



**Bizikletaz**

Neguan  
ere bizikletaz

En invierno,  
también en  
bicicleta

**Gure bidegorriak barrutik: Soraluze-Mekolalde**

Informe anual: En 2010 volvieron a crecer  
los viajes en bicicleta

**Elkarrizketa: Javier Clemente**

Opinión: Diez razones para robar  
un banco en bicicleta

**eta gehiago: berriak...**

## Bide handia dago egiteke

Irudiko luke errepikakorra eta ez beharrezkoa berriz aipatzea mugikortasun iraunkorrago batek (oinez eta bizikleta bidezko joan etorrietan oinarritua eta garraio publiko eraginkor batez lagunduta) ekarriko lizkigukeen onura zenbatu ezinak, baina, aitzitik, beharrezkoa da guztiz. Izan ere, urrun gaude oraindik gure mugikortasun ereduak aldatzetik.

Europar, kutsadura atmosferikoak eragindako heriotza kopurua trafiko istripuek eragindakoaren hiru halakoa dela uste da.

Gainera, kutsadura hori ibilgailu pribatuaren neurrigabeko erabilerak eragindakoa da hein handi batean. Aldaketa klimatikoaren ikuspuntutik begiratuta, atmosferara igortzen ditugun berotegi-efektudun gasen % 30etik 40ra ibilgailu motordunetatik datoz.

Eusko Erkidego Autonomoko 4 eta 18 urte bitarteko biztanleriaren ia % 30ek gehiegizko pisua dauka, eta ez gara estetikaz mintzatzen ari, baizik eta osasun arazo batez.

Gure mugikortasun ohiturek biztanleriaren osasunarekin eta ingurugiroarekin duten lotura garbia bada ere, Gipuzkoan egunero ematen diren 1.900.000 desplazamenduetatik, 750.000 baino gehiago autoz egiten dira.

Datozen urteetan ikusiko dugu abian jartzen ari diren neurriak –garraio politika desberdinak eta sare ziklisten hazkundea– aski diren gure desplazatzeko modu jasangaitzak gainditzen hasteko.

### Iraunkortasunaren eta Bizikleta Bideen Atala

## Queda mucho por hacer

Pudiera parecer repetitivo e innecesario citar los innumerables beneficios que nos reportaría una movilidad más sostenible, donde los modos ciclista y peatonal fueran los protagonistas, acompañados por un buen transporte público y una cada vez menor motorización privada y, sin embargo, no lo es en absoluto. La realidad es que aún estamos lejos, muy lejos de cambiar nuestros patrones de movilidad.

Se estima que en Europa la contaminación atmosférica causa el triple de muertes que los accidentes de tráfico, contaminación de la que, por cierto, es en buena parte responsable el abuso que hacemos del vehículo privado.

Si ponemos el acento en el cambio climático, vemos que entre un 30 y un 40% de los gases de efecto invernadero que emitimos a la atmósfera provienen de los vehículos a motor.

En la CAPV, cerca de un 30% de la población de 4 a 18 años tiene un peso corporal excesivo, y no estamos hablando de estética si no de un problema de salud de la población.

A pesar de las evidentes implicaciones de nuestro patrón de movilidad sobre la salud de la población y sobre el medio ambiente, de los casi 1.900.000 desplazamientos diarios que se producen dentro de Gipuzkoa, más de 750.000 se realizan en coche.

Estos años venideros veremos si las medidas que se están implementando, diversas políticas de transporte en general y el aumento de las redes ciclistas en particular, son suficientes para invertir la tendencia insostenible de nuestra forma de desplazarnos.

### 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, Lorea Bidegain
- Diseinua / Diseño: eragin.com • Maketazioa / Maquetación: eragin.com
- 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: Javier Clemente</p>	 4-7	<p>Entrevista: Javier Clemente</p>
<p>Gure bidegorriak barrutik: Soraluze-Mekolalde</p>	 8-11	<p>Nuestros bidegorris por dentro: Soraluze-Mekolalde</p>
<p>Urteko txostena: Bizikletaz egindako bidaiak berriz igo ziren 2010ean</p>	 12-15	<p>Informe anual: En 2010 volvieron a crecer los viajes en bicicleta</p>
<p>Erreportajea: Neguan ere bizikletaz</p>	 16-18	<p>Reportaje: En invierno, también en bicicleta</p>
<p>Iritzia: Diez razones para robar un banco en bicicleta</p>	 19	<p>Opinión: Diez razones para robar un banco en bicicleta</p>
<p>Argazkitegia: Bizikletak munduan, Berlin</p>	 20-21	<p>Álbum de fotos: Bicicletas en el mundo, Berlín</p>
<p>Berriak</p>	 22-23	<p>Noticias</p>
<p>Ba al zenekien?</p>	 23	<p>¿Sabías que...?</p>

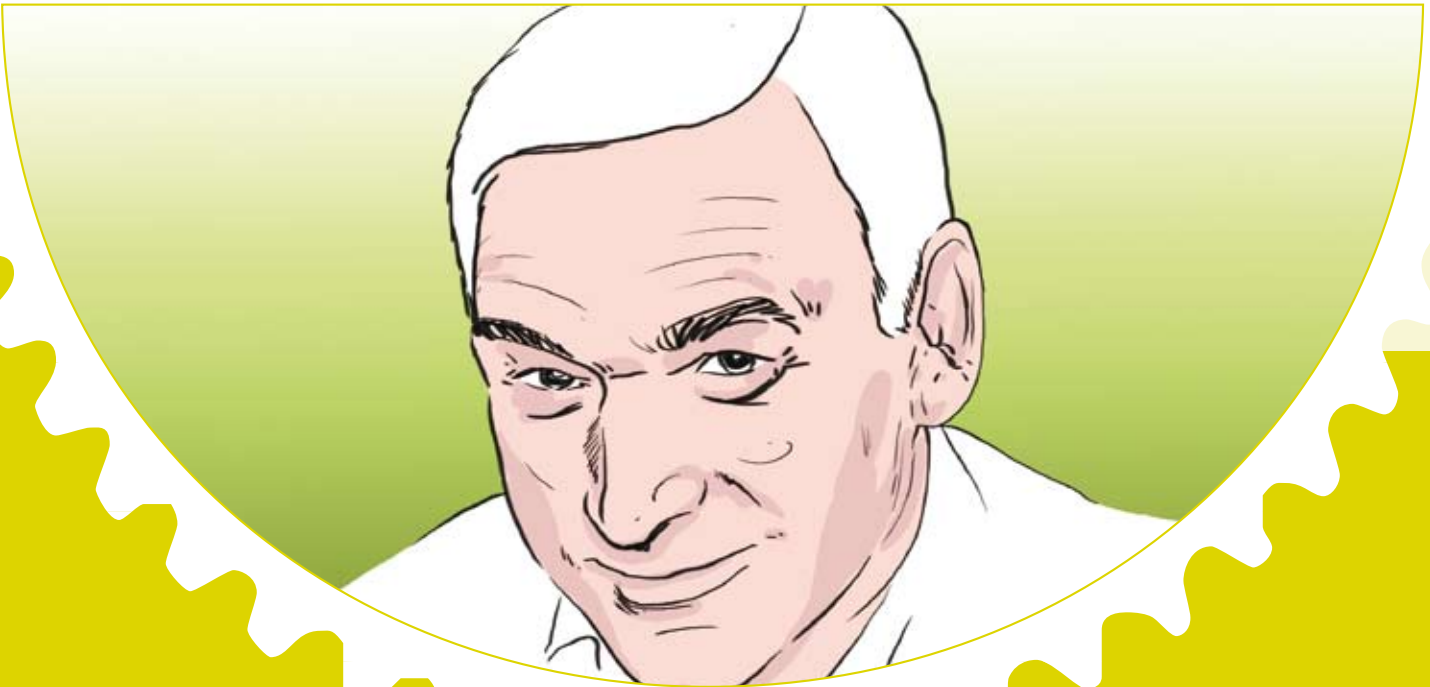
## JAVIER CLEMENTE

## "Bizikletan ibiltzea oso sana da zangoetarako eta bihotzerako"

Zuetako askok galdetuko diozue zuen buruari, zergatik ekarri dugun Javier Clemente *Bizikletaz* aldizkariaren orriotara. Misterio gutxi. Bizikletaren munduarekin zuzenki ez lotutako pertsonai ezagun baten iritzia jaso nahi genuen, guri hainbeste kezkatzen gaituen gai honi buruz zer pentsatzen duen jakin nahiez. Bidegorri sareari buruz, mugikortasunari buruz eta bizikletarekin lotutako beste hainbat gaiei buruz galdetu diogu. Barakaldoko seme, Zarauzko bizilagun eta orain Kamerungo futbol selekzioaren entrenatzaileak atseginez erantzun zituen gure galderak.

