

8. zenb. • 2011ko urria • Doako argitarapena / Nº8 • Octubre 2011 • Publicación gratuita

Desmontando contradicciones Kontraesanak deseginez

Iñigo Salaberria



Bizikletaz



Masa Kritikoa, bizikletak kaleen jabe
Masa Crítica, el reinado de la bici



Gure bidegorriak barrutik:
Idiazabal-Segura-Zegama
Estadística: Satisfacción
con la Red de Vías Ciclistas
Bizikletak munduan:
Vietnam
Noticias



Bizikleta, eguneroko garraibidea

La bicicleta, medio de transporte cotidiano

Garraibide eta garraio eredu iraunkorren inguruko mezuak entzuten dira etengabe azken aldian, baina hitzetatik ekintzetara pasatzeko garaia da. Bilduk gidatutako Gipuzkoako Foru Aldundiaren helburuetako bat bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide izan dadin. Hori baita bizikleta benetako alternatiba bihurtzeko bidea.

Horretarako, Aldundira iritsi bezain laster ordura arteko departamentuak moldatu egin ziren eta gaur egun Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentuak bere baitan jasotzen ditu mugikortasunarekin lotutako arlo guztiak, lehen ez bezala, eta jakina, bidegorrien arloa ere bai. Aldundiarentzat bidegorriak mugikortasun arloko elementu bat dira, elementu garrantzitsua gainera.

Horregatik, Aldundiak bidegorriak eraikitzeari lehentasuna emango dio. Krisia larria da, Aldundiaren egoera ekonomikoa txarra, baina erakunde honek argi du beste eredu bat bultzatzeko garaia dela, eta bidegorriak eredu horren osagai dira. Bizikleta gehiago erabiltzeko tresna egokiak eman behar dizkiegu herritarrei eta horien artean garrantzitsuena eguneroko lantokira, ikastetxera, kiroldegira... joan ahal izateko bidegorriak egitea da. Bizikletak aisialdirako tresna baino gehiago garraibide izan behar baitu, eguneroko mugikortasuna bermatzeko tresna.

Últimamente se escuchan sin cesar mensajes sobre los modelos y medios de transporte sostenibles, pero es el momento de pasar de las palabras a los hechos. Uno de los objetivos de la Diputación de Gipuzkoa gobernada por Bildu es fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte diario.

Para ello, nada más hacerse cargo de la Diputación, se modificaron los departamentos existentes hasta entonces. En la actualidad el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias se ocupa de todas las áreas relacionadas con la movilidad y, por supuesto, también del área de los bidegorris. Para la Diputación, las vías ciclistas son un elemento importante en el marco de la movilidad.

Por eso, la Diputación priorizará la construcción de vías ciclistas. La crisis es grave, la situación económica de la Diputación mala, pero esta institución tiene claro que es el momento de fomentar otro modelo, y los bidegorris son parte de ese modelo. Debemos dotar a los ciudadanos de herramientas adecuadas para aumentar el uso de la bicicleta, y entre ellas, la más importante es la construcción de bidegorris para facilitar el desplazamiento diario al puesto de trabajo, a la escuela, al polideportivo... Porque la bicicleta tiene que ser un medio de transporte, una herramienta para garantizar la movilidad cotidiana, más que un elemento destinado únicamente al ocio.

Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua

Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias

- Zuzendaritza eta Koordinazioa / Dirección y Coordinación: Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua / Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias
- Testuak / Textos: Xabier Sagardia (eragin.com)
- Bidegorrien gaineko aholkularitza / Asesoramiento en bidegorris: Ander Irazusta, Luis Del Barrio
- Argazkiak / Fotografías: Koldo Almandoz, Ion Etxebarria
- Diseinua / Diseño: eragin.com
- Maketazioa / Maquetación: eragin.com
- Argitaratzen du / Edita: Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua / Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias

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



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa



Aurkibidea

Índice

<p>Elkarrizketa: Iñigo Salaberria</p>	 <p>4-7</p>	<p>Entrevista: Iñigo Salaberria</p>
<p>Historian barrenako ibilbidea: Idiazabal-Segura-Zegama bidegorria</p>	 <p>8-11</p>	<p>Una ruta con historia: bidegorri Idiazabal-Segura- Zegama</p>
<p>Estatistika, pozik Bidegorri Sarearekin</p>	 <p>12-15</p>	<p>Estadística: Satisfacción con la Red de Vías Ciclistas</p>
<p>Erreportajea: Masa Kritikoa, bizikletak kaleen jabe</p>	 <p>16-19</p>	<p>Reportaje: Masa Crítica, el reinado de la bici</p>
<p>Argazkitegia: Bizikletak munduan, Vietnam</p>	 <p>20-21</p>	<p>Álbum de fotos: Bicicletas en el mundo, Vietnam</p>
<p>Berriak</p>	 <p>22-23</p>	<p>Noticias</p>
<p>Ba al zenekien?</p>	 <p>23</p>	<p>¿Sabías que...?</p>

IÑIGO SALABERRIA

“Kea ez da
bakarrik ahotik
ateratzen, ezta?”



Iñigo Salaberria (Donostia, 1961) bideosortzailea 2004. urtean hasi zen bizikleta erabiltzen lanera joateko. Bigarren eskuko bizikleta zahar batean doa egun eta, hain da zaharra, kalean aparkatuta ere, lapurren arreta piztu ere egiten ez duela.

Iñigo, urte dezente gehiago daramatza bideo-gintzan lan egiten eta, besteak beste, ondoko dokumentalak sinatu ditu: *Quai de Javel* (1984), *Birta Myrkur* (1987), *Sombras de Cal* (1990), *La noche Navegable* (1993), *Diario Dogon* (1994), *La Noria Persa* (2004), *Pulso a la materia* (2008) edo *Las horas contadas* (2010).

Bizikletari buruz galdetzen zaionean, zorrotz eta kritikiko erantzuten du.

El vídeo realizador Iñigo Salaberria (Donostia, 1961), comenzó a pedalear en 2004 para ir al trabajo. Viaja a lomos de una bicicleta de segunda mano que aparca en la calle: es demasiado vieja como para que los ladrones se fijen en ella.

Iñigo lleva bastantes más años en la creación videográfica. Es autor de documentales como *Quai de Javel* (1984), *Birta Myrkur* (1987), *Sombras de Cal* (1990), *La noche Navegable* (1993), *Diario Dogon* (1994), *La Noria Persa* (2004), *Pulso a la materia* (2008) o *Las horas contadas* (2010).

Cuando le preguntamos, critica con agudeza las contradicciones que surgen en torno a la bicicleta y la movilidad sostenible.

“El humo no se echa sólo por la boca, ¿no?”

Noiztik erabiltzen duzu bizikleta garraio modu bezala? Zergatik hautatu zenuen bizikleta?

