

7. zenb. • 2011ko ekaina • Doako argitarapena / Nº7 • Junio 2011 • Publicación gratuita

Ziklista hiritarra Ciclista urbano



Mikel Erentxun

Gure bidegorriak barrutik:

Eskoriatza - Aretxabaleta - Arrasate

La bicicleta como reclamo publicitario

Seinaleztapen berria Gipuzkoako bidegorrietan

Bicicletas por el mundo: Portugal

eta gehiago: berriak...

Seinaleztapena eta heziketa: bizikletaren kultura baterantz

Señalización y educación: hacia una cultura de la bicicleta

Gero eta erabiltzaile gehiago daude bidegorrietan, askotariko profilari erantzuten diotenak: mota guztietako ziklistak, oinezkoak, korrikalariak, patinatzaileak... Edade guztietako erabiltzaileak, bertatik ibiltzeko arrazoi diferenteak eta bidegorria ulertzeko modu desberdinak dituztenak. Argi dago bestalde, bidegorri guztiak ez direla berdinak eta ez direla modu berdinean erabili behar. Zalantzak sortzen dira eta noiz edo noiz gatazkaren bat. Horregatik, ezinbestekoa da arauak zehaztea eta errespetua eskatzea.

Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak urteak daramatza bidegorri sareko ia 90 kilometro ikertzen. Zirkulazio gomendio batzuk egin ditu eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Arauan bildutako seinale sorta gaurkotu du. Helburua hau da: ahalik eta modu garbienean eta errazenean erakustea nola ibili behar garen hiriarteko foru bidegorrietan, alegia, Gipuzkoako bidegorrietan. Datozen hilabeteetan, hiritarren artean, bide ziklisten proiektu eta eraikitze arduradunen artean eta eskoletan zabalduko dira arau berriok.

Hala ere, zirkulazio araudietatik eta diseinatu eta jar daitezkeen seinale guztietatik harago, sen ona, ondasun kolektiboaren kontzientziaren berreskuratzea eta "bizikletaren kultura" baten barneratzea daude. Azken hau geroz eta hedatuago dago, Alemania eta Holanda bezalako herrietan gertatu den bezala. Bidean gaude.

Los bidegorris cada vez están más concurridos. Usuarios variopintos pululan por ellos, ciclistas de todo tipo y condición, peatones, *korrikalaris*, patinadores, etc. Usuarios de todas las edades, con distintos motivos de viaje, con diferentes maneras de entender el bidegorri. Tampoco todos los bidegorris son iguales ni han de usarse de la misma manera. Surgen dudas y de vez en cuando algún conflicto. Son precisas, por tanto, dos cosas: concretar las normas y apelar al respeto.

El Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa lleva años estudiando cerca de 90 kilómetros de bidegorris y ha elaborado unas recomendaciones de circulación y actualizado el catálogo de señalética establecido en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para visibilizar de la manera más sencilla y clara posible cómo hemos de comportarnos en los bidegorris forales interurbanos (Gipuzkoako Bidegorriak). En los próximos meses se divulgará de diferentes maneras en función del destinatario: la ciudadanía en general, centros escolares, profesionales del proyecto y construcción de vías ciclistas, etc.

Pero más allá de las normativas de circulación e independientemente de todas las señales que se puedan diseñar y poner, está el sentido común, la recuperación de la conciencia de lo colectivo y la interiorización de una "cultura de la bicicleta" cada vez mayor, tal y como ha ocurrido en países como Holanda o Alemania. Estamos en el camino.

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: Txuma Vázquez, Koldo Almandoz, Ana Senar, Xabier Sagardia
- 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

Elkarrizketa:
Mikel Erentxun



4-7

Entrevista:
Mikel Erentxun

Gure bidegorriak barrutik:
Eskoriatza - Aretxabaleta - Arrasate



8-11

Nuestros bidegorris por dentro:
Eskoriatza - Aretxabaleta - Arrasate

Seinaleztapen berria
Gipuzkoako bidegorri sarean



12-15

Nueva señalización en
la red foral de bidegorris

Erreportajea:
La bicicleta como reclamo publicitario



16-19

Reportaje:
La bicicleta como reclamo publicitario

Argazkitegia:
Bizikletak munduan, Portugal



20-21

Álbum de fotos:
Bicicletas en el mundo, Portugal

Berriak



22-23

Noticias

Ba al
zenekien?



23

¿Sabías
que...?

MIKEL ERENTXUN

“Donostia hiri gaztea da bizikletari dagokionean: bide asko du egiteko”

Udaberria lehertu da Donostian. Neguko berokiek armairuetan hartu dute ostatu. Kaleetan bizikleta gehiago ikusten dira. Hauteskunde kanpaina azken txanpan sartu da. Bien bitartean, Mikel Erentxun bere hurrengo diskoaren lanketan murgilduta dago. Irailean ikusiko du argia.

Telefonoa eskegi egiten dugu. Musikari ezagunak gure deiari erantzuten dio, adeitsu. Bere abestiek zer nolako janzkera izango duten jakiterik ez dagoela adierazi digu. Ordea, garbiago ditu gauzak bizikletari buruz galdetzen diogunean. Urteak ditu jada hiritik bizikletaz doala.

La primavera está avanzada en Donostia. Los abrigo de invierno a buen recaudo en el armario. Se ven más bicis por la calle. La campaña electoral entra en su recta final. Mientras, Mikel Erentxun sigue inmerso en la elaboración de su nuevo disco, que verá la luz en septiembre.

Descolgamos el teléfono. El músico donostiarra aparca por unos minutos todo lo que está haciendo y atiende amablemente nuestra llamada. Nos dice que todavía es pronto para saber qué camino tomarán sus canciones. Sin embargo, cuando habla en calidad de ciclista urbano tiene las ideas muy claras.

Argazkiak / Fotos: Txuma Vazquez



“Donostia es joven en lo que a la bicicleta se refiere: tiene mucho por recorrer”

Bizikleta erabiltzen duzu hiritik mugitzeko?

Bizikletaren jarraitzaile handia naiz. Gainera, asko gustatzen zait bizikleta objektu bezala. Izan ere bizikleta zenbait ditut. Txirrindula oso klasikoak gustatzen zaizkit, bizikletaz ibiltzen naiz... Bizikleta bat daukat egongela dekoratzeko. Mountain bike bat daukat, errepideko beste bat... Zazpi bizikleta ditut.