Muchos de vosotros os preguntaréis qué hace Javier Clemente en las páginas de *Bizikletaz*. Sencillo. Queríamos recoger la opinión de un personaje público que no estuviera directamente vinculado con el mundo de la bicicleta, tomar el pulso a un, digamos, observador externo, para saber qué valoración hace de nuestros bidegorris, la movilidad sostenible y otros aspectos relacionados con aquello que tanto nos concierne. El flamante entrenador del combinado nacional de Camerún, baracaldés de pura cepa y vecino de Zarautz, charló amablemente con la revista *Bizikletaz*.

Ilustrazioak / Ilustraciones: Txo!?



# “Andar en bici es muy sano para las piernas y el corazón”

## **Bizikleta erabiltzen ohi duzu?**

Bi bizikleta modu egiten ditut: bizikleta estatikoa eta errepedekoa, paseo arinak egiteko.

## **Aisialdi modura hortaz...**

Bai, bizpahiru orduz ibiltzea da ideia, mendira joatea bezala hiru orduko iguera bat egiteko. Gauza ez da 200 kilometro egitea zikloturisten erara, baizik eta larunbat edo igande goizean paseo bat egitea, trafiko gutxiago dagoenean, eta 40 edo 50 kilometro egitea. Horrekin aski da.

## **Erabili duzu inoiz bizikleta garraio modu gisara, adibidez, mandatu bat egiteko?**

Ez, baina atsegin dut. Uste dut zertxobait arriskutsua dela, izan ere, herrietan barrena... autoek bai errespetatzen dituzte bizikletak, oso mantso doazelako, baina kontu pixka bat eduki behar da. Baina, gainontzean, bizikleta garraio erosoa da herritik ibiltzeko, ongi dago, baina ez dut inoiz egin.

## **Ulertzen dut behar bada bizikleta hartzera animatuko zinatekeela baldin eta bidegorri sare egoki bat egongo balitz herrian barrena...**

Gertatzen dena da zaila ikusten dudala bidegorri sare bat herrian zehar egitearena. Donostian bidegorri on bat dago, baina ni ez naiz gehiegi ibili bizikleta bide hauetatik, izan ere, errepedetik ibiltzea gustatzen zaidalako, bestalde, arriskutsuagoa dena. Badira ongi dauden bidegorriak, baina adibidez Kontxakoan jada bi istripu ikusi ditut, espaloitik zihoazen bi emakume harrapatuak izatean. Adineko jendea da, espaloitik dabilenean ez duena pentsatzen inor etor daitekeenik; horregatik, espaloiarean barruan doan bidegorria zertxobait arriskutsua da; bizikletaz doazenek leku erreserbatua dela irizten baitiote, eta ondorioz oso azkar doaz. Hortaz, ulertzen dut bidegorri batzuk deserosoak izatea hirietan paseatzen duen adineko jendearentzat.

## **Eta zer iruditzen zaizkizu herri desberdinak lotzen dituzten bidegorriak?**

Miresgarriak.

## **Aukerarik izan duzu bidegorriren batetik ibiltzeko?**

Ez, soilik ikusi ditut.

## **¿Utilizas la bicicleta habitualmente?**

Hago dos tipos de bici. Estática y de paseo, ésta última en carretera, en plan deporte liviano.

## **Como forma de ocio, digamos...**

Sí, se trata de ir a andar en bici dos o tres horas, lo mismo que hacer una subida al monte de tres horas. No se trata de hacer 200 kilómetros de cicloturista, sino de dar un buen paseo un sábado o un domingo por la mañana, cuando hay poco tráfico, y recorrer 40 o 50 kilómetros. Eso es suficiente.

## **¿Alguna vez has utilizado la bici como medio de transporte, por ejemplo, para ir a hacer algún recado...?**

No, pero me gusta. Entiendo que es un pelín peligroso, porque, hombre, dentro de los pueblos... los coches sí respetan las bicicletas porque van muy despacio, pero hay que tener un poco de cuidado. Por lo demás, la bicicleta sí es un medio cómodo para andar por el pueblo, está bien, aunque no lo he hecho nunca.

## **Entiendo que si se diesen las condiciones adecuadas –por ejemplo, la existencia de una red de bidegorris que recorriera todo el pueblo– a lo mejor sí te animabas...**

Lo que pasa es que veo muy complicada la realización de bidegorris por todo el pueblo. En Donostia hay un buen bidegorri, pero yo no he andado mucho por estas vías ciclistas, porque soy más de andar por carretera, aunque sea más peligroso. Hay bidegorris que están bien, pero por ejemplo, en el carril bici de la Concha ya he visto dos bicicletas que han atropellado a dos señoras que iban por la acera. Es gente mayor que cuando va paseando piensa que no le va a venir nadie. Por eso, el bidegorri que discurre por dentro de la acera a veces es un poco peligroso. Mientras, los ciclistas te dicen que van por su sitio que está reservado, por lo que van a toda velocidad. Ya he visto tres accidentes con gente un poco mayor, que no se fija, ya que incluso en la acera hay que mirar si te viene una bici o no. Hay bidegorris que, entiendo, son incómodos para la gente mayor que pasea por las ciudades.

## **¿Y qué opinión te merecen los bidegorris que unen localidades diferentes?**

Eso es maravilloso.



Ez naiz inoiz ibili errepidetik ibiltzen naizelako. 40, 50 edota 60 kilometro egin ahal izateko bidegorriak baleude, herri batetik bestera, sekulakoa litzateke. Izan ere, jendeak ez du bizikleta herrietan gehiago erabiltzen autoen eta kamioien artean ibiltzea pittin bat zaila delako. Bidegorririk balego Getariatik Zumaiara edota Zumaiatik Debara joateko zoragarria litzateke. Jendea askoz ere gehiago ibiliko litzateke bizikletaz.

### **Ze bizikleta mota erabiltzen duzu?**

Mendikoa dut bat eta tubular finekoa bestea, ez sobera fina ere, baina errepidekoa da. Bizikleta bat negurako da nolabait eta bestea udaberri-udarako.

### **Onurarik ekarri dizu bizikletan ibiltzeak?**

Bizikletarekin egiten duzun ariketa oso sana da zangoetarako, bihotzerako... Hasieran oso trauskila zara, portu bat edo aldapa bat igotzea asko kostatzen delako, baina egin ahala, bizikletak asko ematen dizu. Fisikoki oso onuragarria da. Gertatzen dena da, eta benetan diotsut, autoen artean edo zonalde ez oso erosotan ibiltzea arriskutsu samarra dela, hortaz, bidegorriak baleude erabiltzailen leudeke segur aski.

**“Bidegorririk balego Getariatik Zumaiara edota Zumaiatik Debara joateko zoragarria litzateke. Jendea askoz ere gehiago ibiliko litzateke bizikletaz”**

### **Bizikletarekin anekdotarik gertatu zaizu?**

Bizikletatik erori nintzen etxean geldirik nengoela eta lau saihets-hezur apurtu nituen. Ezin izan nuen oina kalapietik askatu. Eta geldirik zaudela erortzea kolpe benetan gaiztoa da. Gaizki egin nuen edo fidatu egin nintzen. Errepidean aldiz, ez dut istripurik izan.