2004tik aurrera, Artelekun estudio bat izan nuenetik. Iruditu zitzaidan modurik erosoena Alde Zaharretik egunero joateko: paseo atsegina ibaiaren paretik Txomin Enearaino, gauzak patxadaz hartzeko balio zitzaidana.

Jada ez duzu Artelekun lanik egiten. Ze ibilbide egiten duzu gaur egun?

Duela urte pare bat estudioa aldatu nuen. Orain Tolosan dago. Bizikleta egunero hartzen segitzen dut, nahiz eta orain bidai laburragoa egiten dudan. Aldiriko trena erabiltzen dudanez, bizikleta geltokian uzten ohi dut. Ibilbidea motza bada ere, plazera segitzen du izaten ibai ondoan joan etorriak egiteak. Halaber, hiritik ere erabiltzen dut edozein gauza egiteko.

Bizikletaz ibiltzeak onurarik dakarzu?

Nire iritziz, dena dira abantailak. Presa pixka bat badaukazu oinez baino lehenago iritsiko zara. Eta ariketa fisiko pixka bat egiten duzu, ez duzu kutsadurarik sortzen eta gauzak begiratzeko denbora ematen dizu. Zer gehiago eska daiteke?

Prestatuta dago hiria bizikletaz ibiltzeko? Eta ez bakarrik azpiegiturei dagokienean; izan ere, hiritarrok, oinezkoak, auto gidariok... ba al gaude mentalizatuta?

Kostatzen zait ulertzea zergatik jendea ez den bizikletaz gehiago ibiltzen, nahiz eta nabaritzen den geroz eta zale gehiago dagoen, behintzat euririk egiten ez duenean. Lau tanta botatzen duenean, ziklistak desagertzen dira. Ez al genuen bada zirimiria gogoko? Ematen du edozein aitzakia balio zaigula eserlekutik jaisteko. Gero, mentalizatuta egon behar gara pedalei eragiteko? Printzipioz, ez derrigor.

Hiria prestatuta dago bizikletaz ibiltzeko: gogo pixka bat izatearekin aski da. Ene ustez, edozein hiritan lehenasuna oinezkoak izan beharko luke, gero ziklistak eta azkenik auto gidariak, askori alderantzizkoa iruditzen bazaio ere. Hika-mikak egon ohi dira, besteen bidea inbaditzeko joera baitago. Hau Holanda balitz, elkar larrutuko genuke.

Donostia mugikortasun iraunkorra sustatzen

¿Desde cuándo utilizas la bicicleta como medio de transporte? ¿Por qué la elegiste para desplazarte?

Desde 2004, que es cuando comencé a tener un estudio en Arteleku. Me pareció la manera más cómoda de ir diariamente desde la Parte Vieja. Un paseo agradable a lo largo del río hasta Txomin Enea, que servía para tomarme las cosas con calma.

¿Qué tipo de trayectos realizas hoy en día?

Cambié de estudio hace un par de años y el actual está en Tolosa. Sigo cogiendo la bici diariamente, aunque ahora el trayecto se ha reducido. Como utilizo también el tren de cercanías, suelo dejar la bici en la estación. A pesar de que el recorrido es corto, sigue siendo un placer ir y volver junto al río. También la utilizo para cualquier otro desplazamiento por la ciudad.

¿Qué experiencia beneficiosa y positiva extraes de moverte en bici?

En mi opinión todo son ventajas: si tienes un poco de prisa, llegas antes a los sitios que si vas andando, haces un poco de ejercicio, no contaminas y te da tiempo a mirar las cosas. ¿Qué más se puede pedir?

¿Está la ciudad preparada para andar en bici? Me refiero a las infraestructuras, pero también a los peatones y conductores. ¿Estamos mentalizados?

Me cuesta entender por qué la gente no anda más en bici, aunque se nota que cada vez hay más aficionados, al menos cuando no llueve. En cuanto caen cuatro gotas hay una desbandada general, y eso que según parece nos gusta el sirimiri. Parece que cualquier excusa nos sirve para bajarnos del sillín. Luego, ¿hay que estar mentalizado para pedalear? En principio, no es obligatorio. La ciudad está preparada para andar en bici: con tener un poco de ganas es suficiente. En mi opinión, en cualquier ciudad el primero que debería tener prioridad es el peatón, luego el ciclista y por último el conductor, aunque a muchos les parezca lo contrario. Suele haber roces con frecuencia porque hay tendencia a invadir el carril de los demás. Si esto fuese Holanda, ya nos habríamos despellejado vivos.

Donostia está en el “mapa” de las ciudades que

du ten "hirien mapan" dago. Nola dakusazu zuk?

Hiria dagoen bezala badago, ekologistek egindako lanarengatik izan da hein handi batean. Urteak eta urteak dira borroka honetan dabiltzala. Bizikletaren erabilpenari dagokionez, denok dakigun bezala, Kalapie ezinbestekoa izan da. Hiria, oro har, ongi ikusten dut, nahiz eta egon badauden nahikotxo harritzen nauten kontraesan batzuk. Alde batetik, instituzioetatik mugikortasun iraunkorra sustatzen da eta bestalde, deigarria da ikustea nola Donostiako inguruek scalextric baten antza geroz eta handiagoa duten. Errepidez eta autobiez inguratuta gaude. Eta itogarria izaten hasi da. Bestalde, ze zentzua du hiriaren erdian, hondartzaren ondoan, bost solairuko parking bat eraikitzeak? Neurri hori bat dator mugikortasun iraunkorraren politikarekin? Ibilgailuen sarbidea errazten hasita, zergatik ez ur azpiko tunel bat badian irlara bi minututan iristeko?

"Donostia dagoen bezala badago, ekologistek egindako lanarengatik izan da hein handi batean"

Kuriosoa da baita ere ikustea nola jende asko tabakoaren usainak molestatzen duen eta, aitzitik, 200 metro mugitzeko normala deritzon autoa hartzea. Kea ez da bakarrik ahotik ateratzen, ezta?

Eta nola ikusten duzu Tolosa mugikortasun iraunkorrari dagokionean?

Ederki dago! Ahateak ere berragertu dira Orian! Nik, hala ere, Tolosa asko atsegin dut, mugikortasunarekin nahiz mugikortasunik gabe. Eta gainera ez gaituzte gaztetxea itxi Bilbon bezala. Hau paradisu bat da!

Herrialde asko ezagutzeko aukera izan duzu, tartean Txina. Zerk deitu zaitu atentzio gehien?

Iaz, Pekinen atentzioa jo zidana da uste baino jende gutxiago ikusi nuela bizikletaz ibiltzen. Gainera, ez zitzaidan kontatzen duten bezain frenetikoa iruditu. Ia alderantziz. Txinatar uholdeak lanera bizikletan joaten lehen aldiko irudi bat dela uste dut, behintzat hiriburuan.

Gipuzkoako bidegorri sarea ezagutzen duzu? Zer irizten diozu?

apoyan la movilidad sostenible. ¿Cómo la ves tú?

