



Bizikletaz

Ion Areitio trebetasuna eta oreka habilidad y equilibrio

Gure bidegorriak barrutik: Zizurkil-Asteasu

Encuesta: Satisfacción entre los ciclistas
con la Red Foral de Bidegorris

**Erreportajea: Fixed-gear, bizikletaz
joateko beste modu bat**

Opinión: De amor y de ciclismo
eta gehiago: berriak...



Mugikortasun adimentsua

Movilidad inteligente

Europako Mugikortasunaren Astea Kontinente Zaharrean antolatzen da urtero auto pribatuaren ordezkokoak diren bestelako garraio modu iraunkoragoak sustatzeko xedearekin, hala nola garraio publikoa, bizikleta edo oinez ibiltzea. 2010eko ediziorako aukeratu den gaia **Mugikortasuna eta Osasuna** da eta leloa *"Buruarekin mugi eta hobeki bizi"*.

Ibilgailu motordunen trafikoaren hazkunde neurrigabekoak dakartzan ondorioekin ohituta gaude: hiri espazioaren inbasioa, zarata, isurketak atmosferara, gastu energetikoa, istripuak, gaixotasunak, auto ilarak, ibilgailuaren eta bere mantenuaren gastuak, azpiegituren hazkunde amaigabearen kostu publikoa eta abar. Autoaren erabilerak edota neurrigabeko erabilerak esklabo bihurtzen gaituen "sistema" publiko eta pribatu jakin bat dakartzate berarekin.

Aitzitik, hainbat ikerketa zientifikok egiaztatute ariketa fisikoa –arina baina erregularra– osasuntsu mantentzeko eta estresa murrizteko giltzarria dela. Esaterako, ikerketon arabera, mugikortasun aktibo bat garatzeak, oinez edo bizikletaz, kardiopatiak eta obesitatea murrizten ditu, Europako Batasunak dituen osasun arazo handienetako bi. Noski, egunero pedalei eragiteak baditu bestelako onurak osasunerako.

– "Noiz? Ez baitut denborarik!" – diogu bizitzak aurrera egin ahala, aje, dieta, gimnasio eta betebeharren artean. Bada, egunero egiten ditugun bidaiak ahalik eta gehien aprobetxatuz, joan etorri bakoitza espazio aktiboa bihurtuz, bidai adimentsua bilakatuz.

La Semana Europea de la Movilidad se organiza anualmente en toda Europa para promocionar los medios de movilidad urbanos sostenibles y alternativos al coche privado como son el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie. El tema escogido para la edición de 2010 es el de **Movilidad y Salud** y el lema es *"Muévete con inteligencia y vive mejor"*.

Estamos ya familiarizados con las consecuencias del aumento masivo del tráfico de vehículos a motor en los últimos años: invasión del espacio urbano, ruido, emisiones a la atmósfera, gasto energético, accidentalidad, afecciones a la salud, atascos, costes de vehículo y mantenimiento, coste público del interminable aumento de la capacidad de las infraestructuras, etc. El uso y abuso del automóvil lleva aparejado un "sistema", público y privado, que nos esclaviza. Sin embargo, estudios científicos demuestran que la actividad física diaria –ligera pero regular– es la clave para mantenernos sanos y disminuir el estrés y que el desarrollo de una movilidad activa, ciclista o peatonal, reduce, por ejemplo, cardiopatías y obesidad, dos de los principales problemas de salud en la Unión Europea. Por supuesto, pedalear a diario tiene además otros beneficios para la salud.

– "¿Cuándo? ¡Si no tengo tiempo!" – decimos mientras nos pasa la vida entre achaques, dietas, gimnasios y obligaciones. Pues aprovechando en todo lo posible los trayectos que realizamos cada día, volviéndolos un espacio activo, un viaje inteligente.

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: Mikel Saiz, Koldo Almandoz, Xabier Sagardia, Virginia & Emiliano
- 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: Ion Areitio</p>	 4-7	<p>Entrevista: Ion Areitio</p>
<p>Gure bidegorriak barrutik: Zizurkil-Asteasu</p>	 8-11	<p>Nuestros bidegorris por dentro: Zizurkil-Asteasu</p>
<p>Inkesta: Ziklistak pozik dira Gipuzkoako Bidegorri Sarearekin</p>	 12-15	<p>Encuesta: Satisfacción entre los ciclistas con la Red Foral de Bidegorris</p>
<p>Erreportajea: Fixed-gear, bizikletaz joateko beste modu bat</p>	 16-18	<p>Reportaje: Bicicletas fixed-gear, otra forma de pedalear</p>
<p>Iritzia: De amor y de ciclismo</p>	 19	<p>Opinión: De amor y de ciclismo</p>
<p>Argazkitegia: Bizikletak munduan, India</p>	 20-21	<p>Álbum de fotos: Bicicletas en el mundo, India</p>
<p>Berriak</p>	 22-23	<p>Noticias</p>
<p>Ba al zenekien?</p>	 23	<p>¿Sabías que...?</p>



ION AREITIO

Trialsin
txapelduna

Campeón
de trialsin

Kanadako Munduko Trialsin Txapelketara abiatu baino astebete lehenago egin genion Ion Areitio kirolariari elkarrizketa. Hondarribiko Mugarrieta baserriko semearen palmaresa izutzekoa da: besteak beste, trialsin diziplinako Munduko Txapelduna izan da adin tarte desberdinetan eta aurten Munduko rankinean bosgarren sailkatu da. Heldu den azaroan 18 urte beteko ditu Jonek, eta goi mailako txapelketetan lehiatzen segitzeaz gain, Gasteizera aldatuko da ikasketak segitzera. Gu harengana hurbildu gara trialsin diziplina gertuagotik ezagutzeko eta, oro har, bizikletaz hitz egiteko.

Zenbat urterekin hasi zinen bizikletan ibiltzen?

Bizikletan ibiltzen hiru urterekin hasi nintzen, baina trialeko bizikletarekin aldiz sei urte nituenean hasi nintzen, nahiz eta baserrian harrien zein krosken gainetik beti ibili izandu naizen, hara eta hona.

Eta zenbatekin lehiaketetan parte hartzen?

Lehiatzen ere sei urte nituenean hasi nintzen, nire trialeko lehen bizikleta eduki baino lehen, aitik moldatutako bizikleta batekin. Lehen lehiaketa nire herri ondoan izan zen, Irunen, eta han lagun batekin aritu nintzen.

Palmares polita duzu, tartean Munduko Txapelduna izan zara behin baino gehiagotan...

Bai, hor nonbait gabiltza ahal dugun hobe lehiatzen eta lantzen. Bai, Munduko txapelketa lau aldiz irabazi dut orain arte ibilitako maila guztietan, hala nola benjamin, alevín, infantil, zein kadete mailan.

Nola, zergatik hasi zinen trialsin diziplinan?

Baserrian beti izan ditugu bai bizikleta zein mendian ibiltzeko motorrak, eta txikitatik dut odolean sartuta nik uste bizikletan zein motorrean ibiltzeko grina. Baina lagun bati esker hasi nintzen trialsin diziplinan. Berari esker egin nuen nire lehen lehiaketa.