### **Oroitzen duzu zure burua umetan Barakaldotik bizikletaz ibiltzen?**

Ni Barakaldon bizi nintzen eta haurretan baloia bageneukan. Aldiz, erregeei gehiago kostatzen zitzaizkien eskatzen genien bizikleta oparitzea. Garai horretan bizikleta edukitzea uda parteko gozamena zen: hondartzara, bainatzera, lagunekin joateko. Noski,

### **¿Has tenido la oportunidad de andar en bici por alguno de ellos?**

No, sólo los he visto. No he ido nunca porque he andado más por carretera, pero que hubiera bidegorris para poder hacer 40, 50 o 60kilómetros, de pueblo a pueblo, sería fantástico. La gente no usa más la bicicleta para moverse por los pueblos porque andar entre coches y camiones es un poco complicado. Si hubiera bidegorris para ir de Getaria a Zumaia o de Zumaia a Deba sería fantástico. La gente andaría mucho más en bicicleta.



### **¿Qué tipo de bicicleta utilizas?**

Tengo una de medio montaña y otra con tubular un poco más fino, no excesivamente fino, pero más de carretera. Una es más para el invierno y otra para primavera-verano.

### **¿Qué ventajas te ha reportado la bicicleta?**

El ejercicio de la bici es muy sano. Muy sano para las piernas, muy sano para el corazón... Al principio eres muy torpe, porque subir un puerto o una pendiente cuesta mucho, pero a medida que vas practicando, la bici supone un ejercicio muy generoso. Físicamente aporta muchas cosas y haces un buen ejercicio. Lo que pasa es que, sinceramente, el andar entre coches, el andar en zonas no muy cómodas es relativamente peligroso. Por lo tanto, si hubiera bidegorris, seguramente habría muchos más practicantes.

garai horretan bizikleta edukitzea pribilegioa zen. Ez zeuden askorik, eta guk zortzi edo hamar kilometro egiten genituen hondartzara joateko.

**Bistan da etekina ateratzen zenietela...**

Bai, egun baino gehiago...

**Hala ere, Zarautzen gazteek eta ez horren gazteek bizikleta nahikotxo erabiltzen dute...**

Bai. Zarautz herri bat da non emakume helduak merkatura



joaten diren bizikletan saskia daramatela. Zarautzen asko erabiltzen da bizikleta. Eta hori, egia esateko, polita da. Emakume helduak ikustea, are, amamak bizikletaz doazela ikustea atsegina iruditzen zait.

**Gaiaz aldatuz eta bukatzeko azken galdera bat. Egia da futbolariak debekatua dutela bizikletaz ibiltzea balizko istripuak ekiditeko?**

Egia da. Ez zaie errepideko bizikleta egiten uzten. Hala ere, entrenatzen hasi aurretik, futbolariak 10 edo 15 minutu jarduten dira bizikleta estatikoa egiten. Ez ordea errepidean, erorketak ekiditeko. Kontutan izan jokalaria bat errepidean erori eta zangoa apurtuko balu, sei hilabetez jokatu gabe geratuko litzatekeela.

Dena dela, motoan ibiltzea eta eskiatzea debekatua daukate baita ere arrazoi berdinarengatik.

“Zarautz es un pueblo donde se utiliza mucho la bicicleta. Y eso, la verdad, es bonito. Ver a señoras ya mayores, *amamas* incluso, que van con la bici, es una visión que me agrada”

**¿Te ha ocurrido alguna anécdota andando en bici?**

Me caí de la bici y me rompí cuatro costillas, pero me caí en casa, al bajarme de la bici, porque no pude sacar el pie del pedal. Me caí parado, no andando. Y el golpe es francamente malo. Lo hice mal o me confíé. En carretera, sin embargo, no he tenido ningún accidente.

**¿Te recuerdas de niño andando en bici por Barakaldo?**

Yo vivía en Barakaldo, y cuando éramos críos el balón ya lo teníamos. A los reyes siempre les pedíamos la bicicleta, lo que pasa es que tardaban mucho tiempo en que nos la regalaran. Tener una bici en aquella época era el disfrute del verano; ir en bici a la playa, a bañarte, con los amigos... Claro, en aquella época tener una bici era un privilegio. No había muchas, pero nosotros entonces sí las utilizábamos para hacer ocho o diez kilómetros para irnos a bañar a la playa.

**Les sacabais un buen partido entonces...**

Sí, más que ahora.

**De todos modos, tengo entendido que en Zarautz no sólo la juventud utiliza la bici a menudo...**

Sí. Zarautz es uno de los pueblos donde incluso las señoras van al mercado en bici con su cestillo. Zarautz es un pueblo donde se utiliza mucho la bicicleta. Y eso, la verdad, es bonito. Ver a señoras ya mayores, *amamas* incluso, que van con la bici, es una visión que me agrada.

**Cambiando de tercio y para terminar, ¿es verdad que a los futbolistas no se les permite andar en bici por miedo a que sufran algún tipo de accidente?**

Es verdad. No se les deja hacer bici de carretera. Pero la mayoría de los jugadores antes de empezar a entrenar hacen sus diez o quince minutos de bicicleta estática. Pero no en carretera, para evitar posibles caídas. Ten en cuenta que si un jugador hace bicicleta, se cae y se rompe una pierna, se tira seis meses sin poder jugar. Pero tampoco les dejan andar en moto ni esquiar.

# Gauez eta egunez gozatzeko bidegorria

## Un bidegorri a descubrir de día y de noche

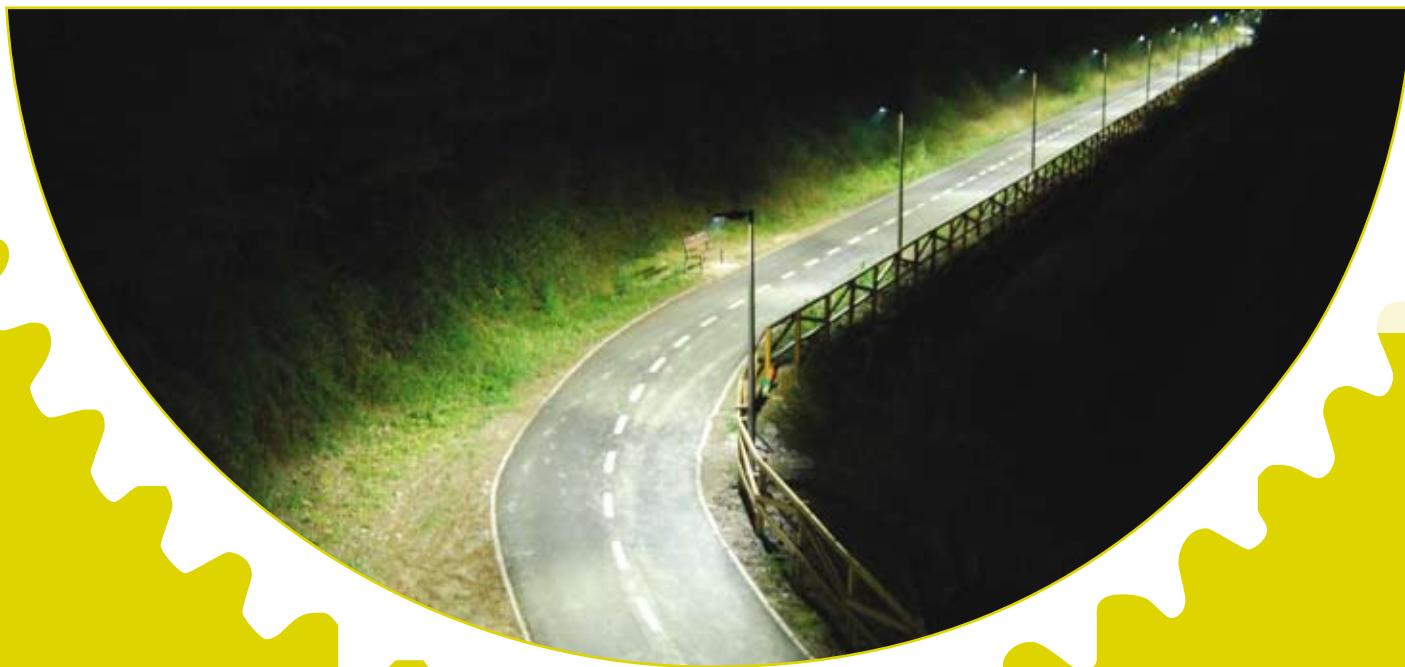
### SORALUZE-MEKOLALDE

**Soraluze-Mekolalde bidegorria Deba araneke hegal aldapatsuen azpian dago lekututa. Betidanik oso erabilia izan da, baina bertan egindako azken hobekuntzek aldaketa nabarmenak ekarri dizkiote. Eta nabari da.**

