

PEDALEANDO HACIA EL FUTURO

M.J. LÓPEZ y M. NOVO

La Anunciata Ikastetxea. Camino de Lorete, 2. 20 017 San Sebastián
lizarazujc@laanunciataikerketeta.com

RESUMEN

La situación medioambiental de Pasaialdea esta considerada como una de las que se encuentra en peor situación de todo Euskadi. Este proyecto propone crear una red ciclista para dar solución a la contaminación ambiental del lugar promoviendo el uso de la bicicleta. 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. Con este trabajo se quiere concienciar a la población del ahorro energético y especialmente del uso moderado de los automóviles, y potenciar hábitos de vida que tengan en consideración las consecuencias medioambientales. Así se podrá lograr una calidad de vida acorde al siglo XXI en la comarca de Pasaialdea.

Palabras clave: Bicicleta, medioambiente, carril-bici, ahorro energético, concienciación.

SUMMARY

(CYCLING TO THE FUTURE)

The environmental situation of Pasaialdea is considered as one of the worst ones in the whole Euskadi. This project proposes to create a cyclist network to give a solution to the environmental pollution of the place through the promotion of the use of the bicycle. Apart from the advantages for the environment, it is healthy, because it is a very advisable sport to and fit for all ages. With this essay we want to make the population aware of the need to save energy and especially the moderate use of the car, and encourage habits which have in mind the consequences on environment. Thus we can get a better life quality in accordance with 21st century in the Pasaialdea County.

Key words: Bicycle, environment, bicycle line, energetic saving, awareness

INTRODUCCIÓN

El principal propósito de este proyecto es que el carril bici o bidegorri recorra las calles del municipio pasaitarra, uniéndolo así con el futuro carril bici principal que enlazará las ciudades de la comarca de Oarsoaldea. Este objetivo general se puede desglosar en los siguientes:

- Diseñar un carril bici que recorra las calles de cada distrito de Pasaia, creando así una reorganización urbanística.
- Estudiar la situación de las calles y las posibilidades que existen de que se pueda situar un carril bici por esa zona.
- Apoyar al medio ambiente reduciendo el tránsito de automóviles por las calles.
- Concienciar a la población del uso cotidiano de la bicicleta, para distancias cortas (menos de 5 km) dentro del municipio.

- Presentar nuestro proyecto a las instituciones municipales y provinciales para conseguir así que se pueda llevar a cabo.
- Comenzar a asentar las bases de una movilidad sostenible en el municipio de Pasaia.
- Concienciar a la población en torno al desarrollo sostenible.

MATERIAL Y MÉTODOS

Este trabajo, se ha realizado teniendo en cuenta que el proyecto para unir los municipios de la comarca de Oarsoaldea, fue aprobado por la Diputación Foral y por lo tanto aceptaron ponerlo en funcionamiento. Dentro de un tiempo se podrá tener un carril bici que una las calles de los municipios de la zona para poder desplazarse de un sitio a otro en bicicleta.

El primer paso que se realizó antes de comenzar el proyecto, fue proponerse unos objetivos a cumplir con el estudio. Una vez que se tuvieron claros estos puntos, se diseñó gráficamente el recorrido del carril bici en los cuatro distritos de Pasaia sobre unos planos facilitados por el coordinador del trabajo. Para realizar esto, se comenzó marcando el recorrido de los carriles bici locales en los planos de los cuatro distritos para posteriormente ir al lugar por donde éstos van a pasar y así tener una primera idea de por dónde se debe diseñar y en qué condiciones. Este trabajo de campo se acompañó con una ficha para la recogida de datos para poder evaluar la viabilidad de su construcción en los tramos que se estimen necesarios y en el caso de tener que realizar alguna modificación, ésta se propone ya en la propia ficha.

