



Lanera bizikletaz aurreiritziak apurtuz



Al trabajo en bicicleta rompiendo prejuicios

Gure bidegorriak barrutik: Tolosa-Alegia

Entrevista: Kalapie, 20 años de lucha tenaz

Estatistika: Gipuzkoako bidegorriak erabiltzeko arrazoiak

Opinión: Coexistencia armoniosa
ciclista-peatón... ¿es posible?

eta gehiago: berriak,
argazkiak...

Bazen behin Érase una vez

Bazen behin lagun talde bat amets bat zuena. Autorik gabeko herrietan amesten zuten, kale atseginago eta haize puruagoko herrietan, non pertsonak erosoago bizi ahalko zuketuen. Motoak zeuden, autoak ere, trenak eta autobusak, baina batik batik bizikletak, bizikleta asko. Bizikletekin azkar batean iristen ziren ia edozein lekura. Amets hori egin zitekeela hain konbentzituta zeuden, elkarte bat egitea otu zitzaie eta beren denbora zeregin horri eskaintzea. Hamaika lekutan aldarrikatu zuten, hamaika ate jo zituzten, txostenak eta foiletoak banatu zituzten, pankartak zabaldu eguzkipean zein euripean. Antzeko fenomenoak gertatu ziren leku exotikoei buruz mintzatu ziren. Nekez Aplikatu Daitezkeen Ideien Zinegotzigoan eta Burutu Ezinezko Aferen Zuzendaritza Nagusian tematu ziren behin eta berriz. Hain izan zen handia euren eginahala, azkenean asko eta asko konbentzitu zituztela (amets hori ona eta posiblea zela, alegia), ez denak, baina bai behar adina biztanle. Askok falta dela diote, mantso doala kontu hau, gutako batzuek ezingo dugula guztiz garatua ikusi. Baina inportantena da erein zuten amets horretatik lehen fruitu errealak erretzen ari direla.

Érase una vez un grupo de amigos que compartían un sueño. Soñaban con una Gipuzkoa con pueblos sin automóviles, de calles más amables y aire más puro, en los que las personas podían vivir de una manera más humana. Había motos y coches, había trenes y autobuses, pero sobre todo había bicicletas, muchas bicicletas con las que se podía llegar rápidamente a casi todas partes. Tan convencidos estaban de que eso era posible que decidieron asociarse y entregar su tiempo a luchar por ello. Predicaron en mil lugares y llamaron a otras tantas puertas, repartieron memorias y folletos, desplegaron pancartas bajo el sol y la lluvia, hablaron de lugares exóticos en los que habían visto fenómenos similares, insistieron una y otra vez en la Concejalía de Ideas de Dudosa Aplicabilidad y en la Dirección General de Asuntos Imposibles. Y fue tal su ánimo y empeño que finalmente lograron convencer a muchos, no a todos, pero sí a los suficientes, de que dicho sueño es bueno y es posible. Dicen que todavía falta mucho, que la cosa va lenta, que algunos no alcanzaremos a verlo del todo. Pero lo más importante es que de la quimera que sembraron brotan ya frutos reales.

**Iraunkortasunaren eta
Bizikleta Bideen Atala**

**Sección de Sostenibilidad
y Vías Ciclistas**

- Zuzendaritza eta Koordinazioa / Dirección y Coordinación: Garapen Iraunkorreko Departamentua-Bizikleta Bideen Atala / Departamento de Desarrollo Sostenible-Sección de Vías Ciclistas
- Testuak / Textos: Koldo Almandoz, Xabier Sagardia (eragin.com)
- Bidegorrien gaineko aholkularitza / Asesoramiento en bidegorris: Ander Irazusta, Luis Del Barrio
- Argazkiak / Fotografías: Koldo Almandoz, Xabier Sagardia
- Ilustrazioak / ilustraciones: Txo!?
- Diseinua / Diseño: eragin.com
- Maketazioa / Maquetación: Igor Astigarraga
- Argitaratzen 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



GIPUZKOA
zurekin, aurrera

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



Aurkibidea

Índice

<p>Elkarrizketa: Kalapie elkarte</p>	 <p>4-7</p>	<p>Entrevista: Kalapie elkarte</p>
<p>Erreportajea: Nuestros bidegorris por dentro: Tolosa-Alegia</p>	 <p>8-11</p>	<p>Reportaje: Tolosa-Alegia bidegorria barrutik</p>
<p>Estatistika: Gipuzkoako bidegorriak erabiltzeko arrazoiak</p>	 <p>12-13</p>	<p>Estadística: Motivos por los que utilizamos los bidegorris de Gipuzkoa</p>
<p>Argazkitegia: Bizikletak munduan, Paris</p>	 <p>14-15</p>	<p>Álbum de fotos: Bicicletas en el mundo, París</p>
<p>Erreportajea: Lanera bizikletaz</p>	 <p>16-20</p>	<p>Reportaje: Al trabajo en bicicleta</p>
<p>Iritzia: Coexistencia armoniosa ciclista-peatón... ¿es posible?</p>	 <p>21</p>	<p>Opinión: Coexistencia armoniosa ciclista-peatón... ¿es posible?</p>
<p>Berriak</p>	 <p>22-23</p>	<p>Noticias</p>
<p>Ba al zenekien?</p>	 <p>23</p>	<p>¿Sabías que...?</p>

KALAPIE

20 urte bi gurpilen gainean

Egun, bizikletak gure herri eta hirietako kaleetan ikustea normala egiten bazaigu ere, duela ez hainbeste bitxikeria zen. Orain dela 20 urte eskasak ziren bizikleta erabiltzaileak eta ia-ia hiritar guztiek bizikletaz ibiltzen ziren "zoro eta tximaluzeak" bezala ezagutzen zituzten. Bizikleta erabiltzaileen egoera nabarmen aldatu egin da eta garapen horretan bizikleta elkarteek zer esan handia izan dute, hala nola 20 urte bete dituen Donostiako Kalapie elkarteak. Haiekin izan gara iragana orainaz eta etorkizunaz hitz egiteko.

Kalapie 1989. urtean sortu zen. Zergatik antolatu zen hiriko ziklista talde hau?

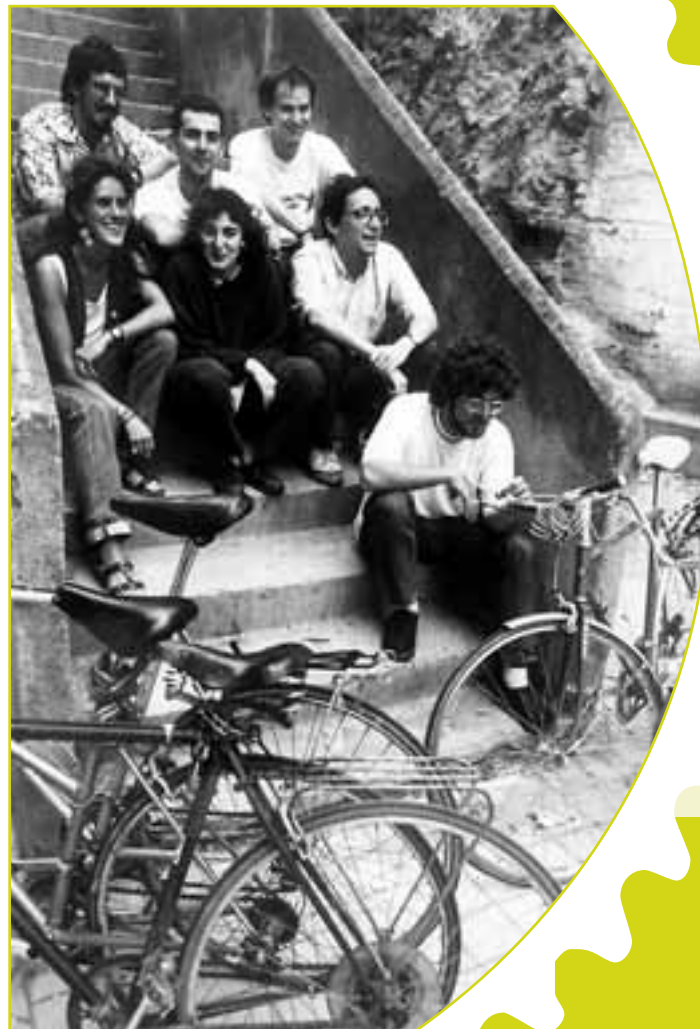
Hiriko ziklista talde bat baino, aldarrikapen izaerako elkartetzat dugu gure burua. Hiri barnean mugikortasuna antolatzeko ikuspegi nagusiak aldatzeko beharretik sortzen da, bizikleta-erabiltzaileen interesak defendatzeko. Bizikletaren erabileraren inguruko ikerketak eta proposamenak egiteko sortzen da baita ere.

