

# **1. BEATRIZ MARTICORENA TÉCNICO DE IMPACTO DEL DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y DE MEDIO AMBIENTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA.**

## **1. Sabemos que usted es la encargada de los temas medioambientales, pero, ¿exactamente, en que consiste su trabajo? ¿En que aspectos participa?**

Soy responsable de la sección de sostenibilidad y vías ciclistas interurbanas, no las redes locales, sino de conexión entre localidades.

Respecto al tema de vías ciclistas, es un tema que se trabaja en la Diputación desde el año 1993, y más fuertemente desde el año 1999-2000.

Hubo varios planes de bidegorris por Gipuzkoa, y eran planes que hablaban de bidegorris sueltos, separados, sin conformar una red, desde el punto de vista del uso de los bidegorris para uso recreativo, pero se vio que no era muy útil. Incluso dentro de la Diputación, se vio que era algo muy costoso para tener un único uso, pasear en bici los fines de semana. Es un lujo, un antojo muy caro.

Ya en el año 2000 se pensó en una red para unir las principales localidades de Gipuzkoa, pensando que esa red de bidegorris iba a servir para el transporte cotidiano, ya que las poblaciones gipuzkoanas están muy cerca unas de otras, cada 2-3 km siempre hay un nuevo núcleo.

Según estudios realizados, la distancia considerada buena para el uso de la bicicleta está en 5 km, este es el vehículo más rápido para distancias cortas, e incluso en 7-8 km se sigue viendo bien el utilizar este medio como transporte cotidiano.

## **2. ¿Teniendo en cuenta la sociedad en la que vivimos, consumista, derrochadora, despreocupada por el medio ambiente... ¿es difícil llevar a cabo su trabajo?**

Por parte de la sostenibilidad no, pero la parte positiva que tienen las vías ciclistas, es demostrar que nos podemos mover de una manera sostenible, es una red no motorizada, también es para los peatones, es un proyecto donde la gente puede apreciar los beneficios de un comportamiento medioambiental más adecuado.

En realidad, la gente en general no lo hace por eso, lo hace porque es muy agradable, sin coches, sin atascos, es más saludable, te relacionas con la gente... quitando las condiciones meteorológicas, como la lluvia, el frío... es un exponente que sociabiliza, que es amable y por eso a la gente le gusta, y la gente pide estas vías ciclistas. Entonces, cuando trabajo el tema de vías ciclistas, es satisfactorio en ese sentido.

Desde el punto de vista político, es un tema que se entiende, desde el punto de vista social, es un tema muy demandado, a la gente de Gipuzkoa le encanta tener un bidegorri en el que poder pasear o moverse, y desde el punto de vista técnico, ha costado un poco, porque hay mucha gente que todavía no cree que la bicicleta pueda ser un medio de transporte competitivo.

En este aspecto si es difícil, porque en el aspecto de consumo, ahorro de recursos, etc. es más difícil renunciar a cosas, y en ese aspecto si es difícil trabajar.

### **3. ¿Cuáles son las dificultades más comunes con las que se encuentra al realizar un proyecto? ¿Cómo las resuelve?**

Hasta ahora había muchas dificultades de gestión, cuando vas a construir un bidegorri, la gente no se da cuenta de que hay que buscar un espacio, en ese espacio, además, en Gipuzkoa te encuentras con muchas realidades, con otros proyectos, terrenos particulares, con deslizamientos de ladera, una granja, con otros usos o incluso salidas de vehículos. Cada proyecto es un mundo, idear un trazado, que de alguna manera tienes que hacerle un hueco para la estructura en un lugar utilizado por otras estructuras.

En el caso de los bidegorris, hay un nuevo plan que haya una norma foral que te da la posibilidad de conseguir, que te da unas herramientas más que te ayudan a la hora de construir. Estamos redactando un nuevo plan, para aprobar esta red a nivel urbanístico, le estamos dotando al tema de todas las herramientas que tenemos para poder hacerla.

