

1. zenb. • 2009ko ekaina • Doako argitarapena / Nº1 • Junio 2009 • Publicación gratuita



Bizikletaz



En bici con **Álex**
Ubagorekin bizikletan

- Nuestros bidegorris por dentro: Astigarraga-Martutene
 - Txita, hirian barneratzeko beste modu bat
 - Así utilizamos nuestros bidegorris en 2008
 - Elige bien tu bicicleta
 - eta gehiago: berriak, argazkiak...

Aurkezpena Presentación

Gipuzkoak sekulako ahalmena dauka bere eguneroko mugikortasuna modu ez motordunetan oinarritzeko. Urteak igaro ahala, ziklistentzako eta oinezkoentzako bideen kilometro kopurua haziz joan da.

Gipuzkoar gehienek bailaretako barruetan edo kostaldeko lautadetan lekututa dauden herri, industri gune, merkatalgune, kirolgune eta eskola ekipamendu eta abarretan bizi eta euren eguneroko egitekoak gauzatzen dituzte. Distantziak oso egokiak dira bizikleta erabiltzeko –hiri barruko eta hiri arteko garraio modurik azkarrena da bizikleta 2-5 kilometroko desplazamenduetan atetik atera–, hortaz, gainezka dauden gure errepideetan auto pribatuen bidai kopurua gutxitzeko egoeran geundeke.

Lortzeko gakoak hauek dira: azpiegitura eroso eta seguruak edukitzea, horien erabilera egokia herritarren artean etengabe sustatzea eta gero eta herritar gehiago autoaren esklabutzatik libratzeko egiten ari den hautua bizikletaren alde, zeina garraio modu erabilgarria den, askoz ere ekonomikoagoa, gizakien hartu emanak errazten dituen, osasungarriagoa eta ingurugiroa askoz gehiago errespetatzen duena.

Eguneroko joan etorriak oinez edo bizikletaz garatu ahal izatea luxua da gaur egun. Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko departamentuaren erronka eta helburua hau gutzia errealitate bihurtzea da.

Gipuzkoa cuenta con un gran potencial para basar su movilidad cotidiana en los modos no motorizados y los kilómetros de vías ciclistas-peatonales van en aumento con el paso de los años. La mayoría de los guipuzcoanos viven y realizan sus tareas cotidianas en poblaciones, zonas industriales, comerciales, equipamientos escolares, deportivos, etc. situados en el fondo de los valles y en las llanuras costeras, con unas distancias muy adecuadas para que el uso de la bicicleta –considerada como el transporte urbano e interurbano más rápido en desplazamientos de 2-5 km puerta a puerta–, haga descender el número de viajes en automóvil privado de nuestras atestadas carreteras.

Contar con infraestructuras cómodas y seguras, una progresiva educación ciudadana en el buen uso de las mismas y la decisión de cada vez más ciudadanos de abandonar definitivamente la esclavitud de su automóvil en favor de un vehículo útil, mucho más económico, socializador y saludable e infinitamente más respetuoso con el medio ambiente, es la clave que lo hará posible. Poder desarrollar la movilidad cotidiana en bicicleta o a pie es, ya, hoy en día, todo un lujo. El Departamento Foral de Desarrollo Sostenible tiene la misión y el reto de convertirlo en una realidad social.

Carlos Ormazabal

Garapen Iraunkorreko Diputatua
Diputado de Desarrollo Sostenible

- Zuzendaritza eta Koordinazioa / Dirección y Coordinación: Garapen Iraunkorreko Departamentua-Iraunkortasunaren eta Bizikleta Bideen Atala / Departamento de Desarrollo Sostenible-Sección de Sostenibilidad y Vías Ciclistas
- Testuak / Textos: Koldo Almandoz, Xabier Sagardia (eragin.com) • Bidegorrien gaineko aholkularitza / Asesoramiento en bidegorris: Ander Irazusta, Luis Del Barrio • Argazkiak / Fotografías: Mikel Saiz, J.M. Vázquez, Cati Martín, Emiliano & Virginia • Diseinua / Diseño: eragin.com • Maketazioa / Maquetación: Igor Astigarraga
- Agitaratzen du / Edita: Garapen Iraunkorreko Departamentua / Departamento de Desarrollo Sostenible

Lege gordailua / Depósito legal: SS-735-2009

Gipuzkoa Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net
bizikletaz@eragin.com

Gipuzkoako Foru Aldundia, Gipuzkoako plaza, z/g
20004 Donostia-San Sebastián



GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

Aurkibidea

Índice

Elkarrizketa: Alex Ubago	 4-7	Entrevista: Álex Ubago
Erreportajea: Astigarraga-Martutene bidegorria barrutik	 8-11	Reportaje: Nuestros bidegorris por dentro: Astigarraga-Martutene
Estatistika: Bidegorriak zenbakitan	 12-13	Estadística: Los bidegorris en cifras
Gomendioak: Zure bizikleta ongi aukeratu	 14-15	Consejos: Elige bien tu bicicleta
Harkaitz Canoren esanak	 15	Harkaitz Cano en tres pedaladas
Erreportajea: Txita, hirian barneratzeko beste modu bat	 16-18	Reportaje: Txita, otra forma de recorrer la ciudad
Argazkitegia: Bizikletak munduan, Turkia	 19	Álbum de fotos: Bicicletas en el mundo, Turquía
Erreportajea: Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua lanean	 20-21	Reportaje: Primeros pasos del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa
Berriak	 22-23	Noticias
Ba al zenekien?	 23	¿Sabías que...?

ALEX UBAGO

“Bizikletez beteriko kalea ilusionagarriagoa litzateke, humanoagoa”

Calle ilusión. Poz kalea. Halaxe deitzen da Alex Ubago donostiarraren estudioko laugarren diskoa. Disko pertsonala, melodikoa eta baita askotariko soinuak biltzen dituena ere. Kontzertu bira handiari ekin dio Alexek orain, hitzorduz beteriko agendari aurre eginez: hegazkinak, hotelak, zaleak... Hori dela eta, denboraldi luze batez ezingo du bizikleta erabili eta hori, bi gurpilen ohiko erabiltzaile batentzako, ez da samurra izan behar. Ez horixe. Alexek badaki zertaz ari den bizikletari buruz galdetzen zaionean. Horregatik ez du zalantzarik egiten: “Bizikletez beteriko kalea –dio– ilusionagarriagoa litzateke, humanoagoa, isilagoa, lasaiagoa, arinagoa eta kutsadura gutxiago izango luke”. To, bere azken diskoaren izenburua bezalaxe orduan: *Calle ilusión*, poz kalea, bizikletez beteta.