Elkartea eratu zenean jasanezinezko mugikortasunak sortutako kalteen aurrean sentsibilizazioa zabaltzen ari zen. Geroz eta espazio eta errekurto gehiago kontsumitzen dituen desplazatzeko modu hau aurrerapenaren sinbolo izatetik arazo izatera igaro da.

Zenbat bazkide zineten orduan? Eta zenbat gaur?

Ilusio handi eta bitarteko gutxi zeukaten hamabi lagunek osatu zuten Kalapie. Orduan ez zeukaten ezta biltzeko egoitza iraunkorrik ere, bai ordea arazo gaineko sentsibilitatea. Lan askoa eginda, 400 bazkideko elkartea bihurtu da eta, uste dugu, nolabaiteko babes soziala duena. Lan taldeak ditugu Donostialdean, Bidasoaldean eta Oarsoaldean, dagozkien zonaldeetako mugikortasunaren politiketan inplikatuak daudenak. Dena den, denborak

Argazkiak / Fotos: Kalapie



Elkartearen talde sortzailea.
Grupo fundador de la
Asociación.

KALAPIE

20 años sobre dos ruedas

Aunque hoy en día ver bicicletas circulando por pueblos y ciudades es algo normal, hace no tanto era casi una rareza. Dos décadas atrás eran pocos los ciclistas urbanos, hasta el punto de que casi la mayoría de los ciudadanos los conocía como “esos locos con pelo largo que andan en bicicleta”. La situación de los ciclistas ha cambiado mucho y en su desarrollo han tenido mucho que ver las asociaciones ciclistas. Entre ellas Kalapie de Donostia, con más de 20 años sobre el sillín. Hemos estado con ellos para hablar del pasado, del presente y del futuro.

Kalapie nace en 1989, ¿por qué se crea este grupo de ciclistas urbanos?

Más que un grupo de ciclistas urbanos nos vemos como una asociación de carácter reivindicativo que surge ante la necesidad de un cambio en las tendencias dominantes en la organización de los diversos modos de desplazamiento dentro de la ciudad, para defender los intereses de los usuarios de la bici y, finalmente, para realizar estudios y propuestas sobre el uso de la bicicleta. En el momento de la fundación empieza a generalizarse la sensibilidad por los perjuicios causados por unas pautas de desplazamiento insostenibles, que consumen cada vez más recursos, más espacio y que han pasado de ser un símbolo de progreso a ser un problema en sí mismas.

¿Cuántos socios erais entonces? ¿Cuántos ahora?

Kalapie nace de la reunión de una docena de amigos con más ilusión que medios –no contaba siquiera con un local estable para las reuniones–, pero con sensibilidad ante estos problemas y que con mucho trabajo se ha convertido en una asociación con cuatrocientos socios y, creemos, un cierto respaldo social. Tenemos grupos de trabajo en Donostialdea, Bidasoaldea y Oarsoaldea que se implican en las políticas de movilidad de sus zonas. En cualquier caso y a pesar de la lógica renovación de los miembros con el paso del tiempo, la edad media de los mismos es más bien alta y se echa en falta savia joven.

¿Qué ha cambiado estos últimos 20 años de forma positiva en el mundo de la bicicleta y qué no ha cambiado en absoluto?

Poco a poco la bicicleta ha entrado en el paisaje urbano y su uso se ha extendido a todo tipo de usuario, sin distinción de edad, sexo o condición social; se descubren las ventajas de este modo de desplazamiento. También se empieza a contar con la bicicleta en el planeamiento de la movilidad, pero, y esto no ha cambiado en absoluto, el dinero se sigue empleando en promover el uso del vehículo motorizado; sólo hay que comparar lo que emplea la Diputación Foral de Gipuzkoa en carreteras –casi un millón de euros al día– y lo que gasta en promover el uso de la bici –aproximadamente doce al año–.

¿Qué trabajos concretos realiza Kalapie?

Las tareas concretas son muy variadas, aparte de las propias de la gestión de una entidad como la nuestra: relaciones con la administración (ayuntamientos de Donostia, Errenteria e Irun, Diputación Foral de Gipuzkoa, RENFE, Euskotren); presentación de alegaciones, sugerencias y proyectos relacionados con la bicicleta urbana. Participamos en foros o mantenemos reuniones con técnicos y políticos para hacerles ver nuestro punto de vista. Intentamos que todas estas aportaciones tengan

“Mientras no existan las redes locales, no se puede hablar de una red de vías ciclistas que permita y favorezca el uso de la bicicleta en las actividades diarias: trabajo, escuela, compra, etc.”

“Badakigu tokian tokiko sareak udalen kompetentzia direla; udalak dira garatu behar dituztenak eta herrien arteko sarearekin lotu. Hau egiten ez den bitartean, Gipuzkoan bizikletaren erabilera testimoniala baino ez da izango eta, batik bat, aisiari begirakoa”

aurrera egin ahala bazkideen berritze logikoa gertatu den arren, kideen adina altua da oro har, eta odol gaztea faltan botatzen da.

Zer aldaketa positiboak gertatu dira azken 20 urteetan eta zer ez da batere aldatu?

Gutxika, bizikleta hirian sartuz joan da eta erabiltzaile mota ororen artean zabaldu da, adin, sexu edota maila soziala kontutan hartu gabe. Ibiltzeko modu honen abantailak deskubritzen ari gara. Mugikortasunaren planeamenduan kontutan hartzen hasi dira apurka, baina, eta hau ez da batere aldatu, ibilgailu motordunen erabilera sustatzeko erabiltzen segitzen da dirua. Gipuzkoako Foru Aldundiak errepideetan gastatzen duena –egunero ia milioi bat euro– bizikleta sustatzeko erabiltzen duenarekin –urtean 12, gutxi gora behera– baino ez dugu alderatu behar.

Zer nolako lan eta ekintzak burutzen ditu Kalapie?

Askotarikoak dira, gurea bezalako erakunde batek eskatzen duen kudeaketa lanaz gain: Administrazioarekin harremanak (Donostia, Erreterria eta Irungo udalak, Gipuzkoako Foru Aldundia, RENFE, Euskotren); helegiteen, iradokizunen eta hiri bizikletari buruzko proiektuen aurkeztea. Foroetan parte hartzen dugu edota politikari eta teknikariek biltzen gara, geure ikuspegia helarazteko. Ekarpenguzti hauek oinarri dokumentatua izan dezaten saiatzen gara, asmo oneko iritzietara mugatu gabe. Txangoak, bizikleta erabilien azoka txikiak eta bizikletan ibiltzeko ikastaroak egiten ditugu

ere. Eta gehiago: buletinaren erredakzioa, aurkezpenak, argazki lehiaketak eta bizikletari buruzko hitzaldiak.