Entrevistamos al deportista Ion Areitio una semana antes de que viajara a Canadá para disputar el Campeonato del Mundo de Trialsin. El palmarés de este hondarribitarra es tan sólo el reflejo de su habilidad en esta disciplina ciclista. Campeón del mundo, entre otros méritos, en varias franjas de edad, este año se ha clasificado quinto en el ranking mundial. Ion cumplirá en noviembre 18 años, y además de seguir compitiendo en la elite, se trasladará del caserío Mugarrieta del que es oriundo a Vitoria-Gasteiz para proseguir sus estudios. Nosotros nos hemos acercado a él para que nos hable de su pasión por el trialsin y de la bicicleta en general.

¿A qué edad comenzaste a montar en bicicleta?

Empecé a andar en bici a los tres años y con la de trial a los seis, aunque en el caserío siempre he estado de aquí para allá superando piedras y obstáculos.

¿Y a competir?

Con seis años, antes de que tuviera mi primera bici de trial, con una bicicleta que me apañó mi padre. Esa primera competición tuvo lugar cerca de mi pueblo, en Irun, y allí competí junto a un amigo.

Tienes un palmarés muy completo. Has sido campeón del Mundo en muchas categorías...

Bueno, sí, ahí estamos, intentando competir y trabajar lo mejor posible. He ganado el Campeonato del Mundo en cuatro ocasiones y en todas las categorías en que he participado hasta ahora: benjamín, alevín, infantil y cadete.

¿Cómo empezaste a hacer trialsin?

En el caserío siempre hemos tenido bicicletas y motos de monte. Creo que desde pequeño llevo en la sangre esa inclinación por andar tanto en bici como en moto. Pero en la disciplina de trialsin comencé por un amigo. Gracias a él participé por primera vez en una competición.

Argazkiak / Fotos: Mikel Saiz



“Oraindik ere herri batzuetan bidegorri sareak nahiko eskasak dira, horregatik bidegorri gehiago ezartzeko eskaerak egin behar dira”

Azaldu iezaguzu mesedez zer den zehazki trialsina...

Trialsina txirrindularitza diziplina bat da, ezarritako ibilbidea denbora baten barruan bete eta hankekin lurra ez ukitzea du helburu; ibilbide hori oztopoz beterik dago. Trialean, puntu gutxien duen kirolariak irabazten du.

Hala ere, hirietan barrena ikusten dira geroz eta gehiago halako bizikletak, ezta?

Bai, esan dezakegu gutxika-gutxika gero eta bizikleta gehiago ikusten direla, baina kirola oso ezaguna ez denez ez dira asko ere ikusten.

Erabiltzen duzu bizikleta garraio modu bezala? Hau da, mandaturen bat egiteko, eskolara joateko...

Egia esan ez, baserrian bizi gara eta gehienetan motorra erabiltzen dut herrira jaisteko, baina mendiko bizikleta erabiltzen dut kirola egiteko eta dibertitzeko. Hala ere, herrian bizi ez gero ez dago garraio modu hoberik.

Ikasketak egitera aldatuko zara Gasteizera ikasturte honetan. Gasteizen bidegorri sarea badago eta halako ohitura hiritik



¿En qué consiste exactamente el trialsin?

El trialsin es una disciplina ciclista. Se trata de completar un circuito fijado dentro de un tiempo sin tocar el suelo con los pies. Ese circuito está lleno de obstáculos. En el trial gana el deportista que menos puntos tenga.

Al margen del mundo de la competición, cada vez se ven más bicis de este tipo en las ciudades, conducidas por chavales...

Sí, puede decirse que poco a poco cada vez hay más bicis de este tipo, pero como este deporte no es muy conocido, tampoco es que se vean tanto.

¿Utilizas la bicicleta como medio de transporte cotidiano, es decir, para ir a clase, hacer recados...?

La verdad es que no. Vivimos en un caserío y la mayoría de las veces utilizo la moto para bajar al pueblo. Aparte, utilizo la mountain bike para hacer deporte y como diversión. De todos modos, viviendo en el pueblo no hay mejor medio de transporte que la bicicleta.

Este curso te trasladarás a Vitoria para proseguir con tus estudios. En la capital alavesa hay cierta costumbre de desplazarse en bici por la ciudad y una red de bidegorris. ¿Tienes pensado en ir a clase en bici?

Sí, llevaré la bici, tanto la de trial como la bicicleta convencional, pero para moverme por Vitoria e ir a clase utilizaré la bicicleta convencional.

bizikletaz joateko. Animatuko zara, adibidez, klasera bizikletaz joatera?

Bai, bizikleta eramango dut, bai trialeko bizikleta bai bizikleta konbentzionala ere, baina Gasteizen mugitzeko bizikleta konbentzionala erabiliko dut klasera joateko.

Nola dago bizikletaren kontua Hondarribian? Esan nahi dut, bidegorri-azpiegiturak, aparkalekuak... badaude? Jendea ibiltzen da harat honat bizikletekin?

Beno, Hondarribia herri txikia denez ez dago bizikletan asko ibiltzen den jenderik, baina bidegorri sare ona badago, eta gero eta jende gehiagok erabiltzen du bizikleta, eta aparkalekuak gero eta gehiago ezartzen ari dira.

Ezagutzen dituzu Gipuzkoako herrien arteko bidegorriak? Hala bada, zer iritzi daukazu hauen gainean?

Egia esan ez ditut asko ezagutzen, baina nire ustez gero eta bidegorri eta bizikleta bide gehiago dago, baina oraindik ere herri batzuetan bidegorri sareak nahiko eskasak dira, horregatik bidegorri gehiago ezartzeko eskaerak egin behar dira.

Kirol kontuetara bueltatuz, Hondarribiko kai-muturrean entrenatzen zarela irakurri dut. Kontatu pixka bat mesedez zertan datzan zure entrenamendu saio bat. Atentzioa deitzeko modukoa izan behar du...

Normalean astearte eta ostegunetan entrenatzen dut Hondarribiko espigoian. Lehendabiziko berotu egiten dut eta ondoren arroketa barrena burutzen dut nire entrenamendua. Ordu eta erdi edo bi orduko entrenamenduak izaten dira, eta egunero gauza diferenteak egiten ditut eta bukatzeko beti gauza berak egiten ditut neure maila neurtzeko.

Junior mailatik profesional mailara salto emango duzu aurki, 18 urte beteko baitituzu azaroan. Nola dakusazu zure kirol-etorkizuna?

Beno, jada Munduko kopetan elite mailan, hau da, maila absolutuan lehiatzen naiz, eta aurten ranking mundialean bosgarren postuan amaitu dut. Nire helburua hor mantentzea da, eta gero eta emaitza hobeak lortzea, hau da, aurrera joatea.

“Normalmente entreno en el espigón los martes y los jueves. Primero hago ejercicios de calentamiento y luego me meto entre las rocas”

¿Qué opinión te merece la situación de la bicicleta en Hondarribia? ¿Hay infraestructuras, aparcamientos para bicicletas ? ¿La gente la utiliza?