Si la ciudad está como está es en gran medida por la labor prolongada de grupos ecologistas, que desde hace años mantienen una labor activa en este sentido. En el caso del uso de la bicicleta, Kalapie, como todos sabemos, ha sido fundamental.

La ciudad la veo, en general, bien, aunque hay algunas contradicciones que me asombran bastante. Por un lado se fomenta la movilidad sostenible desde las instituciones y por otro es llamativo comprobar cómo los alrededores de Donostia se asemejan cada vez más a un scalextric. Estamos rodeados de carreteras y



"El primero que debería tener prioridad es el peatón, luego el ciclista y por último el conductor (...). Si esto fuese Holanda, ya nos habríamos despellejado vivos"

autovías por todos lados. Y comienza a ser asfixiante. ¿Qué sentido tiene, por otra parte, construir un parking de cinco plantas en el centro de la ciudad, junto a la playa? ¿Es una medida consecuente con la política de movilidad sostenible? Puestos a facilitar el acceso a los vehículos, ¿por qué no un túnel subacuático en la bahía que permita llegar a la isla en un par de minutos? También es curioso observar cómo a mucha gente le molesta el olor a

Ez, ez dut ezagutzen. Nire esperientzia Donostiara mugatzen da. Ziklista urbanoa naiz.

Anekdota dibertigarrik ba al duzu bizikletarekin?

Behin oportetara joan nintzen New Yorkera eta itzultzerakoan ez nuen bizikleta utzi nuen lekuan topatu. Inguruetatik begiratu nuen eta ezer. Galdutzat eman nuen. Bi hilabeteren buruan, peli bat alokatzetik nentorrenean, aurrez aurre topatu nuen! Ezin nuen sinetsi. Bakarrik zegoen, zakur babesgabe baten gisan. Bi hilabete lehenago bideoklubera joan nintzenean utzi nuen toki berean



zegoen. Hain emozionatuta nengoen pelikula begiratzen, bizikleta ahaztu nuela.

Bukatzeko, esango diguzu zertan zabilzan lanean orain?

Txinan abiatu nuen proiektu batentzako finantziazioa bilatzen ari naiz. Pekinen Judas Arrietaren estudioan denboraldi bat pasa genuen euskal artisten eta sortzaile txinatar batzuen arteko erlazioari eta Pekingo eremu artistikoari buruzkoa da. *318, Shunbai Lu. Una aguja en un pajar* izango da bere izenburua. Hori baitzen geneukan sentsazioa nolabait.

Elkarrizketa gehiago
www.gipuzkoabizikletaz.net
 atarian.

tabaco a su alrededor y sin embargo le resulta normal coger el coche cada vez que se tiene que desplazar doscientos metros. El humo no se echa sólo por la boca, ¿no?

¿Y cómo ves Tolosa en cuanto a movilidad sostenible?

Echa un primer. ¡Si hasta han reaparecido los patos en el Oria! Yo, de todas maneras, soy incondicional de Tolosa, con o sin movilidad. ¡Y encima no nos cierran el gaztetxe como en Bilbao! Esto es un paraíso.

Has tenido la oportunidad de viajar por muchos países, entre ellos China. ¿Qué es lo que más te ha llamado la atención?

El año pasado me llamó la atención en Pekín no ver tanta gente andando en bici como me había imaginado, y eso que no me pareció una ciudad tan frenética y agitada como la pintan. Más bien al contrario. La imagen de riadas de chinos desplazándose en bicicleta a su trabajo creo que corresponde más a tiempos ya pasados, al menos en la capital.

¿Conoces la red de bidegorris de Gipuzkoa? ¿Qué opinión te merece?

No. Mi experiencia se limita a Donostia. Soy un ciclista urbano.

¿Alguna anécdota divertida con la bici?

Una vez me fui unos días de vacaciones a Nueva York y al volver no encontré la bici en el lugar donde creía haberla dejado. Miré por los alrededores y nada. La di por perdida. Al cabo de dos meses, cuando salía de alquilar una peli, me di de bruces con ella. ¡No me lo podía creer! Parecía desamparada, como un perro herido. Estaba en el mismo lugar que la había dejado candada dos meses antes, la anterior vez que había ido al videoclub. Lo que pasa es que aquella vez estaba tan emocionado contemplando la peli que se me olvidó la bici.

Para terminar, ¿nos puedes contar en qué estás trabajando actualmente?

Estoy buscando financiar un proyecto que inicié en China. Es un documental sobre la relación entre los artistas residentes vascos que pasamos una temporada en Pekín, en el estudio de Judas Arrieta, con algunos creadores chinos y el entorno artístico pequinés. Se titulará *318, Shunbai Lu. Una aguja en un pajar*. Porque esa era un poco la sensación que teníamos.

Historian **barrenako ibilbidea** Una ruta con historia

IDIAZABAL-SEGURA-ZEGAMA BIDEGORRIA

Idiazabal-Segura-Zegama bidegorri tartea ezaugarri erakargarri asko ditu bere ibilbideko zazpi kilometroetan. Erdi Aroan Gaztelako Erresumak Europarekin lotzeko zuen Errege Bidearen paretik doa eta Gipuzkoan barrenako Santiago edo Done Jakueren Bidearekin bat egiten du ia bere ibilbide osoan. Gainera, Aizkorriko mendilerro ikusgarria bistaratzen da bidetik, paraje atseginetatik doa, hainbat burdinola, ermita eta errotaren ondotik igarotzen da eta Erdi Aroko Segura herriak zaintzen du. Gainera, hemendik gutxira bidegorri honen erabiltzaile kopurua haztea espero da, Kortaberriarantzko bidegurutzetik Ondarraldeako industrialdera doan bide tarte (egun obratan eta 1,6 kilometrokoa) publikora irekitzen denean.

Son muchos los atractivos con que cuenta la vía ciclista-peatonal Idiazabal-Segura-Zegama, de 7 kilómetros. Transcurre a la par del antiguo Camino Real de Postas que unía Castilla con el territorio guipuzcoano y sus puertos, y a su vez con Francia y otros reinos europeos; prácticamente todo su recorrido forma parte del camino de Santiago a través de Gipuzkoa por el interior; se divisa la cadena montañosa de Aizkorri, transcurre por agradables parajes junto a un buen número de ermitas, ferrerías y molinos y pasa junto a la villa medieval de Segura. Además, su funcionalidad se verá incrementada cuando en breve se abra el tramo de 1,6 kilómetros que va desde el cruce al barrio de Kortaberria hasta el barrio de Ondarraldea de Zegama, en obras en estos momentos.