Soraluze-Mekolalde bide ziklistaren asfaltoa beltz kolorekoa da. Ezin zitekeen bestelakorik izan. Ematen du ibaiaren urekin mimitizatu egiten dela bere ibilbidean lagun duen anai txiki gisako bat bilakatu. Izan ere, bidegorriak ibaiaren parean egiten du aurrera. Hiru metroko zabalera dauka eta oinezkoek zein ziklistek erabiltzen dute. Berriki 1,8 kilometroko tarte berri bat zabaldu da –Osintxu eta Mekolaldeko auzoa lotzen dituen–, eta orain bidegorriaren luzera

**El bidegorri Soraluze-Mekolalde se ubica bajo las empinadas faldas del valle del Deba. Siempre ha sido un bidegorri muy utilizado, pero las últimas mejoras realizadas lo han puesto a punto y se nota.**

El asfalto del bidegorri Soraluze-Mekolalde es de color negro. No podía ser de otro color. Parece mimetizarse con las aguas del río hasta convertirse en una especie de hermano pequeño que lo acompaña en su trayecto. El bidegorri transcurre en paralelo al río y con sus 3 metros de ancho, es compartido por ciclistas y peatones. Con el último tramo acondicionado de 1,8 kilómetros, que une Osintxu con el barrio de Mekolalde, el bidegorri tiene una longitud total de 4 kilómetros y hace





4 kilometrokoa da guztira. Horri esker, Soralezetik Bergarara eta Bergararik Soralezera joan gaitetzke bizikletaz edo oinez errepeidea zapaldu behar izan gabe.

Bidea ez da guztiz laua, baina ez du inongo arazorik eskaintzen bertatik ibiltzeko, aldapak eta maldak oso leunak baitira. Hortaz, erabiltzaile mota guztiek erabiltzeko aproposa da guztiz.

Bidegorri honetan, Gipuzkoako beste bidegorri askotan bezala, bi paisai mota aurkituko ditugu. Batetik, paisai naturala, non eta basoek eta zuhaitzek bat egiten duten nekazaritza eta abeltzaintzako lursailekin. Baserri ederrak altxatzen dira larre aldapatsuetan. Begirada asko altxatuta ere, beti topatuko dugu baserri edo bordaren bat larre berdeen inklinazioari desafio egiten.

que podamos ir desde Soralez a Bergara y viceversa sin tener que pisar un solo tramo de carretera.

La vía, sin ser totalmente llana, no presenta ningún tipo de dificultad en su trazado y los desniveles y pendientes son muy suaves. Es por lo tanto optima para usuarios de todo tipo y condición. En este bidegorri, al igual que en otros en Gipuzkoa, encontraremos principalmente dos tipos de paisaje. Por un lado, un paisaje natural donde los bosques y zonas arboladas dan paso a explotaciones agrícolas y ganaderas. Imponentes caseríos se alzan sobre los empinados campos de hierba. Por mucho que levantemos la vista siempre daremos con un baserri o una borda que parece desafiar la inclinación de las verdes laderas. Por otro lado, encontramos también ese otro paisaje tradicional de Gipuzkoa: el industrial. Las fábricas, algunas de ellas en la misma



Bestalde, Gipuzkoan oso ohikoa den bestelako paisaia aurkituko dugu: industriak sorturiko hori. Fabrikak, horietako batzuk ibaiertzean bertan, ibilbidearen hainbat lekutan aurkituko ditugu, Gipuzkoako barnealdeko bailara honen historian eta eguneroko bizitzan industriak izan duen garrantzia agerian utziz.

Horregatik, aisiarako ez ezik, bidegorri hau lanera joateko erabiltzen da, bizikletaz edo oinez. Osintxu-Mekolalde bide tartea moldatu aurretik, 200.000 bidaiatik gora zenbatu ziren

orilla del río, aparecen en distintos tramos del recorrido, subrayando la importancia de la industria en la historia y en el día a día de esta zona del interior de la provincia. Este bidegorri además de ser utilizado para el ocio y el esparcimiento, es también una vía de transporte para acudir al trabajo a pie o en bicicleta. Antes de las obras que acondicionaron el tramo de Osintxu a Mekolalde, se contabilizaron más de 200.000 viajes en un año; su ampliación hasta Mekolalde, la renovación del firme, vallado



(urte batean); hortaz, Mekolalderaino luzapenak, zorua  
berritzeak, hesi eta seinaleen jartzeak eta argizatzeak –urrezpen  
eta eraginkortasun energetikoan oinarritutako irizpide zorrotzen  
pean–, erabiltzaile kopurua haztea lagunduko dute.

### Bide argiztatua

Soraluze-Mekolalde bidegorria kontrastez beteriko  
lekua da. Natura industriarekin nahasten da  
eta bidea errepidearekin eta trafikoarekin  
korapilatu egiten da (elkar ukitu gabe ordea).

Bidegorria biaduktuen azpitik igarotzen den  
tarteetan porlanezko paretak grafitiz  
estalita ageri dira. Margook iritzi  
kontrajarriak sorrarazten  
dituzte: batzuentzat  
arte urbanoa

y señalética y su iluminación  
bajo estrictos criterios de ahorro  
y eficiencia energética favorecerán un  
aumento en el número de usuarios.

### Un camino de luz y de color

El bidegorri Soraluze-Mekolalde es un espacio repleto  
de contrastes. Un camino donde la naturaleza se mezcla  
con la industria y se entrelaza (sin llegar a juntarse en  
ningún momento) con la carretera y el constante tráfico.  
En los tramos donde el camino cruza bajo los viaductos, las  
paredes de cemento han sido cubiertas por grafitis. A este  
respecto siempre hay opiniones encontradas, y lo que para algunos  
es arte urbano, para otros puede ser simplemente suciedad. Pero  
el hecho es que al atardecer, iluminados por el sol, los coloridos  
murales crean una atmósfera especial.

Es precisamente cuando el sol desaparece y la oscuridad se adueña  
del río, los bosques y campos adyacentes, cuando el bidegorri  
Soraluze-Mekolalde muestra su secreto. El asfalto que de día es negro,  
de noche se vuelve una calzada parecida a la que lleva a Dorothy  
Gale y a sus amigos a la morada del mago de Oz. La iluminación es

La tecnología LED permite ahorrar mucha  
energía en comparación con los sistemas  
convencionales. No hay contaminación  
lumínica: la iluminación no afecta al río  
ni a las laderas del valle

sencillamente espectacular. Si nos adentramos en el bidegorri  
de noche nos da la sensación de sumergirnos en la corriente  
de un río esmeralda (el ruido del cercano Deba subraya esta  
sensación). Visto desde lejos, o desde el otro lado del río  
por ejemplo, el bidegorri parece una serpiente brillante  
que se desliza por las laderas del valle.

A estas alturas, tanta “poesía” acerca de la iluminación  
estará escamando a más de uno. ¿No es todo esto  
un despilfarro de energía? Sencillamente no. La  
tecnología LED empleada permite ahorrar mucha  
energía en comparación con los sistemas  
de iluminación convencionales. Además,  
en las horas centrales de la noche se  
reduce el consumo a la mitad y la  
vida útil de las luminarias es  
muy superior a la de las  
convencionales.

