

Bizikleta eta errespetua



Bizikletaz



Teresa Lopez de Munain

La bici invisible

Gure bidegorriak barrutik: Azpeitia-Lasao

Estadística: El número de ciclistas sigue creciendo

Bizikletak munduan: Utila (Honduras)

Hitz & irudi: Bizikletek lehentasuna

Berriak

Ikusi eta ikasi

La convivencia entre las bicicletas y el resto de vehículos y peatones es posible y positiva

Gauza asko ez ikusteko joera izaten dugu, txikia ikusezin bihurtzen dugu maiz edo, hobe esanda, txikiaren aurrean ezikusiaarena egiten dugu. Mugikortasunaren arloan txikia bizikleta izaten da, ikusezin bihurtzen da kamioi, autobus eta auto gidarientzat. Handiak indartsuagoak omen dira eta handitasunak besteekiko errespeturik gabe jokatzera eramaten ditu askotan. Beraz, bizikletaren eta garraio iraunkorraren aldeko apustu serioa egin nahi badugu, bizikletak garraio eredutzat hartzea

ezinbestekoa da, bizikletak benetako aukera gisa ikusi behar ditugu eta berdintasunean tratatu behar ditugu, handien eta txikien arteko dikotomiarik gabe.

Ikusgarri bihurtu behar ditugu, baina ikusteaz gain, ikasi ere egin behar dugu oraingoan. Bizikleta erabiltzaileek zuzen jokatzeko ikasi behar dute, errepideetan doazenean seinaleak eta arauak errespetatu behar dituzte, bidegorrietan seinaleei kasu egin behar diete eta oinezkoekin elkarbizitzeko ikasi behar dute. Eta, jakina, gainerako ibilgailuen erabiltzaileek ere errespetuz jokatzeko ikasi behar dute. Europako hainbat hiritan bizikletei abantailak emateko baliabide zehatz batzuk martxan jarri dituzte eta hori oso positiboa da, baina baliabideak baino gehiago kontzientzia aldaketak behar dira, bizikletarekin eta bizikletaz ibiltzen ikasi behar dugu, horrek berak eragingo baitu bestelako baliabideak eta neurriak eraginkorrak izatea. Arazorik gabeko elkarbizitza posible dela ikasi behar dugu, posible izateaz gain guztientzat ona baita. Garai bateko kantauak zioen bezala, "ikusi eta ikasi, eta ondo entzun, hobeto heldu". Heldu bizikletari.

Bizikletarekin eta bizikletaz ibiltzen ikasi behar dugu

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)
- Argazkiak / Fotografías: Txuma Vázquez, Goizeder eta Xabier Sagardia
- 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

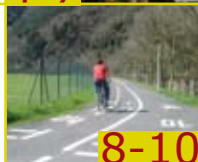
Elkarrizketa:
Teresa Lopez de Munain



4-7

Entrevista:
Teresa López de Munain

Gure bidegorriak barrutik:
Lasao-Azpeitia



8-10

Nuestros bidegorris por dentro:
Lasao-Azpeitia

Hitz & irudi



11

Fotonoticia

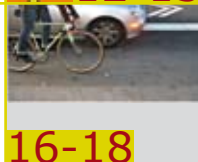
Behatokia:
Bizikletaren erabilera berriz igo da
gure bidegorrietan



12-15

Behatokia:
Sigue aumentando el uso de la bicicleta
en nuestros bidegorris

Erreportajea:
Bizikleta ikusezina



16-18

Reportaje:
La bici invisible

Argazkitegia:
Utila (Honduras)



19-21

Álbum de fotos:
Utila (Honduras)

Berriak



22-23

Noticias

Ba al
zenekien?



23

¿Sabías
que...?

TERESA LOPEZ DE MUNAIN

“Kotxea hirian sekula ez, eta kanpoan bakarrik halabeharrez erabiltzen dut”

Jaiotzez bilbotarra izan arren, Teresa Lopez de Munain aktorea (1963) Donostiako Igara auzoan bizi da. Zuetako askok *Goenkalen* egin zuen Ginaren paperarengatik ezagutuko duzue, baina telebistan ez ezik, antzerkian ere aritu da. Egun, filosofia irakaslea ere bada, eta hori gutxi balitz, biodantza eta tai-chi gong ikastaroak eskaintzen ditu.