Idiazabal-Segura-Zegama bidegorrian barneratzea Historiara jauzi egitea da. Izan ere, antigoalean, Gaztelako koroak Europarekin lotzeko zeukan bidetik baitoa, Errege Bidetik hain zuzen ere, Arabatik Gipuzkoara sartzen zena eta sekulako garrantzia izan zuena. Bide estrategiko honen albo batera, muino baten gainean, Segurako hiria sortu zuen Alfonso X. erregeak 1256. urtean, segur aski arana eta bidea bera zaintzeko xedearekin, izan ere, Nafarroako Erresumako muga oso gertu baitzegoen. Hau guztia gutxi balitz, bidean burdinola eta errota ugari daude, Oriaren ibilgua baliatzen zutenak, eta ermita dezente ere, ibilbide honek izan zuen garrantzi sozioekonomikoa agerian uzten dituztenak. Azkenik, eta bere balio historikoa berretsiz, hemendik bertatik Gipuzkoa barreneko Santiagoko bidea igarotzen da.

Historia eta natura

Bidegorria GI-2637 (Idiazabal-Zegama) errepidearen eta Oria ibaiaren paretik doa ia bere ibilbide osoan zehar, Aizkorri mendilerroaren begiradapean. Bidegorriak, soro, baserri,

Adentrarse en el tramo de bidegorri de Idiazabal-Segura-Zegama es hacerlo a través de la Historia. Primero porque transcurre a la par de la ruta que antaño utilizó Castilla para comunicarse con Europa y que se adentraba en Gipuzkoa a través de Álava. Segundo, porque esta estratégica vía pasa junto a la villa medieval de Segura, fundada por el rey Alfonso X el Sabio en 1256 y cuya función fue probablemente defensiva, dada la cercanía de la frontera con Reino de Navarra. Tercero, porque está jalonada por más de una docena de ermitas, ferrerías y molinos que testimonian la importancia socioeconómica que tuvo esta antigua vía de comunicación. Y, por último, porque este bidegorri discurre casi en su totalidad por el llamado Camino de Santiago a través de Gipuzkoa por el interior.

Historia y naturaleza

El bidegorri avanza junto a la carretera GI-2637 (Idiazabal-Zegama) en paralelo al río Oria en la mayor parte de su recorrido con el impresionante cresterío de Aizkorri de fondo. Además de las muestras

LOS NÚMEROS DE IDIAZABAL-SEGURA-ZEGAMA ZENBAKITAN



- Luzera / Longitud: 7 km
- Zabalera / Ancho: 3 m
- Erabiera / Uso: bidegorri de coexistencia / erabilera bateratuko bidea
- Bidaiak 2010ean Idiazabal-Segura tartean / Viajes en 2010 en el tramo Idiazabal-Segura: 54.000
- Banaketa erabiltzaile motaren arabera / Reparto por modos: 12,4% en bicicleta y 87,6% a pie
- Urteko hazkundea guztira / Crecimiento anual en el uso general: 6,6%
- Bizikleten urteko hazkundea / Aumento anual de bicis: 15,7%
- Oinezkoen urteko hazkundea / Aumento anual de peatones: 5,5%

ANEKDOTA

Segurako udalerrian, San Sebastianeko ermitari itsatita oilategi bat dago Oria ibaia zeharkatzen duen hegaztientzako pasagune bat duena. Irriari ezin eutsi ibiliko da oiloak zubia zeharkatzen ikusten dituen.

LA ANÉCDOTA

Dentro del término municipal de Segura, en un anexo a la ermita de San Sebastián, una ocurrente pasarela para gallinas que cruza el cauce del Oria causa la hilaridad de quien pasa por allí y coincide con el tambaleo de las aves de corral mientras la atraviesan.



nekazaritza eremu, zuhaitzi eta zenbait industrialdetan barrena egiten du aurrera. Idiazabalen hartzen badugu (Zegamarako norabidean), San Inazioko ermita bakartia (tradizioak dio Loiolakoak Iruñeko setiotik zaurituta etxera zetorrela, otoitz egin zuela hemen) atzean utzi eta gero, Madurako paseoa izeneko bide tartera iritsiko gara segituan eta Segurako elizaren dorrea ikusiko dugu zeruaren kontra ebakita.

Armaolako multzoa (zubia, errota eta pikota), ezkerretara utzi eta Oria gaineko lehen pasagunea gurutzatu eta gero, latsarri bikaina topatuko dugu Aldatagoenaberri baserriaren sarreran.

Aurreraxeago, artasoro zabalak, izei gorriko sailak, aitzinako Arrabiolako burdinola eta Altzibarko teileria berritua ikusiko ditugu.

arquitectónicas antes citadas, esta vía atraviesa campos de labranza, hermosos caseríos, alamedas sombrías y alguna que otra zona industrial. Si lo tomamos en Idiazabal (dirección Zegama), tras dejar atrás la solitaria ermita de San Ignacio (cuenta la tradición que el santo de Loiola se detuvo a orar cuando volvía a su casa natal herido en el sitio de Pamplona), no tardaremos en llegar al tramo municipal conocido como paseo de Madura, desde donde divisaremos sobre una loma el caserío de la villa medieval de Segura coronada por la iglesia de Nuestra Señora de la Asunción. Tras dejar atrás el conjunto de Armaola, con su puente, molino y picota, y tras pasar la primera pasarela sobre el Oria, encontramos un magnífico lavadero rural (en el acceso al caserío Aldatagoenaberri), extensos maizales y plantaciones de abeto rojo, la tejería reformada de Altzibar o la antigua ferrería de Arrabiola, entre otros atractivos.

DATUA

Erabiltzaile kopuru handiena asteburuan ematen da. Izan ere, orain arteko erabilera aisialdian ardaztuta dago. Aurki, Kortaberria-Zegama tartea publikora zabaltzearekin batera erabiltzaile gehiago egotea espero da.

EL DATO

Este bidegorri se utiliza sobre todo en fines de semana y su principal función es la de paseo y ejercicio. Es previsible un fuerte aumento en la utilización coincidiendo con la próxima apertura al público del tramo Kortaberria-Zegama.



1. San Inazioeren ermita N-1 errepidearen zubiaren azpian. / Ermita de san Ignacio. Al fondo un viaducto de la N-1. **2.** Idiazabalgo Oria auzoko seinalea. / Señal del barrio Oria de Idiazabal. **3.** Bidegorria errepidearen paretik doa. / El bidegorri transcurre a la par de la carretera.

4. Paseo atseginak emateko aukera ematen du bideak. / La vía ofrece la posibilidad de realizar agradables paseos. **5.** Ziklista bat Idiazabalgo norabidean. / Una ciclista viaja en dirección a Idiazabal. **6.** Segurako Armaolako zubiak, bere zubi-brankarekin, Oria zeharkatzen du. / Puente de Armaola (Segura), con su tajamar, en el cauce del Oria. **7.** Armaolako zubiaren silarriak grapa bidez lotuta. / Grapa de unión de sillares en el antepecho del puente de Armaola. **8.** Armaola eta San Andrés baserrien arteko bide tartea Segurarantz. / Tramo del camino calzado del caserío Armaola al de San Andrés, hacia Segura. **9.** Oria gaineko Pasagunea Seguran. / Pasarela sobre el Oria en Segura. **10.** Bide ziklistaren asfaltararen detailea. / Detalle del asfaltado del bidegorri. **11.** Arrabiola baserriaren kartela. / Cartel indicador del caserío Arrabiola.