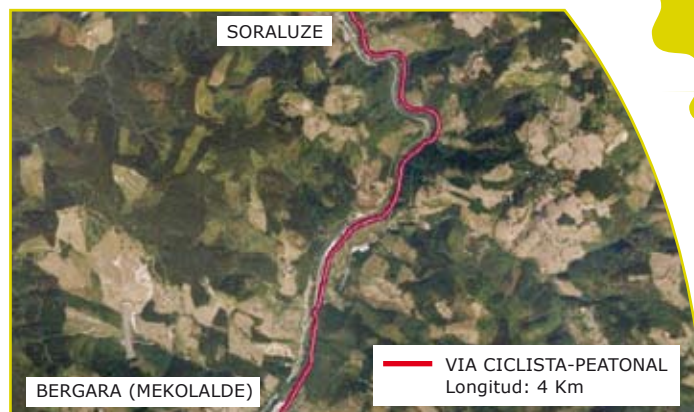
## Mekolalderaino luzapenak, zoruaren berritzeak, hesi eta seinaleen jartzeak eta argizatzeak, erabiltzaile kopurua haztea lagunduko dute

dena, zikinkeria da besteentzat. Hala ere, arratsean, eguzkiak jotzen dituenean, mural koloretsuek atmosfera berezia sortzen dute.

Hain zuzen ere, eguzkia sartzen denean eta iluntasunak ibaia, basoa eta inguruko larreak bere egiten dituenean, Soraluze-Mekolalde bidegorriak bere sekretua erakusten du. Egunez beltza den asfaltoa, gauetz Dorothy Gale eta bere lagunak Oz herrialdeko magoaren etxera daraman galtzadaren antzekoa bihurtzen da. Argiztapena ikusgarria da. Bidegorrian barneratzea, esmeralda koloreko ur-laster batean murgiltzea bezalakoa da (Deba ibaiaren hotsak sentsazio hori areagotzen du). Urrunetik edo ibaiaren bestaldetik begiratzen badugu, bidegorriak suge luze bat dirudi bailararen hegaletatik irristatzen.

Une honetan, bat baino gehiago nazkatzen hasia egongo da argiteriari buruzko horrenbeste "poesiarekin". Ez da hau guztia energia xahutzea? Erantzuna garbia da: ez. Erabilitako LED teknologiak, energia asko aurrezteko ahalbidetzen du ohiko argizatze sistemekin alderatzen badugu. Gainera, gaueko ordu txikietan kontsumoa erdira jaisten da eta argien batzuetan besteko bitzita ohiko luminaria baino askoz ere luzeagoa da. Jaurtikitako argia oso zuria da, proiektzio kromatikoa hobetuz ahalbidetzen duena, hau da, argizatutako objektuen kolorea ez du eraldatzen, eta gainera, argi-kutsadura oso txikia da, hots, alboko mendi magalak eta ibaia ez ditu argizatzen, animalia zein landareak mindu gabe.

La luz emitida es muy blanca, lo que permite una mejor reproducción cromática, es decir, no transforma los colores de los objetos iluminados y además lo hace con una mínima contaminación lumínica, sin iluminar las laderas cercanas ni el río, evitando así molestias a la fauna y a la flora.



### LA ILUMINACIÓN EN CIFRAS

- Máximo nivel de eficiencia energética de la instalación (clasificación A).
  - Luminarias LED de 35 vatios (frente a las convencionales de 70w).
- En las horas centrales de la noche se reduce la intensidad de la luz en un 50%.
- Potencia instalada de 6.650 vatios (frente a los 15.960 que hubiera requerido la convencional).
- Anualmente el consumo energético representa un ahorro del 69%, y de más de 4.000 €/año.
  - Reducción de 15 toneladas de CO2/año.
  - Mínima contaminación lumínica, con nula dispersión por encima de la luminaria.

## Bizikletaz egindako bidaiak berriz igo ziren 2010ean

**Bigarren urtez jarraian, Gipuzkoako bidegorrien sarean bizikletaz egindako bidaiak igo dira. Guztira, 604.000 bidai egin ziren iaz, 2009an baino 74.000 gehiago. Beste moduz esanda, bizikletaz egindako bidaiak %10,5 igo ziren 2010ean. Oinezkoen erabiltzaile kopurua ere igo zen, zertxobait gutxiago bada ere. Guztira, 2.518.700 bidai egin ziren iaz. Datuok, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak bildu ditu 2010ari dagokion urteko txostenean.**

### Gakoak

- 2007an hasi ziren kontagailuak oinezkoak eta ziklistak bidegorrietan zenbatzen. Zabaldutako azken bidegorriei esker, 2011ko urtarrilaren hasieratik 3 bidegorri gehiagok dute kontagailu sistema. Egun, **13** bidetan daude kontagailuak (66 kilometro). Dagoeneko, elkarren segidako hiru urtetako datuak bildu ahal izan dira, erabileraren eboluzioa hobeto alderatzea ahalbidetzen duena.

- 2010ean ondoko bide hauek aztertu ziren: Astigarraga-Martutene (Donostia), Leitzaran, Tolosa-Alegia, Segura-Idiazabal, Legazpi-Zumarraga, Zumarraga-Azkoitia, Azpeitia-Azkoitia, Soralue-Osintxu (Bergara), Asteasu-Zizurkil eta Elgoibar-Maltzaga. Hauei, Beasain-Salbatore (Ormaiztegi), Irun-Endarlatsa eta Antzuola-Bergara gehitu behar zaizkio 2011ko hasieratik.

- **2.518.700** bidai egin ziren 2010ean (bizikletaz eta oinez), batzaz beste 6.900 eguneko. 2009an baino %5,1 bidai gehiago burutu ziren, hots, 111.000 desplazamendu berri. (\*)

- 604.000 bidai egin ziren bizikletaz 2010ean. Pedalei eraginez egindako bidaiak **%10,5** igo ziren 2009 urtearen aldean. Oinez egindako bidaiak %3,4 igo ziren, zertxobait gutxiago hortaz. Datuoi erreparatuz, ziklisten igoera oinezkoen hiru halakoa da, nahiz eta zenbaki absolutuak begiratuta, oinezkoak askoz gehiago izan.

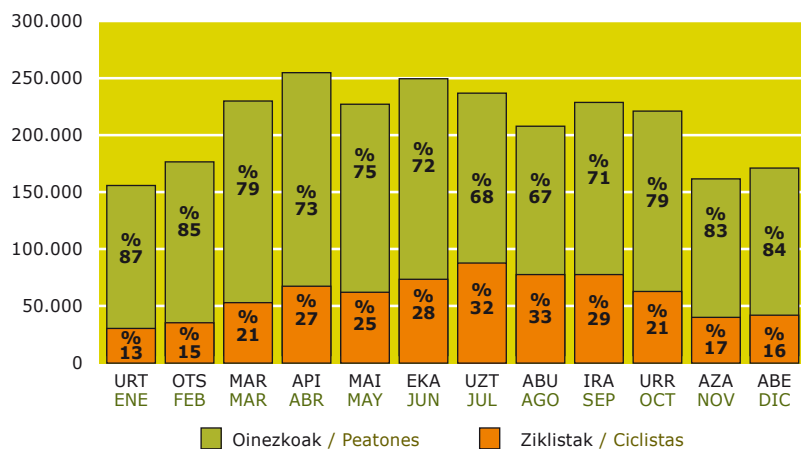
- Batzaz beste, bidaien **%24** bizikletaz egin ziren eta %76 oinez. Lau bidaietatik bat bizikletaz egin zen.

- 2010eko abuztuan, bizikletaz egindako bidaiak **%33**ra iritsi ziren eta uztailean %32ra, urteko portzentaje altuenak. Urtarrilean, otsailean, azaroan eta abenduan bidegorrien erabilera %29 jaitsi zen batzaz beste (oinezkoak eta ziklistak). Gainontzean, 200.000/250.000 erabiltzaile izan zituen sareak hilerro.

- Erabiltzaileen %46 eta ziklisten **%29** emakumezkoak izan ziren. Lanera joateko egin ziren bidaiak berriz, %23 izan ziren, %30 ziklisten artean.

(\*) Hazkunde portzentuala kalkulatzeko ez dira Elgoibar-Maltzagako erabiltzaileak zenbatu, izan ere bidegorri honen 2010eko datuak ditugu soilik.