Eta noski, bizikleta maite du. Sei urte zituela bizikletara igo eta oraindik ez da bere eserlekutik jaitsi. “Bizikleta

nire beste bi hankak dira”, onartu du. Igaratik zentrorako bidea pedalei eraginez egiten du. Izan ere, Teresaren ustez, hiritik autoz ibiltzea ez da etikoa. Guk, harengana jo dugu bere esperientzia konta diezagun eta, egia esateko, gauza mamitsu eta interesgarri asko esan dizkigu.

Noiztik ibiltzen zara bizikletaz hiritik?

Sei urterekin ikasi nuen burdinazko bizikleta zahar batean eta harrezkero ez diot laga. Hamasei urterekin, Bilbon –han inor

Argazkiak / Fotos: Txuma Vázquez



ibiltzen ez zela- nirea atera nuen institutura joateko. Ondoren, Bilbotik Donostiara aldatu nintzen. Fakultatera bizikletaz nindoan eta orain arte nire garraibide nagusia izan da.

Nondik nora zoaz bizikleta erabiltzen duzanean? Zer nolako joan-etorriak egiten dituzu?

Igaran bizi naiz eta toki guztietara noa, Donostiako edozein auzunetara. Egia da gure geografiak muga geologikoak dauzkala. Egunero Igaratik Igeldora joateko nahiago dut oinez joan bizikletaz baino, aldapak gogorregiak direlako. Baina Igaratik zentrora dauden sei-zortzi kilometroak eramangarriak dira. Kontxan zehar itsasertzean paseoan joatea bizigarria da.

Markarik esan gabe, ze bizikleta mota erabiltzen duzu?

Euskadin egina, misto horietako bat, gogorra paseatzeko, pisua eramateko eta aldi berean nahikoa arina. Oraingoak 12 urte ditu. Olio apur bat bota, ondo doitu eta berria balitz bezala dabil, hori bai, herdoilduta, argirik gabe, islagailuak puskatuta, eta abar.

Mail bidez elkarrizketa hau lotzen ari ginenean, atentzioa jo zidan gauza bat esan zenuen: "Bizikleta nire beste bi hankak dira". Azalduko didazu esandakoa pixka bat xeheago?

Hirigunetik urruti samar bizi gara eta autobus lotura ugari gabe, beraz bi aukera dauzkatz, kotxea ala bizikleta. Kotxea, hirian sekula ere ez, eta kanpoan bakarrik halabeharrez erabiltzen dut, kontzientzia txarra ematen dit, ez da etikoa, ez osasungarria, kiratsa dario eta esklabotza itzela da.

Donostia prestatuta dago bizikletaz ibiltzeko?

Bai, kotxez ibiltzeko baino hobeto. Arazoak baino abantailak gehiago ikusten dizkiot. Txikienekin eta adinekoekin pentsatuko bagenu, esango nuke bidegorriek trafikoa azkarregia dutela. Sarri erabiltzen ditugunok tarte handiak egin eta abiadura handia hartzen dugu, ia errepideko abiada, eta pentsatzen dut haur txikientzako edo ziurtasun gehiegi ez dutenentzako arrisku puntu bat daukatela.

Donostian bidegorri kilometro dezente eta, horren ondorioz, oinezko askok ez du onartzen bizikleta bat espaloian, sekulan ere ez, dekretuz. Txirrindulari batzuek, haurrak aldean daramatzaten txirrindulariek edota edozein arrazoiengatik oso mantso joan behar dutenek ez daukate eskubiderik momentu batean espaloitik joateko.

Bistan da Donostian bada-goela eztabaidarik gai honen inguruan...

Elkarbizitzaren beste ariketa bat da. Hirian elkarrekin bizi eta ahal den neurrian ondo bizi beharko genuke, begiko eta atsegin izan. Bidegorritik goazela kontutan hartu behar dugu oinezkoak bidegorrira sartzen direla. Zeharkatu behar dutelako izango da, despistatu direlako edozein arrazoiengatik... Hauriek gehien bat turistak izaten dira. Berdin dio, onartu eta kontuz tratatu; bidegorritik joateak ez ditu eskubidea ematen zakarki tratatzeko. Eta berdin egin beharko lukete espaloitik doazen oinezkoek txirrindulariekin. Askotan espaloitik sartu behar dugu goazen tokira



ailegatzeko edozein arrazoi dela kausa. Mantso eta errespetu osoz bagoaz, zergatik ez gara sartuko?