Hasta ahora las dificultades han sido la obtención de terrenos, falta de personal, falta de recursos económicos, pero empiezan otras dificultades relacionadas con el uso de las vías ciclistas. Lo que pasa ahora, es que las vías ciclistas están empezando a ser utilizadas, y empieza a haber dificultades entre peatones y ciclistas, entran quads, motos, patinadores, la gente que vive o tiene un negocio alrededor de los bidegorris no está tan contenta, porque ahora les ha surgido un problema delante de la puerta, y les cuesta tiempo verlo como un bien común.

Y como todo, se empiezan a tener accidentes, reclamaciones, etc. Al final se sale todo un nuevo mundo pegado a estas vías ciclistas, porque las tienes que mantener, la gente se queja... pasamos de tener la ilusión del bidegorri, a las quejas de los ciudadanos.

Tenemos que empezar a desarrollar una nueva cultura, la cultura de la coexistencia, hay que hacer un uso más cívico de la bicicleta. Por parte del peatón, no ve a la bicicleta como un enemigo.

Estamos trabajando mucho el tema de la señalización, y creo que habría que trabajar más el tema de promoción.

**4. Una de las dificultades que nos ha surgido es la de la expropiación por falta de espacio. ¿Cómo se podría actuar ante este problema? Y, ¿Esta solución no es excesivamente lenta?**

Ese problema también lo tenemos nosotros. La legislación en España, dice que uno es propietario de su suelo a no ser que haya algo que se declare como bien general o necesario para la sociedad. Para eso hay muchas leyes y unos mecanismos que normalmente son los planeamientos urbanísticos. No se puede expropiar porque uno quiera, puede ofrecérsele una gestión de compra, puede vender el terreno voluntariamente, puedes pagarle justamente, pero si no está en su intención vender ese terreno no se puede expropiar.

Hoy en día, los bidgorris todavía no pueden expropiar, en algunos ayuntamientos igual se puede hacer, pero para ello tiene que haber un plan urbanístico aprobado, para que pueda ser legal.

Expropiar a alguien es un impacto ambiental, una afeción a los bienes materiales de una persona, procurando de alguna manera afectar lo menos posible. Actuamos expropiando, cuando por ejemplo, vemos que ese tramo causaría una mejora notable en la pendiente

Es un proceso lento, y para evitar esto, una estrategia que utilizamos, es intentar utilizar espacios públicos, por las condiciones o por no expropiar. Por eso a veces no se entiende porque los procesos son tan lentos.

**5. ¿Existen proyectos que no se hayan llevado a cabo debido a algunos inconvenientes a los que no se ha podido dar solución? ¿Por que causas?**

Muchos, se aplazan muchos proyectos, pero todo se consigue poco a poco y se hacen. Muchos proyectos se han quedado truncados porque es un tema nuevo, y le esta costando coger el ritmo a otras cosas que llevan años haciéndose, aceras, paseos, carreteras... entonces, cuesta mucho que la gente de áreas de la administración que proyectan otras cosas se mentalicen.

Un sitio que es difícil, es toda la bahía de Pasaia, que tiene el sitio muy cogido. Se lleva años actuando en áreas de gestiones con proyectos de mejora ambiental, eso viene de la declaración medioambiental de la bahía de Pasaia. Esa cláusula fue creada en la Diputación, y ahora parece que el proyecto se lleva a cabo, y esta propuesta se hizo hace años.

Pero cuanto más largo sea un bidegorri, más pide que se continúe con el proyecto.

## **6. ¿En que se ha basado la normativa de los bidegorris a la hora de hacer las leyes? ¿Se han tenido en cuenta las posibilidades de realización?**

En el estado había ya unos manuales, pero, cada ciudad se tiene que adaptar a su situación y para ello se crearon unas normas técnicas propias para Gipuzkoa, tras una selección de criterios técnicos.