Eta zer nolako harrera dute ekintzok?

Bikaina, izan ere, ingurugiroaren gaineko arazoan aurrean sentsibilizazioa handia baita Gipuzkoan. Azken Bizitruk-ek izan duen arrakasta ikustea baino ez dago, non 70 bizikleta baino gehiago elkar trukatu ziren goiz batean.

Zer irizten diozue Gipuzkoako bidegorri sareari?

Momentu honetan sare probintzialaren garapena hankamotz dagoela esan dezakegu: ezinbesteko elementu bat falta da, tokian tokiko sarea alegia, hiriguneetatik lotura eroso eta segurua ahalbidetuko duena. Kasu askotan, eraikitako bide tartearak hiriguneetako periferiak baino ez dituzte lotzen, hortaz, ez dira nahikoak bizikleta mugikortasunean osoki sar dadin. Arrazoi honengatik, sarearen erabilera aisialdira begirakoa edo oinezkoena da hein handi batean. Gune urbanoetatik aldentzeko erabili ohi dira, non egoera urbanistikoak (autoaren nagusitasuna, enkontrurako eta elkarbizitzarako espazioaren ezabatzea) inguruetara egotzi dituen biztanleak beren jarduera fisikoa baldintza egokietan burutu ahal izateko.

Hortaz, tokian tokiko sareak ez dauden bitartean, ezin da hitz egin bizikletaren erabilera sustatuko duen bizikleta-bide sare bati buruz, bederen eguneroko zereginei (lana, eskola, erosketak...) dagokienez. Badakigu tokian tokiko sareak udalen kompetentzia direla; udalak dira garatu behar dituztenak eta herrien arteko sarearekin lotu. Hau egiten ez den bitartean, Gipuzkoan bizikletaren erabilera testimoniala baino ez da izango eta, batik bat, aisiari begirakoa. Alor honetan, faltan botatzen dugu Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta udalen arteko kolaborazio erreala.

Zer egin behar da Kalapieko bazkide izateko?

Errazena gure webgunean sartzea da –kalapie@kalapie.org–. Posta elektronikora ere idatz diezagukezu –kalapie@kalapie.org– edo telefono honetara deitu: 629271481. Aurrez aurreko harremana hobesten duena etor dadila antolatzen dugun edozein ekintzara. Azkenik, gutun bat bidaltzen ahal diguzue Donostiako 1.872 posta-kutxatilara.

una base documental y no se reduzcan a opiniones más o menos bienintencionadas. Organizamos excursiones, mercadillos de bicicletas usadas y cursillos de aprendizaje para adultos. Y más: redacción del boletín, organización de presentaciones, concursos fotográficos y charlas relacionadas con la bicicleta.



Goian, Bizitruk azoka-txikia 2007ko ekainean. Behean, jai giroko aldarrikapen ekintza 2009ko Mugikortasun Astearen barruan.

Arriba, mercadillo de bicicletas Bizitruk de junio de 2007. Abajo, acto festivo organizado con ocasión de la Semana de la Movilidad de 2009.

¿Cuál es la acogida de estas actividades?

La acogida es extraordinaria ya que la sensibilización ante los problemas medioambientales es tradicional en Gipuzkoa, solo hay que ver el éxito del último Bizitruk en el que se han intercambiado más de 70 bicicletas en una mañana.

¿Qué opinión os merece la red de bidegorris de Gipuzkoa?

En este momento podemos decir que el desarrollo de la red provincial está cojo: falta un elemento fundamental que es la red local que permita el acceso cómodo y seguro desde los núcleos de población; en muchos casos los tramos construidos solo enlazan las periferias de los núcleos de población y, por lo tanto, no son suficientes para incorporar realmente la bicicleta a la movilidad. Esa es la razón por la cual su uso es en gran parte lúdico o peatonal, como área de desahogo para los núcleos de población donde las condiciones urbanísticas (dominio del coche, eliminación del espacio de encuentro y convivencia), han expulsado al ciudadano a los alrededores para poder realizar su actividad física en condiciones aceptables.

Por lo tanto, mientras no existan las redes locales, no se puede hablar de una red de vías ciclistas que permita y favorezca el uso de la bicicleta en las actividades diarias (trabajo, escuela, compra, etc.). Sabemos que las redes locales son competencia de los ayuntamientos; ellos tienen que desarrollarlas y enlazarlas con la red de conexión entre núcleos y, mientras esto no se haga, en la provincia el uso de la bicicleta sólo será testimonial y mayoritariamente lúdico. En este terreno echamos en falta una colaboración real entre la Diputación Foral de Gipuzkoa y los ayuntamientos.

¿Cómo se puede hacer un socio de Kalapie?

Lo más sencillo es acudir a nuestra web –www.kalapie.org–, al correo electrónico –kalapie@kalapie.org– o al teléfono 629271481, pero para quien prefiera el trato directo puede acudir a cualquiera de nuestras actividades o incluso mandarnos una carta al apartado de correos 1.872 de Donostia.

Más entrevistas en
www.gipuzkoabizikletaz.net



Gure Nuestras bidegorriak bidegorris barrutik por dentro

TOLOSA-ALEGIA

Tolosatik Alegiara edo Alegiatik Tolosara doan bidegorrian, Oria ibaiaren ur jarioaren konpainia saihestezina da. Hiru kilometroko luzera duen bidegorri hau Gipuzkoako bide erabiliaren artean hirugarrena da. Gipuzkoako nortasunaren isla den paisaia anitza eta aberatsa gurutzatzen du eta beste bide batzuekin duen loturagatik, Itsasondora daramana adibidez, izaera eta erabilpen berezia duen bidea da. Aisialdiko bizikleta erabiltzaileei, lan kontuengatik erabiltzen dutenei eta oinezkoei kirol txirrindularitzan dabiltzanak gehitu behar zaizkie.

En la vía ciclista-peatonal que une Tolosa y Alegia, la compañía del río Oria es una constante. Este bidegorri de 3 kilómetros de longitud es el tercero más utilizado de Gipuzkoa. Es además, fiel reflejo del paisaje rico y variado de nuestro territorio y, gracias a las conexiones con otras vías, como la que lleva a Itsasondo, constituye un trazado especial en cuanto a su carácter y utilización. Los motivos de uso de esta vía se reparten entre el esparcimiento y el ocio, el desplazamiento diario por motivos laborales o cualquier otro y el deportivo.

Argazkiak / Fotos: Koldo GGK



Ingurune berezia

Beste bidegorri batzuetan ikusten bada ere, honetan beste edozeinetan baino nabarmenagoa da Gipuzkoan, naturak, nekazaritzak eta industriak erakusten duten gertutasun eta kontzentrazio maila. Hiru kilometro eskasetan, errepide ezberdinak, faktoriak, trenbideak, kanalak, baratzak, ibaia, baserriak, argi indar zentralak, arbolak eta zubiak gurutzatuko ditu bidegorri honetara hurbiltzen den bisitariak. Tolosako Usabal kirolgunea atzean utzi eta berehala, bidegorriak erakutsiko digu bere lehen berezitasuna. Garai bateko industriak, mendien malda eta ibaiaren ur



korronte eta bihurguneetara zein modu berezi eta aprobean moldatzen ziren ikusteko aukera ezin hobea izango dugu. Faktoria hauetako gehienak desagertu badira ere (Tolosaldean nagusiki papertegiak), bidegorri honek hauetako fabrika bat izan zenaren albotik eta bere arkupetik pasatzeko aukera ematen digu.