Erabat ziur ez banaiz ere, Donostiatik zure seme-alabekin bizikletan ikusi zaitudala uste dut...

Bai, bai. Hiru urteko alaba eskolara daramat bizikletan. Nire emazteari ere asko gustatzen zaio bizikletaz ibiltzea. Askok mugitu gara bizikletan. Holandatik bizikleta batzuk ekarri genituen, kanbiodunak eta frenorik gabekoak... Ez dakit, nire familian bizikleta elementu inportantea da.

Denbora asko daramazu bizikletan ibiltzen?

Arrazoimena dudanetik bizikleta izan dut. Badakizu, jaunartzean bizikleta bat oparitzen dizute eta gauza guzti horiek. Beranduago Motoreta bat izan nuen... Beti egon da halako lotura bat, baina bizikleta garraio modu bezala duela gutxiagoko zerbait da, nire nobia ezagutu nuenekoa. Ezagutu nuenean, ni ez nintzen hiritik bizikletaz ibiltzen, bera ordea bai. Orduan, bere erritmora joateko-edo, bizikleta bat erosi nuen 2000. urtea aldera gutxi gora behera.

Azken hamarkadan Donostia asko aldatu da zentzu honetan, ezta?

Geroz eta gertuago dago Amsterdam bezalako hirietatik. Azken hamar urteetan bidegorri kilometro asko ireki dira eta uste dut gehiago egingo direla oraindik.

Zer deritzozu Donostiako udala bizikletaren alorrean egiten ari den lanari?

Udalak oso apustu ausarta egin du bizikletaren alde, eta poz pozik nago. Askok gustatuko litzaidake bidegorri gehiago izango balitu eta jendea bizikletaz gehiago eta kotxez gutxiago mugituko balitz. Uste dut oso hiri laua dela eta nahikoa txikia, eta perfektua da. Eta hori diot jakinik ere orain mendi batean bizi naizela eta aldapa inportantea izan behar

¿Utilizas la bicicleta habitualmente para moverte por la ciudad?

Soy un gran seguidor de la bicicleta y además me gusta mucho la bicicleta como objeto. De hecho, tengo unas cuantas. Me gustan las bicicletas muy clásicas. Tengo una decorando el salón, ando en bici, tengo una de montaña, de carretera... tengo como siete bicicletas.

¿Es posible que te haya visto por Donostia andando en bicicleta con tus hijos?

Sí, sí. Yo me llevo a mi hija en bici al colegio. Mi hija tiene tres años. A mi mujer también le encanta andar en bici. Siempre nos hemos movido en bici muchísimo. Nos trajimos unas bicis de Holanda, de paseo, con cambios y sin freno... No sé, en mi familia en general la bici es un elemento importante.

¿Llevas mucho tiempo andando en bici?

Desde que tengo uso de razón he tenido bicicleta. Lo típico: te regalan una en la primera comunión y ese tipo de cosas. Luego tuve una Motoreta... Siempre ha habido una ligazón, pero la bici, digamos como modo de transporte, ya es algo más reciente. Viene a raíz de conocer a mi novia. Yo no andaba en bici cuando la conocí. Ella lo hacía por la ciudad y entonces, un poco para ir a su ritmo, me compré una bicicleta, hacia el año 2000 más o menos.

Desde aquel año 2000, Donostia ha cambiado mucho, ¿no?

Cada vez se va acercando más a una ciudad como Amsterdam. En estos últimos 10 años se han abierto muchísimos kilómetros de bidegorri y creo que todavía se van a hacer más.

¿Cómo valoras el trabajo que el ayuntamiento de Donostia está haciendo en torno a la bicicleta?

El ayuntamiento ha hecho una apuesta muy valiente por la bicicleta y a mí me encanta. Me encantaría que San Sebastián todavía tuviese muchas más vías ciclistas y que la gente se moviera mucho más en bicicleta y mucho menos en coche. Creo que es una ciudad bastante horizontal y bastante pequeña, y es perfecta.

“Bizikleten kontu hau garbi ez dakusatenei Holanda bisitatzeko gonbitea egingo nieke”

dudala etxera etortzen naizen bakoitzean. Baina, batik bat, hiriko erdigunetik mugitzen direnentzat, bizikleta garraibide sanoena eta erosoena da. Gertatzen dena da hemen ez dagoela tradizioa, inoiz ez da egon. Orduan gatazka asko sortzen dira oinezko eta autoekin, eta bueno, uste dut gakoa heziketan eta elkar errespetatzean dagoela, oraindik orain konpontzeke dagoen kontua. Baina uste dut bide onetik goazela.

Zein uste duzu dela jendeak bizikletarekiko duen iritzia eta pertzepzioa? Aldatu egin da?

Ene ustez, bide asko dago egiteke oraindik. Uste dut gutxiengo batek erabiltzen duela bizikleta garraio modu bezala. Eta oraindik ez dago edukaziorik gauza asko bideratzeko tenorean; behar bada hirian gaizki dauden ibilbideak daude; gatazka dago, ez baitakigu nork pasatu behar duen lehenenago, nork pasatzen utzi behar duen... baina ulertzen dut hiri gaztea dela bizikletari dagokionean, bide asko duena egiteko eta ikasteko. Uste dut bizikletak eta tranbiak hiri askoz ere garbiagoa bihurtuko luketela Donostia.

Nola konpontzen zara zu hiritik bizikletaz zoazenean?

Adibidez, alaba eskolara eramateko zortzi kilometro egin behar ditut. Horietatik bitan, errepidera irten behar naiz bidegorririk ez dagoelako, desagertzen baita, eta espaloia asko estutzen da. Orduan, espaloitik bazoaz errieta egiten dizute eta errepidera egiten duzu salto. Baina haur bat atzean daramadala, ez dit grazia askorik egiten. Ene ustez, oraindik ez dago ongi konponduta, izan ere, Holandan, non ez dagoen bide ziklistarik, badago auto gidarien aldetik sekulako edukazioa, zeinek lehenasuna ematen dieten bizikleta guztiei. Bizikleten kontu hau garbi ez dakusatenei Holanda bisitatzeko gonbitea egingo nieke. Oso atsegina da ikustea nola dabilen trafikoa han.

Badago atentzioa jo zaituen beste hiririk?