Imajinatzen dut biran zaudenean bizikletan ibiltzearena gutxienez fikzio-zientzia izango dela. Erratuta nago edo pedalei eragiteko betarik aurkitzen duzu?

Fikzio-zientzia, ez zara erratzen. Promozioa egiten edo bira batean nagoenean ia ezagutzen dudak bakarra hotela eta kontzertuaren tokia dira. Batzuetan ez dut ezta egun oso bat hiri batean ematen.

Eta zer da zure disko berrian, *Calle ilusión*, aurkituko duguna?

Soinu berria nire estiloaren barruan. Baladak aurkituko dituzue noski, baina baita erritmo fuertagoak, reggae-ren bat ere. Eta vals bat ere. Uste dut disko bariatua dela bai melodietan bai letretan, oso positiboa. Eta lehen aldiz, bi bertsio sartu ditut.

Kalea “ilusionagarriagoa” litzateke bizikleta gehiago baleude?

Seguru nago. Ilusionagarriagoa, humanoagoa, isilagoa, lasaiagoa, arinagoa eta kutsadura gutxiagorekin.



Mikel Saiz

“Donostia eta inguruko herrien artean bidegorriak izatea gustatuko litzaidake”

ÁLEX UBAGO

“La calle repleta de bicis sería más ilusionante y humana”



“El éxito de la bici en la ciudad depende de la convivencia entre peatones, ciclistas y conductores”

Calle ilusión. Así se titula el cuarto disco de estudio del donostiarra Álex Ubago. Un disco personal, melódico y positivo, y también variado, que le va a llevar a realizar una extensa gira a éste y al otro lado del charco. Una agenda apretada de aviones, hoteles, conciertos, ciudades, fans, prensa... que no le permitirá utilizar la bicicleta en una larga temporada. Y eso que Álex es un habitual del pedaleo urbano. Cuando se le pregunta sobre la bici, sabe de lo que se habla. Por eso, no duda en afirmar que la calle repleta de bicis sería más “ilusionante, más humana, más silenciosa, más tranquila, más fluida y menos contaminada”. Ahí queda eso, calle ilusión, en definitiva, como reza el título de su último disco.

Me imagino que cuando estás de gira lo de andar en bici será ciencia ficción, ¿me equivoco o tienes algún hueco para darle a los pedales?
Ciencia ficción, no te equivocas. Cuando estoy de promoción o de gira, prácticamente lo único que llego a conocer es el hotel y el recinto del concierto. Hay veces que no llego a completar un día en una ciudad.

¿Y qué nos vamos a encontrar en tu nuevo disco, Calle ilusión?
Un sonido renovado dentro de mi estilo. Encontraréis baladas, por supuesto, pero también ritmos más fuertes, algún reggae. Incluso un vals. Creo que es un disco variado tanto en las melodías como en las letras, muy positivo. Y por primera vez, he incluido dos versiones.

¿La calle sería más “ilusionante” si hubiera más bicicletas circulando por ellas?

Seguro. Más ilusionante, más humana, más silenciosa, más tranquila, más fluida y menos contaminada.

¿Utilizas la bicicleta habitualmente para moverte por la ciudad? ¿Con qué frecuencia?

Con mucha frecuencia.
Salvo que tenga

Bizikleta erabiltzen duzu hiritik mugitzeko? Zer nolako maiztasunarekin?

Maiztasun handiz. Salbu gitarra edo zerbait handia eraman behar dudanean –eta arriskutsua deritzodanean–, bizikletan ibiltzen naiz beti.

Ze bizikleta mota erabiltzen duzu?

Pasiozko bizikletak izan ditut beti, kaliforniar motakoak, eskuleku handikoak, barra makur eta zabalekoak, eta gurpil nahikoa lodikoak.

Eta zer egiteko erabiltzen duzu?

Lehen adierazi bezala, denetarako erabiltzen dut, baldin eta zerbait handia eraman behar ez badut. Ez naiz oroitzen noiztik ez dudan autoa hartzen Donostiatik ibiltzeko. Oinez edo bizikletan noa. Bizikletarako dimentsio perfektuko hiri batean bizitzeko zortea dugu.

Egia da, oro har, bizikletan ibiliz umoreak onera egiten duela?

Argi dago. Azkarrago zoaz, beti puntual heltzen zara ataskorik ez duzulako, ez duzu aparkalekurik bilatu behar ez eta ordaindu behar ere. Horregatik bakarrik aldarteak hobera egiten du. Gainera, kirola egiten duzu eta sasoiko mantentzen zara. Eta ez dago adin mugarik.

Ezinbesteko galdera. Nola moldatzen zara oinezko eta gidariekin?

Niretzako hau da konturik garrantzitsuena. Bizikletaren arrakasta hirian oinezkoen, gidarien eta txirrundularien elkarbizitzaren araberakoa izango da. Kasu bakoitzean nor den ahulena kontutan izan behar dugu eta errespetatu. Askotan, bizikletan oso azkar goaz, pentsatu gabe oinezkoa ahula dela, batez ere espaloitik igarotzen diren bidegorri tarteetan, Conchakoan kasu.

Zer nolako hiria gustatuko litzaizuke izatea?

Bizikletan oinarriturikoa. Bidegorri sarea auzo eta poligono guztietara zabaltzea gustatuko litzaidake. Amara eta Antiguu lotzeko trenbide zaharreko tunela prestatzea. Eta amesten jarrita, Donostia eta inguruko herrien artean bidegorriak izatea. Garrantzitsua da baita ere segurtasuna, izan ere, niri hiru bizikleta lapurtu dizkirate jada leku berean. Leku hori bizikletentzako aparkalekua da gainera.

Zure iritziz, zer egin beharko litzateke, zer hobetu, gero eta herritar gehiagok bizikletaren aldeko apustua egiteko?

Lehen aipatu dudan elkarbizitza eta errespetuaren gaia azpimarratu. Halaber, uste dut bizikletan hobe ekipatuak joatea inportantea dela, batez ere eurirako, izan ere, euriak oraindik atzera botatzen du jende asko bizikleta hartzerako orduan. Holandan edo Danimarkan, adibidez, non euri gehiago egiten duen, jendea oso ongi babesten da eta bizikleta erabiltzen segitzen du, elurrarekin eta guzti.



Abesten duzu, txistu egiten duzu... bizikletan zoazenean?

Denetarik pixka bat, baina oro har, ahoa itxita mantentzen saiatzen naiz, eztarria segituan mintzen delako, kar-kar.

Melodiarik bururatu zaizu inoiz bizikletan ibiltzerakoan?

