

1. USO DE LA BICICLETA SE HA DUPLICADO DESDE HACE CINCO AÑOS Y LLEGA A 9.020 VIAJES DIARIOS EN DONOSTIA.

El principal despegue del uso de la bicicleta en Donostia coincide con la habilitación del bidegorri de La Concha. En 1998 comenzaron a realizarse los controles para comprobar el uso diario de este medio de transporte en días laborables y la media diaria registrada fue de 4.519 viajes. El último estudio indica que este año la media alcanza los 9.020, aunque lejos todavía de las medias europeas.

Hay que tener en cuenta que cada día circulan por la ciudad entre 60.000 y 70.000 coches o que la media de usuarios de la Compañía del Tranvía es casi de 74.000 viajeros al día. El peatón sigue siendo el primero en importancia, ya que se calcula que el 40% de los desplazamientos que se realizan en la ciudad se hacen a pie. La combinación de diferentes sistemas de transporte es lo más usual.

Son datos del departamento de Tráfico, una delegación que pretende conocer la tendencia del uso de la bicicleta y la incidencia que ha podido tener la habilitación de nuevos bidegorris en la ciudad.

El método utilizado para estos controles es contabilizar los flujos de desplazamientos en puntos centrales y considerados significativos. Es el caso de la avenida de la Libertad, la Calle Getaria, La Concha, el Paseo de los Fueros y los Puentes de María Cristina, Zurriola y Santa Catalina.

Las mediciones se realizan mensualmente y cada punto se controla un único día de la semana, diferente en cada caso. Los aforos se llevan a cabo en turnos de mañana y tarde.

Los recuentos se hacen en días laborables. Se sabe que los fines de semana la afluencia de ciclistas, sobre todo de familias, es mucho mayor y puede duplicar incluso al de un día laborable. Pero lo que se pretende conocer con estos controles es el uso que la gente hace de la bici para su vida cotidiana, para ir a trabajar o para estudiar.

El gráfico de estos controles indica que en 1999 descendió ligeramente el uso de la bicicleta, que fue incrementándose de forma progresiva hasta el despegue del 2002.

Los técnicos interpretan que fue la habilitación del bidegorri de La Concha, «que une el centro de la ciudad con la zona universitaria y la playa», la principal razón de éste.

La evolución y la extensión de la denominada cultura de la bicicleta es otra de las razones argumentadas para que este medio de transporte sea cada vez más utilizado.

Y es que si en el 2001 ya se incrementaron los desplazamientos, la tendencia fue a más en el 2002 y el crecimiento es aún superior en el 2003, un 37,7% respecto al año anterior.

Existe un sector de la población que demanda nuevas actuaciones en la red viaria de la ciudad, o medidas complementarias como la posibilidad de aparcar bicicletas en determinadas zonas de los estacionamientos subterráneos de la ciudad.

En estos momentos, se está analizando en qué puntos concretos se permitiría esta posibilidad.

Según los técnicos que se ocupan del control y registro del uso de la bicicleta, Donostia está lejos del nivel de utilización de la bici de otras ciudades europeas, pero está claro que la evolución ascendente irá unida a la construcción de las infraestructuras que fomenten su uso. Ampliar y potenciar la red de bidegorris es, por tanto, una pauta fundamental. Habrá más, posiblemente en Gros, donde se avecinan mejoras peatonales y de aceras.

2. LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE PASAIALDEA.

La situación medioambiental de Pasaialdea esta considerada como una de las que se encuentra en peor situación de todo Euskadi. Las principales causas de este ambiente tan degradado, son:

- El ruido, creado especialmente por el tráfico y el puerto industrial que rodea toda la Bahía de Pasaia
- La contaminación atmosférica de la comarca, está causada principalmente por la Central térmica de Iberdrola, situada muy cerca del casco urbano del pueblo, y por el intenso tráfico que circula por toda la zona.
- El exceso de basuras que se depositan en el vertedero de San Marcos y por lo cual se encuentra completamente lleno.
- En muchas ocasiones los vertidos son enviados a la ría de Molinao, que de esta manera contaminan el agua del mar, sin dejar de lado los vertidos incontrolados de buques.
- No se puede pasar por alto el echo de que Pasaia es una comarca muy bien comunicada con el exterior(el Topo, la RENFE, la Nacional-1,la autopista A-8), pero ese hecho también tiene sus desventajas, por el excesivo número de infraestructuras en un espacio muy reducido...

Por todo esto, este proyecto se basa en dar solución a la contaminación ambiental del lugar promoviendo el uso de la bicicleta. A parte de lo mencionado anteriormente, si este proyecto se llevase a cabo se podría disminuir notablemente el tráfico, que es causante de tantas polémicas.

Además de la ayuda que proporciona al medio ambiente, el uso de la bicicleta es aconsejable para realizar desplazamientos de corta distancia, ya que se puede llegar a ahorrar mucho tiempo en comparación con el ritmo de los caminantes. Otra de las mayores ventajas de este transporte, es que no causa problemas con lo que a lugar de aparcamiento se refiere. Es de mencionar, que dejando a un lado sus ventajas sobre el medio ambiente, ayuda notablemente en la salud, ya que es un deporte muy recomendado y apto para todas las edades.

Principalmente se consideró como una gran idea el crear varias ramificaciones del bidegorri comarcal que recorrerá la bahía de Pasaia, uniendo los diferentes municipios. Así las diferentes calles de los cuatro distritos quedarían unidas con el bidegorri principal y, además, se ampliaría el recorrido de éste como ya está sucediendo en otros municipios de la comarca, como por ejemplo Rentería.

Dentro del problema de la contaminación medioambiental se pueden crear varios grupos, como son: *la polución del aire y la contaminación acústica*. Y estos dos puntos, son los principales que con este proyecto se pretenden disminuir, ya que promoviendo el uso de la bicicleta, el tráfico disminuiría en distancias cortas y junto con ellos la cantidad de gases tóxicos enviados a la atmósfera. Sin olvidar el ruido que el automovilismo origina, y que con el uso de la bicicleta dentro de los diferentes distritos disminuiría considerablemente.

Si se llega a cumplir este objetivo, se ayudará notablemente a la salud de la población y al medioambiente de la comarca.

En conclusión, con este trabajo se quiere concienciar a la población en general del ahorro energético y especialmente del uso moderado de los automóviles, y de potenciar hábitos de vida que tengan en consideración las consecuencias medioambientales. Promoviendo el utilizar energías más limpias y menos contaminantes.

Y finalmente, que este resultado sea acorde con un modelo de Desarrollo Sostenible respetuoso en nuestro entorno. Así se podrá lograr una calidad de vida acorde al siglo XXI en la comarca de Pasaialdea.