**Erabileraren eboluzioa hilez-hile 2010ean**  
**Evolución mensual del uso en 2010**



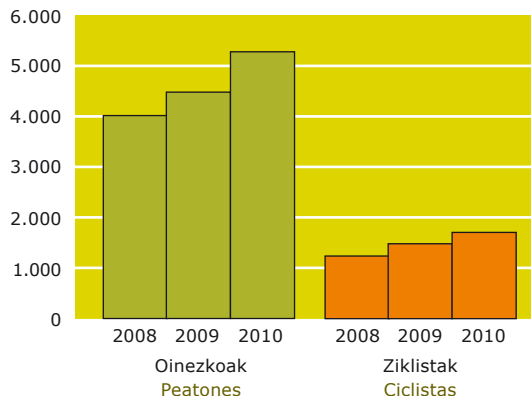


## En 2010 volvieron a crecer los viajes en bicicleta



Por segundo año consecutivo, la Red Foral de vías ciclistas volvió a registrar un aumento de viajes en bicicleta, llegando éstos a los **604.000 desplazamientos**, lo que supone un incremento del **10,5%** respecto a 2009. El número de peatones también se incrementó, aunque en menor medida. En total, se realizaron **2.518.700 desplazamientos**. Estos datos corresponden a la memoria anual de 2010 realizada por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.

**Eguneko erabileraren batz bestekoaren urteko eboluzioa**  
Evolución anual de uso medio por día



### Las Claves

- La red de contadores comenzó a funcionar en 2007. Gracias a la apertura de tres nuevos bidegorris, desde comienzos de 2011 ya son **13** las vías interurbanas que disponen de este sistema, sumando 66 kilómetros. Actualmente se dispone de datos referentes a tres años consecutivos enteros, lo que permite observar con mayor perspectiva la evolución anual de su uso.
- Las vías evaluadas en 2010 fueron las siguientes: Astigarraga-Martutene (Donostia), Leitzarán, Tolosa-Alegia, Segura-Idiazabal, Legazpi-Zumarraga, Zumarraga-Azkoitia, Azpeitia-Azkoitia, Soraluze-Osintxu (Bergara), Asteasu-Zizurkil y Elgoibar-Maltzaga. A estas vías hay que sumar a partir de ahora tres nuevas: Beasain-Salbatore (Ormaiztegui), Irun-Endarlatsa y Antzuola-Bergara.
- En 2010 se realizaron **2.518.700** desplazamientos (ciclistas y peatones), con un promedio de 6.900 viajes por día. Esto supone un 5,1% más de usuarios que en 2009, con 111.000 nuevos viajes. (\*)
- En 2010 se realizaron 604.000 viajes en bicicleta, un **10,5%** más que en 2009. Los desplazamientos a pie también se incrementaron, aunque en menor medida: un 3,4%. El crecimiento porcentual de los viajes en bicicleta triplica al de los peatones, aunque éstos siguen siendo muchos más.
- El **24%** de los viajes se realizó en bicicleta y el restante 76% a pie. Actualmente, uno de cada cuatro desplazamientos se realiza en bicicleta.
- En agosto de 2010, los viajes en bicicleta llegaron al **33%** y en julio al 32%, las cifras porcentuales más altas del año. Los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre registraron una disminución media de usuarios del 29% (peatones y ciclistas). El resto del tiempo, el número de usuarios mensuales osciló entre 200.000 y 250.000.
- El 46% de los usuarios y el **29%** de los ciclistas son mujeres. El 23% de los desplazamientos totales lo fueron por motivos laborales, llegando esta cifra al %30 entre los ciclistas.

(\*) Para calcular el crecimiento porcentual no se contabilizan los usuarios de la vía Elgoibar-Maltzaga, de la que tan sólo se disponen datos del año 2010.



## 2010 horrela erabili genituen gure bidegorriak

### **Soraluze-Osintxu (Bergara) | %7,5**

Erabiltzaileen kopurua %2 hazi bazen ere, ziklistek egindako bidaiak %7,5 murriztu ziren.

Aunque aumentó el número de usuarios en un 2%, se realizaron 7,5% menos viajes en bicicleta.

### **Segura-Idiazabal | %15,7**

BiziKletaz egindako bidaiak %15,7 igo ziren eta oinezkoena %5,5.

Aumentaron en un 15,7% los viajes en bicicleta y en un 5,5% los realizados a pie.



### **Elgoibar-Maltzaga | 236.000**

236.000 bidai egin ziren, %7 biziKletaz eta %93 oinez.

Se realizaron 236.000 viajes, de los cuales el 7% correspondió a ciclistas y el resto, un 93%, a peatones.

### **Azpeitia-Azkoitia | 517.000**

Ziklistek egindako bidaiak %6,1 igo ziren eta oinezkoen bidai kopurua ia berdin mantendu zen. Guztira 517.000 desplazamendu egin ziren.

El crecimiento anual de ciclistas fue del 6,1%. En total se realizaron 517.000 desplazamientos.

### **Astigarraga-Martutene | %3**

Erabiltzaileen kopurua pixkatxo bat murriztu bazen ere (%0,4) ziklisten kopurua %3 hazi zen. Ziklistek egindako bidaien %37 lanera joateko izan ziren.

Aunque el número de usuarios descendió ligeramente, el crecimiento anual de ciclistas fue del 3%. El 37% de los desplazamientos de ciclistas lo fueron por trabajo.

## 2010 así utilizamos nuestros bidegorris

### Tolosa-Alegia | 19.000

Ziklisten hazkundera oinezkoena baino zertxobait handiagoa izan zen. Lehenegoak %6,6 hazi ziren eta bigarrenak %5,2. Guztira, 19.000 bidai berri egin ziren.

El crecimiento anual de ciclistas fue ligeramente superior al de peatones, con un 6,6% y un 5,2% respectivamente. Se registraron 19.000 nuevos desplazamientos en total.

### Zizurkil-Asteasu | 13.000

2009an baino 13.000 bidai gehiago egin ziren. Oinezkoenak %19,5 igo ziren eta ziklistenak %6,6.

Se realizaron 13.000 viajes más que en 2009. Los realizados a pie crecieron un 19,5% y en bicicleta 6,6%.

### Azkoitia-Zumarraga | %112,4

Ziklistek egindako bidaiak %112,4 igo ziren. Guztira, 2009an baino 65.000 bidai gehiago zenbatu ziren.

El crecimiento anual de ciclistas fue del 112,4%. Se registraron 65.000 desplazamientos más que en 2009.

### Leitzaran | %5,9

Urteko hazkundera %5,9 izan da eta 10.000 bidai gehiago egin dira (ziklistak eta oinezkoak batera).

El crecimiento anual fue del 5,9%, con 10.000 viajes más (ciclistas y peatones).

### Legazpi-Zumarraga | 290.000

Erabiltzaileen kopurua %2,9 jaitsi bazen ere, 290.000 desplazamendu eman ziren guztira.

Aunque descendió el número de usuarios total en un 2,9%, el número de desplazamientos fue de 290.000.

## Eguraldi txarrari muzin Al mal tiempo buena protección

**Bai, erosoagoa da udan eta udaberrian bizikletan ibiltzea neguan baino. Ez dugu ukatuko. Baina eguraldi txarrak ez du zertan oztopoa izan behar gure bizikleta hartzeko. Ondoko lerroetan hainbat trikimailu bildu ditugu negu partean (hotza, euria eta elurrarekin) bizikletaz eroso eta bero bero gure joan etorriak egiten segitzeko.**

- Kontutan izan behar dugun lehenbiziko gauza da eguraldi zakarrak gidatzea zailduko duela, dela zorua labainkorragoa egongo delako, dela ikuspena murriztuko delako. Hortaz, kontutan hartu beharreko lehen gauza da: kontu gehiagorekin gidatzea, alegia, arreta handitzea.
- Euria ari duenean edo zorua bustita dagoenean bihurtu eta birak astiro egin eta ez egin mugimendu zakarrik. Pisua kanpoko pedalean ezarri. Bihurgune batean balaztatu behar baldin baduzu, balazta ezazu pixkanaka.
- Gogora ezazu gurpil-azalak bustitzen direnean zailagoa dela balaztatzea. Gainera, balaztatzeko distantziak handitu behar dira gainazalak bustita daudenean; beraz, erneago egon beharko duzu eta zuhur jokatu.