Behin baino gehiagotan. Egia esateko, paseo bat bizikletan oso inspiratzailea izan daiteke.

que llevar una guitarra o algo grande y lo vea peligroso, me muevo siempre en bici.

¿Qué tipo de bicicleta utilizas?

He tenido siempre bicis de paseo, tipo californiana, de manillar grande, barra curva y ancha y ruedas bastante gruesas.

¿Y qué tipo de desplazamientos haces con ella?

Como decía antes, de todo tipo si no tengo que llevar conmigo algo muy voluminoso. No recuerdo desde cuando



Mikel Saiz

no toco el coche para ir por Donosti. Voy andando o en bici. Tenemos la suerte de vivir en una ciudad de dimensiones perfectas para la bici.

¿Es verdad que, en general, cuando se utiliza la bicicleta se está de mejor humor?

Bueno, está claro. Vas más rápido, llegas siempre puntual porque no tienes atascos, no tienes que buscar aparcamiento ni pagarlo. Sólo por eso ya

mejora el humor. Además haces deporte y te mantienes en forma. Y no hay límite de edad.

La pregunta del millón, ¿qué tal te las apañas con peatones y conductores?

Para mí éste es el tema más importante. El éxito de la bici en la ciudad depende de la convivencia entre peatones, ciclistas y conductores. Debemos de ser conscientes en cada caso de quién es el más débil y respetarlo. Muchas veces vamos en bici muy deprisa sin pensar que el peatón es vulnerable, sobre todo en los tramos de bidegorri que hay en mitad de las aceras como en La Concha, por ejemplo.

¿Qué tipo de ciudad te gustaría tener?

Pensando en la bicicleta, me gustaría que se ampliase la red de bidegorris a todos los barrios y polígonos. Que se habilite el antiguo túnel de ferrocarril para conectar Amara y el Antiguo. Y puestos a soñar, que hubiera bidegorris entre Donosti y los pueblos de alrededor. También sería importante que aumentase la seguridad, porque yo voy por tres robadas en el mismo sitio, que además es aparcamiento para bicis.

En tu opinión, ¿qué habría que mejorar, qué habría que hacer, para que cada vez más ciudadanos apostasen por la bicicleta?

Insistir en el tema de la convivencia y el respeto que decía antes. También creo que es importante que vayamos mejor equipados en bici, sobre todo para la lluvia que aquí todavía frena mucho a la hora de coger la bici. En Holanda o en Dinamarca, por ejemplo, donde llueve mucho más, la gente se protege muy bien y sigue usando la bici hasta con nieve.

¿Cantas, silvas, tarareas... cuando vas en bicicleta?

Un poco de todo, pero en general procuro mantener la boca cerrada porque la garganta se resiente enseguida, jaja.

¿Se te ha ocurrido alguna vez alguna melodía mientras ibas en bicicleta?

Más de una vez. La verdad es que un paseo en bici puede ser muy inspirador.

Gure bidegorriak barrutik

Nuestros bidegorris por dentro

ASTIGARRAGA-MARTUTENE
1.000 erabiltzaile egunero

ASTIGARRAGA-MARTUTENE
1.000 usuarios cada día

Astigarraga eta Martutene batzen dituen bidegorriak 1,2 kilometro ditu. 2007. urteko irailean inauguratu zen bide honek, egunero ia mila oinezko eta txirrindularien joan etorria ahalbideratzen du. Bizikleta eta oinezko erabiltzaileen bideak bereizturik dituen ibilbide honek Urumea ibaiaren gertukotasuna eta bidearen bi alboetara dauden baratzen aniztasuna du adierazgarri nagusi.

El Bidegorri que une Astigarraga y Martutene tiene una longitud de 1,2 kilómetros. Se inauguró en septiembre del 2007 y diariamente son alrededor de mil los usuarios, entre ciclistas y peatones, que hacen uso del mismo. Este bidegorri distingue una vía para peatones y otra para ciclistas y tiene como atractivo principal la cercanía del río Urumea y las huertas que florecen en su ribera.



Cati Martín

Astigarratik Martutenera doan bidegorrian Urumea ibaiaren presentzia nabaritzen dugu nahiz eta Astigarraga hertzeko zati txiki batean soilik ikusten den.

Donostiako Kursaal jauregia eta alde zaharren artean itsasoratzen den ibaiak oso bestelako postala eskaintzen du Astigarratik Martutenera egiten duen ubidean. Eredu honetan, ibaiak hiriburuko azokak elikatzen dituzten hamaika baratze ureztatzen ditu. Bertan eraiki zen bidegorriari esker, ingurune berezi honetaz gozatzeko aukera dugu duela bi urtetik hona.

Donostiako auzo berezi hau eta azken urteotan izugarri hazi den Astigarraga herria lotzen dituen lau metro eta erdiko zabalera duen bide honek bi kolore ditu. Bi metro eta erdiko zabalera eta kolore beltza oinezkoentzat eta kolore gorriko beste bi metro alboan bizikletentzat. Garai batean autoz josita izaten den errepide arriskutsutik ibiltzen ziren txirrindulariek, egun, laua eta maila eta adin guztientzako txirrindularientzat aproposa den bidegorria dute eskura aisialdirako edota lekuz aldatzeko.

262 bizikleta egunero

Erabiltzaileen zenbaketak egiteko propio jarritako neurgailuek diotenez, batzaz beste, egunero 262 bizikleta pasatzen da bidegorri honetatik. Beste gauzen artean, datu honekin ondoriozta dezakegu batetik, Donostiaren hurbiltasunak baduela zer ikusirik txirrindulari kopuru altu honetan, eta bestetik, aisialdiaz gain, bidegorri honek egunero komunikazio-bide gisa erabiltzen duen txirrindulari kopuru finko bat ere baduela.

Astigarragak tren geltokia ez duenez, gertuen duen geltokia Martutenen dago. Eta hain zuzen bidegorriak konektatzen ditu Astigarraga eta Martuteneko geltokiak. Pasaian bizi den Txuma Vazquez ilustratzaileak adibidez, egunero bizikleta treanean sartu eta Martutenen jaisten da Astigarragan duen lantokira joateko azken kilometroak bizikletan egiteko.

Batzaz beste, erabiltzaileen heren bat da bizikleta erabiltzailea. Kontuan izanik ingurune urbanotik gertu dagoela eta bidegorriaren eraikuntzaren aurretik ere bazela oinezkoen artean pasio hori egiteko ohitura, bizikleta erabiltzaileen kopurua altua dela esan daiteke. Asteburuetan, gainera, txirrindularien kopuruak gora egiten du eta, jakina, eguraldi onak ere badu eraginik erabiltzaileen kopuruan.