Bidegorriak, Oria ibaia jarraiki, zentral hidroeletrikoaren kanalaren albotik eramango gaitu, ingurune atseginak zeharkatuz. Altzo Azpira hurbiltzean errepidearen eta trenbidearen

Peculiaridades del entorno

Aunque se observa en otros bidegorris, en éste se hace más patente que nunca el grado de concentración de la agricultura, la industria y la naturaleza que se da en Gipuzkoa. En apenas tres kilómetros, el trazado transcurre junto a carreteras, factorías, ferrocarriles, canales, huertas, caseríos, centrales eléctricas, árboles y puentes, sin olvidarnos del río Oria, fiel compañero de los usuarios de este bidegorri.

Tras dejar atrás el polideportivo Usabal de Tolosa, el bidegorri no tarda en enseñarnos su primera particularidad: el modo en



que adaptaron las industrias de antaño a las peculiaridades orográficas, entre las revueltas del río y los desniveles montañosos.

Aunque estas factorías (muchas de ellas papeleras) han desaparecido casi en su totalidad, esta vía nos permite pasar junto a la que fue una de ellas y bajo uno de sus porches.

El bidegorri, siguiendo el curso del Oria, nos llevará junto al canal de la central hidroeléctrica, a través de un paisaje agradable junto al río.

Al acercarnos a Altzo Azpi, el bidegorri

azpitik igaroko da bidea, bi pasabideren bidez. Handik metro gutxitara, kartel batek Alegiara ongietorria emango dio bidegorriko erabiltzaileari.

Erabiltzaile anitzak

Eta ez dira eskasak erabiltzaile horiek. Egutero, bataz beste 839 pertsonak profitatzen dute bide hau. Bidea konpartitzen dute oinezkoek eta ziklistek. Bideak 4 eta 3

pasa bajo la carretera y el ferrocarril a través de sendos pasos inferiores. A escasos metros de ahí, el ciclista que ha completado el trazado verá un cartel de bienvenida a Alegia.

Usuarios de todo tipo

No son pocos quienes utilizan este bidegorri. Diariamente lo hacen 839 personas. Peatones y ciclistas comparten esta vía, cuya anchura varía entre 3 y 4 metros.



metro bitarteko zabalera dauka. Erabilpen anitzekoa da gainera bidegorri hau. Egutero garraio bide gisa edo eta pasiorako edo aisialdirako erabiltzen du oinezko eta bizikleta zale ugari. Lehen Anoeta ingurura abiatzen zen oinezko askok nahiago du orain bidegorriak eskaintzen dion txango lasai eta entretenigarria.

Baina aisialdi

La motivación que lleva a los usuarios a utilizar este bidegorri es muy variada. Un buen número de ellos lo utiliza en sus desplazamientos diarios y otros muchos lo hacen para pasear (ya sea en bici o andando). Numerosos paseantes que antes acudían a los alrededores de Anoeta, prefieren ahora aprovechar las

zaleez gain, entrenamenduan aritzen diren txirrindulari ugari ere erabiltzen du. Inguruko errepideek duten gehiegizko trafikoa arriskuetatik ihes egiteko parada ezin hobea eskaintzen du bidegorriak. Zentzu honetan, garrantzitsua da, guztion hobe beharrez, erabiltzaile ezberdinen arteko errespetua eta begirunea. Honi dagokionez, kirol txirrindulariek daukaten ardura azpimarratu behar da, batetik, abiadurari eusteko eta, bigarrenik, tropelak ez sortzeko.

Etorkizunari begira

Tolosa-Alegia bidegorria faseka inauguratu bazen ere (lehen 2006an eta bigarrena 2008an), aurki amaituko diren hobetze lanak egiten ari dira orain. Bidegorria luzatu da Arzabalza poligonoaren inguruan eta kokatu dira honez gero errepideak sortzen zuen zarata ekiditen duten pantaila akustikoak. Zoru berrikuntzak eta seinaleztatze hobekuntzak ere gehitu dira eta une honetan uholdeak saihesteko lanak egiten ari dira kanalean. Argiztapena ere paratuko da bidegorri osoan zehar. Mintzagai izan dugun bidegorri tarte honek jarraipenik badu Alegiatik Itsasondora doan bidean. Tarte honetan ere, hobekuntza zenbait egingo dira hemendik gutxira.

ventajas que les ofrece este bidegorri. A estos además, hay que sumar los ciclistas deportivos que no dudan en utilizarlo dada la saturación de tráfico que sufren las carreteras de alrededor. En este sentido, es importante subrayar el respeto que debe prevalecer entre los diferentes tipos de usuarios, y en especial la responsabilidad que tienen los ciclistas deportivos en lo relativo al control de la velocidad y a la no formación de pelotones.

Con mucho futuro

Aunque el bidegorri Tolosa-Alegia se inauguró por fases, en 2006 la primera y en 2008 la segunda, se están realizando obras de mejora cuya finalización tendrá lugar en breve. Se ha ampliado la sección del bidegorri en el vial de entrada al polígono Arzabalza y se han instalado pantallas acústicas para reducir el ruido proveniente de la carretera. También se han efectuado mejoras en el pavimento y en la señalización y se están llevando a cabo trabajos en el canal para evitar inundaciones. También se completará la iluminación en todo el recorrido de la vía. A continuación de este tramo de vía ciclista se encuentra el bidegorri que va de Alegia a Itsasondo y que próximamente será objeto de algunas mejoras.

LOS NÚMEROS DE TOLOSA-ALEGIA ZENBAKITAN (2009)

- Luzera / Longitud: 3 km.
 - Zabalera / Ancho: tramos de 3 y 4 m sin separación ciclista-peatón.
 - Erabiltzaileak 2009an / Usuarios en 2009: 306.000 (286.000 en 2008)
 - Erabiltzaileak batzaz beste / Promedio de usuarios: 839/día (783/día en 2008)
 - Oinezkoak batzaz beste / Porcentaje peatones: 62% (68% en 2008)
 - Ziklistak batzaz beste / Porcentaje ciclistas: 38% (32% en 2008)
 - Oinezkoak batzaz beste lanegunetan / Porcentaje peatones día laborable: 66% (75% en 2008)
 - Ziklistak batzaz beste lan egunetan / Porcentaje ciclistas día laborable: 34% (24% en 2008)
 - Oinezkoak batzaz beste asteburuan / Porcentaje peatones fin de semana: 54% (59% en 2008)
 - Ziklistak batzaz beste asteburuan / Porcentaje ciclistas fin de semana: 46% (41% en 2008)
-
- Erabiltzaileen bilakaera 2008-2009 / Evolución usuarios 2008-2009: + 7%
 - Oinezkoen bilakaera 2008-2009 / Evolución de peatones 2008-2009: - 2%
 - Ziklisten bilakaera 2008-2009 / Evolución de ciclistas 2008-2009: + 27%

Zertarako erabiltzen ditugu Gipuzkoako bidegorriak?

Zertarako erabiltzen ditugu Gipuzkako bidegorriak? Zer erabilera mota ematen diegu gure bidegorriei? Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak, 2009ko azaroan eta abenduan asfalto gorrian bertan 430 erabiltzailerik egindako inkestak datu eta ondorio esanguratsuak eman dizkigu. Galdeketa ondoko bost bidegorrietan egin zen: Astigarraga-Martutene (Donostia), Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga eta Zizurkil-Asteasu.

Hiru galdera egin zitzaizkien erabiltzaileei: Zein da zure arrazoi nagusia bidegorri hau erabiltzeko?, Zenbateko maiztasunaz erabiltzen duzu?, Bidegorriak ez balego, nola egingo zenuke bidea?