Bada, gehienetan oinezko haserretu batek oihukatuko digu: "Aizu, txirringak bidegorritik! Ez daukazu hemendik joateko eskubiderik!" Behin haurrarekin nindoala, gizon edadetu batek bizikleta bultzatu, astindu eta bota egin gintuen. Hori egin ahal izan zuen oso mantso nindoalako, beraz ez nindoan inori traba egiten.

Mantso, eta hala eta guztiz ere...

Antiguako tunelean niri gustatzen zait espaloitik sartzea kotxeen zalaparta entzuten ez delako, urtetan atzeko aulkian semea neramalako eta tunelean dagoen CO₂ eta zarata bortitzarekin oso itsusia zelako. Bizikletak ez du zarata egiten eta nik maite dut tunelaren kanpoko aldetik isilune txiki horretaz gozatzea; hiri burrunba deuseztatzen da eta bake une magikoa izaten da niretzat. Bada, ez dago modurik, "iUsted, por el carril bicicleta!!!!!!" Noski oinezkoen martxan jartzen naizela, ez diodala inori eraso egingo. Elkarbizitza da giltzarria, lasai ibili, besteak ikusi eta onartu, lehentasuna eman besteari, begiratu pertsona bakoitza bere berezitasunekin, eta pentsatu bestearen arrazoiek beren fundamentua daukatela. Askotan bizikletatik jaitsi eta nahiko nuke erreflexu nahikoak izan jendeari zera erantzuteko: "Nik zuk bezala lasai ibiltzea maite dut, ez dizut erasorik egin, ez arriskuz hurbildu, biok hiri isil eta garbiagoaren alde gaude. Kutsadura, burrunba, estutasuna eta arriskua kotxeek eragiten dituzte. Bidegorritik noa, baina nahi nuen itsasora hurbildu, zuk bezala".

Auto gidariek ziklistak errespetatzen dituzte?

Inork ez dio inori errespetua faltatzen. Gertatzen den gauza bakarra da auto gidariek nahi dutela doazen tokira ahalik eta azkarren iristea. Baina kalean eta bidean arre eta patxada behar dira.

Zer egin beharko litzateke bizikletaren kultura eta erabilera sustatzeko? Zer eskatuko zenieke erakunde publikoei (udalei, Aldundiari, Jaurilaritzari...) bizikletaren gaiari dagokionean?

Agian kontzientzia gehiago eragin zezaketen. Gero, ekitaldi ofizialetan ahal dela bizikletaz ibili. Ziur nago horrelako agerraldiak egin ahal direla. Lehendakaria datorrela, Donostia kanpoko aparkalekuan autoa utzi eta Gipuzkoa plazara edo udaletxera bizikletaz ailegatu. Beraiek

dira etikoenak, garbienak eta ekonomikoenak izan beharko luketenak.

Anekdotak dibertigarriak gertatu zaizu bizikletarekin?

Amsterdamen izan nintzen batean kotxearekin zer egin jakin ez eta isuna jarri zidaten. Segidan,



"Kontxan zehar itsasertzean pasean joatea bizigarria da"

Donostian Alderdi Ederretik bizikletaz joateagatik isuna jarri zidaten. Holandan kotxez joateagatik, Donostian berriz, bizikletaz.

Elkarrizketatu ditugun ia donostiar guztiek esan digute inoiz bizikleta lapurtu dietela. Erantzun zuri ez zaizula gertatu...

Ezin hori esan, askotan lapurtu didate, bizitzan zehar dozena erdi.

“Hirian elkarrekin
bizi eta ahal den
neurrian ondo bizitzen
saiatu beharko genuke
txirrindulariek eta oinezkoek,
begiko eta atsegin izan”

Bizikletaz ibiltzeaz gain, biodantza irakaslea zara, tai-chi gong tailerrak ematen dituzu Ondarretako hondartzan, dantza organikoa... ¿Mens sana in corpore sano?

Bai horixe, gorputza, sentimenduak eta alde mentala batera doaz, eta dena bat ingurunearekin. Gorputzak, adimenak bezala, potentzial genetiko izugarriak dauzka eta bietako bat: edo gehiago lantzen dituzu potentzial horiek edo gutxitu egiten dira. Norberarekiko, gizartearekiko eta ingurunearekiko desafioa da.

Bizikletak, osasunaren arloan, zer ematen dizu? Zer onurak dakartzkizu bizikletak?

