleta es una de las alternativas al tráfico actual de la ciudad, pero dentro de políticas combinadas de estímulo al modo peatonal, ciclista y transporte colectivo y de disuasión para controlar el uso abusivo del coche. Sin una política integral es impensable que la gente salga a pedalear por la calle.

4. EN PASAI ANT XO.

Una vez realizado el estudio exhaustivo del tráfico por la vía principal de Pasai Antxo y analizado también la situación del aparcamiento en el interior del distrito pasaitarras, creemos conveniente llevar a cabo el planteamiento de posibles soluciones que requerirían de un estudio muy detallado para la puesta en marcha, pero que como ideas pueden ser fundamentales.

- Potenciar el uso de la bicicleta, mediante incentivos y con la instalación de medios, por parte de la Administración, al alcance de los ciudadanos. Estos medios pueden ser: alquiler de bicicletas, parkings de bicicletas por diferentes puntos del distrito (parques infantiles, paradas de autobuses, estaciones de tren, centros públicos,...)



FOTO 28. Bidegorri junto a la Avda. Navarra.

desplazamientos al centro de trabajo, siempre y cuando no se pueda usar el transporte público.

- Establecer un buen servicio de transporte colectivo, que permita conectar directamente diferentes líneas

- Ayudar y potenciar el uso de coches eléctricos o en su defecto coches híbridos. Para tal caso sería necesario extender las estaciones de servicio con puestos de recarga eléctrica y asesorar a la población a la hora de adquirir este tipo de vehículos. Todo podría comenzar con el alquiler de vehículos municipales por parte de los ciudadanos, adquiridos por los Ayuntamientos para el uso de la población.
- Llevar a cabo en los centros de trabajo campañas para el uso del coche compartido a la hora de los



FOTO 29. Autobús público llegando a su parada.

y medios de transporte y que permita, además, acceder a los municipios de los alrededores sin pérdida de tiempo considerable.

- Llevar a cabo un estudio en profundidad de la Red de Medición de la Calidad del aire para saber si es necesario la instalación de más medidores en otras ciudades además de los ya existentes.



FOTO 30. Gure Zumardia, ¿futuro parking subterráneo?.

- Ante la problemática del aparcamiento en el distrito antxotarra se debería realizar un estudio para la construcción de un aparcamiento subterráneo público en la zona de la Alameda tanto con plazas rotatorias como propias para los pasaitarras.
- Tampoco se debería descartar la reorganización del aparcamiento en las

calle del distrito ya que tras las reurbanizaciones, sería conveniente llevar a cabo una reordenación de las plazas de estacionamiento pasando del actual sistema de en línea por el sistema de batería con el que se ganaría nuevas plazas.



FOTO 31. Aparcamientos en batería, solución a corto plazo al problema de estacionamiento.