**Sí, no vamos a negarlo, es más cómodo y agradable andar en bici cuando la climatología nos es favorable y no durante los meses de invierno o en días lluviosos. Pero el mal tiempo no debe ser un obstáculo para desplazarnos en bicicleta. En este artículo compilamos una serie de útiles consejos para facilitar nuestros viajes cuando bajan las temperaturas y no luce el sol.**

- Con mal tiempo, lo primero que tenemos que tener en cuenta es que nuestra conducción se verá dificultada, ya sea por el suelo resbaladizo o porque nuestra visibilidad se reducirá. Por lo tanto, hay que conducir extremando la precaución.
- Intenta girar lentamente y evita movimientos bruscos. En las curvas carga el peso en el pedal exterior. Si te ves obligado a frenar en una curva, hazlo despacio.
- Recuerda que cuando las cubiertas se mojan se frena con mayor dificultad. Las distancias de frenado aumentan con las superficies mojadas, por lo tanto deberás prestar más atención y ser precavido.
- Las líneas pintadas en el asfalto, los pasos de cebra,

- Asfaltoan marraztutako lerroak, zebra-bideak, metalezko gainazalak eta beste elementu batzuk labainkorak izan daitezke.

- Ez sartu putzuetan, batzuetan beste oztopo batzuk egon daitezke ezkutatuta, edo ematen duena baino sakonagoak izan daitezke.

- Euria ari duenean, lehenengo minutuak oso arriskutsuak izan daitezke, euriaren eta bide zoruan metatzen den olioaren nahasketa sortzen delako.

- Jantzi egokiak erabili behar ditugu, gure gorputza bero mantenduko duten horiek, baina ariketa fisikoarekin bateragarriak direnak. Merkatuan marka eta modelo asko daude aukeran. Euria edo elurrerako ere, kapusai eta euritako arropa mordoia dago. Beti ere, gomendagarria da arropa iragazgaitza eta transpiragarria izatea. Halakoetan gainera, "haize-ebakitzailak" oso erabilgarriak dira.

- Oso inportantea da eskularruak eta galtzerdi lodiak eramatea, eta baita bufanda edo lepokoa ere. Gure gorputz-adarretatik beroak ihes egiten digu batez ere, hortaz, zaindu gorputz parte horiek modu berezian.

- Kontuz ordea. Ez eraman sobera arropa ere. Gomendagarria da halako freskotasan bat nabaritzea hasieran. Pedalei eragiten hasi orduko, gorputza berotuko baitzaigu eta soberako arropa badaramagu izerditan hasiko baikara.

- Euria egiten duenean, onena zira txanoduna janztea da. Zenbaitek kremailera bat dute besapean, hobeto aireztatzeko eta gehiegi ez izerditzeko.

- Txanoak kaskoa estaltzeko modukoa izan behar du, eta luzeagoa atzealdean, bizkarra ere estaltzeko.

- Euria egiten duen egunetan, ikuspena urriagoa izaten da; beraz, besteek zu ikusteko moduko jantziak eraman beharko dituzu. Erabil itzazu argiak.

- Babestu itzazu begiak uretatik eta gerta daitezkeen ziprztinetatik. Begi-babesdun txanoak oso egokiak dira euria ari duenean.

- Aurrean eta atzean lohi-babesak eramanez gero, ez zarete bustiko ez zu, ez zure bizikleta.

superficies metálicas y otros elementos pueden ser resbaladizos.

- Evita los charcos, en ocasiones esconden otro tipo de obstáculos o son más profundos de lo que aparentan.

- Durante los primeros minutos de lluvia, el agua y el aceite acumulado en el firme suelen resultar una combinación peligrosa.

- Elegir bien el vestuario es imprescindible para no mojarnos y mantener nuestro cuerpo a una temperatura adecuada. Por ello, son recomendables aquellas prendas compatibles con el ejercicio físico. El mercado está bien surtido de marcas y modelos para el frío, la lluvia y la nieve. Se recomienda ropa impermeable y transpirable. Las prendas quitavientos nos pueden ser muy útiles.

- Es muy importante proteger nuestras extremidades, ya que es por éstas por donde se nos escapará el calor. Guantes, calcetines adecuados y bufanda o similares son indispensables.

- Pero cuidado, no debemos sobreabrigarnos. Es conveniente sentir cierto frescor antes de montar en bici. El ejercicio nos ayudará a entrar en calor y si llevamos un exceso de ropa corremos el riesgo de sudar.

- Una chaqueta de agua con capucha es lo mejor para los días de lluvia. Las hay con cremallera en la axila para una mayor ventilación y no sudar en exceso. La capucha debe cubrir el casco y ser más alargada por la parte de atrás para cubrir la espalda.

- Los días de lluvia la visibilidad se reduce, por ello asegúrate de llevar prendas que te hagan visible. Utiliza las luces.

- Mantén los ojos protegidos del agua y de posibles salpicaduras. Los gorros con visera pueden ser muy útiles.

- Los guardabarros delanteros y traseros os mantendrán secos a tu bicicleta y a ti.



## Negu parterako trikimailuak

## Trucos para el invierno

Neoprenoeko eskularruak edo ura aldaratzen duten materialez eginda; eskularru horiek, aldi berean, eskuak bero mantentzen dituzte eta ez dute eragozten balaztari behar bezala eragitea.

Guantes de neopreno o de materiales que repelen el agua al tiempo que mantienen tus manos calientes y no impiden agarrar adecuadamente el freno.

Kaskoa ez dago soberan.

El casco no está de más.

Arropa iragazgaitza eta transpiragarria.

Ropa impermeable y transpirable.

Balaztatzeko distantziak handitu behar dira gainazalak bustita daudenean.

Las distancias de frenado aumentan con las superficies mojadas.

Euripean ibili ondoren, mantendu katea garbi eta lubrifikatuta.

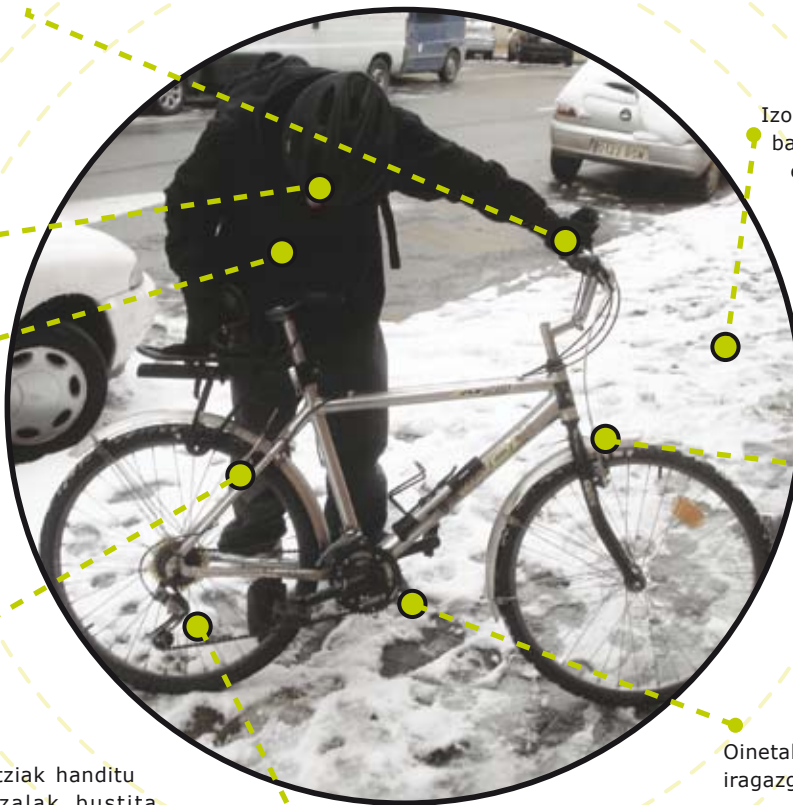
Mantén limpia y lubricada la cadena después de un paseo con lluvia.