La vía ciclista-peatonal que une Astigarraga y Martutene se caracteriza por la omnipresencia del río Urumea, aunque sólo lo veamos al comienzo del tramo de Astigarraga. El río que desemboca entre el Kursaal y la parte vieja donostiarra ofrece una postal muy distinta a su paso por Astigarraga y Martutene. En esta parte del mapa, el río riega las numerosas huertas que abastecen los mercados de la capital guipuzcoana. Y desde hace dos años, y gracias al bidegorri, podemos disfrutar de este entorno tan especial.

El barrio donostiarra de Martutene y Astigarraga, población que en los últimos años ha crecido de forma espectacular, están unidos por un bidegorri de cuatro metros y medio de ancho, con la peculiaridad de que está segregado: dos metros y medio de asfalto negro para los peatones y otros dos metros de color rojo para ciclistas. Hasta la apertura de este bidegorri, los ciclistas circulaban por una peligrosa y transitada carretera. Hoy en día, el bidegorri, llano y segregado, gracias a sus características es adecuado para todo tipo de usuarios.

262 bicicletas al día

Los contadores habilitados para conocer el uso del bidegorri señalan que una media de 262 bicicletas transitan diariamente por esta vía. Podemos sacar la conclusión de que, entre otras razones,



J.M. Vázquez

Astigarragan eraikitzen ari diren autobide berriak autoak "airetik" eramango ditu bidegorriaren gainetik pasatzen den zubi erraldoiari esker. Autobidearen eraikuntza lanek ordea, ez dute aldatu bidegorriko erabiltzaileen ohitura. Bidegorri hau bizilagun eta erabiltzaileen egunerokotasunean oso barneratua dagoenaren seinale.

Kontagailuak

Aipatutako datuak bidegorrian jarritako zenbagailuek eskaintako informazioari esker ondoriozta ditzakegu. Hala ere, komeni da aipatzea datuok gutxiengo edo minimoan oinarritutakoak direla. Zenbagailuek taldeak edo 20 zentimetroko espazioa gordetzen ez duten erabiltzaileak bakarra bezala zenbatzen dutelako, beraz, errealitatean aipatutako kopuruak handiagoak dira. Zenbagailuen funtzionamendua garatzen ari dira eta etorkizunean datu zehatzagoak jasotzeko aukera izango da. Zenbagailuek emandako datuekin ondorio ezberdin eta interesgari ugari ateratzen da. Bitxikeria gisa, aipatu adibidez, sagardotegi denboraldian, gaueko ordu txikietan erabiltzaile gehiago izaten dela. Hain justu bidegorriaren albora dauden sagardotegiak itxi eta etxera edo parranda jarraitzera abiatzeko bide hau erabiltzen duelako jende ugari.

J.M. Vázquez



la cercanía de la capital tiene que ver con el amplio número de ciclistas que, además de para el ocio, utilizan diariamente este bidegorri como medio de comunicación o transporte a sus casas o centros laborales.

Astigarraga no cuenta con una estación de tren y la más cercana se encuentra en Martutene. El ilustrador J.M. Vázquez, por ejemplo, sale de su casa en Pasaia, mete la bicicleta en el tren, la baja en Martutene y desde allí se dirige pedaleando diariamente a su centro de trabajo en Astigarraga. Aproximadamente un tercio de los usuarios del bidegorri es ciclista. Teniendo en cuenta la cercanía con el entorno urbano y que este paseo ya era muy frecuentado antes de la construcción del bidegorri, el porcentaje de ciclistas es bastante alto. Los fines de semana, además, el porcentaje de usuarios de bicicleta aumenta y, si el tiempo acompaña, éste se incrementa sensiblemente.

La nueva circunvalación de la ciudad de San Sebastián que se está construyendo en este entorno llevará el tráfico "volando" sobre el viaducto que se eleva por encima del bidegorri. Las obras de construcción, sin embargo, no han cambiado las costumbres de los usuarios del bidegorri. Esta vía está ya muy integrada en la cotidianeidad de los vecinos de la zona.

Los contadores

Los datos antes mencionados son recogidos por los contadores que hay colocados a lo largo del bidegorri. Conviene aclarar, eso sí, que estos datos siempre reflejan el mínimo estadístico, es decir, las personas o grupos que pasan delante del contador y que no guardan una distancia mínima de 20 centímetros se contabilizan como una sola. Por lo tanto, en realidad, hay más usuarios que los marcados en la estadística.

Actualmente se está trabajando en desarrollar estos contadores para lograr datos más exactos. Gracias a este chorreo de porcentajes y números podemos extraer conclusiones como poco curiosas, como el aumento de usuarios que suele tener el bidegorri en las madrugadas de los jueves, viernes y sábados en la temporada de sidrerías. Muchos de los que acuden a las *sagardotegis* que hay junto al bidegorri utilizan esta vía para volver a sus casas, a la estación, o para seguir de parranda.



Cati Martín

LOS NÚMEROS DE ASTIGARRAGA-MARTUTENE ZENBAKITAN

- Luzera / Longitud: 1,2 Km.
- Zabalera / Ancho: 4,5 metros. 2 m bicicletas, 2,5 m peatonal.
- Erabiltzaileak 2008an / Usuarios en 2008: 342.000
- Erabiltzaileak batz beste / Promedio de usuarios: 853/día
- Oinezkoak batz beste / Promedio porcentaje de peatones: 72%
- Ziklistak batz beste / Promedio porcentaje de ciclistas: 28%
- Oinezkoak batz beste lanegunetan / Porcentaje peatones día laborable: 76%
- Ziklistak batz beste lanegunetan / Porcentaje ciclistas día laborable: 24%
- Oinezkoak batz beste asteburuan / Porcentaje peatones fin de semana: 64%
- Ziklistak batz beste asteburuan / Porcentaje ciclistas fin de semana: 36%



Bidegorriak zenbakitan

Foru Aldundiko Gipuzkoako Garapen Iraunkorreko Departamentuak kudeatzen dituen zortzi bidegorritan paratutako kontagailuei esker, Bizikleta Bideen Behatokiak bidegorriei ematen diegun erabilera aztertu du, alderdi kuantitatibo eta kualitatiboari erreparatuz. Azterketa 2008an egin zen 48 kilometrotan zehar. Horrela erabili genituen bidegorriak iaz.

Gakoak

- 2008an ebaluatutako bideetan 5.300 bidai egin dira eguneko batzaz beste, hots, urtean 2 milioi lekualdaketa egin dira.