Badago beste hiri bat non bizikletaren punta bestelakoa den, non bizikleta ezinezkoa den, eta aitzitik, badagoen: New York. Manhattanen ziklista asko dago, baina beste motatakoak dira. Autoen artetik doaz. Estatu Batuetan sekulako kultura dago bizikletaren

Y eso que yo ahora vivo en una montaña y tengo que subir una cuesta importante cada vez que vengo a casa. Pero, sobre todo, para toda la gente que se mueve en el área del centro, la bicicleta es el transporte más sano y más limpio. Lo que pasa es que aquí no hay una tradición, nunca la ha habido. Entonces surgen muchos conflictos con los transeúntes, con los coches y, bueno, creo que es un rollo educacional y un rollo de respeto mutuo que todavía hay que resolver. Pero creo que vamos en la buena dirección.



¿Cuál crees que es la percepción que se tiene de la bicicleta por parte de la gente? ¿Crees que ha cambiado?

Yo creo que queda mucho por recorrer. Todavía es una minoría la que utiliza la bici como medio de transporte, y todavía no hay una educación de cómo llevar muchas cosas, quizá hay trazados en la ciudad que están mal, hay conflicto de intereses, no se sabe quién pasa, quién cede... Pero entiendo que es una ciudad joven en lo que a la bicicleta se refiere, y tiene mucho por recorrer

“Hay otra ciudad donde la bici es imposible y, sin embargo, se da: Nueva York”

inguruan, zikloturistak...
Baina nik uste dut Donostiaren
eredua Holanda dela eta, zehazki,
Amsterdam.

**Donostia, hain zuzen ere, Europako
hegoaldeko hirien artean eredutzat hartzen
da usu Bartzelonarekin batera...**

Bartzelonan ere badago kultura. Gertatzen dena da
Bartzelona hiri oso handia dela. Donostiak tamaina perfektua
dauka, puntatik puntara bizikletaz joan zaitezkeelako 10



minututan edo ordu laurden batean. Ia ia barrio guztietara joan
zaitezke, salbu oso aldapatsua den baten batera, eta bueno,
nekezagoa da, baina gainerakoa perfektua da.

**Bukatzeko, disko berria lantzen ari zara. Prozesuaren
zein unetan zaude orain?**

Lehen fasea pasatu dut, sormenarena, noiz eta
abestiak idazten ditudan, eta orain bigarren fasean
nago, zeinean forma ematen ari natzaizen nire
musikariekkin batera. Errepertorioa itxita dago
eta abestiak modu batean eta bestean
probatzen ari gara, eta oraingoz ez dakit
nondik joko duen diskoak.

y aprender. Creo que la bicicleta y
el tranvía harían de San Sebastián una
ciudad mucho más limpia.

¿Y cómo te las apañas tú en la ciudad?

Por ejemplo, para llevar a mi hija al colegio tengo
un trayecto como de 8 kilómetros y hay dos kilómetros
en los que tengo que salir a la carretera, porque no hay
bidegorri, éste desaparece y la acera se estrecha mucho.
Entonces, si vas por la acera te riñen y saltas a la carretera,
pero hacerlo con un niño detrás tampoco es algo que me guste
demasiado. Pienso que todavía no está bien solucionado porque,
por ejemplo, en Holanda, donde no hay un carril bici, sí hay una
educación terrible de los conductores, que dan prioridad a todas
las bicis. Yo invitaría a cualquiera que no vea muy claro esto de
las bicis a ir a Amsterdam, una ciudad donde da gusto ver cómo se
desenvuelve todo el tráfico.

**Haciendo un juego de palabras con tu álbum del año 2005, ¿qué
otra "ciudad de paso" te ha llamado la atención en cuanto a
movilidad sostenible?**

Hay otra ciudad donde el punto de la bici es distinto, donde la bici es
imposible y, sin embargo, se da: Nueva York. En Manhattan hay mucha
bicicleta, pero es otro tipo de ciclista, que va entre los coches... Pero hay
una cultura impresionante en Estados Unidos, de cicloturistas... Aunque
yo pienso que para San Sebastián el ejemplo a seguir es Holanda y
Amsterdam en concreto.

**De hecho, Donostia se cita cada vez más como ejemplo a seguir
junto con Barcelona, por citar dos ciudades del sur de Europa...**

En Barcelona también hay cultura, lo que pasa es que Barcelona
es muy grande. San Sebastián tiene el tamaño perfecto, porque
puedes irte de punta a punta en bici en diez minutos o un cuarto
de hora, y prácticamente puedes ir a todos los barrios, salvo a
alguno que ya tiene mucha cuesta, y bueno, es un poco más
jodido, pero el resto es perfecto.

**Para concluir, ¿en qué momento del proceso de creación
se encuentra tu nuevo disco?**

He pasado la primera fase, la puramente creativa, en
la que escribes las canciones, y ahora estoy en la
segunda fase, en la que les estoy dando forma
junto con con mis músicos. El repertorio está
cerrado, y estamos probando de una manera
y de otra. Ahora mismo no sé muy bien
por dónde va a tirar el disco.

Debagoiena bizikletaz, gero eta gertuago Debagoiena en bicicleta: cada vez más cerca

ESKORIATZA - ARETXABAETA - ARRASATE



Debagoienako bidegorri sarea burutuko da aurki. Eskoriatza, Aretxabaeta eta Arrasate baturik daude dagoeneko eta datozen hiru urteetan lotura berriak irekitzeko asmoa dago. Hauei esker, Arrasate, Oñati eta Bergara bidegorri batez batuko dira. Trafikoarekin eta kotxearekin haserre dauden hiritarrentzako, modu jasangarrian mugitzeko benetako alternatiba izango den azpiegitura errealtate bihurtzen ari da.

La red de bidegorris en Debagoiena pronto va a hacerse realidad. Eskoriatza, Aretxabaeta y Arrasate ya están unidas por esta arteria. Y en los próximos tres años está previsto abrir al servicio público las conexiones de Arrasate con Oñati y con Bergara. Toda una alternativa de movilidad sostenible para los ciudadanos que diariamente se pelean con el coche.

Eskoriatza, Aretxabaeta eta Arrasate lotzen dituen bidegorria (dagoeneko publikora irekita dagoena), aipatu hiru herriez gain, bailarako lan-eremu nagusiak ere konektatzen ditu ere. Horregatik, bide hau eskualdeko bizilagunek erabiltzen dute beren eguneroko zereginak burutzeko.