12. Arrabiolako aintzinako burdinola (Segura) / Antigua Ferrería de Arrabiola (Segura). **13.** Eguzkiloreek inguruko baserrietako atak zaintzen dituzte. / Las eguzkilores cuidan de los caseríos de los alrededores. **14.** Orain eraikitzen ari diren azken bide tartea argizatze modernoa izango du. / El último tramo en construcción tendrá una moderna iluminación. **15.** Obrak oso aurreratuak daude dagoeneko. / Las obras están muy avanzadas.

16. Artasoro eta izel-sailak ikusiko ditugu bidean zehar. / Maizales y plantaciones de abeto conforman parte del paisaje.



Pozik Satisfechos Gipuzkoako con la Red Foral Bidegorri Sarearekin de bidegorris

Joan den maiatza eta ekaina bitartean Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egindako inkestaren arabera, Sarea erabiltzen duten txirrindularien ia %90ak iritzi ona edo oso ona dauka hari buruz. Emaitzak, 2010 urtearen oso antzekoak izan dira. Beraz, bigarren urtez jarraian, erabiltzaileen gogobetetze maila altua izan da.

Según se desprende de la encuesta que realizó el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa entre los pasados meses de mayo y junio, casi el 90% de los ciclistas que utilizan la Red Foral muestra un grado de satisfacción notable respecto a ésta. Los datos apenas han variado con respecto a los de 2010.

Joan etorrien arrazoia

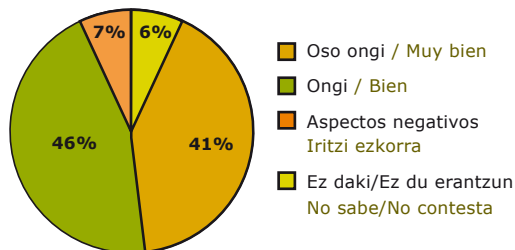
Bidegorri sarea erabiltzeko arrazoiak askotarikoak dira. Hala ere, finkatuz doaz bidegorrirei ematen zaien erabilera mota desberdinak. Txirrindularien %23ak lanera joateko, %7ak ikastera joateko eta %10ak beste egitekoak edo erosketak egiteko erabiltzen du sarea. "Derrigor" egin beharreko bidaiak dira hauek, eta **%40ra** iristen dira. Txirrindularien %28ak berriz, kirola egiteko erabiltzen du sarea, eta %32ak aisialdi lasairako edo bizikletan paseatzen ibiltzeko. Oinezkoek, nagusiki aisialdirako eta paseatzeko erabiltzen dute.

Motivo de desplazamiento

Los motivos de uso de la red son múltiples observándose una consolidación de la proporción de los viajes por movilidad obligada. Un 40% de los ciclistas utiliza la red por trabajo, estudios o gestiones (23%, 7% y 10% respectivamente). Un 28% de los ciclistas la utiliza para realizar deporte mientras otro 32% como forma de ocio tranquilo o de paseo en bicicleta. Entre los peatones predomina la utilización de la vía como forma de ocio o paseo.

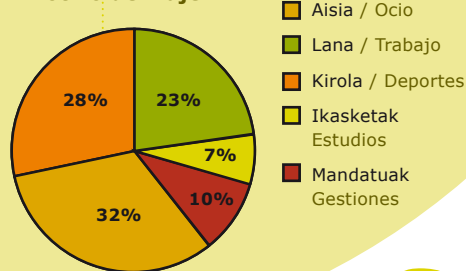
Informazio gehiago / Más información en:
www.gipuzkoabizikletaz.net

Bide ziklistari buruzko iritzia (*) Opinión sobre la vía ciclista



(*) Bidegorri multzoa / Conjunto de bidegorris: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Urretxu, Zizurkil-Asteasu, Soraluze-Bergara, Eskoriatza-Aretxabaleta.

Joan etorrien arrazoia Motivo de viaje



Gakoak

- **312** txirrindulariri eskatu zitzaion iritzia joan den maiatzean ondoko zazpi bidegorrietan (iaz baino bi gehiago): Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Urretxu, Zizurkil-Asteasu, Sorluze-Bergara eta Eskoriatza-Aretxabaleta. Bideotan, batera hartuta, Foru Sarearen joan-etorrien **%74a** ematen da. Hortaz, inkestaren emaitzak nahikoa adierazgarriak dira.

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

- Ziklisten **%87k** "ongi" (%46) edo "oso ongi" (%41) erantzun zuten (erantzun bakar gisa edo luzeago baten hasiera moduan). %6ak ordea, bidearen akatsak edo alderdi negatiboak aipatu zituen.

- Lehen buruan "ongi" edo "oso ongi" erantzun zuten txirrindularien %30k, **nabarduraren bat** gehitu zuen, hobetu beharreko kontuak edo kontu ezkorrak aipatuz.

- Galdetutako ziklista guztien **%19k** bidea luzatuz konektibitatea handitzea edo/eta bertarako sarbideak hobetzea eskatu zuten. Ziklisten **%9k** beste kontu batzuk aipatu zituzten: txirrindularien eta oinezkoen arteko koexistentzia arazoak, bidearen saturazio arazoak edo/eta lotu gabeko zakurrek eragiten duten arriskua. Eta azkenik, **%7k** bidea mantentze, garbitze edo/eta argiztatzearekin zerikusia duten arazoak aipatu zituzten.

Argazkia: Ander Irazusta



Las Claves

- Se preguntó a **312** ciclistas el pasado mes de mayo en las siguientes vías: Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Zumarraga y Zizurkil-Asteasu. Juntas suman el **74%** del total de desplazamientos de la red foral, por lo que los datos arrojados son muy representativos.

- La pregunta que se les realizó fue la siguiente: ¿Qué opinión le merece esta vía ciclista? Una **pregunta abierta** que permite obtener información cualitativa y matices diversos.

- **El 87%** de los ciclistas valoró como "bien" (46%) o "muy bien" (41%) la red foral de vías ciclistas mientras que un 6% destacó primero aspectos negativos o defectos del bidegorri en cuestión.

- Un 30% de los ciclistas que en primera instancia realizó una valoración positiva **matizó** su respuesta añadiendo algún aspecto negativo o susceptible de mejora.

- Un **19%** del total reclamó la mejora de los accesos y/o más conexiones ciclistas. Un **9%** citó problemas de coexistencia entre ciclistas y peatones, problemas de saturación de la vía y/o riesgo relacionado con perros sueltos. Un **7%** citó problemas relacionados con el mantenimiento, la limpieza y/o la iluminación de la vía.

