

¿POR QUÉ NO A PIE Y EN BICICLETA? DOS MODOS DE TRANSPORTE A POTENCIAR EN ERRETERIA

Ander Irazusta

El Ayuntamiento de Erreterria, liderado por su Departamento de Medio Ambiente y Montes, está elaborando un Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte, y también para hacer más cómodos y atractivos los desplazamientos peatonales, dando así nuevos pasos en el desarrollo de la Agenda Local 21. Desde una perspectiva ambiental y de sostenibilidad, la movilidad debe contribuir a la mejora de la calidad de vida de Erreterria, lo que supone conseguir una reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes, y en especial de los gases de efecto invernadero responsables del cambio climático.

El ir a pie, además del modo de desplazamiento de menor impacto ambiental y de mayor beneficio social, es el modo de desplazamiento mayoritario entre los erreterriarras (según se desprende del estudio sociológico sobre movilidad que se ha realizado en 2014, más de un 80% de los desplazamientos internos se realizan a pie).

En el Plan se busca una nueva consideración del peatón en el sistema de transporte urbano, destacando conceptos como seguridad, comodidad, rapidez y atractivo de la marcha a pie. Por otra parte, la bicicleta en Erreterria se configura como una alternativa en distancias que puedan resultar excesivas para realizarlas andando. Igualmente, en el ámbito comarcal de Oarsoaldea las distancias, que en general pueden ser excesivas para el modo peatonal, son muy adecuadas para hacerlas en bicicleta.

El actual uso excesivo del coche en Erreterria y los problemas asociados

Según el estudio sobre movilidad citado, cerca de un 10% de los erreterriarras usa el coche como medio de transporte principal para desplazarse dentro del pueblo de manera cotidiana (es importante subrayar que el motivo del estudio son los viajes internos del municipio). Dicho porcentaje se traduce en miles de

desplazamientos diarios internos en coche, de forma que afectan al funcionamiento del transporte público, al medio ambiente, a la ocupación de espacio, a la falta de seguridad y de comodidad y a la salud de otras personas usuarias de la vía pública, como es el caso de peatones y ciclistas.

A esta problemática se le suma la pérdida de atractivos comerciales o de habitabilidad de muchas calles. Es por tanto indispensable reducir ese 10% de viajes en coche, tratando de cambiarlos por viajes a pie o en bicicleta (o en transporte público). Más aún teniendo en cuenta que, por el tamaño y la forma geográfica de Errenteria, para la inmensa mayoría de las actividades urbanas el coche no es necesario, ya que la mayoría de las distancias son realizables a pie, no llegando a superarse los veinte minutos de viaje andando. Además el obstáculo que suponen las cuestas para los barrios altos se está reduciendo progresivamente con la implantación de diversos ascensores de uso público.

Según el estudio citado, existe además una preocupación creciente en Errenteria por estas cuestiones, por lo que merecen una reflexión y un compromiso público para lograr una movilidad sostenible como condición indispensable para la mejora ambiental, social y económica del municipio.

La bicicleta como medio de transporte cotidiano en Errenteria, un reto pendiente

La bicicleta supone una alternativa muy interesante en distancias que puedan resultar excesivas para realizarlas a pie. Además de los múltiples beneficios ambientales, sociales y económicos que su uso ofrece a nivel colectivo (reducción de la congestión, ahorro de espacio, disminución de ruido y contaminación) destacan sus ventajas a nivel individual, ya que es barata, rápida y saludable.

Quizá por ello existe ya una importante demanda social para potenciar el uso de la bici en Errenteria. Su uso como medio de transporte cotidiano ha crecido en los últimos años hasta alcanzar el 1% del total de desplazamientos internos (tanto para acudir al trabajo, a los estudios o a hacer compras y gestiones). Aún así queda bastante camino por recorrer, ya que un 5% de errenteriaras desea que la bicicleta sea su principal medio de transporte dentro de Errenteria (cifra que crece hasta un 22% si se suman quienes la contemplan como segunda opción principal), mientras que un 48% declara que usaría más la bicicleta si hubiese más *bidegorris* (la falta de seguridad que actualmente se percibe es citada como uno de los principales obstáculos para su uso). Pero quizá el dato más significativo sea que un 76% de los habitantes del municipio se muestra muy de acuerdo o bastante de acuerdo con el planteamiento de que el Ayuntamiento debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Actualmente Errenteria cuenta con 11 km de *bidegorris* principalmente repartidos entre zonas de paseo y tramos en nuevas urbanizaciones a falta de conectar entre sí (a excepción del eje este-oeste que atraviesa el municipio siguiendo el cauce del río Oiartzun), de forma que la mayor parte del núcleo urbano queda sin infraestructura adecuada a la bicicleta. El Plan propone una red de vías ciclistas que conectará barrios y equipamientos de forma segura y atractiva para las personas que quieran utilizar la bicicleta tanto para acudir a sus quehaceres diarios como para aquéllas que quieran utilizarla como forma de ocio y paseo. Se han planteado diversos tipos de *bidegorri* con tramos de uso exclusivo de bicicletas allá donde resulta necesario, como la habilitación de tramos en coexistencia allá donde la integración de forma segura es posible. Más allá de la infraestructura, el Plan propone una serie de medidas de promoción para el uso de la bicicleta. Este Plan integral tendrá recorrido si además de una decidida política pro-bicicleta en alianza con el peatón cuenta con la participación e implicación de la ciudadanía y los agentes sociales.