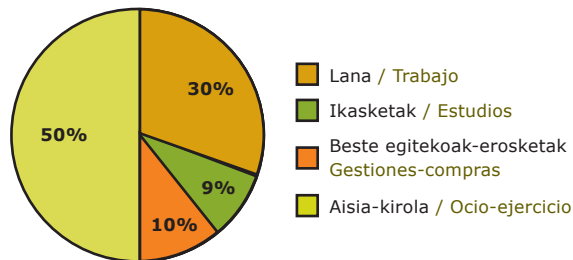
Ondorio orokorrak

- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareak zeregin oso garrantzitsua betetzen du eguneroko bizikleta bidezko mugikortasunaren barruan, aisialdirako zein paseatzeko daukan funtzio eta erabileratik haratago. Behatokiak egindako inkestaren arabera, bizikletan egindako bidaien %30 lan kontuengatik egin zen 2009ko azaroan eta abenduan. Datu hau sarearen helburu nagusietako bat indartzera dator: mugikortasun iraunkorra sendotzea autoz egindako bidaietatik bizikletaz egindakoetara pasatuz.
- Auto motordunetatik bizikletarako aldaketa errealitate bat da. Izan ere, lan kontuengatik bizikleta erabiltzen dutenen % 63ak autoa erabiliko bailuke bidegorriak izan ezean.
- Erabilpen arrazoiei eta maiztasunari buruzko datuek aurreiritzi batzuk kolokan jarri dituzte, hala nola eguraldiarekin lotutakoak. Ikerketaren arabera, eguraldi kaxkarragoko hilabeteetan ere (azaroa-abendua), lanera joateko bizikleta erabiltzen da.
- Sarearen hobetze kualitatiboa eta kuantitatiboa lortzeko, bidearen loturak burutzea ezinbestekoa da, hiriguneetako puntu estrategikoekin loturak egitea alegia, hiriguneetatik irteerak eta intermodalitatea errazteko. Zentzu honetan, Legazpi, Zumarraga, Zizurkil-Billabona edota Donostiaren kasuak azpimarratu behar ditugu. Aipatutako udaletako batzuek hiri barruko bizikleta-sareak egiteko asmoa agertu dute.

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

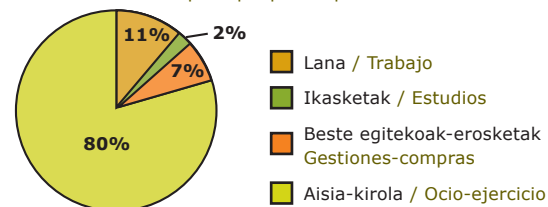
Ziklistak / Ciclistas

Zein da zure bidaiaren arrazoi nagusia bide hau erabiltzeko?
¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar esta vía?



Erabiltzaileak (ziklistak-oinetzkoak) Usuarios (ciclistas-peatones)

Zein da zure bidaiaren arrazoi nagusia bide hau erabiltzeko?
¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar esta vía?



Lagina: 430 erabiltzaile
Data: 2009ko azaroa eta abendua
Aztertutako bidegorriak:
- Astigarraga-Martutene (Donostia)
- Tolosa-Alegia
- Azpeitia-Azkoitia
- Legazpi-Zumarraga
- Zizurkil-Asteasu

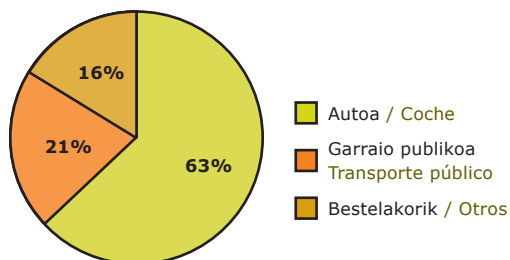
¿Qué uso les damos a los bidegorris de Gipuzkoa?



¿Qué uso les damos a los bidegorris de Gipuzkoa? ¿Cuáles son los motivos principales por los que los utilizamos? Un estudio confeccionado por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa nos pone sobre la pista. Durante los pasados meses de noviembre y diciembre se encuestó sobre el terreno a 430 usuarios de cinco vías ciclistas: Astigarraga-Martutene (Donostia), Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga y Zizurkil-Asteasu. Estos son los resultados:

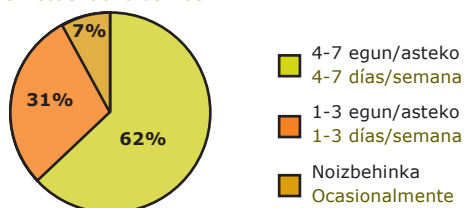
Ziklista langileak / Ciclistas trabajadores

Bidegorriak ez balego, nola egingo zenuke bidea?
¿Cómo realizarías el recorrido en el caso de no existir esta vía?



Erabiltzaileak (ziklistak-oinezkoak) / Usuarios (ciclistas-peatones)

Zenbateko maiztasunaz erabiltzen duzu?
¿Con qué frecuencia la utilizas?



Muestra: 430 usuarios
Fecha: noviembre-diciembre de 2009
Vías muestreadas:
- Astigarraga-Martutene (Donostia)
- Tolosa-Alegia
- Azpeitia-Azkoitia
- Legazpi-Zumarraga
- Zizurkil-Asteasu

A los usuarios se les hizo tres preguntas: ¿Cuál es motivo de viaje principal por el que sueles utilizar esta vía?, ¿Con qué frecuencia la utilizas?, ¿Cómo realizarías el recorrido en el caso de no existir esta vía?

Conclusiones generales

- La Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, más allá de su función como red de paseo y esparcimiento ciclista y peatonal, está llamada a desempeñar un papel creciente como infraestructura para el transporte cotidiano interurbano en bicicleta, destacando la cifra del 30% de los viajes ciclistas por motivo de trabajo. Esta constatación refuerza el primero de los objetivos de la red: la potenciación de la movilidad sostenible a través del trasvase de viajes en coche a viajes en bicicleta.
- El trasvase de desplazamientos en coche a la bicicleta es una realidad, ya que un 63% de los ciclistas por motivo de trabajo afirman que tomarían el coche en caso de no existir la vía ciclista.
- Los datos sobre el motivo y frecuencia de uso de la bicicleta rebaten algunos prejuicios sobre la bicicleta en relación al clima, derivándose que en épocas menos favorables como el otoño e invierno también es utilizada para acudir al trabajo.

- Para la mejora cuantitativa y cualitativa del uso de la red es preciso rematar las conexiones de ésta con los puntos estratégicos de los núcleos urbanos de cara a facilitar la salida desde los núcleos en algunos casos, y la intermodalidad en otros. En este sentido, destacan los casos de Legazpi, Zumarraga, Zizurkil-Villabona o Donostia, algunos de cuyos ayuntamientos contemplan ya redes ciclistas internas.

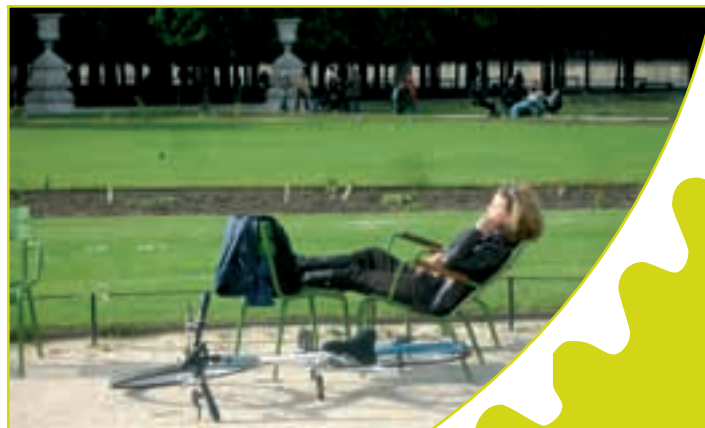
Más información en
www.gipuzkoabizikletaz.net

Bizikletak munduan

Argazkiak:
Sagardantza

Paris





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.