En Hondarribia, al tratarse de un pueblo pequeño, no hay mucha gente que ande sobre las dos ruedas, pero hay una buena red de bidegorris, y cada vez son más los ciudadanos que utilizan la bicicleta. En cuanto a los aparcamientos, cada vez están poniendo más.

¿Conoces la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa? ¿Qué opinión te merece?

A decir verdad no la conozco demasiado, pero en mi opinión cada vez hay más vías ciclistas, aunque en algunos pueblos la red de bidegorris es muy escasa. Por eso hay que demandar la construcción de más bidegorris.

De vuelta al ámbito deportivo, he leído que te entrenas en el espigón de Hondarribia. Cuéntanos en qué consiste una sesión de entrenamiento tuya. Parece muy llamativo

Normalmente entreno en el espigón los martes y los jueves. Primero hago ejercicios de calentamiento y luego me meto entre las rocas. Suelen ser sesiones que van de una hora y media a dos horas. Todos los días hago cosas diferentes y para terminar realizo los mismos ejercicios para medir mi nivel.

En noviembre cumples 18 años y dentro de poco vas a dar el salto de la categoría junior a la profesional. ¿Cómo vislumbra tu futuro deportivo?

Bueno, en las copas del mundo ya estoy compitiendo en la categoría absoluta, es decir, en la elite. Este año he acabado quinto en el ranking mundial. Mi objetivo es mantenerme ahí y luego conseguir los mejores resultados posibles, es decir, seguir avanzando.

Lanera En bici lasai asko tranquilamente bizikletan a trabajar

ZIZURKIL-ASTEASU

Gipuzkoa osoan zabaltzen diren bidegorri ezberdinek, ezaugarri batzuk izaten dituzte komunean, gure lurraldeko paisaia batetik, eta gure herrien ezaugarriak bestetik, nahiko berdintsuak izaten direlako. Bide bakoitzak ordea, ezaugarri bereizgarriak izaten ditu. Ia lau kilometroko luzera duen Zizurkil-Asteasu bidegorriaren kasuan adibidez, aisialdiak garrantzia izanik ere, langile ugari bere lanpostura bizikletaz edo oinez joatea ahalbidetzen du. Nolabait, lanera joaten direnen artean "slow" filosofia zabaltzen ari dela esan genezake, eguneroko jardunean bizimodu eta jarrera lasai eta osasuntsuak barneratzen ari baitira.

Todos los bidegorris que se inauguran en Gipuzkoa cuentan con elementos comunes, marcados por un similar paisaje tanto urbano como natural. Sin embargo, cada uno guarda sus particularidades. El de Asteasu-Zizurkil, que tiene una longitud de casi cuatro kilómetros, es utilizado por un gran número de ciclistas para acudir a trabajar. De alguna forma, entre estos usuarios está extendiéndose la filosofía "slow", una forma de desplazarse más tranquila y saludable dentro del trajín diario.



Zizurkil-Asteasu bidegorriak Asteasu ibaia jarraiki, baratza, baserri, industrialde, zuhaitz ilarak eta belardiak gurutzatzen ditu. Bideak, laua ia bere luzera osoan, ez du inongo zailtasunik, ertzetan dituen bi aldapatxo gairiditu behar badira ere. Beste bide batzuekin alderatuta, bidegorri honen berezitasun nagusia, bere "eredu" izaeran datza. Ez da luzeena, ez da erabiliena, ez da inguruan natura aberatsena duena, ez du gune historiko edo antropologikorik garrantzitsuena inguruan, ez du nekazaritza lur sail handiena ertzetan... baina esan bezala, berezitasun nagusiena, elementu guzti horiek biltzen dituen bidegorria dela esan genezake.

Beharrezko bidegorria

Hasiera batean bidegorri hau ez zegoen Gipuzkoako Bidegorrien Plan Nagusian. Zizurkil, Asteasu eta Billabonako udaletxeek ordea, argi ikusi zuten bidearen beharra eta bide honek bi herriei emango zizkien abantailak ikusita, lehen proiektuak egin eta Diputazioaren aurrean defendatu zituzten. Foru Aldundiak segituan apustua egin zuen bide honen alde. Oso denbora gutxi behar izan dugu bide honek eskaini dituen emaitza baikorrak ikusteko.

Lanera bidegorritik

Tolosaldeako herrietako bisitariak jasotzen baditu ere, Zizurkil-Asteasu bidegorria nagusiki aipatutako bi herrietako bizilagunek erabiltzen dute. Erabilpen horrek, gainera, badu berezitasun nagusi bat beste bidegorri batzuekin alderatuta. Aisialdirako erabiltzeaz gain, asko dira, 2008. urtean ireki zenetik, egunero-egunero euren lantegietara joateko bidegorria erabiltzen duten

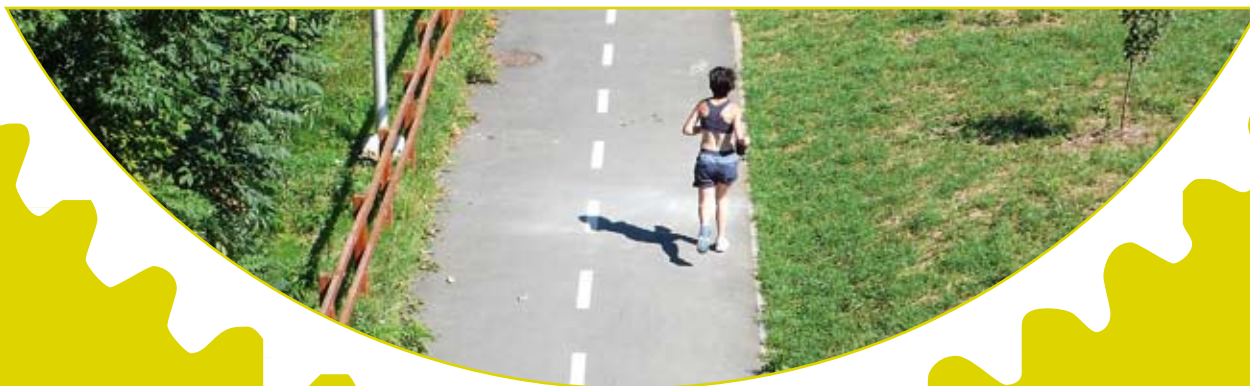
El bidegorri Zizurkil-Asteasu sigue el trazado del río Asteasu y avanza entre huertas, caseríos, industrias, hileras de árboles y prados. El recorrido es llano en su mayor parte y no reviste dificultades, salvo las dos pequeñas cuestas que se hayan a ambos extremos de éste.

La vía de Asteasu-Zizurkil no es la más larga, ni la más utilizada; sus alrededores no cuentan con la naturaleza más exuberante y sus tierras de labranza no son las más extensas; tampoco hallaremos aquí los enclaves históricos o antropológicos más importantes, pero su carácter reside precisamente en condensar todos esos elementos, llegando a erigirse como "modelo de bidegorri".