Lasaitasuna eta praktikotasuna. Gehienak bezala lanpetuta egoten naiz. Bada, mugimendu azkarrak egiten ditut paseoan, kanpoko aireaz gozatu, isilik, jendearekin tratuan... Beti norbait topatzen dut, berba, irribarre egin, kotxeko kultura bortizetik kanpo bizi.

Klaseez eta tailerrez gain, aktorea zara. Kontatuko diguzu zertan zabiltzan orain?

Filosofia klaseak ematen ari naiz institutu batean. Mens sana... Biodantza sistema izugarri aberatsa da gorputza, sentimenduak eta buruko osasunerako.

Goenkaleko aktore bezala ezagutzen zaituzte kaletik zozazenean?

Bada, bai, badirudi betirako izango naizela *Goenkaleko* Gina. Nire ikasleek badakite kontu hori beren gurasoek eta beste irakasle batzuek esan dietelako. Gustatuko litzaidake antzele lan gehiago egitea eta pertsonaia gehiagorengatik ezagutua izatea.

Zerbait gehiago gaineratu nahi duzu?

Oso erromantikoa da maitale batek bere *maitia* bizikletaren eskulekuaren gainean hirian zehar paseatzea, paseo Berria, portua, hondartza, haizeen orrazia...



EN DOS FRASES:

“Donostia está mejor preparada para andar en bici que en coche. Veo más ventajas que desventajas”

“Si viniese el lehendakari, podría dejar el coche en un aparcamiento a las afueras y venir en bici hasta la plaza de Gipuzkoa o al ayuntamiento. Ellos son los que deberían ser los más éticos, limpios y económicos”

RESPECTO Y SALUD

Teresa López de Munain es una ciclista urbana comprometida con su ciudad, el medio ambiente y la salud. Nacida en Bilbao, se trasladó a Donostia para estudiar filosofía y teatro. Es conocida, entre otras cosas, por su papel de Gina en *Goenkale*, es profesora de filosofía en un instituto y da clases de biodanza y tai-chi gong. En la actualidad vive en Donostia y viaja de Igara al centro en bicicleta. Reivindica el respeto mutuo entre ciclistas y peatones, asume que es poco ético abusar del automóvil y evita utilizarlo si no es estrictamente necesario. Pero no sólo es una cuestión ecológica. Pedalear le aporta tranquilidad, es práctico y, además, siempre le ofrece la posibilidad de encontrarse con alguien en la calle y charlar un rato.

Azpeitia-Lasao bidegorria Birika berdea, lanera joateko eta paseatzeko

Mendi artean eta landa eremuetan barrena doa urtebete ez duen bidegorri tarte hau. Azpeitiko Damaso auzotik irteten da eta Zestoako Lasao auzora doa. Anardi industriagunea ere zeharkatzen du bost kilometroko bide berri honek, eta paseoan ibiltzeko zein lanera joateko ezin egokiagoa da. Guk, bizikleta hartuta, bertatik bertara bisitatu dugu oinezkoentzat eta txirrindularientzat errei berezitu bana dituen bidegorria.

Ibilbideari ekingo diogu, Urola ibaiaren beste aldean Madalena ermita (Ignazio Loiolakoak ostatua hartu zuen bertan 1534. urtean) eta izen bereko ospitale historikoaren

**2011ko azken
lau hilabeteetan 70.000 bidaia
egin ziren bidegorri honetan**

hondakinak ditugula. Eraikinen artean Izarraitz mendilerroa ageri da, halako harrotasuna erakutsiz. Oskarbi dago eta azken euriteen ondoren, fresko gaude itzalean eta atsegin eguzkipean. Pedalei eragiten hasten gara.

Lehen 127 metroetan bi mailatan banatuta dago bidea, bata txirrindularientzako eta bestea oinezkoentzako. Laster batzen dira bi bideak maila berean, eta lau metro zabal da. Ibaia ondoan goaz aurrera, zuhaizti eta larre artean. Oinezko ugari dago paseoan eguraldi goxoa aprobetxatuz, patinatzailearen bat edo beste... Lanetik datozen zenbait txirrindulari ere gurutzatu dira gurekin. Erretiratu bikote bati galdetu diogu ea bidegorria jende askok erabiltzen duen. Bien erantzuna, pentsatu gabekoa eta azkarra izan da: "Bai, bai, asko". Paseoan ibiltzeko darabiltela diote eta asko gozatzen dutela. Hizketan hasi dira eta gauza ugari kontatu dizkigute Izarraitz mendilerroari eta bertako tontorrei buruz (Xoxote, Erlo, Kakute), Azpeitiko herriari buruz, San Inaziori buruz, Madalenako ermitari buruz...