El tramo existente entre Eskoriatza, Aretxabaeta y Arrasate une las tres localidades y los principales centros de trabajo del fondo del valle, constituyéndose en una vía de comunicación por la que fluyen los habitantes en su actividad diaria. Los seis kilómetros de bidegorri, además de ofrecer

Bidegorriaren sei kilometroek ontzi komunikanteen zeregina egiten dute bertako biztanleentzat, alegia. Baina ez hori bakarrik, aisialdirako tartea eskaintzen baitute ere. Berriki ireki den Eskoriatzako Olazarreko tunelaren berreskuratzea ezinbestekoa izan da hiru herrien lotura gauzatu ahal izateko.

Hiru herri lotuta

Eskoriatza, Aretxabaleta eta Arrasateko udalek eta Gipuzkoako Foru Aldundiak azken urteotan egindako hainbat lanei esker, duela gutxi arte oinezkoentzako eta ziklistentzako bide etena izan dena (hau da, zenbait tartetan moztu egiten zen), guztiz batu ahal izan da.

Bidegorri honek Debagoienako hiru herriotako hiriguneetan barneratzen da: ezaugarri hori azpiegitura honen bereizgarri nagusietako bat da hain zuzen ere. Horregatik, ez da zaila gurasoak euren seme-alabak Aretxabaletako ikastolara bizikletaz laguntzen ikustea edo ziklistak palak eramaten frontoirako bidean edo bizikletaren saskian erosketak garraiatzen, Arrasateko supermerkatu batetik bueltan.

Gune urbanoak zeharkatzen dituenaz, askotariko paisaiak eta jardunak ikusiko ditu erabiltzaileak: fabrikak, tailerrak, zerrategiak, lorategiak, oilategiren bat edo beste eta baratzeak. Gipuzkoako

un espacio para el ocio, funcionan como vasos comunicantes en la vida cotidiana de muchos ciudadanos de la zona. La recuperación del túnel de Olazarre de Eskoriatza, recién estrenado, ha supuesto un hito muy especial en la definitiva unión de estos tres municipios.

Tres pueblos conectados

Fruto del trabajo de los ayuntamientos de Eskoriatza, Aretxabaleta y Arrasate y de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de las muy diversas obras realizadas durante estos últimos años, lo que hasta hace bien poco era una vía ciclista peatonal que presentaba bastantes discontinuidades, por fin se ha logrado unir.

En este caso, son tres los pueblos de Debagoiena los que quedan comunicados por el bidegorri. Una de las características principales, además, es que el bidegorri cruza el entorno urbano de éstos. Por esta razón no es extraño ver diariamente a padres acompañando a sus hijos en bicicleta a la ikastola de Aretxabaleta, con las palas de camino al frontón o con la cesta de la bici repleta de la compra realizada en alguno de los supermercados que hay en Arrasate. Al atravesar entornos urbanos vemos la actividad diaria de fábricas, talleres y serrerías, así como jardines de viviendas y hasta algún gallinero o vecino cuidando de sus plantas y huerto. Asimismo,





Drainatze-sistema, hiru metroko euste-berno eta hormigoizko egitura berri bati esker, Olazarreko tunela bidegorriaren obrarik bereizgarrienetakoa da

barnealdeko herri hauek gainera, ezagunak dira beren egitura industrial zabalarengatik. Bidegorria, enpresa inportante askoren ate aurretik igarotzen da, tailer ugariaren paretik eta merkatalgune batzuen ondotik.

Goizetan, edo txanda aldaketetan, "Langileak fabrikatik irteten" Lumiere anaien lehen filmaketa mitiko horren bertsio ziklista pintoreskoa gertatzen da. Izan ere, gero eta langile gehiago dira lanera bizikletaz edo oinez doazenak.

Erabilera desberdinak

Erabilera bateratutako bidegorria da ia bere osotasunean, hots, ziklistek eta oinezkoek partekatu behar dute, errei berdinetatik ibiliz. Eskoriatzako

estas localidades del interior de Gipuzkoa son conocidas por su tradicional e innovador entramado industrial. En su recorrido, el bidegorri discurre frente a las puertas de muchas de estas grandes empresas y por un gran número de pequeños talleres y algunos centros comerciales. Por la mañana o dependiendo del horario de cambio de turno, se produce una pintoresca versión ciclista de aquella primera filmación de los hermanos Lumiere: "Obreros saliendo de la fábrica". Y es que, son cada vez más los trabajadores que acuden al trabajo en bicicleta andando.

La mayor parte del trazado del bidegorri es en coexistencia ciclista-peatonal, es decir, ciclistas y peatones conviven usando los mismos carriles para circular, y tan sólo en la recta frente al polígono industrial Torrebaso de Eskoriatza, a lo largo de algo menos de un kilómetro, el trazado se desdobra de forma que el carril de las bicicletas, en asfalto rojo, y el de los peatones, en asfalto negro, transcurren en paralelo. Es un trazado que además de atravesar, como ya hemos comentado, núcleos urbanos y polígonos industriales y comerciales, también tiene tramos donde se disfruta de la presencia del Urkulu, afluente del Deba y, sobre todo, de una constante presencia de árboles y entorno verde que lo convierten en un agradable espacio natural. Un entorno del que también se puede disfrutar de noche, pues gracias a la iluminación (luces LED de bajo consumo en el tramo de Eskoriatza e iluminación convencional en el resto), el bidegorri es transitable de forma segura también cuando se pone el sol.



Torreasoko industrialdearen aurreko bide tartean, kilometro batera iristen ez dena, erabilera bitan banatzen da. Ziklistentzako erreia gorria bihurtzen da eta oinezkoentzako beltza. Arestian adierazi dugunez, ibilbidea hiribarneetatik igaro eta industrialdeak eta merkatalguneak zeharkatzeaz gain, Debako Urkulu ibaiadarraz gozatzeko aukera emango digu zuhaitz eta inguru berde atseginak ahaztu gabe. Eta gauz ere gozatu ahaliko dugu bidegorri hau paratu duten argiztapenari esker. Kontsumo txikiko LED sistema bidezko argiztapena dago Eskoriatzako tartean eta ohiko argiztapena gainontzean. Horregatik, eguzkia sartzen denean ere, modu seguruan erabili ahaliko dugu.