Lanera bizikletaz Al trabajo en bicicleta

Aurreiritziak eta mitoak apurtzeko tenorea

Es hora de desmontar mitos y prejuicios

Geroz eta gehiago dira lantokira bizikletaz joateko gonbitea egiten diguten ahotsak. Azkenekoak, Gipuzkoako sindikatu nagusiak, berriki manifestu bat adostu dutenak langileen ohiturak aldatze bidean. Izan ere, lan kontuek behartuta egiten diren desplazamenduak baitira Gipuzkoan egiten diren gehienak. Zentzu honetan, Bizikleta Bideen Behatokiak Gipuzkoako bost bidegorri aztertu ditu berriki eta ondorioztatu udazken-neguan bide hauek erabili dituzten ziklisten %30ak lan kontuengatik egin duela.

Cada vez son más numerosas las voces que nos invitan a acudir al trabajo en bicicleta. Recientemente, los principales sindicatos de Gipuzkoa han firmado un manifiesto que persigue este fin. No en vano, los desplazamientos obligados por motivos laborales representan la mayor parte de los que se generan diariamente en Gipuzkoa. En este sentido, los últimos datos arrojados por el Observatorio de la Bicicleta son muy interesantes, ya que durante los meses de noviembre y diciembre de 2009, el 30 % de los ciclistas que utilizaron la bicicleta en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RFVCG) en un día laborable lo hicieron por motivos laborales.

Ilustrazioak / Ilustraciones: Txo!?



Berdin dio bulego batean lan egin nahiz industrialde batean lekutatuko lantegian. Batera zein bestera joateko maiz hartzen dugu autoa "besterik pentsatu gabe". Lanera joateko mugikortasunari, "behartutako mugikortasuna" esaten zaio, halabeharrez egin behar ditugun desplazamenduak baitira, alegia. Are, Gipuzkoan egiten diren desplazamendu gehienak arrazoi honengatik egiten dira. Horregatik, "besterik pentsatu gabe" hori aldatzea da mugikortasun iraunkorrean dabilzan erakunde publiko eta elkarte ziklisten xede nagusienetako bat. Beste moduz esanda, bidai jasagarriak indartzea bilatzen da, ibilgailu motordunekin egindako desplazamenduetatik bizikletaz egindakoa pasatuz. Hortxe dago gakoa.

Joan den azaroan eta abenduan Bizikletaren Behatokiak egindako inkesta baten arabera, Gipuzkoako Bide Ziklisten Sarea lanegunetan erabili zuten ziklisten % 30ak lan kontuengatik egin zuela adierazi zuten (aztertu diren bidegorriak Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga eta Zizurkil-Asteasu dira. Ikusi ikerketaren emaitza aldizkari honetako 12-13 orrietan). Hain zuzen ere, Gipuzkoako bidegorri sarearen helburu nagusia indartzera dator ibilgailu motordunetik bizikletara ematen ari den apurkako aldaketa. Baina ez da aski. Egiteko handia daukagu oraindik mugikortasunaren alderdi honi dagokionez.

Honekin bat datoz Gipuzkoako sindikatu nagusiak. Mugikortasun motordunak eragiten dituen ondorioek kezkatuta, lehen urratsa eman dute zentzu honetan. "Kontaezineko ekimen politiko, sozial eta teknikoekin bat etorritz", uste dute "garraio iraunkorrerako edozein estrategiaren oinarritzko lanabesa dela bizikletaren erabilera". Egunero auto zein motorretan egiten diren bidaiak "oinez, bizikletaz eta garraio publikoan" egitera pasatzeko beharra azpimarratu dute.

Lanera bidegorria erabiliz

Hau guztiagatik, bizikletaren erabilpena erraztuko diguten azpiegituren eraikuntza garrantzitsua da. Gipuzkoako bidegorri sarearen planifikazioan eta eraikuntza egiterako orduan, oso kontutan hartzen da bide ziklistak industrialde zein lantokiekin lotzearen kontua, "behartutakoa den mugikortasun" hau, hots, etxearen eta lantokiaren artean egiten dena, bizikleta bidez burutzea posible izan dadin.

Dagoeneko, baditugu bidegorriak lan eremuetara iristen direnak, hala

Lo mismo da trabajar en una oficina o en un polígono industrial, si a la hora de desplazarnos a nuestro puesto de trabajo elegimos el coche sin reflexionar sobre posibles alternativas. A esa movilidad, a la que se refiere a los desplazamientos por motivos laborales, se la conoce como "movilidad obligada" y constituye la mayor parte de los desplazamientos que se realizan en Gipuzkoa. Por eso, la potenciación de la movilidad sostenible a través del trasvase de viajes en coche a viajes en bicicleta es uno de los principales objetivos que se han marcado asociaciones ciclistas, instituciones públicas y, ahora también, los sindicatos, quienes apuntan la necesidad de "un trasvase de los viajes que realizan los trabajadores en coches y motos hacia la marcha a pie, en bicicleta o en transporte público".

Durante los meses de noviembre y diciembre de 2009, el Observatorio realizó una encuesta a pie de bidegorri (ver los resultados completos en las páginas 12-13 de este número), que ha arrojado el siguiente dato en principio significativo: el 30 % de los ciclistas que utilizaron la bicicleta en la RFVCG en un día laborable lo hicieron por motivos laborales (los bidegorris objeto del estudio fueron Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga y Zizurkil-Asteasu). Pero no es suficiente. Hay mucho que hacer todavía en el marco de la movilidad por motivos laborales.

Los sindicatos también lo ven así. Preocupados por las consecuencias negativas del uso masivo de vehículos motorizados y en sintonía con innumerables iniciativas políticas, sociales y técnicas, consideran "el uso de la bicicleta como una herramienta imprescindible de cualquier estrategia de transporte sostenible".

Al trabajo por el bidegorri

La planificación y construcción de Vías Ciclistas en Gipuzkoa prioriza la conexión de los cascos urbanos con las zonas industriales y centros de trabajo en general, con el objetivo de que esta "movilidad obligada" vivienda-centro de trabajo sea posible en bicicleta. Ya existen bidegorris que enlazan con centros de trabajo, como el de Zizurkil-Asteasu o el de Tolosa-Alegia que conecta con el polígono de Arzabalza. Entre

nola Zizurkil-Asteasu edo Tolosa-Alegiakoak, Arzabalza industrialdearekin lotura daukana. Helburu hori betetzen duten beste bidegorrien artean, Beasain-Salbatore bidea dago, oraintsu eraikitzen ari direna, eta Bergara-Antzuola bidea. Etorbizunean egingo diren bide tarteetan (Beasain-Lazkao, Azpeitia-Lasao, Oñati-Epele eta Andoain-Urnieta), aurreikusita dago mugikortasunaren alderdi honi garrantzi handia ematea.

los bidegorris que también cumplen este objetivo y están en construcción en este momento, hay que señalar los siguientes: Beasain-Salbatore, que discurre en paralelo a una zona industrial, y Bergara-Antzuola. Y entre los próximos tramos a construir y que se prevé tengan también un importante papel en este sentido, se encuentran cuatro vías: Beasain-Lazkao, Azpeitia-Lasao, Oñati-Epele y Andoain-Urnieta.



Bost arrazoi lanera bizikletaz joateko

1. Dirua aurrezten duzu, izan ere, ez duzu gasolinarik, bidesaririk, eremu urdunik, aparkalekurik... ordaindu behar.
2. Denbora aurrezten duzu, erraztasunez aparkatuko duzulako eta auto ilarak saihestuko dituzulako.
3. Ez duzu kutsatzen, ez baituzu erregairik behar. Ez duzu ezta ere, kutsadura akustikoa sorrarazten.
4. Osasungarria da zure organismorako (muskuluak, bihotza...) eta gainera kaloriak erretzen ditugu. Sasoiko egoten lagunduko zaitu egunero erabiliz.
5. Animoa, aldartea, umorea, hobetzen lagunduko zaitu. Jakina da ariketa fisikoa tentsioak askatzeko lagungarria dela.