Baina oso datu erreal gutxi ditugu bidegorri honen erabileraren inguruan. Izan ere, gazte gaztea da: 2011ko irailean ireki zen eta kontagailuek hilabete gutxi batzuetako datuak baino ez dizkigute eman: hala nola, eguneko 553 oinezko eta 112 bizikleta ibiltzen direla batz bestea. 2011ko azken lau hilabeteetan 70.000 bidaia egin ziren bidegorri honetan.

Erosoa eta atsegina

Bidea nahikoa laua da. Aldapa gogorragoren bat aurkituko dugu Anardi industriagunea atzean utzi bezain laster, baina gero gerokoak. Eskuineko larrean ardiak daude. Gure presentziak apenas ditu aztoratzen. Badiolegiko araztegiaren parera iristerakoan, bidegorria trenbidearen azpitik igarotzen da, hormigoizko pasagune berri batetik. Trenbidea pasatuta, bidegorria ibaiaren eta araztegiaren artean doa.

Ingurunea oso atsegina da. Ureko hegaztiak ikusi ditugu ibaian (hau idazten ari denaren ez jakintasunaren ondorioz ezin esan zeintzuk diren, barkatu).

3.300 metro egin ditugu jada eta Anardi industriagunera iritsi gara. Hemen, bidegorria eten egiten da. Anardi barruan 900 bat metroko zatia egin gabe dago, lurra lortzeko arazoak izan zirelako, baina arazoa gainditu da eta Aldundiak zati hori laster egingo du. Hala ere, ez dugu trafiko gehiegi topatu zonalde

honetan eta arazorik gabe jarraitu dugu aurrera. Zestoako Lasao auzoa gertu dago, baina lehenago bideko aldaparik gogorrena gainditu beharko dugu. Ez izutu. Ez da munduko beste ezer. Aspaldian bizikleta hartu gabe daudenek sufrituko dute pixka bat, baina hirugarren "erasoaldian" erraz asko gaintutuko dute, aldapa zena aldapatxoa bihurtuz. Ondoren, bideak beherantz egiten du eta segituan iritsiko gara Lasao auzora.

Azpeititik Anardira lanera joateko bide ezin egokiagoa da; laua, segurua, eroso eta atsegina

Ibilbidea amaitutakoan bi gogoeta datozkigu burura. Batetik, Azpeititik Anardira lanera joateko bide ezin egokiagoa dela. Laua, segurua, eroso eta atsegina. Minutu gutxi batzuen bueltan egiten da bidea eta bost kilometro azpiko joan etorrien barruan kokatzen da. Bestetik, pasean ibiltzeko ere oso aproposa da. Lehen aipatu bezala, aldapa gutxi ditu, lasaia da, inguruak ederrak dira, naturaren erdian dago, oinezkoak eta txirrindulariak bananduta doaz... Hortaz, eta artikulu honi jarri diogun izenburura bueltatuz, Azpeitia-Lasao bidegorria birika berde bat da, lanera joateko zein aisiaz gozatzeko.



1. Partimos del barrio de Damaso. 2. Izarraitz, imponente. 3. Recordatorio en la ermita de la Madalena. 4. Vista del bidegorri desde el otro lado del río. 5. Vías del tren y caserío al fondo. 6. Señalización horizontal y vertical. 7. Paso de hormigón. 8. Cuesta abajo es más fácil. 9. Llegando a Lasao.

EL BIDEGORRI EN CIFRAS

- La vía ciclista que une Azpeitia con Lasao tiene un ancho de 4 metros útiles y dos espacios diferenciados; uno para peatones y otro para ciclistas.
- El Bidegorri es de asfalto negro y bastante llano, pese a que en algunos tramos tiene pendientes del 6%.
- Para poder construirlo ha sido necesario realizar muros de contención.
- Se ha instalado un sistema apropiado de drenaje.
- En lo que se refiere a la iluminación, se han colocado luces LED para propiciar el ahorro energético y se ha instalado cableado de aluminio para evitar robos.
- Se ha colocado señalización en todo el recorrido y un vallado de madera en las zonas en las que hay riesgo de caída.
- Esta vía ciclista se inauguró en septiembre de 2011, por lo que los datos de utilización son escasos todavía.
 - Desde el momento de su apertura se contabilizaron 70.000 viajes en 2011.
 - El reparto por modos fue el siguiente: 16% ciclistas y 84% peatones.
 - En 2011 se contabilizaron 553 viajes diarios a pie y 112 en bicicleta.