Fruto del trabajo de los ayuntamientos de Eskoriatza, Aretxabaleta y Arrasate y de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de diversas obras realizadas durante estos últimos años, lo que hasta hace bien poco era una vía ciclista peatonal que presentaba bastantes discontinuidades, por fin se ha logrado unificar

OLAZARREKO TUNELA

Bidegorriak Eskoriatza zeharkatzen duen tartean, Olazarreko tunel zaharrean barneratuko gara. Tunelaren 160 metroetatik "Tren Vasco-Navarro" zerizona igarotzen zen. 1967an baina, trenak ibiltzeari utzi zion, eta trenbidea ahanzturan erori zen. Bere jabetza udalaren esku gelditu zen. Hasiera batean ez zegoen bidegorriaren ibilbidean aurreikusia, baina Diputazioak zaharberritzea burutzea erabaki zuen eta proiektuari gehitu, ibilbidea aldatuz, oinezkoak eta ziklistak tuneletik igaro ahal izateko, udal hilerriaren azpitik pasatuz. Tunela zeharkatu ondotik, bidegorria kanpora irteten da eta metro gutxiren ostean, Gi-627 errepidea zeharkatzen du azpiko pasabide batetik.

Drainatze-sistema, hiru metroko euste-berno eta hormigoizko egitura berri bati esker, Olazarreko tunela bidegorriaren obrarik bereizgarrietakoa da. Eta inportantena dena: 0,3 kilometro horiei esker, Eskoriatzako hegoaldeko Arrasateraino (Fagor-San Andres) oinez edo bizikletaz joan gaitezke etenik gabe.

TÚNEL DE OLAZARRE

En el tramo que el bidegorri cruza Eskoriatza, nos adentraremos en un túnel con historia. Por los 160 metros del túnel de Olazarre transcurría la vía del tren Vasco-Navarro. Desde que en 1967 el tren dejó de funcionar, el túnel cayó en desuso pasando a ser de propiedad municipal. En un principio no estaba en el trazado inicial del bidegorri, pero la Diputación decidió restaurarlo y modificar el planeamiento inicial para que bicis y peatones atravesaran el túnel, pasando por debajo del cementerio municipal. Tras atravesar el túnel, el bidegorri sale al exterior para pocos metros después salvar la carretera Gi-627 con un paso inferior. Gracias a un sistema de drenaje, a pernos de sujeción de 3 metros y una nueva estructura de hormigón, el túnel de Olazarre se ha convertido en una de las características especiales de este bidegorri. Y lo más importante de todo: gracias a estos 0,3 kilómetros, podemos ir desde el sur de Arrasate-Mondragón (Fagor-San Andrés) hasta Eskoriatza de una tacada.



Seinaleztapen berria Gipuzkoako bidegorri sarean

Nueva señalización en la red foral de bidegorris

Gure herri eta hirietan bizikleten hazkundeari hobeki erantzuteko, Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentuak Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Bizikleta Bideen 1/2007 Foru Araua gaurkotu eta zabaldu du. Seinale berriak paratu dituzte jada eraiki diren bidegorri sareko 90 kilometroetan. Zirkulazio eta erabilpen gomendioak dira berez, erabiltzaile orok jakin dezan nola mugitu behar duen bidegorrietan barrena.

Seinale berriek biltzen dituzten gomendio hauek hobe, erosoago eta seguruago zirkulatzen lagunduko gaituzte. Modu batean, seinale berri hauek erabiltzaileek egin ohi dituzten galdera sarriei erantzuten diete.

Honekin lotuta, berebiziko garrantzia dauka ohar gaitezen bide ziklista batetik ibiltzerakoan komunikabide batetik goazela, dagozkigun eskubide eta betebeharrak gure gain hartuz. Eta honek berdin balio du ziklistentzako eta oinezkoentzako.

Bidegorrietako erabiltzaileak adeitsuak izan beharko dira uneoro, besteei traba egin gabe zirkulazioa erraztuz.

Ante el aumento en el uso de la bicicleta en nuestros pueblos y ciudades, el Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa ha puesto al día y completado el catálogo de señales recogido en la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. Estas señales ya son visibles en los más de 90 kilómetros construidos de la red básica foral y responden a una serie de recomendaciones de uso y circulación, con el fin de que todo el mundo tenga claro cómo circular por ellos.

Este conjunto de señales recoge una serie de recomendaciones que nos ayudarán a circular mejor, más cómodos y más seguros. Es importante que tanto los ciclistas como los peatones y conductores recuerden que al transitar por una vía ciclista lo hacen también por una vía de comunicación, asumiendo así sus derechos y obligaciones. Los usuarios de las vías ciclistas deberán ser amables y facilitar el buen tránsito de todos aquellos que circulen por las mismas.

En cierta medida, las nuevas señales nos dan las respuestas a las preguntas más frecuentes que se hacen ciclistas y peatones.

Usu egiten diren galderak

- **Ze abiaduran ibil daitezke bizikletak?**

Gipuzkoako bide ziklisten barruan gehieneko abiadura azpiegituraren ezaugarriari eta egoera konkretuari egokitu beharko zaizkio. Edonola ere, ezingo da 40 kilometro orduko abiadura gaintitu. Seinaleek ezartzen dituzten mugak errespetatzea garrantzitsua da.



Preguntas frecuentes

- **¿A qué velocidad deben circular las bicicletas?**

La velocidad máxima para los ciclistas dentro de las vías ciclistas forales deberá adecuarse a las características y circunstancias de la infraestructura concreta y en ningún caso podrá superar los 40 kilómetros por hora. Es importante respetar los límites establecidos en las señales.

• **Nola ibili behar dira oinezkoak?**

Oinezkoak erabiltzaile ahulenak dira. Garrantzitsua da zehaztutako lekuetatik gurutzatzea, bidean ustekabeaz ez sartzea eta bat-bateko mugimendurik edo norabide aldaketa ustekabeak ez egitea, gainontzeko erabiltzaileen ibilia baldintzatu baititzakete. Oinezkoek ziurtatu beharko dute bizikletei eta gainerako ibilgailu baimenduei traba egiten ez dietela (bakarrik ibili edo taldean, aurrekin nahiz lasterka). Adibidez, taldean doazenean oinezkoek ekidin behar dute bide erdian gelditzea, edota besteei pasatzea galarazten dien hesi moduko bat eginez ibiltzea.