LANERA BIZIKLETAZ JOATEKO TRIKIMAILUAK

“Lanera bizikletan? Bai zera!” Pentsatuko du batek baino gehiagok. Jende askok uste baitu oraindik bizikleta eta lana ez direla bateragarriak, alegia, deserosoa izan daitekeela lanera bizikletaz joatea. Ondoko lerroetan, gomendio eta trikimailu batzuk doazkizue hainbat mito, aurreiritzi eta beldur bertan behera uzten saiatzeko.

- Bizikleta erosoak aukeratu, hobe ez oso pisutsua, esfortzua murrizteko.
- Abiadura moderatua ezarri, izerdia ekiditeko.
- Ez eraman arropa gehiegi. Hotza egiten badu, hobe da hasierako minutuetan hotz pixka bat sentitzea.
- Lohi-babesa duen bizikleta gidatu, arropa ez zikintzeko, batez ere egun eritsuetan.
- Ahal bada, alportzak edo saski bat zure bizikletan ipini gauzak garraiatzeko, bizkarrean motxila eraman ordez, izerdia ekiditeko.
- Bizikletaren koipearekin ez zikintzeko, neurriak jarri (galtzak goratu, pintzak erabili, kate babesa jarr...)
- Ez duzu zertan kirol arropa jantzi behar bizikletaz joateko. Arropa erosoak eta eguraldiarekin bat datorrena jantzi, izan lanekoa edo kalekoa, eta hobe estua bada, katigatzeak ekiditeko.
- Lantokian aldagelak badituzu, ordezko arropa eraman eta bertan alda zaitezke.
- Oinetako erosoak erabili. Gomadun zolazkoak eta ez labaingarriak badira hobe.
 - Ahalik eta bide seguruenak aukeratu, trafiko gutxikoak badira hobe eta, noski, bidegorriak baliatu.
 - Argiak erabili, aurrealde eta atzealdean, iluntzen duenerako.

CONSEJOS ÚTILES PARA IR AL TRABAJO EN BICICLETA

“¿A trabajar en bicicleta? Si hombre!”, habrá pensado más de uno. Y es que, mucha gente cree todavía que eso de ir al “tajo” pedaleando tiene más desventajas que otra cosa. A través de unos sencillos consejos vamos a tratar de desmontar falsos mitos, miedos y prejuicios.

- Conduce una bicicleta lo más cómoda posible, no demasiado pesada, para reducir esfuerzos.
- Circula a una velocidad moderada para evitar la sudoración.
- No laves mucha ropa. Si las temperaturas son bajas, es mejor sentir un poquito de frío durante los primeros metros.
- Si no lo tiene, instala en tu bici guardabarros delantero y trasero. Evitará que te manches la ropa, sobre todo en días lluviosos.
- Si tienes que llevar carga, lo más aconsejable es hacerlo en alforjas o en una cesta. Evita llevar mochila en la espalda.
- Toma medidas para no mancharte con la grasa de la cadena: súbete el pantalón, sujétalo con una pinza o instala un cubre cadena...)
- No tienes por qué ir con ropa deportiva. Viste ropa cómoda acorde con el tiempo que hace, y evita la ropa ancha para reducir enganchones.
- Si tienes vestuarios en el trabajo, puedes llevar ropa de repuesto y cambiarte.
- Utiliza calzado cómodo, mejor con suela de goma y no deslizante.
- Escoge las rutas más seguras y, por supuesto, los bidegorris.
- Utiliza las luces delanteras y traseras al amanecer y al anochecer.



"LANERA BIZIKLETAN" SINDIKATUEN MANIFESTUA **MANIFIESTO SINDICAL "EN BICICLETA AL TRABAJO"**

Gipuzkoako sindikatu nagusiek (CCOOK, ELAK, ESK-k, LAB-ek, STEE-EILAS-ek eta UGTk) manifestu bateratua aurkeztu dute berriki langileak lantokira joateko bizikleta hartzen has daitezen bultzatzeko.

Manifestua:

Agiria sinatu duten erakundeek motor-ibilgailuen erabilera neurrigabeak ingurumenaren eta langileen osasunaren eta segurtasunaren gain dituen ondorioak kaltegarritzat jotzen dituzte.

Kontuan hartuta lan kontuek behartuta egiten diren desplazamenduak direla Gipuzkoan egiten diren gehienak, hortaz, langileek egunero auto zein motorretan egiten dituzten bidaiak oinez, bizikletaz eta garraio publikoan egitera pasatzea, oraingo ereduari planteatu dakiokkeen edozein alternatibaren ardatza izan behako litzatekeela diote.

Agiri hau sinatzen duten erakundeek, kontaezineko ekimen politiko, sozial eta teknikorekin bat etorrituz, uste dute garraio iraunkorrerako edozein estrategiaren oinarritzko lanbesa dela bizikletaren erabilera. Horrenbestez, honako hauetarako konpromisoa hartzen dute jendaurrean:

- Bai erakunde publikoei, bai enpresen arduradunei erreklamatuko diete lantokietara irispide seguruak eta erosoak ziurtatzea garraio irenkorretan, eta bereziki bizikletan.
- Desplazamenduen arloan gertatzen diren arazoak konpontzeko enpresek ardura har dezaten marko legal eta finantzarioa eskatzea, garraio publikoak eta ez motordunak sustatzeko asmoz.
- Beraien afiliatuen artean bizikletaren erabilera sustatzea, eguneroko garraio irenkorreko gisa, eta bereziki lantokietara joateko.
 - Beraien koadroei zuzendutako formazio-ekintzak aurrera eramatea, prestakuntza on bat lor dezaten oraingo garraio-ereduak sortzen dituen arazoaren gainean, eta langileen joan-etorrietarako irtenbide seguru eta sustengagarriren gainean.
 - Bizikletaren erabilerearen aldeko lana egiten duten hiritar erakundeekin lankidetzara aktiboa aurrera eramatea, lan-munduko bizikletaren gaineko mugikortasunaren esparruan ekintza bateratuak gauzatzeko xedez.

**Donostian, 2009ko urriaren
30ean**

Las principales organizaciones sindicales de Gipuzkoa (CC.OO, ELA, ESK, LAB, STEE-EILAS y UGT), han presentado un manifiesto conjunto a favor del uso de la bicicleta para acudir al trabajo.

Manifiesto:

Las organizaciones firmantes coinciden en valorar negativamente los efectos del uso masivo de los vehículos motorizados sobre el medio ambiente, la salud y la seguridad de los/as trabajadores/as.

Teniendo en cuenta que los desplazamientos obligados por motivo laboral representan la mayor parte de los que se generan diariamente en Gipuzkoa, consideran que una de las principales preocupaciones de cualquier planteamiento alternativo al actual modelo de hipermovilidad motorizada es conseguir un trasvase de los viajes que realizan los/as trabajadores/as en coches y motos, hacia la marcha a pie, la bicicleta y el transporte público.

En consecuencia, y en sintonía con innumerables iniciativas políticas, sociales y técnicas, consideran el uso de la bicicleta como una herramienta imprescindible de cualquier estrategia de transporte sostenible, y se comprometen públicamente a:

- Reclamar a las administraciones públicas y responsables empresariales, que garanticen el acceso seguro y cómodo a los centros de trabajo en modos de desplazamiento sostenibles, y en particular, en bicicleta.
- Reivindicar un marco legal y financiero que implique a las empresas en la solución de los problemas de desplazamiento, a través de medidas que favorezcan el transporte público y no motorizado.
- Fomentar entre sus afiliados el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano y para acudir a los centros de trabajo.
- Impulsar acciones formativas dirigidas a sus cuadros, a fin de conseguir una adecuada cualificación técnica con respecto a los problemas que genera el actual modelo de transporte, y a soluciones seguras y sostenibles para los desplazamientos de los/as trabajadores/as.
- Colaborar activamente con las organizaciones ciudadanas que trabajan a favor de la promoción del uso de la bicicleta, con el objetivo de emprender actuaciones conjuntas en el ámbito de la movilidad ciclista ligada al mundo laboral.