En él también se diferencia los criterios de los bidegorris urbanos de los interurbanos, para eso, siempre hay que pensar quien va a circular por él, bicicletas y peatones, qué tipos de bicicletas, el entorno y según él, hay diferentes tipos de bidegorris.

Nosotros siempre procuramos que tengan 3 m de plataforma, para el uso de coexistencia bicicleta - peatón. Pero a nivel urbano, si quieres un carril bici de doble sentido, con 2,5m es suficiente.

En los bidegorris se suelen hacer ensanchamientos y estrechamientos según la necesidad.

Existen, dentro de la normativa, dos raseros, el mínimo, bajo el cual no haces el bidegorri, porque sinceramente consideras que no es suficientemente seguro para las personas y, luego tendríamos el máximo, que serian las condiciones óptimas. Luego está el tema de la comodidad, un bidegorri con mucha pendiente no se va a utilizar para ir a trabajar, o no lo va a utilizar una persona de la tercera edad, en cambio, si el bidegorri es llano, no se necesitan grandes facultades físicas.

Pero para subir una pendiente de más del 6 %, empieza a haber problemas, aunque dentro de un largo recorrido se puede aceptar tramos con cierta pendiente.

El bidegorri tiene que ser seguro, tiene que haber buena iluminación, señalización, si es para uso cotidiano, tiene que tener vallados, un firme de calidad. Pero luego hay una serie de cuestiones de comodidad, siempre habrá bidegorris mejorables.

La normativa se piensa acorde a la realidad, y hay que procurar cumplirla. La normativa técnica de Gipuzkoa no son leyes, sino recomendaciones.

Los bidegorris son considerados como aceras por los peatones.

## **7. ¿Cuál es la situación actual de los bidegorris en Gipuzkoa?**

Ahora se esta redactando un plan nuevo en el que se han introducido una serie de modificaciones al plan anterior.

## **8. Nuestro proyecto consiste en crear un bidegorri que recorra las calles de nuestros distritos. ¿Cree que podría ser una buena idea para empezar a preocuparnos por el medio ambiente y la sostenibilidad?**

El tema de las vías ciclistas le viene muy bien a la sostenibilidad porque cuando hablamos de sostenibilidad no sabemos de lo que estamos hablando.

El bidegorri es un buen lugar donde sociabilizarse, genera nuevos comportamientos, en este caso comportamientos más sostenibles. El bidegorri puede solucionar tu movilidad de una manera agradable, y de paso sostenible, son mostradores o escaparates de nuevas conductas.

## **9. ¿Cuál es el principal objetivo de un bidegorri? ¿Se cumple?**

El principal objetivo es el que cada uno le quiera dar. La solución que nosotros ideamos es resolver el problema de la movilidad general, que la gente tenga la oportunidad de moverse de forma no motorizada y social.

Acerca las diferentes clases sociales. Es para todo el mundo, para el ciclista con función de transporte cotidiano o el ciclista recreativo.

Para saber si este objetivo se cumple, hemos creado el observatorio, es una persona que nos está dando datos de cómo se usa, quiénes van, cómo son, cuál es el motivo de su viaje en general. También queremos poner contadores porque queremos controlar, dirigir, gestionar a la demanda.

Idear estrategias de todo tipo para hacer que la gente se mueva de otra manera. Queremos que las redes ciclistas estén muy bien conectadas con los polígonos industriales, con las casas. Se pueden tomar medidas que penalicen los coches, disminuyendo el número de aparcamientos...

El espacio urbano, digamos, que se recupera como concepto social. Cuando el número de bicicletas es mayor que el de peatones, empieza a haber problemas, entonces habrá que separar. Todavía no se puede apreciar si este objetivo se cumple, ya que acabamos de empezar, es verdad que los bidegorris están llenos, pero llenos de peatones, y yo lo que quiero es que cada vez haya más bicicletas.