• **¿Cómo deben circular los peatones?**

Los peatones son los usuarios más vulnerables. Es importante que crucen por los lugares indicados sin irrumpir en las vías por sorpresa. No deben hacer movimientos bruscos o cambios de sentido inesperados que puedan desorientar al resto del tráfico. Deberán cerciorarse de que circulan sin riesgo y sin entorpecer a las bicicletas y otros vehículos autorizados (tanto si van en solitario como en grupo, con sillas de niño o corriendo). Por ejemplo, los peatones deben evitar pararse en grupo a charlar o circular creando una barrera de paso para el resto de usuarios.

• **Nola ibili behar dute ziklistek eta oinezkoek bidegorri banandu batetik?**

Bidegorri bananduek errei bi dituzte berezita, ziklistentzako eta oinezkoentzako. Horregatik, bide aproposena izan ohi da erabiltzaileen artean sor daitezkeen arazoak ekiditeko. Oinezkoak haientzako espresuki moldatutako erreetik ibiliko dira, beti ere, tokian tokiko seinaleek adierazten dutena errespetatuz. Ziklistak ere, haientzako espresuki moldatutako erreetik ibiliko dira. Zazpi urtera arteko haurrak oinezkoen erreetik ibiltzen ahal dira bizikletaz, nagusi batekin badoaz eta oinezkoen ibilia oztopatu gabe.

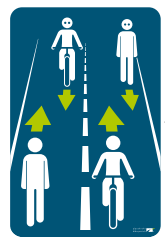


• **¿Cómo se debe circular en las vías ciclistas peatonales segregadas?**

La vía segregada dispone de carriles separados para la circulación ciclista y peatonal. Por ello, es la vía ideal para evitar problemas de coexistencia. Los peatones circularán por el carril expresamente habilitados para ellos y como las señales reguladoras indiquen. Las bicicletas harán lo propio por el carril expresamente habilitado para ellas. Los menores de hasta siete años de de edad podrán circular por los carriles peatonales en bicicleta, a cargo de una persona mayor de edad y sin entorpecer el tránsito peatonal.

• **Nola ibili behar dugu Erabilera Bateratuko Bidegorri batetik?**

Oinezko eta ziklistentzako errei desberdinak ez daudenez, trafiko modu biek elkar bizi behar dute. Errei bakoitzean ziklistak eta oinezkoak topatuko ditugu. Horregatik, oinezkoak ezkerretik ibiliko dira (ibiliaren noranzkoan), ziklistak aurrez aurre eta eskuin aldetik agertuko zaizkielarik. Hortaz, bizikleten noranzkoaren kontra ibiliko dira oinezkoak. Modu honetan, bi trafikoei hobe ikusiko dute elkar.



• **¿Cómo se debe circular en las vías ciclistas peatonales en coexistencia?**

Al no existir carriles diferenciados para peatones y ciclistas, ambos tráficos han de coexistir. En cada carril podremos encontrar peatones y ciclistas. Por ello, los peatones circularán por la izquierda del carril izquierdo en el sentido de la marcha, pudiendo encontrar a su derecha y de frente a los ciclistas, circulando por tanto, a contrasentido de las bicicletas. De esta forma se asegura una mejor visibilidad entre los diferentes tráficos.



• **Nola ibili behar dugu bizikleta bide partekatu batetik?**

Bide tarte partekatuetan, non ziklistak, oinezkoak eta ibilgailu motordunak ibiltzen ahal diren, erabiltzaile guztiek arreta handitu beharko dute. Ziklistek eskuin aldetik zirkulatu beharko dute –legeak hala dio–, baldin eta oinezkorik ez badago. Kasu horretan, ezkerretik aurrea hartu beharko diete oinezkoei. Industrialdeetan, ibilgailu industrialekin eta motordunekin adi egon beharko gara bereziki.

• **¿Cómo se debe circular en una vía ciclista compartida?**

Al ser un tramo compartido por peatones, ciclistas y vehículos a motor, todos deben extremar la precaución. Los ciclistas deberán circular a la derecha del carril –la ley obliga a ello–, siempre y cuando no haya peatones. En tal caso la bicicleta adelantará al peatón por su izquierda. En los polígonos industriales deberemos ser especialmente cuidadosos con los vehículos industriales y motorizados.

• **Kaskoa eramatea derrigorrezkoa da?**

Bere erabilera derrigorrezkoa da hiriarteko errepideetan. Hiriarteko bide ziklistetan berriz, gomendagarria da.

• **¿El casco es obligatorio?**

Es de uso obligatorio en las carreteras interurbanas, mientras que en las vías ciclistas interurbanas es recomendable.

• **Bizikletek atoa eraman dezakete?**

Bidegorrietatik doazen bizikletek homologatutako atoa edo erdi-atoia eraman ahalko dute.

• **¿Pueden las bicis llevar remolque?**

Las bicicletas que circulen por las vías ciclistas forales podrán arrastrar un remolque o semirremolque homologados.

• **Aurikularrekin ibil gaitetzke?**

Aurikularren edo gure atentzioa murriztuko duten beste gailuen erabilera ekidin egingo da.

• **¿Se pueden usar auriculares?**

Se evitará el uso de auriculares u otros elementos que resten atención a los usuarios de la vía.

• **Derrigorrezkoak dira argiak eta txirrina?**

Bideko Segurtasun Legeak zehazten dituen argi, islatzaile eta txirrina eramango dituzte bizikletek. Tuneletan eta azpiko pasabideetan argia eraman beharko da derrigor, gainontzeko bide tarteetan gomendagarria izanik.



• **¿Son obligatorios luces y timbre?**

Las bicicletas estarán dotadas de timbre y de los elementos reflectantes y luminosos establecidos en la Ley de Seguridad Vial. En tramos con túneles y en pasos inferiores las bicicletas deberán llevar luz obligatoriamente, siendo recomendable en el resto de tramos.



• **Ibilgailu motordunak ibiltzen ahal dira bidegorrietan?**

Ibilgailu motordun guztiak debekatuta daude, baimendutakoak eta bizikleta elektrikoak izan ezik.



• **¿Pueden circular los vehículos a motor?**

Quedan prohibidos todos los vehículos a motor salvo los autorizados y las bicicletas eléctricas.

• **Abereak ibil daitezke?**

Gipuzkoako bidegorrietan abereak eramatea debekatuta dago.