- Bidaien %78 oinez egin da eta gainerako %22 bizikletaz. Asteburuetako egunak bakarrik kontuan hartuta, banaketa aldatu egiten da, %29 bizikletaz egiten baitira, oinez %71 egiten diren bitartean. Bizikletak uste baino erabilera portzentaje handiagoak ditu: antzeko ezaugarriak dituzten Europako beste hiriarteko sare batzuetan ageri direnak baino handiagoak dira.

- Erabilera mota nagusiak honako hauek dira: eguneroko mugikortasuna (lana, ikasketak, erosketak, kudeaketak), paseoa eta aisia, ariketa biguna eta kirol intentsoa. Bide ebaluatutako garrantzia hartzen hasi dira komunikazio-bide bezala eguneroko eginbeharrak burutzeko, nola oinez hala bizikletaz, batez ere Legazpi-Zumarraga, Tolosa-Alegia, Astigarraga-Martutene eta Azpeitia-Azkoitiko bideak.

- Bide ebaluatu guztiek zeregin garrantzitsua dute pasealeku edo birika berde gisa hiriguneetan, gipuzkoarrek duten ibiltzeko eta ariketa egiteko zaletasun hedatua berretsiz. Ingurune naturalera irekitze-funtzio hori bereziki nabarmengarria da Soraluze bidearen kasuan.

- Oinezkoen eta bizikletadunen bizikidetzak ona da oro har, nahiz eta arazotxoren batzuk sortzen diren, intentsitatez aldatzen direnak bidearen arabera. Tolosa-Alegia bidea errepideko kirol-bizikletadunen kopuru handi batek erabiltzen du bi udalerrri horien arteko N-Ietik igarotzearen arriskua saihesteko xedearekin.

Vía ciclista-peatonal Ziklista-oinezkoen bidea	Longitud Luzera	Usuarios 2008 Erabiltzaileak 2008	Promedio Usuarios/día Batezbesteko Erabiltzaileak/egunean
Astigarraga-Martutene	1 Km	342.000	938
Leitzaran	20 Km	167.000	458
Tolosa-Alegia	3 Km	286.000	783
Segura-Idiazabal	2 Km	54.000	150
Legazpi-Zumarraga	3 Km	282.000	774
Zumarraga-Azkoitia	12 Km	111.000	304
Azpeitia-Azkoitia	4 Km	520.000	1.423
Soraluze-Osintxu	3 Km	195.000	533
TOTAL/GUZTIRA	48 Km	1.957.000	5.363

* Erabilera-indizea lortzen da eguneroko erabiltzaileen kopurua bideak lotzen dituen udalerrietako biztanlerien baturarekin erlazionatuz. 1.000 biztanleko erabiltzailetan adierazten da.

Gipuzkoako bidegorrien erabilerearen inguruko informazioa osatu nahi baduzu, www.gipuzkoabizikletaz.net ataria bisita dezakezu.

Los bidegorris en cifras



Gracias a los contadores automáticos instalados en ocho vías ciclistas gestionadas por el Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral, el Observatorio de las vías ciclistas de Gipuzkoa ha evaluado el uso que de los bidegorris hacemos, tanto cualitativamente como cuantitativamente. El periodo del análisis ha sido el año 2008 y los kilómetros evaluados 48. Así utilizamos los bidegorris en 2008.

Las claves

- En el año 2008 se han registrado en el conjunto de las vías evaluadas un promedio diario de 5.300 viajes, casi 2 millones de desplazamientos anuales.

- Un 78% del total de viajes se ha realizado a pie, mientras que el restante 22% se ha realizado en bicicleta. Teniendo en cuenta únicamente los días de fin de semana, el reparto cambia, con un 29% de bicicletas frente a un 71% de peatones. La bicicleta tiene porcentajes de utilización mayores que los que existen en otras redes interurbanas europeas de similares características.

- Los principales tipos de uso son los siguientes: movilidad cotidiana (trabajo, estudios, compras, gestiones), paseo y ocio, ejercicio suave y deporte intenso. Las vías evaluadas empiezan a cobrar relevancia como vías de comunicación para realizar quehaceres cotidianos tanto a pie como en bicicleta, especialmente las de Legazpi-Zumarraga, Tolosa-Alegia, Astigarraga-Martutene y Azpeitia-Azkoitia.

- Todas las vías evaluadas desempeñan un papel importante como paseos o como pulmones verdes de los núcleos urbanos de los que parten, confirmando la extendida afición guipuzcoana a caminar y a hacer ejercicio. Esa función de apertura al medio natural es especialmente destacable en el caso de la vía de Soraluze.

- La coexistencia entre peatones y ciclistas es en general buena, si bien se producen algunas fricciones que varían de intensidad dependiendo de la vía que se trate. La vía Tolosa-Alegia es utilizada por un elevado número de ciclistas deportivos de carretera al objeto de evitar el arriesgado tránsito por la N-I entre estos dos municipios. Las elevadas velocidades que algunos de estos ciclistas desarrollan generan situaciones incómodas y de peligro, en especial para los peatones.

Peatones Oinezkoak	Ciclistas Ziklistak	Índice de Utilización* Erabilera-Indizea*
72%	28%	119
74%	26%	29
68%	32%	36
85%	15%	42
84%	16%	28
80%	20%	17
83%	17%	52
87%	13%	106
78%	22%	

* El índice de utilización se obtiene relacionando el número de usuarios diarios con la suma de las poblaciones de los municipios que conecta la vía. Se expresa en usuarios por cada 1.000 habitantes.



Si quieres completar la información sobre la utilización de las vías ciclistas de Gipuzkoa, puedes visitar el portal www.gipuzkoabizikletaz.net

Aukeratu ongi zure bizikleta

Azken boladan zure buruan bizikleta hartzeko aukera geroz eta pisu handiagoa hartzen ari da. Betiko bizikletari hautsa kentzen ahal diozu, baina txirrindularik izan ezean, ongi aukeratu zein den zure beharretara hobe egokitzen den bizikleta. Eta aurrera!

1. Bizikleta hibridoak. Mendiko eta errepideko bizikleten arteko nahasketa dira. Hiriko erreginak bihurtu dira. Pistetan edo hirian erabil daitezke, nahiko gogorak dira. Lohi-babes, txirrin, kate-babes eta abarrez hornituta egoten dira.



2. Pasiozko bizikletak. Gune urbanoetarako balio dute bakarrik. Gurpilak finagoak dituzte. Eserleku erosoak, aldagailu, argi, lohi-babes, txirrin eta abarrez hornituta egoten dira.