Ziklista batek galdera sortari erantzuten dio bidegorrian bertan.

Ariketa fisikoa, bizitasuna eta plazera

Joan den maiatzean eta ekainean Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egindako inkestatik ateratzen ahal dugun daturik esanguratsuenetako batek zerikusia dauka erabiltzaileari – dela ziklista edo oinezkoa – bidegorri sareak ekartzen dion onuren pertzepzioarekin. Biek ala biek bidegorria erabiltzea bizigarria dela eta ariketa fisikoa modu atseginean eta ekologikoan egiteko aukera ematen duela diote.

Ze onurak dakarzkigute bidegorriek? (1)

- Galderetako batean, erabiltzaileari bidea erabiltzeak zer eragin positibo nagusi dakarkion edo erabiltzeko zer arrazoi nagusi duen esateko eskatu zitzaion. Erantzunak askotarikoak izan dira. Honatx:
- Txirrindularien **%46k** erantzun dute bideak modu atseginean ariketa egiteko aukera eta bizitasuna eta plazera dakarkiela. Txirrindularien **%22k** bidegorriak joan-etorrietarako ematen duen erosotasuna eta azkartasuna aipatu dute. Gainera, oinezkoen artean ageri ez diren bi motibazio aipatu dituzte: segurtasuna (**%11k**) eta diru aurrezpena (**%6k**).
- Oinezkoen **%66k** ariketa fisikoa egiteko aukera eta bizitasuna eta plazera azpimarratu dute. **%16k** berriz, bidearen erosotasuna lehentsi dute eta **%17k** motibazio ekologikoa.

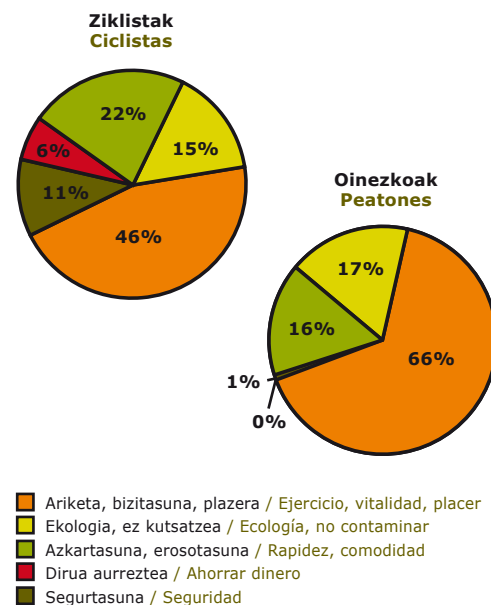
Erabilera indizea sexuaren arabera (2)

- Nahiko orekatua da sarea erabiltzen duten gizonen eta emakumeen arteko aldea, baina ziklisten kasuan oso nabarmena da gizonen nagusitasuna. Sareko erabiltzaileen %56 gizonen dira eta %44 emakumeak. Txirrindularietan, ordea, gizonen %83 dira eta emakumeen %17. Oinezko erabiltzaileen artean aldiz, proportzioa iguala da ia: %51 emakumeen eta %49 gizonen.
- Sexuaren arabera ziklisten banaketa aldatu egiten da bidetik bidera. Hala, gizonen gehien (**%92**) Tolosa-Alegian zenbatu zen eta emakumeen ziklista gehien Astigarraga-Martutenen eta Eskoriatza-Aretxabaletan (**%23**).

Bizikletaren erabileraren gaineko eragina (3)

- Berariazko sarea egotea nabarmen ari da sustatzen bizikletaren erabilera. Txirrindularien **%16**, hain zuzen ere, bizikleta-erabiltzaile berriak dira, hau da, ez zuten lehenago bizikleta erabiltzen (emakumeen kasuan **%40**era iristen da portzentaje hau). %33k gehiago erabiltzen dute bizikleta bide-sarea aukeran dutenetik (%44 emakumeen artean).
- Bizikletaren erabilera sustatzeaz gainera, bizikleta ibilgailu motordunen ordeko bihurtu da maiz. Eguneroko erabiltzaile diren eta autoa erabiltzeko aukera duten txirrindularien artean %29k **autoa etxean** utzi eta bizikletaz egiten dituzte eguneroko joan-etorriak.

(1) Norberak antzemaniko onurak Beneficios personales percibidos

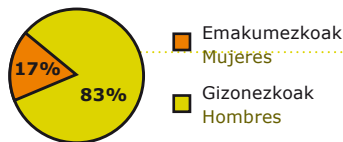


Lagina: 472 erabiltzaile (312 txirrindulari eta 160 oinezko) · **Aztertutako bidegorriak:** Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Urretxu, Zizurkil-Asteasu, Soralue-Bergara, Eskoriatza-Aretxabaleta · **Data:** 2010eko maiatzaren 10etik 21era

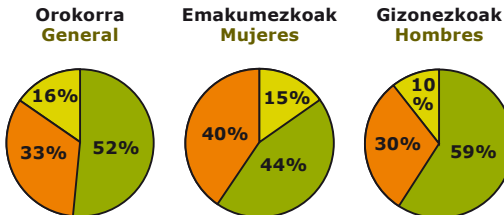
Ejercicio, vitalidad y placer

Entre los muchos resultados que podemos extraer de la encuesta que el Observatorio de la Bicicleta realizó entre los meses de mayo y junio pasados, hay uno que nos ha llamado poderosamente la atención y responde a la percepción que los usuarios (ciclistas y peatones) tienen sobre los beneficios que les reportan las vías ciclistas.

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



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



- Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
- Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
- Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo usuario

¿Qué beneficios reporta el bidegorri? (1)

- Una de las preguntas de la encuesta versó sobre el efecto positivo principal que le aporta al usuario la utilización de la vía. Las respuestas son variadas y en muchos casos similares o limítrofes. Estos son los resultados:
 - Un **46%** de los ciclistas consultados destaca en primer lugar que la vía le aporta ejercicio, vitalidad y placer. Un **22%**, comodidad y rapidez para desplazarse. Asimismo, subrayan dos aspectos beneficiosos que no aparecen en las respuestas de los peatones: la seguridad (**11%**) y el ahorro de dinero (**6%**).
 - Del total de respuestas dadas por los peatones, un **66%** destaca que la vía aporta la posibilidad de realizar ejercicio y la obtención de placer y vitalidad. El **16%** de los peatones hace referencia a la comodidad que ofrece la vía y un **17%** al hecho de no contaminar.