• **¿Puede el ganado transitar por un bidegorri?**

El tránsito de ganado queda prohibido en las vías ciclistas forales.

• **Patin eta monopatinean ibil gaitzke?**

Bai. Hala ere, motorrik gabeko patinak, monopatinak eta antzekoak ziklisten eta oinezkoen ibilari egokitu beharko zaizkio uneoro. Izan ere, azken biek lehentasuna daukate. Gainera patinek ibilbidea mantendu beharko dute, sigi-saga egin gabe, gainontzeko erabiltzaileek aurreikusteko moduko mugimenduak eginez.

• **¿Se puede circular con patines y monopatines?**

Sí, aunque los monopatines y patines sin motor o similares deberán adecuarse en todo momento al tránsito ciclista y peatonal. Ninguno de ellos gozará de prioridad sobre los peatones o los ciclistas. Además, deberán mantener su trayectoria y evitar zigzaguar por la vía, resultando previsibles para el resto de usuario

• **Txakurrekin edo beste animaliekin ibil gaitzke?**

Bai, beti ere etxeko animaliak lotuta joan beharko dira uneoro, balizko istripuak ekiditeko.



• **¿Pueden llevarse perros u otros animales?**

Cuando se circule con cualquier animal de compañía, éste ira en todo momento atado, evitando posibles accidentes.

BESTE BATZUK / OTRAS

GB10/BS-901
Seinaleak adierazten duen bidegorriaren eremuan ezin da pixarik egin.
Indica la prohibición de orinar en el ámbito del bidegorri al que se refiere la señal.



GB10/BR-401b
BIDEGORRI BANANDUA
Ziklistentzako eta oinezkoentzako bidea, zirkulazio berezituko bide-lerroak dituena.

BIDEGORRI SEGREGADO
Vía ciclista-peatonal con carriles separados para la circulación ciclista y peatonal.

GB10/BS-501
Tunela non dagoen eta zer izen duen adierazten du.

Indica la localización y nombre de un túnel.



mugarrieta



GB10/BS-4b
Bizikleta ibilbidearen norabidea.

Indica la dirección del itinerario ciclista.

La bicicleta como reclamo publicitario

Lo que las agrupaciones ecologistas y colectivos de ciclistas urbanos han reclamando durante años con resultados exiguos, por no decir nulos, por fin se tiene en cuenta y es objeto, por lo menos, de consideración. Hasta se ha colado en las agendas políticas. La receptividad con la bicicleta es quizá mayor que nunca. Incluso podría decirse que la bicicleta está de moda. Y tiene buena prensa. Es limpia. Es silenciosa. Va con los tiempos que corren, con esa corriente que pide respeto por la naturaleza. Y la publicidad, que es reflejo de los cambios y hábitos sociales, lo ha captado a la primera pedalada.

El desarrollo, “desarrollismo” para algunos, sin límite, la tecnología (exigente en extremo con los recursos naturales) puesta al servicio de nuestra comodidad, se convierte en fuente de muchos quebraderos de cabeza. Desde un punto de vista universal, ya se habla de que estamos rebasando los márgenes de lo soportable; desde lo concreto, el dolor de cabeza viene de un atasco, ese lugar inconcreto donde la independencia que nos da el automóvil desaparece de un plumazo; de las mil y una vueltas para encontrar un aparcamiento; del cada vez más astronómico precio del combustible.

La saturación del tráfico en la ciudades ha llevado a parte de la ciudadanía a cambiar de hábitos y a los ayuntamientos a buscar alternativas viables. La bicicleta, de ser desdeñada, es ahora una apuestas de futuro. Es verde, es eco y, por si esto fuera poco, es *cool*. El éxito de la nortea Copenhague se traslada a las ciudades del sur de Europa. Barcelona, Donostia... están en boca de todos. La ciudad



desarrollada, culta y avanzada ya no será la que más coches tenga, sino la que más bicicletas acoja en sus calles. El paradigma está cambiando.

Asociación de ideas

Aunque no todo el mundo comulga con eso de ir en bici, al carro del que los ecologistas han estado tirando sin desfallecer se suman ahora cientos y cientos de personas. La corriente social es ascendente. Y las empresas de comunicación, esas que hacen los anuncios y que están al tanto de todo, lo saben. La publicidad, en su insaciable voracidad, todo lo asimila, lo hace suyo, lo utiliza, lo reutiliza, lo tergiversa si hace falta.

La ciudad desarrollada, culta y avanzada ya no será la que más coches tenga, sino la que más bicicletas acoja en sus calles

La bicicleta es ya un objeto de asociación de ideas, que en el mundo de la publicidad es una práctica de manual y lo mismo sirve para anunciar una compañía telefónica como una colonia de estilo francés. Los mismo para publicitar un banco que para ilustrar un reportaje de moda en una revista *fashion*. Basta con que aparezca un segundo, en una breve secuencia. Un hombre de negocios con corbata que viaja en bicicleta servirá para asociar el producto que se quiere vender a todas esas ideas que ya hemos subrayado anteriormente, y a otras: el movimiento, la buena sintonía y humor, la cultura y el saber estar, una mentalidad moderna y acorde con los tiempos...

La paradoja llega cuando la bicicleta es utilizada para publicitar automóviles. En buena medida, las referencias sexuales (la mujer como asociación de éxito, por ejemplo) han quedado aparcadas, porque lo que se trata de vender ahora es el *ecoautomóvil*: bajo consumo, motores que se apagan cuando el coche se para en un semáforo... Los automóviles ya no rugen, se deslizan por carreteras rodeadas de frondosos bosques. El verde sustituye al rojo. Lo eco al glamour. Era cuestión de tiempo que los publicistas recurrieran a la bicicleta para asociar sus automóviles con el transporte más limpio que existe. En fin.



Hoy en día, es relativamente fácil encontrar escaparates decorados con bicicletas. Nos están diciendo que ellos también van con los tiempos que corren, son modernos y ecológicos y que, además, están a la última, porque la bici también está de moda

Las boutiques de ropa, sobre todo, lo han visto claro. Nos están diciendo que ellas también van con los tiempos que corren, son modernas y ecológicas y además, están a la última, porque la bici también está de moda.

La lectura es positiva se mire por donde se mire. Todo esto significa que el mensaje está calando en la sociedad, que se está incrustando la idea de un transporte sostenible en nuestras duras mulleras, de que nos hemos pasado de la raya y es hora de empezar a regular, siquiera un poco.