3. Bizikleta tolesgarriak. Bidaiatzeko egokiak eta etxean toki gutxi edo igogailurik ez dutenentzat edo kalean aparkatuta utzi nahi ez dutenentzat. Gurpil txikiak ditu, baina pasiozko bizikleten erosotasun guztiak. Behin tolestu denean, ez du ia lekurik hartzen.

4. Mendiko bizikleta. Hirian oso erabiliak dira, baina pista eta landa bideetan ibiltzeko pentsatuta daude. Gurpil lodiak dituzte eta gogorak dira.



Elige bien tu bicicleta

Últimamente, la idea de desplazarte en bicicleta cada vez tiene más peso en tu cabeza. Si no tienes ninguna bici a la que quitar el polvo, elige bien qué tipo de bici se adapta mejor a tus necesidades. Y adelante!

1. Bicicleta híbrida. La reina de la ciudad. Es una mezcla entre la bici de montaña y la de carretera. Aguanta bien en las pistas y va como la seda en ciudad. Es bastante dura y cuenta con guardabarros, parrilla, timbre, luz...

2. Bicicleta de paseo. Su medio natural es el urbano. Sus ruedas son más finas, su asiento cómodo y dispone de todo tipo de accesorios: cambio, guardabarros, parrilla...

3. Bicicleta plegable. Es ideal para viajar o para quienes no disponen de mucho sitio en casa, no tienen ascensor o no quieren aparcarla en la calle. Tiene ruedas pequeñas, pero las mismas comodidades que una de paseo. Una vez plegada, apenas ocupa espacio.

4. Bicicleta de montaña. Son muy utilizadas en ciudad, pero su hábitat natural son las pistas forestales y los caminos comarcales. Son duras y tienen ruedas gruesas.

5. Errepide bizikleta. Hirietan usu ikusten baditugu ere, eskulekua ez da erosoegia hirirako eta lohi babesik eta bestelako "gehigarrik" ez dituzte.

6. Bizikleta elektrikoa. Motor laguntzaile bat du, pedalei eragitean abian jartzen dena. Ezin hobea da adineko pertsonentzat edo mugitzeko zailtasunak dituztenentzat.

Informazio hau osatu nahi baduzu www.gipuzkoabizikletaz.net webgunean aurkituko duzu, "Modalitateak" atalean.



5. Bicicleta de carretera. Aunque son muy habituales en el medio urbano, su manillar no es cómodo para la conducción en ciudad. Además, no cuentan con "accesorios" (guardabarros, parrilla...).

6. Bicicleta eléctrica. Es ideal para personas mayores o con dificultades de movilidad. Dispone de un motor auxiliar que entra en funcionamiento al pedalear ayudándonos así a desplazarnos.

Si quieres ampliar esta información, puedes hacerlo en el apartado "Modalidades" de www.gipuzkoabizikletaz.net



HARKAITZ CANO idazlea-escritor

"Bereziki irritantea zait zenbait oinezkoren jarrera, bidegorriaren erditik aurrez aurre datozkizu, zu inguratzen zoazela ikusi eta zirkinik ere ez, zuk sartu behar izaten duzu espaloian haiek saihesteko"

"Aunque se ha mejorado mucho, habría que extender la red y cuidarla un poco más. De cara al futuro, en algunos tramos, y sobre todo en los que el bidegorri es de doble sentido, no estaría mal ensancharlo unos pocos centímetros"

"Verano Azul telesailaz gogoratu: bizikletan ibiltzea txistua jotzea ahalmentzen duen kirol gutxietariko bat da"

Elkarrizketa osoa irakurri nahi baduzu www.gipuzkoabizikletaz.net atarian aurkituko duzu.

Si quieres leer la entrevista completa puedes hacerlo en www.gipuzkoabizikletaz.net.

Txita, hirian barneratzeko beste modu bat

Ateak iTXITA ez daudelako ideia berrientzat. TXITA forma dute gure kaleetan topa ditzakegun hiru gurpileko ibilgailu hauek. Ezagutu ditzagun apur bat gehiago TXIrrindula-TAXi hauek.

Txita, otra forma de recorrer la ciudad

A la TXITA callando... se han hecho un hueco en nuestras calles. Con su forma de *txita* (polluelo) estos vehículos de tres ruedas pasean a todo aquel que quiera vivir una experiencia nueva. Conozcamos un poco mas la TXIrrindula-TAXi.



Txita duela 3 urte sortu zen, gazte talde batek guztiz ekologikoa den garraibide honen alde apustua egin eta hiriarri zerbait berria eskaintzeko apustua egin zuenean. Daniel Ruiz, Maria Matxinbarrena eta Gorka Matxinbarrena dira proiektu honen bultzatzaileak. Ideia San Diegotik (AEB) ekarri zuten, partaideetako batek bertan gisa honetako enpresa batean lan egin zuelako. Bueltan lagunekin elkartu eta Donostian proiektua garatzen hasi ziren.

Txita ibilgailu berezia da eta jendearen ikusmina eta irribarrea pizten du behin baino gehiagotan. Bizikleta bat da, zehatzago azalduz, hiru gurpileko ibilgailua jendea garraiatzeko pentsatua nagusiki, nahiz eta merkantzien garraioa ere egin daitekeen. Txita erabiltzaileak ez dio eguraldiari zergatik beldurrik izan behar, euritik libratuko duen egitura duelako. Bide batez, egitura hau publizitatea jartzeko dago pentsatua. Iragartzeko modu ekologiko, garbi eta berritzailea eskaintzen duen ibilgailu originala da. "Txitariak" (ibilgailuaren gidaria) jendearekin zuzenean hitz egiten du eta bezero edo turistarri ikuspegi eta tratu berezia eskaintzen dio. Txitak, bere ezaugarriengatik, eguraldiak laguntzen duenean du arrakasta gehien, baina, hala ere, urte osoan erabili daitekeen ibilgailua da.

Txita surgió hace 3 años cuando un grupo de jóvenes decidió apostar por este medio de transporte totalmente ecológico y aportar algo nuevo a la ciudad. Dani Ruiz, María Matxinbarrena y Gorka Matxinbarrena son los responsables del proyecto que surgió después de que uno de ellos trabajase en San Diego (EEUU) en un tipo de vehículo parecido. Tras contárselo a sus amigos, se asociaron y decidieron trasladar la idea a Donostia. Las txitas son un vehículo simpático y muy bien recibido por la gente. Llama la atención la curiosidad y la cantidad de sonrisas que despierta. Se trata de una bicicleta o, más concretamente, de un triciclo pensado y diseñado para el transporte de personas y también adaptable al transporte de mercancías. Está carrozada para proteger a las personas de la lluvia y también se utiliza para asociarlo a los anunciantes que confían en este soporte de comunicación exterior ecológico, innovador y original. El "txitari" (conductor) además, habla directamente con la gente y ofrece otra dimensión, mucho más cercana con el cliente y el turista que utiliza el vehículo. La txita, por sus características, tiene sobre todo éxito en las estaciones donde la meteorología permite disfrutar completamente de sus características, aunque al estar cubierto, puede utilizarse durante todo el año.