**Donostia-San Sebastián,
30 de octubre de
2009**

Coexistencia armoniosa ciclista-peatón... ¿es posible?

No solo es posible si no que, salvo en contadas ocasiones, es un hecho. Las vías ciclistas-peatonales interurbanas, siempre que la complicada orografía guipuzcoana y el entramado urbano lo permiten, están siendo construidas con separación entre peatones y ciclistas.

Extrañamente, de un tiempo a esta parte parece que se ha extendido la idea de que la coexistencia entre peatones y ciclistas es problemática y, sin embargo, el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa no tiene constancia de accidentes motivados por una mala coexistencia entre ambos modos y son escasas las situaciones de conflicto detectadas.

Los problemas de coexistencia detectados tienen como denominador común la falta de educación y de respeto hacia los demás. Peatones que ocupan el ancho de la vía ciclista y que no se apartan aún a sabiendas de que se acerca una bici están adoptando una postura violenta; el ciclista que alcanza por detrás a un peatón, que no le avisa según se acerca y le rebasa lo más rápido y pegado posible está siendo agresivo y está realizando una especie de acto reivindicativo en el que se atribuye la propiedad de la vía ciclista... Estos podrían ser casos ilustrativos de las pocas situaciones de coexistencia no armónica que se producen en nuestros bidegorris.

La solución pasa, fundamentalmente, por un cambio de actitud, el respeto a los demás y la educación, hay que promover una cultura del respeto en el desarrollo de nuestra movilidad cotidiana. Esta receta basada en el cambio de actitudes puede parecer simplista, pero de hecho es mucho más eficaz que la toma de medidas restrictivas hacia la velocidad de los ciclistas o la definición de complicados marcos regulatorios de la circulación para ambos modos.

Este comportamiento respetuoso por parte de todos los usuarios es condición indispensable para una buena coexistencia peatón-ciclista, pero es obvio que por parte de los organismos competentes en la materia esto debe ir acompañado de correctos diseños técnicos de las vías ciclistas, de constantes replanteamientos técnicos de secciones tipo, gestión de tráfico, señalización, iluminación, etc; en definitiva, de una gestión activa de los



bidegorris desde la información de base aportada desde el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esperemos que en esta nueva forma de desplazarse vayamos aprendiendo las normas a seguir y que sepamos convivir sin faltarnos al respeto y sin poner en riesgo la seguridad de nuestros conciudadanos.

No demos argumentos a aquellos que no creen en que una movilidad no motorizada es posible.

**Observatorio de la
Bicicleta de
Gipuzkoa**

Eskuratu doan 2010eko Bizikletaz agenda

Llévate gratis la agenda Bizikletaz de 2010

Ez galdu aukera! 11X16 zentimetroko neurria dauka 2010eko Bizikletaz agendak, hortaz erabat eramangarria da, eta oso eroso edozein lekutan gordetzeko. Berau lortzeko bi modu daude:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendaritza Nagusitik pasatu (Gipuzkoako plaza z/b, behea-Donostia) eta zure agenda eskuratu.
- Nahi izanez gero, etxera ere bidaltzen ahal dizu kosterik gabe. Horretarako, e-posta bat bidali behar diguzu bizikletaz@eragin.com-era zure etxeko helbidea (ez ahaztu posta kodea) eta zure datu pertsonalak zehaztuz.

¡No pierdas esta oportunidad! Con unas medidas de 11X16 centímetros, la agenda Bizikletaz de 2010 es perfecta para llevártela contigo a cualquier sitio. Hazte con una, es fácil:

- Pásate por la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa en la plaza de Gipuzkoa, s/n-planta baja de Donostia y recoge tu agenda.
- Si lo prefieres, también te la podemos enviar a casa sin coste alguno. Envíanos un mail con tus datos personales y tu dirección (no te olvides del código postal) a la siguiente dirección: bizikletaz@eragin.com y la recibirás en casa en un breve plazo de tiempo.

* Oharra: Promozio honek stocka amaitu arte balio du.

* Aviso: Promoción válida hasta agotar existencias.



The Ride aldizkaria

Segur aski, gaur egun merkatuan dagoen bizikletari buruzko aldizkari dotoreena da Erresuma Batutik datorkigun argitarapen hau. *The Ride* du izena, jaió berria da kasik, –oirintxe hirugarren zerbakia argitaratu dute (eta argitaratu bezain pronto agortu)– liburu formatua dauka, % 50ean birziklaturiko paperean egina dago eta ikaragarritzko diseinua, argazkiak eta ilustrazioak dakartza.

Edukiak itxura formalarekin bat datoz. *The Ride* lehen pertsonan idatzitako istorioz, gogoetaz, nahiez, anekdotez, kontakizunez... hornitutako argitarapena da, ziklistek ziklistentzako kontaturikoak. "Ideia istorio pertsonalekin osatutako aldizkaria egitea zen. Bizikletak jende askoren bizitzak aldatu ditu modu batean zein bestean, eta guk kontakizun horien aukeraketa bat gurera ekarri nahi genuen. Ez genuen azterketarik edo lasterketen erreportajeak egin nahi, baizik eta larruzalean barneratu eta txirringularien zainetatik doan pasioa erakustea", azaltzen dute *The Ride*ko arduradunek eure web gunean (www.theridejournal.com).

The Ride txirringularitzaren alor guztiak biltzen ditu bere baitara: eguneroko mugikortasuna, kirol mundua (ikusuntu emotibo eta estetiko bati erreparatuta), aisialdia eta kaleko bizikleta (BMX eta beste).

Ingelesa badakizu, merezi du.

Importantes mejoras en el bidegorri del Urola

Recientemente se han realizado importantes mejoras en el bidegorri del Urola (Zumarraga-Azkoitia). Se han iluminado los túneles y se ha pavimentado con un material granular que contiene vidrio reciclado y que ofrece un aspecto muy natural. Es resistente al tráfico ocasional de vehículos motorizados, con buena durabilidad y buen comportamiento ante el agua.

Además se están realizando importantes mejoras en el drenaje, ya que uno de los principales problemas que presenta esta vía ciclista-peatonal era la presencia de gran cantidad de agua en muchos puntos del recorrido. Estas mejoras están teniendo un rápido reflejo en el significativo aumento de usuarios de esta vía, especialmente entre los ciclistas.

El bidegorri del Urola (Zumarraga-Azkoitia) tiene casi 11 km de longitud y se acondicionó para el tráfico peatonal-ciclista entre los años 2005 y 2006. En su trazado hay 19 túneles y 13 puentes.



Ba al zenekien?

1816. urtean, Karl Christian Ludwig Drais alemaniarrek egun ezagutzen dugun bizikletaren aurrekaria asmatu zuela? *Draisine* zeritzona haren omenez eta egurrezko pieza batek lotzen zituela bi gurpilak? Oinei eraginez abiada hartzen zuela?

¿Sabías que...?

En 1816 el alemán Karl Christian Ludwig Drais inventó una máquina que a la postre se convertiría en la predecesora de la bicicleta que conocemos hoy en día? ¿Que se llamaba *Draisine* en su honor? ¿Que una pieza de madera sujetaba las ruedas y que era impulsaba con los pies?



Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >>

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

gipuzkoako



bidegorriak