Tabla 1. Ficha de campo

BIDEGORRI: FICHA DE CAMPO			
Fecha:		Distrito:	
Municipio	PASAIA	Calle:	
Tramo:			
Situación actual	Ancho de acera		
Observaciones:	Ancho de carretera		
	Iluminación		
	Señalización		
	Estado		
Otros			
Propuestas:			
Observaciones:			
Posibilidades de realización	Muchas		Inconvenientes:
	Bastantes		
	Normales		
	Escasas		
	Nulas		

Cuando el trazado inicialmente previsto para el carril bici presenta algún impedimento serio que impida que se pueda hacer en es zona, se busca alguna alternativa, como puede ser, pasar el carril bici por una segunda calle paralela en la que no haya ningún problema o realizar una

obra urbanística (por ejemplo estrechar la carretera y la acera para poder hacer el carril bici) para que bidegorri acabe siendo una realidad para cada uno de los cuatro distritos pasaitarras.

Con todas las fichas de campo de los diferentes tramos, las observaciones correspondientes y los planos con las modificaciones, se pasa a marcar el trayecto definitivo en planos nuevos y al diseño cuidadoso de cada tramo. Posteriormente, se realiza una nueva salida de campo para comprobar si realmente el diseño definitivo era correcto o no, y si no lo era se buscaron nuevas alternativas.

Durante este proceso se realizó también una búsqueda bibliográfica para conocer las características generales de los carriles bici, su diseño, normas que debe de cumplir, etc. para que el futuro bidegorri de Pasaia cumpla todos los requisitos legales y no suponga problemas para los ciudadanos sino todo lo contrario, un gran beneficio que mejore la calidad de vida.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

PASAI ANTXXO

Este distrito dispondría de 1600 m de bidegorri que transcurrirían por el interior del municipio y al final enlazarían con el bidegorri comarcal. Poco más de la mitad de los tramos del carril bici son unidireccionales (0,807 km) y casi todo el resto bidireccionales (0,725 km). En cambio, son muy escasas las zonas elegidas como compatibles con peatones (0,078 km). En cambio no hay ningún tramo compartido con vehículos de motor dado que hay espacio para pasar un bidegorri por las calles sin tener que compartir el tramo.

Dentro de este distrito se han creado 3 circuitos cerrados, uno rodea todo el pueblo 2,078 km y dentro de él hay otros dos circuitos de 1,208 km y 1,221 km. En este proyecto de bidegorri por Pasai Antxo hay 11 tramos de lo que 7 tienen bastantes posibilidades de realización 4 muchas.

Este distrito es el más llano de los cuatro que conforman Pasaia.



Figura 1. Mapa de los recorridos en Pasai Antxo.

PASAI DONIBANE:

Es el más largo de los cuatro distritos. En éste la longitud total del bidegorri sería de 4,302 km y la mayoría (2,482 km.) de los tramos propuestos para este distrito son tramos compatibles con peatones ya que el camino hacia Kalaburtza es de reciente construcción y con un diseño muy adecuado para llevar a cabo esta propuesta.

Los tramos bidireccionales (1,184 km) también abundan en este distrito ya que, las

calles tienen suficiente espacio para poner dos carriles. Y por último están los tramos unidireccionales (0,636 km), muy escasos en este distritito. Se ha creado un circuito cerrado de 0,736 km.

En cuanto las posibilidades de realizar este bidegorri en Donibane teniendo en cuenta las condiciones de las calles que recorre, de los 14 tramos propuestos para 9 de ellos son muchas y para 5 bastantes (5).