Txitaria aurreko aldean doa, pedalei eraginez, atzeko aldean doazen bidaiariak garraiatuz (1 eta 3 artean) 5 eta 12 km orduko bataz besteko abiaduraz. Honexegatik, txitan bidaiatzen duenak, isiltasunaz eta aireaz gozatzear gain, hiria gertuko modu eta erritmoan ezagutzeko parada izaten du. Bost txita dituzte, baina jarduera bereko Iberiar penintsulako eta Frantziako beste enpresekin dituzten akordioei esker, ibilgailu gehiago lortu dezakete jarduera edo zerbitzu bereziren bat eskaini behar izaneko gero. Bidegorriak eta oinezko eta bizikletentzat propio egindako ibilbideak erabiltzen dituzte eta arrazoi honexegatik beste inork eskaintzen ez duen zerbitzu eta ibilbidea eskaintzen dute ibilgailu hauek.

El conductor o txitari va en la parte delantera pedaleando y transportando a los pasajeros (entre 1 y 3) en la parte trasera a una velocidad de entre 5 y 12 km/hora. Por ello, todo aquel que da una vuelta en txita disfruta de forma excepcional de la cercanía que ofrece, de la brisa, del silencio, de poder conocer la ciudad a un ritmo muy natural y estimulante.

Tienen cinco txitas pero en colaboración con otras empresas de la Península Ibérica y Francia pueden disponer de más vehículos en momentos concretos o para situaciones excepcionales. Utilizan los bidegorris, calzadas y calles peatonales habilitadas para la bicicleta, y por esta razón ofrecen un servicio y recorrido que otro tipo de vehículos no pueden llevar a cabo.



ESTREINALDI ARRAKASTATSUA

Txitak kalera atera zituzten lehenengo aldian arduradunak urduri zeuden jendearen erantzuna zein izango zen ez baitzuten guztiz argi. Txitari batek telefonoz hots egin zien arte esanaz neska italiar batzuk bazkaltzera gonbidatu eta arratsalde osorako hartu zutela txita zerbitzua erosketak egin, bueltatxo bat eman eta pote batzuk hartzen jarraitzeko... Egun osoa pasa zuten txitan eta txitariarekin... horri esaten zaio estreinaldi arrakastatsua izatea!

ESTRENO TRIUNFAL

El primer día que salieron las txitas a la calle, los responsables estaban nerviosos por ver la respuesta de la gente hasta que uno de los txitaris les llamó diciendo que unas turistas italianas le habían invitado a comer y que querían seguir con la txita para ir de paseo, de tiendas y seguir tomando algo... Pasaron todo el día en la txita y con el txitari. A eso se le llama un estreno triunfal!

Bizikletak munduan

Argazkiak:
Emiliano & Virginia

Turkia



Zure bizikleta-argazkiak bidali bizikletaz@eragin.com helbidera eta gure web atarian edo aldizkarian argitaratuko ditugu.

Envíanos tus fotografías de bicis a bizikletaz@eragin.com y las publicaremos en la web o en la revista.

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua lanean da jada

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua ibilian da jada. Bizikletaren alorreko aholkularitza organo gorena da Gipuzkoan eta bere zeregina, besteak beste, bizikletaren mugikortasunarekin zerikusia duten arautegi aurreproiektuei, planei eta proiektuei buruzko proposamenak egitea izango da hainbat lan batzorderen bitartez.

Gipuzkoak badu dagoeneko Bizikletaren Kontseilua. Joan den irailean sortu zen eta bizikletari buruzko gaien eta bizikletaren mugikortasun kontuen inguruko aholkularitza organo gorena izango da Gipuzkoan. Bizikletaren Kontseilua partaidetza eraginkorreko organo izateko sortu da, bere eskumenaren esparruan paper aktiboa izango du, eta Gipuzkoako gizartean dauden iritzi eta sentsibilitate guztiak hartuko ditu kontuan. Gutxienez urtean bi aldiz elkartuko da.



Primeros pasos del Consejo de La Bicicleta de Gipuzkoa

Desde finales de septiembre del año pasado, Gipuzkoa cuenta con un órgano de carácter consultivo y asesor en materia de bicicleta y movilidad ciclista: el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, que abordará diversos aspectos de la movilidad ciclista a través de diferentes comisiones de trabajo.

El consejo se plantea como el máximo órgano de carácter consultivo y asesor en materia de bicicleta y movilidad ciclista en Gipuzkoa y como un foro efectivo de participación con un papel activo en la materia de su competencia y con un carácter abierto a la integración de todas las percepciones y sensibilidades existentes en el seno de la sociedad guipuzcoana.

En la reunión que el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa realizó el pasado 28 de febrero, se trató la creación de cuatro comisiones de trabajo:

- Estrategia de la bicicleta y planificación de las vías ciclistas.
- Uso, ciclabilidad y coexistencia.
- Coordinación de la acción autonómica-foral-local.
- Intermodalidad.

Joan den urtarrilaren 28an burututako kontseiluaren azken bileran, lau lan batzorde eratzeaz mintzatu ziren. Ondoko hauek:

- Bizikletaren estrategia eta bizikleta bideen planifikazioa.
- Bizikleta bideen erabilera, erabilgarritasuna eta bizikleten eta oinezkoen bateragarritasuna.
- Erkidego-foru eta toki erakundeen arteko ekintzen koordinazioa.
- Bizikleta eta beste garraio moduen bateratzea.

Bere eginkizunetako bat Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren lanketan aholkularitza lana egitea izango da. Halaber, hezkuntzako neurriak proposatuko ditu, bizikletaren erabilerari buruz eta bizikleta erabiltzeak dauzkan balioei buruz Gipuzkoako gizarte informatzeko, jakinaren gainean jartzeko, bideratzeko eta sentsibilizatzeko.

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren inguruko informazioa osatu nahi baduzu, www.gipuzkoabizikletaz.net atariko "Berriak" atala bisita dezakezu.



Entre sus funciones estarán asesorar la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa y efectuar y elaborar propuestas, bien a iniciativa propia o a petición de instituciones, sobre anteproyectos normativos, planes y proyectos en relación a la movilidad ciclista. También asesorará y propondrá las medidas que considere oportunas en temas de educación que tengan como finalidad orientar y sensibilizar a la sociedad guipuzcoana en el uso de la bicicleta y los valores que representa.