Este objetivo se ira consiguiendo poco a poco ya que es un cliente potencial. No esta debidamente aprovechada la potencialidad del bidegorri.

Con el bidegorri se pretende unir núcleos con mucha gente. Es necesario cambiar la mentalidad de muchas personas.

Una vez que se haya decidido el bidegorri, líneas de deseo, hay que tener en cuenta las limitaciones. En el caso de las pendientes, si es un lugar muy concurrido y si

la bicicleta tiene mucho éxito, como ocurre en otras ciudades, se pueden ubicar arrastres para mayor comodidad.

Para que sea mas cómoda la trayectoria en pendiente también se están haciendo ascensores, autobuses interurbanos, y es lo que se llama accesibilidad vertical. Es mejor hacer un planteamiento lógico que no bonito, los planes tienen que ser convincentes.

## **2. IÑAKI AZKARATE, ENCARGADO DEL TEMA DE VÍAS CICLISTAS DEL AYUNTAMIENTO DE RENTERÍA.**

### **1. Sabemos que eres el encargado del tema de los bidegorris en la zona de Rentería pero, ¿exactamente en que consiste tu trabajo?**

En este departamento nuestro mayor objetivo es la creación de nuevos proyectos de vías ciclistas por la zona de Rentería, Oiartzun... así como el desarrollo de los ya existentes.

Solemos realizar campañas para el fomento y divulgación del uso cotidiano de la bicicleta en trayectos cortos, y así introducir las bases de una movilidad sostenible en el municipio.

### **2. ¿Qué proyectos se han llevado a cabo por la zona de Rentería? ¿Qué proyectos tenéis entre manos?**

Llevamos doce o quince años creando vías ciclistas por Rentería, pero la campaña para darle un carácter unitario y de un peso específico en la política de transporte municipal en bici, fue en el 2005. Ese año creamos unos folletos en los que se fomentaba el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

Este año estamos en proceso de contestar dos cuestiones, una de ellas es la estrategia municipal de la bicicleta para su introducción como medio de transporte, y se está contratando la señalización de toda la red de bidegorris. Se trata de señalar horizontalmente el suelo y verticalmente con señales de tráfico y poner unas 250 nuevas plazas de aparcamiento para bicis.

### **3. ¿Cómo ves la participación de la población en los proyectos que ya se han llevado a cabo?**

En principio no hay mucha tradición en lo que a participación ciudadana se refiere, pero esta planeado crear un consejo o un foro donde se pueda participar tanto a nivel particular como de grupos de vecinos, ecologistas, etc.

Dentro de este consejo estarían representados, lo que sería la administración, la representación de la ciudadanía y la parte empresarial.

### **4. ¿Ha habido algún proyecto que no se haya llevado a cabo por algún inconveniente en concreto?**

En la campaña principal se ha tenido en cuenta la pendiente de cada tramo y se han escogido especialmente aquellas zonas llanas por las que no hay ningún tipo de inconveniente para situar un bidegorri.

En principio donde mejor se pueden desarrollar los bidegorris es en zonas llanas, y luego ya se creará la conexión con las zonas altas.

Con la poca costumbre que hay en esta zona, no es lo mismo dirigir a los usuarios por una zona llana que por lugares donde haya pendiente. A la hora de crear el bidegorri siempre damos prioridad a los lugares de mayor número de usuarios.

**5. En anteriores entrevistas nos han comentado la creación de un observatorio por los alrededores, ¿qué opinión tienes al respecto?**

Este observatorio creado por la Diputación realiza mediciones del número de usuarios en Donostia, donde se recogen hasta 13.000 usos diarios, lo cual es mucho, y han realizado algunas otras mediciones en Rentería, pero como algo suelto.

La idea es, una vez que el Ayuntamiento está ampliando la red y va a hacer nuevas campañas de concienciación del uso de la bici, se piensa hacer sistemáticamente en Rentería, mediciones de uso de las redes de vías ciclistas, ya que las que existen a día de hoy son únicamente puntuales.