Reparto del uso en función del sexo (2)

- El reparto de la utilización de la vía por parte de hombres y mujeres es en general bastante equilibrado, aunque la proporción del uso ciclista masculino es notablemente mayor. Así, un **56%** de los usuarios de la red son hombres y un **44%** mujeres. Sin embargo, un **83%** de los ciclistas son hombres y un **17%** mujeres. El reparto peatonal es prácticamente igual, aunque las mujeres superan a los hombres en dos puntos.
- Este reparto de usuarios por sexo varía en función de la vía de que se trate, oscilando entre el máximo de ciclistas masculinos en la de Tolosa-Alegia (**92%**) y el máximo de mujeres en Astigarraga-Martutene y Eskoriatza-Aretxabaleta (**23%**).

Promoción del uso de la bicicleta (3)

- La existencia de la red tiene un importante efecto promocional en el uso de la bicicleta. Un **16%** de los ciclistas de la red son nuevos usuarios de la bicicleta, es decir, no la utilizaba antes de existir la vía (esta proporción se eleva hasta el **40%** en el caso de las mujeres). Un **33%** utiliza más la bicicleta a partir de la existencia de la vía (**44%** entre las mujeres).
- Además, se produce un alto grado de **sustitución** de medios de transporte motorizados por la bicicleta. Un **29%** de los ciclistas de carácter cotidiano con acceso al coche lo deja en casa optando por la bicicleta para su desplazamiento.

Muestra: 472 usuarios (312 ciclistas y 160 peatones) · **Red evaluada:**

Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Urretxu, Zizurkil-Asteasu, Soraluze-Bergara, Eskoriatza-Aretxabaleta ·

Fecha: Del 19 de mayo al 23 de junio de 2011

Masa Kritikoa,
bizikletek kaleak
hartzen dituztenean

Masa crítica,
cuando las bicis
toman la calle



Masa Kritikoa, Vermont (AEB). / Masa Crítica en Vermont (USA).
Argazkia / Fotografía: Wasabeen. CC Attribution 3.0 Unported

Masa Kritikoa Munduko hainbat hiritan hilean behin egiten den ospakizun ziklista bat da. Berez, eta laburki azalduta, masa kritikoa ekintza bat da, helburu duena ziklistek kaleak bere egitea, aldarrikatzea. Horretarako, ziklista kopuru aski handiak biltzen dira elkarrekin kaleetatik zirkulatzeko. Parte hartzaileen kopuruari esker, normalean ahula den hori indartsu bihurtzen da ibilgailu motordunen aurrean.

Masa kritikoa bere zentzu hertsian 1992an Chicagon (AEB) sortu bazen ere, bere jatorria (nahi bada inkontzientea) Txinan topatuko dugu gero azalduko dugun moduan. Baina ekin diezaiogun Ipar Amerikako hirian. Hasierako bilkuretan ez ziren ia 50 pertsonako kopurura iristen, baina laster batean 500 ziren eta handik gutxira, AEBetako beste hiri handietara zabaldu ziren, hala nola New York eta Los Angelesera. Europara ere iritsi ziren (Paris, Budapest, Madril...) eta, konturatu gabe, Mario Cipollinari metara iristea kostatzen zaiona baino azkarrago zabaldu zen mundu osotik ospakizun aldarrikatzaile hau. Munduko hiriburuetan ez ezik, tamaina ertaineko hirietan duela urte dezente antolatzen dira masa kritikoa ere.

La Masa Crítica es una concentración ciclista que tiene lugar en cientos de ciudades del mundo una vez al mes. Se trata de una celebración en la que un numeroso grupo de ciclistas toma las calles para circular y hacerse fuerte (precisamente gracias a su número) frente los vehículos motorizados.

El objetivo de la Masa Crítica es reivindicar una mayor presencia de las bicicletas en las ciudades en detrimento del tráfico motorizado, que genera ruido, contaminación, atascos, incomodidad e inseguridad. La Masa Crítica tiene carácter reivindicativo y se basa en el sencillo principio de que el débil y pequeño puede "morder" al pez grande si hace piña.

La Masa Crítica nació en Chicago (EEUU) en 1992 y se extendió por todo el Mundo con rapidez. Los primeros participantes no llegaban al medio centenar, aunque pronto fueron medio millar. Después se extendieron por otras grandes ciudades estadounidenses (Nueva York, San Francisco, Los Ángeles...) y por las capitales europeas más importantes (Paris, Budapest, Madrid...).

Masa Kritikoa gauetz / Marcha nocturna. Argazkia / Fotografía: rhurtubia.
CC Attribution 2.0 Generic



Beharrak bultzatuta

Masa kritikoaren aurrekaria, hala ere, Txinan aurkituko dugu. Izan ere, erregulatu gabeko bidegurutzetako edo bide elkargune batean, non eta trafikoko motorduna gailentzen den (tamaina, abiadura eta bolumena dela eta), bidea gurutzatu nahi dutenek itxaron behar dute, ziklista kopuru dezenteko bat lortu arte. Ziklista aski daudenean, joan etorri motorizatua etetea eta tropelean gurutzeta lortzen dute.

Hain zuzen ere, George Bliss bizikleten diseinugile estatubatuarrek egokitu zuen Masa Kritiko terminoa Txinan ikusitakoa deskribatzeko. Fenomeno hau Ted White ziklista eta zuzendariaren *Return of the Scorcher* (1992) dokumentalean eman zen ezagutzera.

MASA KRITIKOA BARRUTIK

- Masa Kritikoak ez ditu liderrik ez eta inongo erakunde nagusirik bizikleta martxak baimentzen dituena.
- Masa Kritikoaren ideia eta ekintza bat da, ez erakunde bat. Tokian tokiko ziklista elkarteek edo pertsonak antolatzen dituzte.
- Masa Kritikoaren ospakizun baten gisa ulertu behar da. Ez du liskarrik nahi auto gidariekin.
- Masa Kritikoaren terminoa hainbat zientzia diziplinetan erabiltzen da. Soziologian adibidez, zera esan nahi du: fenomeno batek berezko dinamika har dezan beharrezkoa den gutxienezko gizabanako kopurua.
- Lehen Masa Kritikoaren Chicagon egin zen 1992. urtean. Egun Mundu osoan egiten da hilabeteetan behin: Ikusi hemen: http://criticalmass.wikia.com/wiki/List_of_rides.

Término científico

El término Masa Crítica es utilizado en diferentes ámbitos de la ciencia (Física, Biología, Sociología...). Dicho con palabras llanas, el término se refiere a la cantidad mínima de "algo" necesaria para inducir un efecto, es decir, designa un número, un volumen o una cantidad que es necesario alcanzar para que una reacción pueda tener lugar.

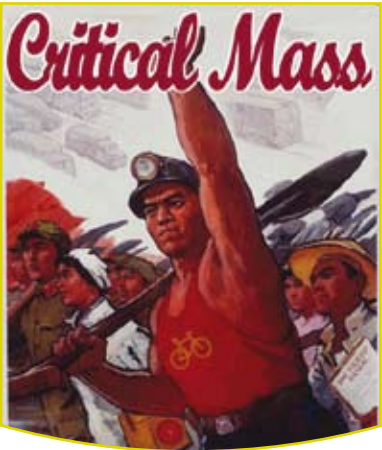
Así, en Sociología se define como masa crítica de un fenómeno el número de individuos involucrados a partir del cual dicho fenómeno adquiere una dinámica propia que le permite sostenerse y crecer por sí mismo.