Un bidegorri muy demandado

Originalmente este bidegorri no estaba incluido en el Plan de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, sin embargo, los ayuntamientos de Zizurkil, Villabona y Asteasu, conscientes de las ventajas que reportaría esta vía ciclista, iniciaron los primeros proyectos y los defendieron ante la Diputación, que enseguida lo incluyó en el planeamiento. Hemos necesitado muy poco tiempo para comprobar los resultados positivos asegurados.

En las márgenes del río Asteasu hay un buen número de industrias, así que muchos trabajadores optan por dejar el coche en casa y realizar un agradable paseo hasta su destino



pertsonak (joan den maiatzean Behatokiak egindako inkestaren arabera, ziklisten %42k erabiltzen dute lanera joateko). Bi herriak lotzen dituen Asteasu ibaiaren ertzetan lantegi ugari dago eta bidegorria lantegi hauetako ate aurretik pasatzen denez, langile askok, kotxea etxean utzi eta bidegorriak eskaintzen dien txango labur eta gozagarria aukeratzen dute egunero.

Billabonako tren geltokiarekin duen gertutasunak ere balio erantsia ematen dio bideari egunero lanerako erabili behar duenarentzat. Hala ere, Zizurkilengatik dago Billabona udalerria dagoen tren geltokiarekiko bizikleta bidezko lotura; lotura hori intermodalitatearen mesedetan izango litzateke.

Asteasu-Zizurkilgoa, nolabait esatearren, eguneroko bizitza eta aisialdia uztartu eta "slow" filosofiaren (*slow food, slow living...*) bidegorri eredu litzateke



A trabajar por el bidegorri

Aunque recibe a no pocos visitantes de las poblaciones de Tolosaldea, el de Zizurkil-Asteasu es un bidegorri utilizado, principalmente, por los habitantes de las citadas localidades. Ese uso, además, tiene algunas particularidades si lo comparamos con otras vías de la red foral. Además de realizar paseos agradables a pie o ejercicio moderado en bicicleta, son muchos los que, desde que se inauguró en 2008, lo utilizan para desplazarse a sus centros de trabajo (según la encuesta realizada el pasado mes de mayo por el Observatorio de la Bicicleta, el 42% de los ciclistas lo utilizan para ir a trabajar). En las márgenes del río Asteasu que une ambos municipios hay un buen número de industrias y el bidegorri transcurre por delante de sus puertas, así que muchos trabajadores optan por dejar el coche en casa y realizar un agradable paseo hasta su destino.

En Zizurkil queda pendiente la conexión ciclista con la cercana estación de ferrocarril ubicada en el municipio de Villabona, conexión que favorecería la intermodalidad. Ambos municipios cuentan con un plan ciclista-peatonal de rango comarcal.

Filosofía "slow"

La vía cuenta con una anchura de 3 metros, está asfaltada y es compartida por ciclistas y peatones. En este bidegorri predominan dos usos: el del esparcimiento y el que está

Poliki-poliki filosofia

Bideak hiru metroko zabalera du, asfaltoa beltz kolorekoa da eta oinezkoek eta txirindulariek konpartitzen dute. Asteasu-Zizurkilgoa, nolabait esatearren, eguneroko bizitza eta aisialdia uztartu eta "slow" filosofiaren (*slow food, slow living...*) bidegorri eredia litzateke.

Erabiltzaileek gainera, lehendabiziko egunetik berea egin dute bide hau. Ireki zenean adibidez, ez zuen argirik eta hura izan zen bizilagunek aldarrikatu zuten lehendabiziko gauza. 2009. urtean gauzatu zen eskari hura.

ligado a los desplazamientos cotidianos, como ya apuntábamos anteriormente. Y todo ello se hace, digamos, dentro de la filosofía "slow" (*slow food, slow living...*), la que pone el acento en el "poliki-poliki" que diríamos en euskera. Pero además de imprimirle este sello, los vecinos de ambos municipios hicieron suyo este bidegorri desde que se inaugurara en 2008. Cuando se abrió al público no contaba con iluminación, y ésa fue la primera reivindicación que realizaron. Un año después, su demanda fue atendida.



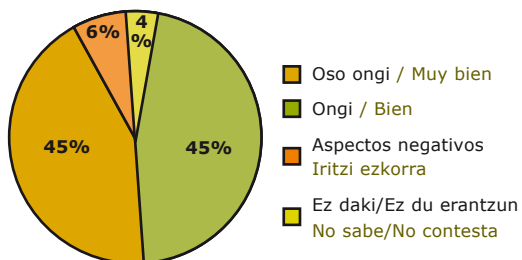
LOS NÚMEROS DE ASTEASU-ZIZURKIL ZENBAKITAN

- Luzera / Longitud: 4 km
- Zabalera / Ancho: 3 metros
- Bidaiak 2009an / Viajes en 2009: 105.000
- Bizikletak batz beste / Promedio de ciclistas: %26
- Oinezkoak batz beste / Promedio de peatones: %74
- Erabilera maiztasuna: Erabiltzaileen %94k bidea gutxienez astean behin erabiltzen du eta %64k gutxienez 3 aldiz. / Frecuencia de uso: Un 94% de los usuarios utiliza la vía al menos una vez por semana y un 64% al menos tres veces.

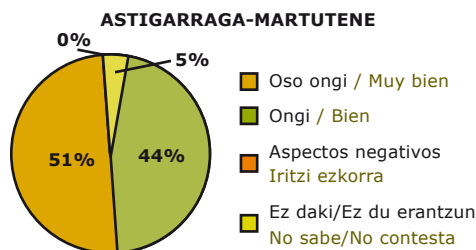
Ziklisten %90ek "ongi" edo "oso ongi" irizten diote Gipuzkoako Bidegorri Sareari

Gipuzkoako Bide Ziklisten Sarearen erabiltzaileen gogobetetze maila oso nabarmena da. Joan den maiatzean Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egindako inkestaren arabera, Sarea erabiltzen duten txirrindularien %90ek iritzi ona edo oso ona daukate.

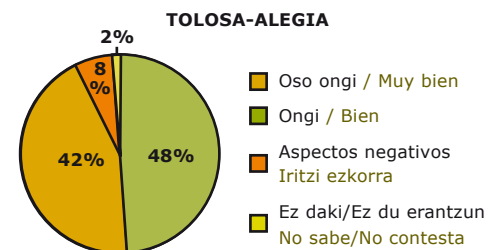
Bidegorri sareari buruzko iritzia (*)
Opini3n sobre la red de v3as ciclistas



Bide ziklistari buruzko iritzia
Opini3n sobre la v3a ciclista



Bide ziklistari buruzko iritzia
Opini3n sobre la v3a ciclista



(*) Bidegorri multzoa / Conjunto de bidegorris: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga, Zizurkil-Asteasu.

Gakoak

- **212** txirrindulariari eskatu zitzaion iritzia joan den maiatzean ondoko bost bidegorrietan: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga eta Zizurkil-Asteasu. Bideotan, batera hartuta, Foru Sarearen joan-etorrien **%72** ematen da. Hortaz, inkestaren emaitzak nahikoa adierazgarriak dira.