Izotza detektatzea batzuetan zaila da. Kontuz eremu itzaltzuenetan.

El hielo a veces es difícil de detectar. Atención a los tramos más sombríos.

Lohi-babesak. Guardabarros.

Oinetako iragazgaitzak jantzi. Calzado impermeable.





## Diez razones para robar un banco en bicicleta



Ésta que reza el título es una de las delicatessen en tesis pro-bicicleta con la que podemos familiarizarnos si tecleamos “razones para la bicicleta” en un localizador. Puede ser de notable utilidad también conocer las “veintiocho razones para escoger una bicicleta antes que a una novia”, otra retahíla en la que las novias salen fatal paradas y la estrella invitada es una superbicicleta, amiga abierta y comprensiva, tabla de salvación de misóginos, o al menos de uno de ellos. La utilidad de la bicicleta como medio de transporte competitivo para delinquir con donaire e impunemente, e incluso en su papel de compañera en la vida de despechados, tan sólo refuerza, de una manera extraña, también es verdad, la argumentación a favor de su uso. Ponga una bicicleta en su vida.

### **Activos, provocativos e independientes**

Cada vez somos más y eso hace que el espíritu de lo colectivo se vuelva más y más importante cada día que pasa. Eso implica echar muchos menos humos, ahorrar razonablemente todo tipo de recursos, propios y públicos, y redoblar esfuerzos por proteger a las pobres especies asustadas que aún nos

acompañan en este mundo. Ahorrar energía, suelo, materias primas, dinero, horas de atasco, sustos y disgustos al volante, decibelios, mal humor, cardiopatías, kilos... Amabilizar nuestros pueblos y ciudades, que nuestros hijos puedan moverse por sus propios medios, como hacíamos nosotros, llegar a la tercera edad activos, provocativos e independientes, saludar a la gente de cerca, sentir el aire en la cara... Podemos repasar qué hay en nuestro diario trajín que nos impida, verdaderamente, desplazarnos en bicicleta. Puede ser un trabajo ineludiblemente unido al automóvil o a las grandes distancias, una vivienda fuera de la ciudad llana, alguna discapacidad física, otras complejidades, tan diversas como cada persona es. Mas si hiciéramos una lista de los motivos para usar la bicicleta que nos resultan sugerentes y los enfrentáramos a las razones que nos lo impiden, en muchos casos descubriríamos que muchas de estas son poco relevantes y que el peso de la costumbre nos lleva casi siempre al centro del colchón. Algo, poco, mucho, ahora, más adelante... ¿Podríamos?

**Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa**

## Bizikletak munduan

Argazkiak:  
Lorea Bidegain

# Berlin







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](mailto:bizikletaz@eragin.com) y las publicaremos en la web o en la revista.

## Eskuratu doan 2011ko Bizikletaz agenda

Ez galdu aukera! 11X16 zentimetroko neurria dauka 2011ko Bizikletaz agendak, hortaz erabat eramangarria da, eta oso eroso eta edozein lekutan gordetzeko. Berau lortzeko bi modu daude:

- 1. Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendaritza Nagusitik pasatu (Gipuzkoako plaza z/b, behea-Donostia) eta zure agenda eskuratu.
- 2. 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.

\* **Oharra:** Promozio honek stocka amaitu arte balio du.



## Llévate gratis la agenda Bizikletaz de 2011

¡No pierdas esta oportunidad! Con unas medidas de 11X16 centímetros, la agenda Bizikletaz de 2011 es perfecta para llevártela contigo a cualquier sitio. Hazte con una, es fácil:

- 1. 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.
- 2. 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.

\* **Aviso:** Promoción válida hasta agotar existencias.

## Abiertos dos nuevos tramos de bidegorri: Bergara-Antzuola y Eskoriatza

La red de vías ciclistas de Gipuzkoa dispone ya de dos nuevos tramos. El primero tiene una longitud de 1,3 kilómetros, parte del casco de Antzuola y conecta con el polígono de Matz-Erreka, continuando hasta el límite municipal entre **Antzuola** y **Bergara** (barrio Unzarra). El firme es de asfalto negro y su uso es ciclista y peatonal. Además, la primera fase -Antzuola- está iluminada. Está previsto que una 3ª fase permita prolongar el Bidegorri hasta el casco de Bergara.

El segundo tramo abierto al público está situado en **Eskoriatza** y tiene una longitud de 0,3 kilómetros. Aprovecha un antiguo túnel del ferrocarril, pasa bajo el cementerio y conecta con el bidegorri existente que llega hasta el sur de Eskoriatza. Esta obra de conexión permite un recorrido continuo ciclista-peatonal desde Eskoriatza sur hasta Arrasate (Fagor-San Andrés). Ahí radica su importancia, más allá de la longitud del tramo construido. El tipo de firme es aglomerado asfáltico negro.





## Velo-City 2011 kongresua Sevillan burutuko da martxoan

Nazioarteko Velo-City kongresua Sevillan burutuko da heldu den martxoaren 23tik 25era. Bertan mugikortasun iraunkorraren arloan lan egiten duten Europa osoko adituak, eragileak eta profesionalak bilduko dira bizikleta bidezko garraioaren egungo erronkak aztertzeko. Kongresuaren leerro nagusiak lau izango dira: *Hiri osasungarri baterantz bizikletaz; Hiri ez motorduna ikasten: bizitza osorako hezkuntza; Inbertsio publikoa hobeto bizitzeko: Bizikletan inbertitzearen eraginkortasuna eta Bizikleta eta enplegua: bizikleta bizimodu bezala*. Biltzarrak, hitzaldiak, tailerrak eta mahai inguruak egingo dituzte parte hartzaileek. Izena emateko epea zabaldu dute dagoeneko. Velocity kongresua Europako Ziklisten Federazioak (European Cyclists' Federation) antolatzen du. Informazio guztia: [www.velo-city2011.com](http://www.velo-city2011.com)

## Bidegorri sareari buruzko informazio erabilgarria

Bizikletaren sustapenean Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko Departamentua egiten ari den lan komunikatiboaren baitan, triptiko bat argitara eman berri da, non Gipuzkoako Bizikleta bideen sarearen berri ematen den (zer dago eraikita, zer eraikitzen eta zer eraikitzeke). Halaber, bizikletarekin ibiltzeko gomendioak, oinarritzko seinaleekin, eta bestelako informazio erabilgarria biltzen da. Triptikoa eskuragarri dago Garapen Iraunkorreko Departamentuan (Gipuzkoako plaza, Donostia).



## Información útil sobre la red de bidegorris

Dentro del trabajo comunicativo que está desarrollando el Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación de Gipuzkoa con el fin de fomentar el uso de la bicicleta, se acaba de editar un tríptico con información útil sobre la red de vías ciclistas de Gipuzkoa (consejos para circular, señales, tramos construidos y por construir...). El tríptico está a disposición de todos los interesados en el Departamento de Desarrollo Sostenible (Plaza de Gipuzkoa, Donostia).

## Ba al zenekien?

Robert William Thomsonek asmatu zituela gurpil-azal neumatikoak (airez beterikoak) 1845. urtean, baina John Dunlop izan zela hedatu zituenak 1888. urtean, bere semearen trizikloari ezarritz?

## ¿Sabías que...?

Robert William Thomson inventó las cubiertas neumáticas (re llenas de aire) en 1845, aunque las popularizaría John Dunlop en 1888, cuando las relanzó al incorporarlas al triciclo de su hijo?





# Bizikletaz

[www.gipuzkoabizikletaz.net](http://www.gipuzkoabizikletaz.net)



**GIPUZKOA**  
zurekin, aurrera >>

GARAPEN IRAUNKORREKO  
DEPARTAMENTUA  
DEPARTAMENTO DE  
DESARROLLO SOSTENIBLE

gipuzkoako



bidegorriak