A pie de calle

Y todo eso que recoge el papel *couché*, la prensa diaria o la televisión, tiene su traslación a los comercios de barrio, la calle peatonal, la galería comercial.

Hoy en día es relativamente fácil encontrar escaparates decorados con bicicletas.

La publicidad no hace sino recoger esa corriente informe de ideas que se está cocinando. Vale, luego la utiliza en su beneficio, pero si ya de por sí es objeto de reclamo, es que algo está cambiando. Y además, indirectamente, la publicidad como medio, se convierte en transmisora accidental de las bondades de la bicicleta. Bienvenido sea pues, ese cambio, aunque ciertas asociaciones nos molesten.



La paradoja llega cuando la bicicleta es utilizada para publicitar automóviles. Se trata de vender el *ecoautomóvil*: bajo consumo, motores que se apagan cuando el coche se para en un semáforo...



JOERA BERRIAK

Bizikletarekiko dugun iritzia, pertzepzioa, aldatuz doa apurka. Egun batetik bestera ez ditugu gure ohiturak aldatuko, ez eta gure aurreiritzi eta jokamoldeak ere. Bide asko dago egiteko oraindik, bizikleta guztiz ohikoa eta normalizatua izateko gure herri eta hirietan, baina badirudi bi gurpileko makina geroz eta zabalduagoa dagoela bai kaleetan, bai gure buru gogorretan ere. Horren erakusle garbia moda eta publizitatearen mundutik dator. Biak ala biak bizikleta aintzat hartzen ari dira, eta ez modu anekdotikoan. Tendentzia eta moda aldizkariak gero eta orri gehiago eskaintzen diote bizikletari eta publizitateak edozein produktu saltzeko (telefonoak, autoak, koloniak...) baliatzen ditu.

Bizikletak munduan Portugal

Argazkiak: Sagardantza





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.

Bizikletaren erabilera hazi zen 2010ean

2010. urtean, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarean 2,5 milioi joan-etorri baino gehiago egin ziren. Horietatik 1,9 milioi oinezkoak izan ziren (%76), eta 0,6 milioi bizikletazkoak (%24). 2008, 2009 eta 2010 urteetako datuak dituzten bideetan, urteko eboluzioa aztertuta, nabarmentzekoa da berriro ere etengabe gora egin duela erabiltzaile kopuruak.

Oinezkoen modua finkatu egin zen 2010ean, gorakada arin batekin; bizikleten moduak berriz, izugarri egin zuen gora, aurreko urteetan bezalaxe, oinezkoen portzentajea hirukoizten duen hazkuntza izan baitu. Zenbaki absolutuetan, bizikleten modua oinezkoen modua baino pixka bat gehiago hazi zen lehen aldiz, kontu deigarria aintzat hartuta bizikletak hasieran zifra txikiagoak zituela. Hala, lau joan-etorrietatik bat bizikletaz egiten da. Honatz datuak:

- 2010. urtean **2.505.000** joan-etorri egin ziren; batez beste ia **6.900** bidaia egunean.
- 2010. urtean, **604.000** bidaia egin ziren bizikletaz.
- Bidaien **%24** bizikletaz eta **%76** oinez burutu ziren.



- 2009an baino **%15,4** erabiltzaile gehiago (txirrindulariak + oinezkoak) eta **334.000** bidaia berri zenbatu ziren.
- 2009an baino **%5,1** erabiltzaile gehiago; **%10,5** txirrindulari gehiago eta **%3,4** oinezko gehiago egon ziren.

New York hiriak bizikletaren aldeko hautua egin du

Zerbait gertatzen ari da New Yorken. Bloomberg buru duen Hiriko udalak bizikletaren aldeko hautua egin du. 300 kilometrotik gorako bidegorri sarea dute dagoeneko eta zenbakiak apalak badira ere, azkar hazten ari da ziklisten kopurua hirian. Gaur egun, autoen artean ibiltzen ziren mezulariei eta hiritar ausart gutxi batzuei ziklista mordera gehitu zaizkie. Hala ere, New York-eko mugikortasunean ezarritako aldaketa hauek ez dituzte denek ongi hartu, eta polemikarik ere badago. New York oso hiri motorizatua da, baina azken urteetan emandako urratsak bere fruitua ematen ari dira.





Momento de la instalación de la pasarela metálica.

Nuevos tramos de bidegorri en construcción

Azpeitia - Lasao (Zestoa)

Este nuevo bidegorri pertenece al Itinerario nº 5, Valle del Urola, de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. El bidegorri consta de dos tramos: el primero parte de Ibaiondo kalea en Azpeitia y tras discurrir en su mayor parte paralelo al río Urola, llega al polígono Anardi; el segundo tramo parte de Anardi y finaliza en el barrio de Lasao en Zestoa. El bidegorri, de algo más de 4 kilómetros, estará abierto al público hacia finales de 2011.

Txaparrene - La Herrera (Donostia)

Se está habilitando el túnel de Txaparrene, de 124 metros de longitud, y una pasarela metálica que vuela sobre el vial de conexión de Herrera-Pasajes con la Variante de Donostia-San Sebastián (Autopista A-8). Esta pasarela está formada por una calzada de 6,20 metros de ancho por 74 metros de longitud que se distribuyen en dos vanos de 37 metros. La finalización de las obras está prevista para verano de 2011.

Cruce Kortaberria (Segura) - Ondarlea (Zegama)

Este tramo de vía ciclista-peatonal pertenece al Itinerario nº 3 Donostia-Beasain de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Con esta obra de 1,7 kilómetros, al bidegorri existente entre Segura y el cruce al barrio de Kortaberria se le da continuidad hasta el polígono industrial de Ondarlea a la entrada del casco urbano de Zegama. La finalización de esta obra está prevista para otoño de 2011.

Ba al zenekien?

Albert Einsteinek, 1930. urtean Eduard bere semeari zuzendutako eskutitz batean, zera idatzi ziola: "Bizitza bizikletan ibiltzea bezalakoa da. Oreka mantendu nahi baduzu, ezin zara gelditu"

¿Sabías que...?

En una carta que Albert Einstein envió a su hijo Eduard en 1930, el físico escribió: "La vida es como montar en bicicleta. Si quieres mantener el equilibrio no puedes parar"





Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >>

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

gipuzkoako



bidegorriak