- Ziklistei egin zitzaion galdera ondoko hau izan zen: "Zer iritzi duzu bizikleta bide honi buruz?" **Galdera ireki** honek informazio kualitatibo eta nabardura guztiz baliotsuak lortzeko aukera eman zuen.

- Ziklisten **%90ek** "ongi" (%45) edo "oso ongi" (%45) erantzun zuten (erantzun bakar gisa edo luzeago baten hasiera moduan). %6k ordea, bidearen akatsak edo alderdi negatiboak aipatu zituzten.

- Lehen buruan "ongi" edo "oso ongi" erantzun zuten txirrindularien %41ek, **nabarduraren bat** gehitu zuten, hobetu beharreko kontuak edo kontu ezkorrak aipatu.

- Galdetutako ziklista guztien **%17k** bidea luzatuz konektibitatea handitzea edo/eta bertarako sarbideak hobetzea eskatu zuten. Ziklisten **%20k** beste kontu batzuk aipatu zituzten: txirrindularien eta oinezkoen arteko koexistentzia arazoak, bidearen saturazio arazoak edo/eta lotu gabeko zakurrek eragiten duten arriskua. Eta azkenik, **%7k** bidea mantentze, garbitze edo/eta argiztatzearekin zerikusia duten arazoak aipatu zituzten.

Informazio gehiago nahi baduzu www.gipuzkoabizikletaz.net ataria bisita dezakezu.

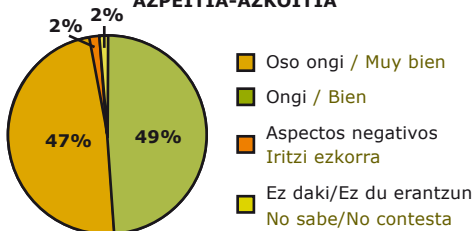
El 90% de los ciclistas valora "bien" o "muy bien" la Red Foral de bidegorris



Según se desprende de la encuesta que durante el pasado mes de mayo realizó el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, el 90% de los ciclistas que utilizan la Red Foral muestra un grado de satisfacción notable respecto a ésta.

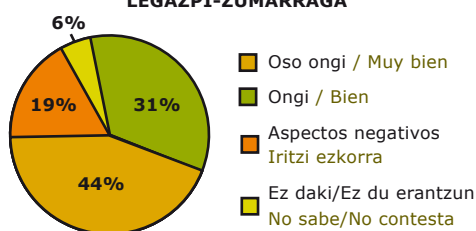
Bide ziklistari buruzko iritzia Opinión sobre la vía ciclista

AZPEITIA-AZKOITIA



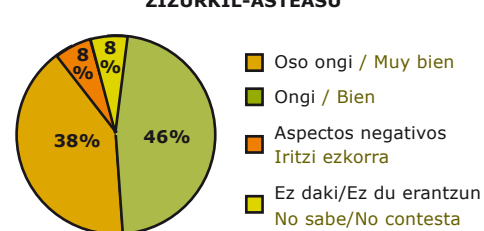
Bide ziklistari buruzko iritzia Opinión sobre la vía ciclista

LEGAZPI-ZUMARRAGA



Bide ziklistari buruzko iritzia Opinión sobre la vía ciclista

ZIZURKIL-ASTEASU



Las Claves

- Se preguntó a **212** ciclistas el pasado mes de mayo en las siguientes vías: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga y Zizurkil-Asteasu. Juntas suman el **72%** del total de desplazamientos de la red foral, por lo que los datos arrojados son muy representativos.
- La pregunta que se les realizó fue la siguiente: ¿Qué opinión le merece esta vía ciclista? Una **pregunta abierta** que permite obtener información cualitativa y matices diversos.
- **El 90%** de los ciclistas valoró como "bien" (45%) o "muy bien" (45%) la red foral de vías ciclistas mientras que un 6% destacó primero aspectos negativos o defectos del bidegorri en cuestión.
- Un 41% de los ciclistas que en primera instancia realizó una valoración positiva **matizó** su respuesta añadiendo algún aspecto negativo o susceptible de mejora.
- Del total de los encuestados, un **17%** reclamó la mejora de los accesos y/o más conexiones ciclistas. Un **20%** citó problemas de coexistencia entre ciclistas y peatones, problemas de saturación de la vía y/o riesgo relacionado con perros sueltos. Un **7%** citó problemas relacionados con el mantenimiento, la limpieza y/o la iluminación de la vía.



Zenbat eta bidegorri gehiago, orduan eta ziklista gehiago

Joan den maiatzean Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egindako inkestatik ateratzen ahal dugun daturik esanguratsuenetako bat ondoko hau da: sarearen existentziak eta handitzeak bizikletaren erabilera sustatu egiten duela. Hala, erabiltzaileen %24 berria da, hau da, bidegorria egon aurretik ez zuen bizikleta erabiltzen. Emakumezkoen kasuan, gainera, proportzio hau %30era igotzen da.

Bizikletaren erabileraren gaineko eragina (1)

- Berariazko sarea egotea nabarmen ari da sustatzen bizikletaren erabilera. Txirrindularien %24, hain zuzen ere, bizikleta-erabiltzaile berriak dira, hau da, ez zuten lehenago bizikleta erabiltzen (emakumezkoen kasuan %30era iristen da portzentaje hau). %38k gehiago erabiltzen dute bizikleta bide-sarea aukeran dutenetik (%44 emakumezkoen artean).
- Bizikletaren erabilera sustatzeaz gainera, bidegorriek bizikleta ibilgailu motordunen ordekoa izatea laguntzen dute maiz. Eguneroko erabiltzaile diren eta autoa erabiltzeko aukera duten txirrindularien artean %40k **autoa etxean** utzi eta bizikletaz egiten dituzte eguneroko joan-etorriak. Bide batzuetan, proportzio hori %60tik gorakoa da.

Norberak antzemaniko onurak (2)

- Bidearen erabilerak erabiltzaileari dakarkion eragin positiboaz galdetu zitzaizen baita ere. Erantzunak askotarikoak dira eta askotan antzekoak edo ondo-ondokoak; hori dela eta, irizpide subjektibo baten arabera, hiru taldetan multzokatu dira, eta ondoren azaltzen diren emaitzak ekarri ditu. Erabiltzaileen %82k erantzun dute bideak modu atseginean ariketa egiteko aukera eta bizitasuna eta plazera dakarkiola. Erabiltzaileen %64k erantzun dutenez, naturarekin kontaktatzeko, beste pertsona batzuekin harremanetan jartzeko edo kontzientzia ekologikoa gauzatzeko modu bat da. Azkenik, erabiltzaileen %27k (txirrindularien artean %40k) erantzun dute bideak dirua aurrezteko, segurtasuna edo erosotasuna dakarkiola.