Pensémoslo ahora en términos de bicicleta. Según *Wikipedia*, el término Masa Crítica referido al fenómeno concreto de las dos ruedas fue adoptado por George Bliss, diseñador estadounidense de bicicletas, para tratar de explicar un fenómeno observado en China: en los cruces sin semáforos, los ciclistas se van acumulando hasta llegar a un número tal que les permite cruzar sin riesgo. El fenómeno fue dado a conocer en el documental *Return of the Scorcher* (1992) del director y ciclista Ted White. Desde aquellas primeras experiencias de Chicago han pasado casi dos décadas en las que miles de ciclistas del mundo entero se han encontrado para celebrar "la alegría de vivir en bici y el placer de circular libres", tal y como se apuntó en la Masa Crítica Universal celebrada en París en 2010.

LOS CICLISTAS CHINOS HACEN PIÑA

El origen último de este fenómeno lo encontramos en China. En una intersección no regulada por indicación alguna, el tráfico a motor se impone por tamaño, volumen y velocidad a las bicicletas. Los ciclistas que quieren cruzar las intersecciones o incorporarse al tráfico deben esperar a acumularse en número suficiente para poder "forzar" el paso y así cortar el flujo motorizado.

19. orrialdeko irudien oinak goitik behera eta ezkerretik eskubira / Pies de foto de las imágenes de la página 19, de arriba abajo y de izquierda a derecha: **1**• Masa Kritiko ikusgarria Budapesten 2009ko apirillean. / Espectacular imagen tomada en Budapest en 2009. Argazkia / Fotografía: Marion Schneider & Christoph Aistleitner. Public Domain. **2**• San Frantziskon 2005eko apirilaren 29an egindako Masa Kirtikoa. / Masa Crítica en San Francisco en 2005. Argazkia / Fotografía: Michael W. Parenteau. Public Domain. **3**• Iraultza ez da motorizatua izango! / ¡La revolución no será motorizada! **4**• Critical Mass Roma. Public Domain.



Bizikletak munduan

Argazkiak:
Ion Etxebarria

Vietnam





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.

Zedarriak 500 metrora

Hasi dira dagoeneko gure kokapen zehatza zein den jakiteko balioko zaizkigun zedarriak paratzen Gipuzkoako Bidegorri Sarean. Udazken honetan jarriko dira 500 metrora, eraikita dauden 91 kilometroetan zehar.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareak 439 kilometro aurreikusten ditu, 9 ibilbidetan banaturik. Kilometro horietatik, 287 Gipuzkoako Foru Aldundiari dagozkio. Eta esan dugun bezala, dagoeneko 91 kilometro egin dira.



Hitos cada 500 metros

Ya han comenzado a colocarse los hitos en la red de vías ciclistas de Gipuzkoa que nos permitirán saber en todo momento en qué punto kilométrico nos encontramos. Durante este otoño, los hitos se colocarán cada 500 metros en los 91 kilómetros de bidegorris de la Red Foral ya construidos.

La Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa prevé la construcción de 439 kilómetros repartidos en 9 recorridos diferentes. De esos kilómetros, 287 corresponden a la Diputación de Gipuzkoa, de los que, como ya hemos señalado, se han hecho 91.

Azpeitia-Lasao bidegorria zabaldu da

Aurreko zenbakian aurreratu genizuen moduan, dagoeneko ireki da Azpeitia eta Lasao (Zestoa) lotzen dituen bidegorria. Ibilbidea Azpeitiko Damaso auzotik abiatzen da eta Zestoako Lasao auzoan amaitu, nahiz eta Anardi industrialdean eten egiten den. Hortaz, bi tarte dituela esan dezakegu. Bigarrena, hain zuzen, Anarditik irteten da eta Zestoako Lasao auzoan amaitzen da. Bidegorriak lau kilometro baino zertxobait gehiago ditu eta eguneroko mugikortasuna bultzatuko duela espero da.

Argiteriari dagokionez, energia-eraginkortasuna lortu ahal izateko, LED motako argiak jarri dira, eta lapurretak saihesteko asmoz, aluminiozko kablea jarri da.

Abierto el bidegorri que une Azpeitia y Lasao (Zestoa)

Como ya adelantábamos en el número anterior, acaba de abrirse el bidegorri Azpeitia-Lasao (Zestoa). El bidegorri consta de dos tramos: el primero parte del barrio Damaso de 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, servirá para incentivar la movilidad cotidiana en bicicleta.

En cuanto al alumbrado, se ha buscado la máxima eficiencia instalando luces LED y, para evitar robos, cableado de aluminio.



Egurrezko bizikleta gipuzkoarra da

Diseinua, teknologia, zaletasuna eta eskarmentuaren emaitza da Axalko enpresa gipuzkoarrak garatu duen egurrezko koadroa. Axalko Zerain herrian dago kokatuta, Gipuzkoako hegoaldean. "Egurraren kultura garrantzitsua izan da beti gure inguruan, eta lizar egurra asko erabili izan da betidanik", diote euren web orrian. Horregatik, koadroaren bihotza lizar egurrekin eginda dago. Axalko koadroek kontzeptu estetiko desberdina eta teknologia eskaintzen diote txirrundulariari. Betidanik izan duten txirrundularitza eta bere inguruarekiko zaletasunak, Axalko koadroa garatzeko aurrera eraman beharreko erroka teknologikoari heltzeko indarra eman diela aitortu dute sortzaileek. Informazio gehiago: www.axalko.com



Aurreikusitako obra berriak

Datozen hilabeteetan bidegorri tarte berriak egiteari ekingo zaio. Ondoko hauek dira: Zizurkil-Asteasu bidegorriaren zati bat, Andoain eta Urnieta arteko lehenengo fasea, Oñatitik Zubillaga auzoraino doan tarte eta Zubillagatik San Prudentziara eta Epeleraino (Arrasate).



Trabajos de construcción de un bidegorri.

Nuevas obras previstas

En los próximos meses comenzarán las obras de nuevos tramos de vías ciclistas. Son éstos: Zizurkil-Asteasu (breve trecho), primera fase entre Andoain y Urnieta, tramo que va desde Oñati al barrio de Zubillaga y otro que va de Zubillaga a San Prudentzio y Epele (Arrasate).

Ba al zenekien?

Auto bakar batek hartzen duen galtzadaren espazio berean hamabi bizikleta ibiltzen ahal direla?

¿Sabías que...?

En el mismo espacio que ocupa un coche en la calzada pueden circular doce bicicletas?



Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



Argazkia: Cati Martin



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

gipuzkoako



bidegorriak