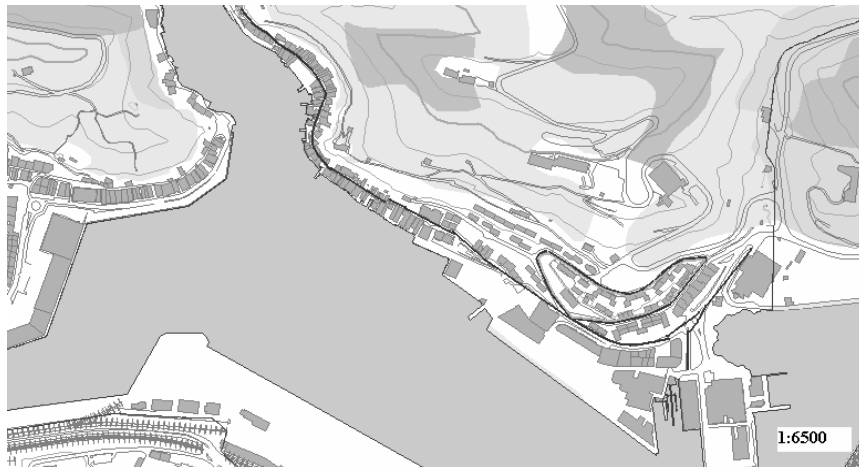


Figura 2. Mapa de los recorridos en Pasai Donibane.

PASAI SAN PEDRO:

La longitud del bidegorri en este distrito sería de algo más de 2,136 km de los que 0,819 km serían unidireccionales y 1,135 km bidireccionales. Sólo 0,130 km son tramos compartidos con peatones y 0,052 km compatibles con peatones y vehículos a motor.

Este carril bici cuenta con 12 tramos y hay un circuito cerrado general que se une

con el bidegorri comarcal de 1,763 km de longitud, y dentro de éste se forman dos circuitos cerrados que también se unen con el bidegorri comarcal de 1,148 km y 0,827 km respectivamente; estos dos circuitos están divididos por dos ascensores que unen la zona baja de San Pedro con la zona alta.

Las posibilidades de realización, son muchas para 8 tramos, bastantes para 3 y normales para un tramo.

Figura 3. Mapa de los recorridos por Pasai San Pedro.



TRINTXERPE:

Trintxerpe es uno de los distritos en los que más pendientes hay.

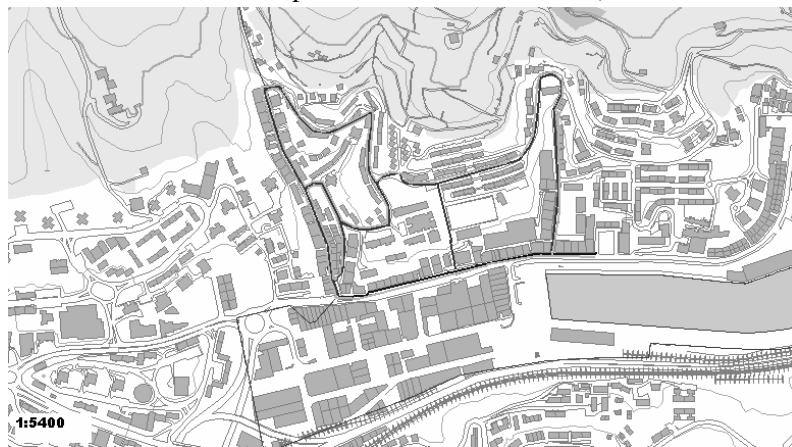
En el proyecto la longitud del bidegorri tiene 2,612 km de los que 1,827 km son unidireccionales debido a las fuertes pendientes y a la falta de espacio. Hay pocos tramos bidireccionales (0,280 km) porque la que las calles que componen este municipio son, en general, muy estrechas.

En cuanto a los tramos compatibles, en esta localidad hay 0,132 km compatibles con peatones.

En este distrito el carril bici constaría de 15 tramos. Habría tres circuitos, uno general que bordea Trintxerpe de 1,937 km y este enlazaría con el bidegorri comarcal. Dentro de este habrá otros 2 circuitos más pequeños. Uno de ellos bordea un parque infantil (0,403 km) y el otro va a lo largo de toda la calle Ulia y por la parte de arriba de la calle Azkuene (0,914 km).

En cuanto a las posibilidades de realizar el bidegorri en esta localidad son en su mayoría muchas (11 tramos) y bastantes para los otros cuatro tramos).

Figura 4. Mapa de los recorridos por Trintxerpe.