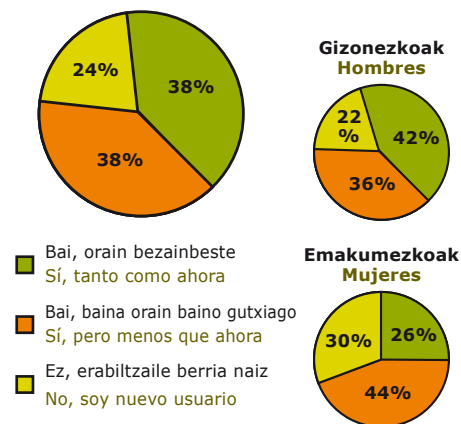
Erabilera indizea sexuaren arabera (3)

- Nahiko orekatua da sarea erabiltzen duten gizonezkoen eta emakumezkoen arteko aldea, baina ziklisten kasuan oso nabarmena da gizonezkoen nagusitasuna. Sareko erabiltzaile guztien %54 gizonezkoak dira, eta %46 emakumeak. Txirrindularietan, ordea, gizonezkoak %71 dira eta emakumezkoak %29. Oinezko erabiltzaileen artean aldiz, proportzioa iguala da: %50 dira batzuk eta besteak.
- Sexuaren araberako erabiltzaileen banaketa aldatu egiten da bidetik bidera. Hala, gizonezkoen gehien (%67) Legazpi-Zumarragako bidean ematen da eta emakumezkoen gehien (%58) Zizurkil-Asteasuakoan. Bestalde, gizonezko ziklista gehien (%91) Legazpi-Zumarragako bidean erregistratu da eta emakumezko gehien (%39) Tolosa-Alegian.

Lagina: 320 erabiltzaile · **Aztertutako bidegorriak:** Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga, Zizurkil-Asteasu · **Data:** 2010eko maiatzaren 10etik 21era

(1)

Bidegorri hau existitu aurretik bizikleta erabiltzen zenuen?
¿Utilizaba la bicicleta antes de existir esta vía ciclista?

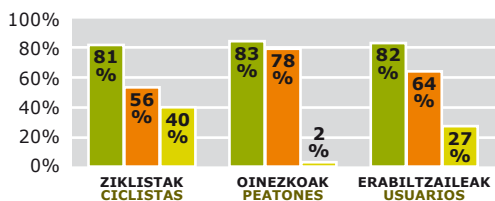


A más bidegorris, más ciclistas

Uno de los datos más significativos de la encuesta que el Observatorio de la Bicicleta realizó entre el pasado mes de mayo es el que indica que la red de bidegorris supone un importante acicate para que los ciudadanos se animen a coger la bicicleta, ya que un **24%** de los ciclistas de la red foral son nuevos, es decir, no la utilizaba antes de existir la vía. Además, esta proporción se eleva hasta el **30%** en el caso de las mujeres.

(2)

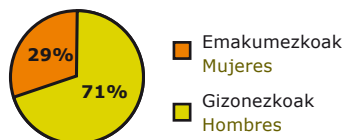
Norberak antzemaniko onurak Beneficios personales percibidos



- Ariketa, bizitasuna, plazera / Ejercicio, vitalidad, placer
- Naturarekin eta pertsonekin harremanetan jartzea, kontzientzia ekologikoa / Contacto naturaleza-personas, conciencia ecológica
- Dirua aurrezte, segurtasuna, erosotasuna / Ahorro dinero, seguridad, comodidad

(3)

Sareko ziklistak sexuaren arabera Ciclistas de la red en función del sexo



Muestra: 320 usuarios

Red evaluada: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga, Zizurkil-Asteasu

Fecha: Del 10 al 21 de mayo de 2010

Promoción del uso de la bicicleta (1)

- La existencia de la red tiene un importante efecto promocional en el uso de la bicicleta. Un **24%** de los ciclistas de la red son nuevos usuarios de la bicicleta, es decir, no la utilizaba antes de existir la vía (esta proporción se eleva hasta el 30% en el caso de las mujeres). Un 38% utiliza más la bicicleta a partir de la existencia de la vía (44% entre las mujeres).
- Además de la promoción del uso de la bicicleta, gracias a los bidegorris se produce un alto grado de **sustitución** de medios de transporte motorizados por la bicicleta. Un 40% de los ciclistas de carácter cotidiano con acceso al coche, lo deja en casa optando por la bicicleta para su desplazamiento. En algunas vías esta proporción supera el 60%.

Beneficios personales percibidos (2)

- Una de las preguntas de la encuesta versó sobre el efecto positivo principal que le aporta al usuario la utilización de la vía. Las respuestas son variadas y en muchos casos similares o cercanas por lo que, bajo un criterio subjetivo, se han agrupado en tres grupos arrojando los siguientes resultados: Un **82%** de los usuarios responde que la vía le aporta la posibilidad de realizar ejercicio placentero y vitalidad. Un **64%** responde que le facilita tomar contacto con la Naturaleza y con otras personas o que le ayuda a poner en práctica la conciencia ecológica. Finalmente, un **27%** de los usuarios (un 40% entre los ciclistas) responde que la vía le aporta ahorro de dinero, seguridad o comodidad.

Reparto del uso en función del sexo (3)

- El reparto de la utilización de la vía por parte de hombres y mujeres es en general bastante equilibrado, aunque la proporción del uso ciclista masculino es notablemente mayor. Así, un 54% de los usuarios de la red son hombres y un 46% mujeres. Sin embargo, un **71%** de los ciclistas son hombres y un **29%** mujeres. El reparto peatonal es del **50%** para cada sexo.
- Este reparto de usuarios por sexo varía en función de la vía de que se trate, oscilando entre el máximo de hombres en la de Legazpi-Zumarraga (67%) y el máximo de mujeres en Zizurkil-Asteasu (58%). El mayor número de ciclistas masculinos se da en la vía Legazpi-Zumarraga (91%) y el máximo de mujeres en la de Tolosa-Alegia (39%).

Begira, ama, frenorik gabe! Mira mami, sin frenos!

Ez dute galgarik eskulekuan. Pedalei atzerantz eginda frenatzen da. Belodromoetan erabiltzen diren bizikletak hartzen dituzte oinarri. Hemendik kalera egin zuten jauzi. New York-eko mezulariak izan ziren lehenak. Egun, mundu osora zabaldu dira eta haien inguruan hiri-azpikultura bat garatu da. Fixed-gear edota fixed-wheel bizikletak dira.

No tienen frenos en el manillar. Para detener la marcha hay que accionar los pedales hacia atrás. Su origen se remonta a las carreras de velocidad de los velódromos. De allí dieron el salto a la calle. Las popularizaron los mensajeros de Nueva York. Ahora se pueden encontrar en todo el mundo. En torno a ellas se ha desarrollado una auténtica subcultura urbana. Se trata de las bicicletas fixed-gear o fixed-wheel.



Londreseko ziklista-mezularia / Mensajero de Londres.
Argazkia / Foto: ProfDE (Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported).