**6. ¿Crees que algún día la bici se convertirá en un medio de transporte cotidiano?**

Sin ninguna duda. Además, las últimas campañas que se han realizado fomentan la conexión de este medio con el transporte público, dejando a un lado el vehículo de uso privado.

Para que esto llegue a ocurrir, pasaran 3-5 años, pero llegará el momento en el que la bicicleta, por reducir espacio, contaminación... logrará aumentar en gran medida su número de usuarios.

**7. ¿Crees que algún día las carreteras se sustituirán por bidegorris?**

Nunca llegarán a sustituir a las carreteras, pero sí disminuirá notablemente tanto el número de usuarios como la creación de nuevos proyectos. El uso del vehículo privado se irá perdiendo, y al irse liberando los bidegorris de peatones, estos se convertirán en vías aptas para el uso cotidiano, para ir a trabajar, a estudiar...

**8. ¿Crees que subiendo notablemente el precio de los parkings, el combustible, etc. se fomentaría el uso de la bici?**

Desde luego la señalización del uso del vehículo privado es una de las mejores y rápidas maneras de fomentar el uso de la bicicleta. A parte de la utilización de espacio por estos automóviles, la contaminación atmosférica, el número de accidentes, la contaminación acústica, los atascos... serían algunos de los factores que se lograría mejorar con la bicicleta.



## **9. ¿Cómo ves el futuro de los bidegorris en Gipuzkoa?**

Este mismo año, la Diputación ha creado una nueva norma foral exclusivamente para bidegorris, en la que se detalla todo lo necesario para crear un bidegorri, integrarlo en el medio urbano...

Ahora que esta nueva ley está detrás del tema de los bidegorris, se ayudará notablemente el fomento de la bicicleta. Este será un proceso lento pero que se puede llegar a lograr siempre que se den facilidades a los usuarios.

### **3. KALAPIE, ASOCIACIÓN DE CICLISMO.**

#### **1. ¿De donde surgió la idea de crear esta asociación?**

Hace unos quince años, a un grupo de ciclistas preocupado por el medio ambiente, se le ocurrió crear una asociación con la que ayudar a promover el uso de la bicicleta y con ello mejorar la situación ambiental. Dentro de este grupo, a parte de realizar salidas habitualmente, también se suelen crear proyectos que mas adelante son presentados a la Diputación para que sean llevados a cabo.

#### **2. Teniendo en cuenta la situación actual de los bidegorris en nuestro entorno, ¿qué postura tomáis ante ello?, ¿qué proyectos proponéis? Y ¿cómo los fomentáis?**

La situación actual de los bidegorris, no es muy buena, ya que no hay muchos bidegorris, y por eso nuestros proyectos de bidegorris están basados en crear nuevos bidegorris y también unir tramos que están incomunicados o discontinuados para que de este modo, se pueda circular por ellos, con total seguridad y libertad.

Una vez que tenemos las ideas claras y organizadas, dejamos el proyecto en manos de la Diputación y así, estos se encargan de llevarlos a cabo, pero también hacemos que estos lleguen a la población mediante, anuncios publicitarios, campañas publicitarias para que el pueblo también tenga voto en dichos proyectos.

#### **3. A lo largo de estos años como asociación ciclista, ¿Con qué obstáculos e inconvenientes os habéis encontrado? ¿Qué sugerencias haríais al respecto?**

En cuanto a este tema, nos hemos encontrado pocos obstáculos ya que, siempre hemos estado respaldados por la Diputación y por el ayuntamiento en la realización de proyectos, y para llevarlos a cabo.