PASAIA EN GENERAL:

El municipio constaría de 11,154 km de bidegorri en total. La mayoría de los carriles bici son unidireccionales (4,089 km) aunque, el número de los tramos propuestos como bidireccionales es muy similar (3,324 km). Las zonas elegidas como compatibles con peatones corresponden a 2,705 km y los tramos compartidos

con peatones y vehículos de motor son sólo 0,052 km.

El bidegorri de los distritos de Pasaia en total recorre 32 calles, que hemos dividido en 52 tramos y sus posibilidades de realización son muchas o bastantes. Se califica como muchas cuando el carril bici no requiere ninguna modificación de la calle y no tiene ninguna dificultad y se califica de “bastantes” cuando requiere

alguna pequeña actuación o hay algún inconveniente.

En Pasai Antxo el carril bici no tiene pendientes mayores al 6%-8% ya que Antxo no tiene pendientes fuertes y es una zona baja. Este distrito tendría 1600 m de bidegorri teniendo en cuenta que es el distrito más pequeño de los 4, tendría 3 circuitos cerrados, 11 tramos y sus posibilidades de realización la mayoría son bastantes.

En Pasai San Pedro el bidegorri puede ser más utilizado ya que tiene un amplio paseo hacia Puntas en el que el bidegorri es compatible con peatones. También la calles que este recorre son calles amplias generalmente pero bastante pronunciadas. En el trabajo los metros de carril bici sería algo más de 2.600 m, tendría 3 circuitos cerrados, 12 tramos, y en la mayoría de los tramos las posibilidades de realización son muchas.

En cuanto a Donibane, teniendo en cuenta que es el distrito más grande, el carril bici tendría de longitud 4 300 m, con un circuito cerrado y en cuanto a las posibilidades de realización en este distrito son muchas y bastantes, y gran parte del bidegorri transcurre por zonas compatibles con peatones y automóviles.

En Trintxerpe es el bidegorri transcurre por calles del distrito muy urbanizadas y poco turísticas, es decir, las calles no son utilizadas para pasear. Las calles de Trintxerpe son más estrechas, menos luminosas, más irregulares y con muchas pendientes. El bidegorri tendría 2 600 m de longitud, 3 circuitos cerrados, 15 tramos y en cuanto a sus posibilidades de realización, en la mayoría de los tramos las posibilidades son muchas.

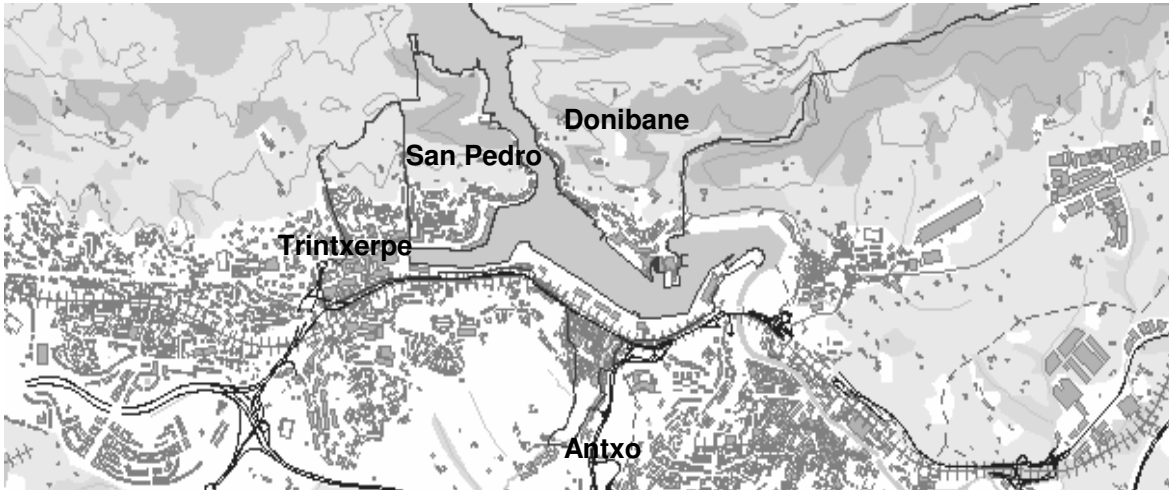


Figura 5. Mapa de los cuatro distritos pasaitarras entorno al Puerto de Pasaia.