Duela 50 urte surfak eta duela 25 skate kulturak, kale eta bizimodu iraultza bat ekarri zuten; horien jarraitzailea da fixed kultura. "Uderground" zigilua daraman gauza orok arrisku bat du gaur egun, modan jartzea eta masa kontsumo produktua bihurtzea. Fixed bizikleten kultura ez dago mugimendu ekologikoarekin erlazionatuta, ez eta iraunkortasunarekin edota Europa Iparraldeko bidegorrietan barrena doazen ziklistekin. Ez. Mugimendu honek, hori guztia gainditu eta bizikleta garraio bide gisa erabiltzeaz gain, gune urbanoetan mugitzeko anarkia aldarrikatzen du. Bizikletaz nahi den tokitik eta nahi den erara joatea da haien filosofia. Guztia, gainera, modu zirikatzaile eta umoretsuaz egiten dute. Horren lekuko, Hells Angel's-en estetika eta parafernalia kopiatzen dituen Black Label bizikleta banda. Egun, fixed bizikleta mugimendua ez dago mezulariz osatua soilik. Jende ugari eta ezberdina hurbildu zaio. New Yorketik abiatu eta mundura zabaldu da; dagoeneko Ingalaterran eta Holandan indartzen hasia da. Motibazio ekologistak, anarkikoak, estetikoak... berdin dio. Zentzu horretan, mugimendu guztiz askea da. Elkartu eta hiria ulertzeko modu berezia eta bereiztua aldarrikatzen du, liderrik gabe, araurik gabe ere...

Egun, fixed bizikleta mugimendua ez dago mezulariz osatua soilik. Jende ugari eta ezberdina hurbildu zaio. New Yorketik abiatu eta mundura zabaldu da



Fixed-gear bizikleta baten pinoia eta katea / Detalle de piñón y cadena de una fixed-gear. Argazkia / Foto: Andy Armstrong (Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic)

La cultura del surf hace 50 años y la del skate hace 25 originaron nuevas actitudes a la hora de entender la ciudad, incluso la vida. La cultura fixed es heredera de éstas. No está relacionada con los movimientos ecologistas, ni con la sostenibilidad, ni con los usuarios de los carriles bici (pongamos por caso) del norte de Europa. Nada de eso. Este movimiento va más allá y además de utilizar la bici como medio de transporte, reivindica modos más "anárquicos" a la hora de desplazarse por los entornos urbanos. Y, además, muchos lo hacen con grandes dosis de humor. Tal es el caso de la banda de ciclistas Black Label, quienes emulan la parafernalia y estética de los Ángeles del Infierno. Pero como todo aquello que lleva el sello "underground" corre el peligro de ponerse de moda y convertirse en producto de consumo masivo. Hoy en día el movimiento de las bicicletas fixed no está compuesto sólo por mensajeros. A éste se han arrimado muchas y muy diferentes personas. Nació en Nueva York y se ha extendido por todo el mundo. Por ejemplo, en Holanda e Inglaterra está adquiriendo cierta fuerza. Las motivaciones pueden ser muy diversas: ecológicas, anárquicas, estéticas... Da igual. El movimiento es completamente libre. Reivindica una forma diferente de ver y entender la ciudad, sin líderes, incluso sin normas.

Los pioneros

La cultura de las bicicletas fixed nació en las calles de Nueva York cuando los jóvenes mensajeros comenzaron a modificar y "tunear" las máquinas con las que trabajaban. Las bicicletas fixed están basadas en las bicicletas de velocidad de los velódromos. No tienen frenos en el manillar. Se frena accionado los pedales en sentido inverso al de la marcha. Y a partir de ahí, cada uno se apaña la bici como quiere. El secreto está en conseguir una bici lo más simple y "desnuda" posible. Estas máquinas de aspecto sencillo son, a su vez, muy especiales debido a sus componentes. Fusionan elementos de la calle y de la pista y pueden llegar a ser muy caras si cada pieza se hace a medida y con unas características determinadas. Pero bien mirado, poco nos importan a nosotros unas bicicletas que pueden llegar a costar 10.000 dólares. En contra de lo que se cree, la cultura fixed está muy arraigada en



Aitzindariak

Fixed bizikleta kultura New Yorkeko kaleetan jaio zen, bizikletan igota mezulari lanak egiten zituzten gazteek beren eguneroko lan tresna eta garraiobidea zena moldatzen eta "tuneatzen" hasi zirenean. Fixed bizikletek belodromoetan erabiltzen diren bizikletak hartzen dituzte oinarri. Ez dute frenorik manillarrean. Pedalei atzerantz eginda frenatzen da. Eta hortik aurrera, bakoitzak nahi duen moduan osatzen du bere bizikleta. Ahalik eta bizikleta garbiena eta sinpleena lortzean datza sekretua. Itxuraz sinpleak, baina osagaietan oso bizikleta bereziak dira. Pistako eta kaleko izaera nahasten dituzten bizikleta hauek oso garestiak izan daitezke, pieza bakoitza neurritan eta adierazgarri bereziekin egiten bada. Baina guri, egia esan, 10.000 dolarreko balioa izan dezaketen "bizikleta" horiek bost axola zaizkigu.

Uste denaren aurka, fixed kultura oso erroturik dago New Yorken.

XIX. mendearan amaieran, Madison Square Garden sortu zenean, belodromo bat eraiki zen bertan eta, hamarkadetan zehar, belodromoan antolatzen ziren lasterketek arrakasta handia izan zuten hirian. 1930eko depresioarekin belodromoa itxi behar izan zen, jendeak ez zuelako apustu egiten.

Beranduago, bizikletek euren lekua topatu zuten geroz eta auto gehiago zegoen kaleetan. Askotan azkarragoa zen bi gurpilen gainean ibiltzea auto handi haietan baino. Bizikleta gaineko mezulari konpainiak jaio ziren. 80ko hamarkadan, ordea, zinearen eta komunikabideen eraginez, bi gurpilen gaineko mezulariak tribu urbanoen sailkapenean sartu ziren.

Nueva York. A finales del siglo XIX, cuando se levantó el Madison Square Garden, se construyó también un velódromo. Las carreras aquí gozaron de una gran popularidad durante varias décadas, hasta que se dejó de apostar debido a la depresión económica. Cerró en 1930. Con el tiempo,



Black Label ziklista banda xeblea. / Los Black Label en acción.

El secreto está en conseguir una bici lo más simple posible. Estas máquinas de aspecto sencillo son, a su vez, muy especiales debido a sus componentes

las bicicletas encontraron su sitio en unas calles donde cada vez había más coches. Muchas veces era más rápido moverse sobre dos ruedas que desplazarse en uno de esos aparatosos automóviles. Nacieron las compañías de mensajería en bicicleta. En la década de los 80, gracias a la influencia del cine y de los medios de comunicación, esos mensajeros fueron clasificados dentro de las denominadas tribus urbanas.

De amor y de ciclismo

14 de febrero de 2008. Nos avisan de que los contadores de usuarios de los bidegorris se han vuelto locos. En efecto: la barra de recuento de usuarios/día se dispara hacia lo alto de la gráfica, cual *Empire State* en un barrio ibicenco. Lo mismo en todos y cada uno de los kilómetros de bidegorris repartidos por toda Gipuzkoa.