#### **4. En vuestra opinión, ¿a quién correspondería la realización de los bidegorris, a los Ayuntamientos o a las Diputaciones?**

De las relaciones entre vías intercomarcales se encarga la Diputación ya que, es un terreno o vía que trata de unir dos o más localidades, sin embargo para redes de vías ciclistas dentro de una comarca o localidad el responsable de llevar a cabo el proyecto es Ayuntamiento perteneciente de esa zona.

#### **5. Las Diputaciones vascas, y en concreto la de Gipuzkoa está fomentando la construcción de bidegorris intercomarcales, ¿qué opinión os sugiere este hecho?**

Mirándolo como asociación ciclista, todo lo que sea crear vías ciclistas, es bien recibido por la asociación.

**6. ¿Pensáis que el desarrollo de vías intercomarcales, tiene sentido sino se desarrollan de la misma manera los bidegorris locales?**

Uno de los mayores objetivos que tenemos, es la ampliación de vías ciclistas por Gipuzkoa, ya que los bidegorris construidos hasta ahora, son tramos incomunicados, sin continuación, lo que es un inconveniente para que los ciclistas vean estas vías como transporte cotidiano debido a esos tramos que no son seguros, y no permiten la comodidad de circular por una vía continuada.

**7. ¿Os parece que los bidegorris podrían ser una alternativa a la circulación de bicis por carretera, con el consiguiente peligro junto a automóviles, camiones...?**

Hoy en día las bicis no están lo suficientemente integradas en la población, ya que no se penaliza el uso de vehículos a motor.

La solución que vemos en Kalapie es aumentar notablemente el precio del combustible, quitar aparcamientos gratuitos para el automóvil, y crear parkings de mayor coste, logrando así que el número de personas que habitualmente utiliza el coche disminuya su uso.

**8. Muchos ciclistas ven el uso de la bicicleta como un hobby para los fines de semana, ¿creéis que algún día llegaran a ser una alternativa a otros medios de circulación?**

A medida que se vayan mentalizando y concienciando de los problemas ambientales, como es el caso del calentamiento global, se empezara a ver la bici y el transporte público como medio de transporte alternativo y eficaz.

**9. Si se sustituyen en las ciudades motos, coches... por bidegorris, ¿se contribuirá a contrarrestar la contaminación?**

Por supuesto que si, tanto el uso de la bicicleta como el del transporte público ayudarían notablemente a que no siga aumentando la contaminación.

**10. Desde el punto de vista de la salud, ¿no creéis que sería más conveniente integrar la bici en nuestras vidas de una forma sana y natural?**

La bicicleta es el medio de transporte más saludable que existe junto al peatón. Además, hay que tener en cuenta que este es un transporte al alcance de cualquiera, por su valor económico, por las cualidades físicas que requiere, y dado que es un vehículo que en distancias menores a 5-8Km puede incluso llegar a ser mas rápido que el resto de transportes, ya que con la bicicleta se evitan los atascos al combinarla con el transporte publico.

**11. Todos los adolescentes sueñan con tener una moto, ¿creéis que se podrá conseguir que cambien ese sueño por una bici, mucho menos contaminante y más sana? ¿Les llegaremos a ver “tuneando” sus bicis?**

Esta meta es todavía muy lejana pero que se intentará conseguir. Creemos que si un joven es capaz de aferrarse a una moto, podría lograrse lo mismo con la bicicleta, pero para ello tendremos que esperar unos cuantos años a que se ponga de moda y se convierta en la tendencia del momento para que así todos los jóvenes sueñen con tener una, algo mucho más sencillo de conseguir ya que el valor económico de una bici es mucho menor que el que puede llegar a tener una moto. El factor principal para que esto suceda es personalizar la bici al estilo de cada uno.