Si quieres completar la información sobre el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, puedes visitar la sección "Noticias" del portal www.gipuzkoabizikletaz.net.

NORTZUK OSATZEN DUTE KONTSEILUA? ¿QUIÉN FORMA EL CONSEJO?

- Kontseiluaren lehendakaria / Presidente: Carlos Ormazabal, Garapen iraunkorreko diputatua / Diputado de Desarrollo Sostenible
- Lehendakariordea / Vicepresidente: Javier Zarraonandia, Ingurumen zuzendaria / Director de Medio Ambiente
- Batzarkide taldeak / Grupos junteros
- Foru Aldundia / Diputación Foral
- Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco
- Gipuzkoako eskualdeak / Comarcas del territorio: Bidasoa Activa, Oarsoaldea S.A, Leitzaran 21, Tolosaldea Garatzen, Goieki, Urola Kostako Udal Elkarte, Uggasa, Debagoieneko Mankomunitatea, Debegesa
- Udalak / Ayuntamientos: Zarautz, Tolosa
- Donostiako Bizikletaren Behatokia / Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián
- Sindikatuak / Sindicatos
- EHU / UPV
- Hiriko bizikletaren elkarteak / Asociaciones de ciclistas urbanos: Kalapie, Txirrinka, Lurrats
- Gipuzkoako Ziklismo Federazioa / Federación guipuzcoana de ciclismo
- Beste elkarte batzuk / Otras asociaciones: Elkartu, Ekologistak Martxan



Kalapie, 20 urte bizikletaren alde lan egiten



Kalapie, 20 años trabajando por y para la bicicleta

Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarteak 1989ko azaroan sortu zen, bizikleta hiri barneko garraio gisa sustatzeko asmoz. 20 urte hauetan bide-segurtasuna sustatu, bizikletentzako azpiegituren (bidegorriak eta aparkalekuak) aldeko lana burutu eta bizikletaren erabilpena hazi dadin sentsibilizazio kanpainak antolatu dituzte.

Gaur egun 500 bazkide baino gehiagok osatzen dute elkarteak (20 bat maiztasunez lan egiten). Berriki, Kalapie, Donostiatik Oarsoaldera eta Bidasoaldera zabaldu da. Oarsoaldeko taldeak Lezo, Pasaia, Oiartzun eta Errenteriako txirrindulariak biltzen ditu eta Bidasoaldeko Kalapie Irun, Hondarribia eta Hendaian jarduten da. Informazio gehiago: www.kalapie.org.

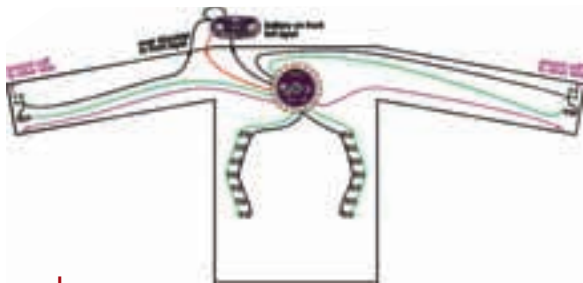
La Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie nació en noviembre de 1989 con el objetivo de promover el uso de la bici como medio de transporte urbano. En estas dos décadas de recorrido han promovido la seguridad vial, la creación de infraestructuras viarias para bicicletas (carriles bici y aparcamientos) y diversas campañas de sensibilización para la promoción del uso de la bici. Kalapie está formada por más de 500 socios (unos 20 activos). Recientemente, su radio de acción se ha extendido desde Donostia a Oarsoaldea (Lezo, Pasaia, Oiartzun y Rentería) y Bidasoaldea (Irún, Hondarribia y Hendaia). Más información en: www.kalapie.org.



En cuadriga y a lo loco

“Están locos estos romanos”, repetía Obélix, fiel compañero de Astérix en sus correrías por las Galias para referirse a los soldados invasores. No sabemos si los hijos actuales de Rómulo y Remo están de la chaveta tal y como creía el orondo personaje, pero cuando se ponen, ocurrentes lo son un rato. El pasado mes de abril se celebraron los juegos conmemorativos al 2.762 cumpleaños de Roma, dentro de los cuales tuvo lugar una curiosa carrera de cuadrigas. A falta de caballos, buenas son bicis, así que un nutrido grupo de ciclistas romanos se plantó en el Circus Maximus con la guisa que se aprecia en las fotografías. Es decir, con maillots de legionario, cresta en los cascos y bicicletas convertidas en auténticas cuadrigas romanas. Todo un espectáculo.

Fotografías: eternallycool.net



Ándate con luz

Leach Buechley-k txirrindularientzako alkandora bitxi bat asmatu du: alkandora keinukaria. Leach Buechley arroparako teknologia fabrikazioan espezializatua dago eta e-textil deitzen dio zeregin honi. Bada, asmatu duen alkandora honek LED deritzoten gailu edo sentsore batzuk daramatza, oso txikiak direnak eta arropa artean ezkutatuak doazenak. Txirrindulariak kontrolak eskumuturrean daramatza eta LED sentsoreek zein norabidean bira egin behar duen adieraziko dute.

Informazio gehiago: <http://web.media.mit.edu/~leah/LilyPad/>
(oharra: "Build something" atalean aurkituko duzue argi-alkandora hau)



Llamamiento a la participación pública sobre el Plan de Vías Ciclistas

La Diputación llamará de nuevo en otoño a la participación pública sobre el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Las 148 sugerencias presentadas al Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa por 87 administraciones, asociaciones y ciudadanos interesados han contribuido a la elaboración del documento de aprobación inicial de este plan, recientemente terminado, y que informará de los trazados con mucho mayor detalle (escala 1:10.000) y un anexo expresamente dedicado a la participación pública habida.

Tras su presentación al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, su preceptivo informe por parte del Gobierno Vasco y su aprobación inicial por parte del Consejo de Diputados, verá la luz pública nuevamente en otoño en una nueva fase de participación ciudadana.

Ba al zenekien?

Egunero bizikletan 10 minutuz ibiltzeak musukuluetan, zirkulazio sisteman eta artikulazioetan hobekuntza nabariak eragiten dituela, Koloniako unibertsitatearen *Ziklismoa eta osasuna* ikerketaren arabera.

¿Sabías que...?

10 minutos en bici diarios producen mejoras importantes en el sistema muscular, circulatorio y articulaciones según el estudio *Ciclismo y salud* de la universidad de Colonia.



Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >>

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

gipuzkoako



bidegorriak®