En un primer momento interpretamos que todo había sido por amor, que las parejas habían optado por expresar sus sentimientos de manera no motorizada. Luego nos dimos cuenta de que también, más bien sí, pudo ser por la huelga general que tuvo lugar aquel día. A pesar del batacazo romántico, dejando a un lado consideraciones socio-políticas gratuitas y yendo a asuntos más prácticos, sirva esta anécdota algo añeja para ilustrar la rentabilidad social de estos espacios, más allá de su papel real y potencial en la movilidad cotidiana.

Una rentabilidad que no ha de despistarnos, ni respecto de para qué estamos creando esta red territorial de *vías ciclistas y peatonales*, ni de los problemas que puedan darse en ella, ni de todo lo que queda aún por hacer para que sea un sistema completo, operativo, armonioso y con toda su potencialidad plenamente desarrollada. Y por ello, además de señalar que es realmente interesante y útil estudiar los datos que se obtienen de la observación de los diferentes tramos de bidegorris y de las encuestas realizadas, analizar las diferencias de composición de tráficos y de motivos de viaje, detectar o dimensionar problemas, idiosincrasias locales, e incluso curiosidades espectaculares como la de que las mujeres del valle del Urola ganan por goleada a los hombres en la utilización de la bicicleta para ir a trabajar –ahí queda eso, aunque los motivos pueden ser bien diversos–, cabría destacar dos cosas muy importantes:

La primera es el papel tan directo que sobre la utilización de la bicicleta tiene la creación de vías seguras y cómodas en nuestro territorio, al menos en el ámbito interurbano: el 24% de los ciclistas encuestados son nuevos usuarios de la bicicleta y un 38% la utiliza más que antes.

El porcentaje de usuarios ciclistas que utiliza la bicicleta para la movilidad obligada es de un 40%. No está mal, como comienzo.

La segunda es que el grado de satisfacción de los usuarios ciclistas es muy alto, de un 90%. De entre los problemas



señalados por los encuestados cabría destacar los de la coexistencia ciclista-peatonal, en cuya solución seguimos trabajando. No son muchos, pero cuando se trata de seguridad vial, con que haya un problema ya es suficiente. Todo esto lo sabemos gracias a muchos de vosotros. Gracias a todas las personas encuestadas. Y a todos los que os tomáis la molestia de transmitirnos vuestras sugerencias o de avisar de cualquier fallo o avería. Si algo se percibe en todo ello es que habéis hecho vuestros los bidegorris. Y algunos que nos roban el cable de la luz también, dicho sea de paso.

Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa

Bizikletak munduan

Argazkiak:
Virginia & Emiliano

India





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.



Txirrindularitzaren une epikoak margotan

Pat Clear margolari ingelesak kirol txirrindularitzarekiko duen zaletasuna koadroetara eraman du. Bere margoetan, Frantziako Tourreko ziklista handienetako batzuk ageri dira, hala nola **Miguel Indurain, Eddy Merckx, Fausto Coppi, Bernard Hinault, Lance Armstrong, Marco Pantani** eta beste asko. L'Alpe d'Huez-eko malda beldurgarrietan edota Col de Galibier-en lehiatzen ageri zaizkigu ziklistok.

Pat Clear-en margoak (originalak) edo irudiak (edizio mugatuan eta zenbakituan) salgai daude bere webgunean.

Informazio gehiago: <http://www.patclearart.co.uk>

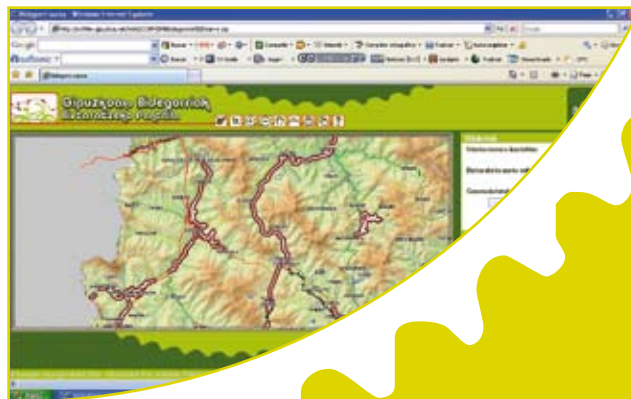
Participación pública del PTSVCG

Durante los meses de junio y julio se ha llevado a cabo el Plan de Participación Pública correspondiente a la fase de Aprobación Inicial del **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**. El Plan de Participación ha resultado un éxito habida cuenta del gran número de sugerencias recibidas.

Actualizado el Visualizador de Bidegorris de Gipuzkoa

Se ha actualizado la información del **Visualizador de Vías Ciclistas de Gipuzkoa** y ya está disponible en www.gipuzkoabizikletaz.net. Visualizar todos los bidegorris, calcular distancias, ver fotos, túneles o tipos de pavimento son algunas de las consultas que se pueden hacer con el Visualizador.

Más información:
www.gipuzkoabizikletaz.net



A punto dos nuevos bidegorris

Tras algunos remates de final de obra se ha abierto al servicio público el nuevo tramo de vía ciclista **Beasain-Salbatore** (1,4 km). Asimismo, este mes finalizan las obras en el tramo **Soraluze-Osintxu-Mekolalde** (4 km) que han supuesto el acondicionamiento definitivo del subtramo Osintxu-Mekolalde (drenaje, asfaltado y vallado) así como la completa iluminación de todo el tramo y la mejora de la señalítica.



Argazkiak / Fotos: MIT.

The Copenhagen Wheel, bizikletaren aro berria

Massachusetts-eko Institutu teknologikoko (MIT) ikertzaile eta ikasle talde batek energia zinetikoa baliatzen duen gurpil aurreratua asmatu du, diotenez, bizikletaren aro berri bat ekarriko duena. **The Copenhagen Wheel** deitu diote asmakizun honi. Baina zertan datza? Bada, ziklistak galgatzen duen bakoitzean, gurpilak energia gordetzen du. Gero berau baliatu dezake beharrezkoa denean, adibidez maldan gora doanean edo trafiko askoko uneetan, abiadura gehiago lortzeko. Hau guztia *Kinetic Energy Recovery System* izeneko mekanismoari esker lortzen da. Baina ez hori bakarrik, izan ere, gurpil honek, distantziak, norabidea edota abiadura detektatzeko hainbat sentsore ditu. Informazio hori bluetooth teknologiaren bidez gidariaren iPhonea bidaliko da. Ziklistak eskulekuaren goialdean bertan dauka iPhonea jartzeko euskarria.

Informazio gehiago: <http://www.physorg.com/news180212131.html> / <http://gizmodo.com/5427252/mit-ushers-in-biking-20-with-copenhagen-wheel>

Ba al zenekien?

Danimarkako Hiri Diseinuko Jan Gehl irakaslearen aburuz, hiria ezin daitekeela jasangarria izan bizikletan oinarritua ez badago?

¿Sabías que...?

Según el profesor danés de Diseño Urbano Jan Gehl, la ciudad no puede ser sostenible si no está basada en la bicicleta?



Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >>

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

gipuzkoako



bidegorriak