## **4. M. MORENO SOCIO DEL CLUB DE CICLISMO DE PASAI ANTXO.**

### **1. ¿Cuáles son los objetivos principales por los que se creó este club?**

Sinceramente, pienso que como en cualquier otro club deportivo, el principal objetivo que se quiere llevar a cabo con estos grupos, es el hacer deporte y mantenerse en forma. Además, teniendo en cuenta que la mayoría de los socios de este club de ciclismo supera los cincuenta años, pretendemos mantener nuestra salud potenciando el uso de la bicicleta. Para ello, solemos organizar salidas, desde el mes de marzo hasta el mes de septiembre, en las que hacemos largos recorridos a distintos lugares de toda Gipuzkoa.

### **2. ¿Cuántos años lleva en marcha este club? Y ¿A lo largo de estos años con qué problemas se han encontrado en sus recorridos?**

Yo, hace diez o doce años que participo con este grupo en sus salidas, pero el grupo ya existía antes de que yo me uniera a ellos. A lo largo de estos años no hemos vivido ninguna situación que pueda considerarse anecdótica. Al hacer largos recorridos nos hemos encontrado con los típicos problemas de todo ciclista, pinchazos, caídas, discusiones con algún que otro automóvil... pero el ir en un grupo grande ayuda mucho, y la colaboración entre todos hace que estos pequeños problemas no tengan la menor importancia.

### **3. Existe una normativa referente a los bidegorris de todo Gipuzkoa que hay que tener en cuenta al utilizar la bicicleta, ¿qué opinan de ella?**

La normativa está para cumplirla, pero hay que reconocer que en ocasiones es muy difícil no salirse de estas normas, y más para un grupo grande como es el nuestro.

Las carreteras no están adaptadas para grandes grupos de ciclistas, y no existe nadie que vaya a creerse que se puede ir unos detrás de otros manteniendo la fila. En ese sentido sí que tenemos que saltarnos un poco esa norma, y pienso que deberían hacer algo para mejorar esta situación, ya que así lo único que se consigue son discusiones innecesarias entre ciclistas y conductores.

### **4. ¿Qué actividades se suelen llevar a cabo para potenciar el uso de la bicicleta?**

La verdad es que no hay muchas actividades a nuestro alcance que podamos llevar a cabo. Todo el mundo está invitado a formar parte de nuestro club, y estamos encantados de que cada vez más gente se anime a hacer este deporte, porque realmente

es un deporte saludable, al alcance de todos, y que realmente lo disfrutas si de verdad te gusta.

Nuestra manera de potenciar el uso de la bicicleta es demostrar la unión puede llegar a crear entre las personas algo tan simple como es este deporte.

#### **5. ¿Qué tipo de relación mantiene este grupo con el resto de la población?**

Tengo que reconocer que en ese sentido lo tenemos bastante bien organizado. Todos los años, participamos en el cross popular de las fiestas de San Fermín, junto con los minusválidos, por si alguno de los participantes se encuentra con alguna clase de problema o dificultad.

Pero esta no es en la única actividad en la que participamos, también formamos parte en la conocida carrera de Behobia-San Sebastián, junto con los corredores y con el mismo objetivo que en la anterior.

#### **6. ¿Cómo veis el proyecto de incluir un bidegorri por la N-1?**

Todo lo que sea crear nuevos viales para la bicicleta será aceptado y apoyado por todos nosotros. Esta es la mejor manera de animar a la ciudadanía a practicar este deporte, especialmente a los jóvenes, es bueno acostumbrarlos y rodearlos de zonas adecuadas para el medio ambiente y la salud personal de cada uno.

#### **7. Nuestro trabajo consiste en crear un bidegorri que recorra los cuatro distritos de Pasaia, ¿os parece una iniciativa que puede llegar a funcionar?**

Me parece una gran idea y pienso que podría llegar a tener gran aceptación entre la ciudadanía, pero para ello, el proyecto tendría que ser aceptado por la Diputación y por el propio Ayuntamiento de Pasaia, lo que, personalmente, veo más difícil.

Pero opino que sería una buena manera de empezar a concienciar a las nuevas generaciones con este tipo de proyectos saludables y agradables para todos.