Tabla 2. Datos resumen del bidegorri o carril bici en el municipio de Pasaia.

	DISTRITOS								TOTAL	
	PASAI ANT XO		PASAI SAN PEDRO		PASAI DONIBANE		TRINTXERPE			
km de bidegorri	1,610		2,630		4,302		2,612		11,154	
Nº de circuitos	3		3		1		3		10	
Nº de tramos	11		12		14		15		52	
Posibilidades de realización	Muchas	4	Muchas	8	Muchas	7	Muchas	11	Muchas	30
	Bastantes	7	Bastantes	3	Bastantes	6	Bastantes	4	Bastantes	20
	Normales	0	Normales	1	Normales	0	Normales	0	Normales	1
	Escasas	0	Escasas	0	Escasas	0	Escasas	0	Escasas	0
	Nulas	0	Nulas	0	Nulas	0	Nulas	0	Nulas	0

Tabla 3. Pasai Antxo

		km.
Recorrido.		1,610
Unidireccionales.		0,807
Bidireccionales.		0,725
Compatibles con peatones		0,078
Compatibles con peatones y automóviles		0,0
Circuito cerrado	1	1,208
	2	1,221
	3	2,078

Tabla 4. Pasai San Pedro

		km.
Recorrido.		2,136
Unidireccionales.		0,819
Bidireccionales.		1,135
Compatibles con peatones		0,130
Compatibles con peatones y automóviles		0,052
Circuito cerrado	1	1,148
	2	0,827
	3	1,763

Tabla 5. Donibane

		km.
Recorrido.		4,302
Unidireccionales.		0,636
Bidireccionales.		1,184
Compatibles con peatones		2,482
Compatibles con peatones y automóviles		0,0
Circuito cerrado	1	0,736

Tabla 6. Trintxerpe.

		km.
Recorrido.		2,612
Unidireccionales.		1,827
Bidireccionales.		0,280
Compatibles con peatones		0,132
Compatibles con peatones y automóviles		0,0
Circuito cerrado	1	0,403
	2	0,914
	3	1,937

AGRADECIMIENTOS

Al coordinador del trabajo Juan Carlos Lizarazu por su colaboración en el trabajo, el apoyo moral y el apoyo logístico que nos

ha proporcionado a la hora de la realización de la recogida de datos por las calles de nuestro municipio.

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA, “**Bicis más prudencia**”, Ayuntamiento de Donostia.
- AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA, “**Al trabajo en bici**”, Ayuntamiento de Erretereria.
- CID, J. F.; EIZAGIRRE, I.; IRAZUSTA, A.; MARTIN I. y SANZ, A. (2006), **Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa**. Donostia: Diputación foral de Gipuzkoa.
- DEKOSTER J. y SCHOLLAERT V. (2006), “En bici, hacia ciudades sin malos humos.” Gobierno Vasco, **Serie Programa Marco Ambiental**, nº. 6.
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. **La red de vías ciclistas-peatonales interurbanas de Gipuzkoa**. Especial publicitario del Diario Vasco.
- LEGORBURU, J. C. (2006), **Departamento de Medio Ambiente y montes. Resumen de la memoria de gestión del ejercicio de 2005**. Ayuntamiento de Donostia.
- Normativa ciclista., <<http://www.rfec.com/normativa/otras.asp>>.
- Nueva ley de seguridad vial, <<http://www.dgt.es/revista/num151/pages/ley.html.>php>>.
- Sanciones para ciclistas que circulen por zonas peatonales, <http://www.abc.es/.../sevilla/Home/sanciones-para-ciclistas-que-circulen-por-zonas-peatonales_1631863050245.html>.
- Turismo local en bicicleta. [en línea], Consumer.esEroski, <http://www.consumer.es/web/es/viajes/ideas_y_consejos/2007/03/25/160980>.