Bizikletek lehentasuna | Semaforoa gorri dagoenean, atzetik datozen bizikletak aurre-aurrean jarri ohi dira. Batetik, autoen kea ez arnasteko, eta bestetik, diskoa berde jartzen denean autoak baino lehenago ateratzeko, alegia, metro gutxi batzuk irabazteko. Abantaila txiki hori oso inportantea da abiadura eta erabateko egonkortasuna lortu bitartean. Zorionez, hirietan bizikletei erreseraturiko lekua, irudian ikus dezakegunaren antzekoa, hasi gara ikusten. Auto ilaren aurrean, txirrindulariei gauzak erraztu egiten dizkiete espazio erreserbatu hauek, bi gurpilen gaineko ibilia zertxobait erosoagoa bihurtuz. Londreseko kale batean hartu dugu argazkia.

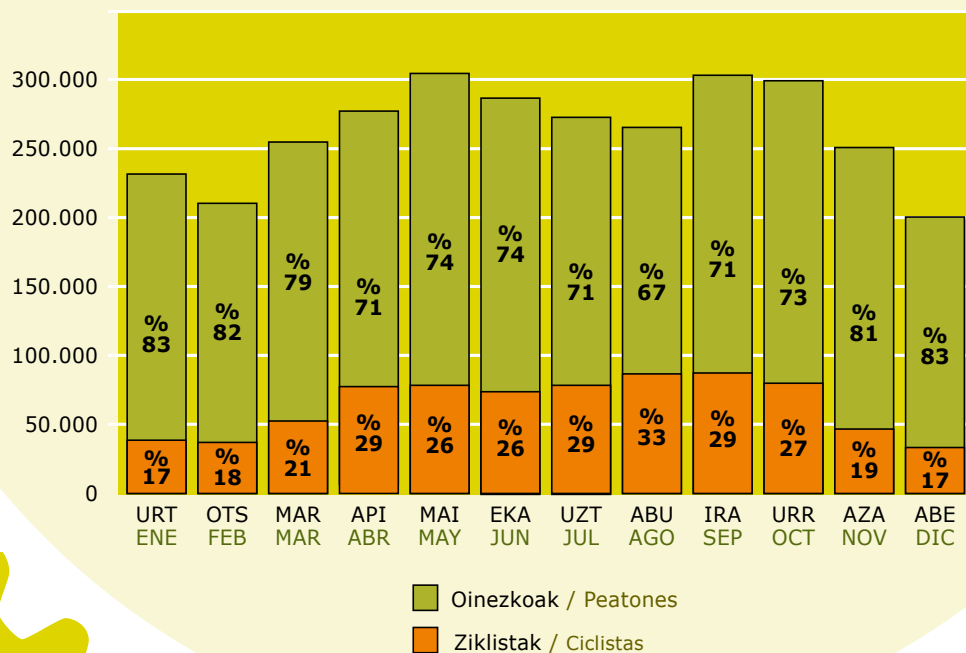
Argazkia: Goizeder

Bizikletaz egindako bidaiak, berriro gora

Bizikletaz egindako bidaiak % 16 igo ziren iaz, 2010. urtearen aldean. Oinezkoen kopuruak ere % 14 egin zuen gora. Aztertutako azken lau urtetako (2008-2011) egunez eguneko erabilera begiratzen badugu, % 95 igo dira bizikletaz egindako bidaiak. Datu horiek Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak bildu ditu eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareari dagozkie.

Gipuzkoako bizikleta bideen sareko erabiltzaile kopuruak gora egin du berriz. Aurreko urtean baino txirrindulari zein oinezko gehiago zenbatu ziren 2011n foru sareko hamabost bideetan. Hazkundera, gainera, handia izan zen eta bizikletaren kasuan, azken urteetako goranzko joera berrestera dator. Jarraian, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak 2011n hartutako datuak doazkizue.

Erabileraren eboluzioa hilez-hile 2011n
Evolución mensual del uso en 2011



Gakoak

- 2011n **3.396.000** bidai egin ziren, bataz beste, **9.330** bidai eguneko. 2010ean baino **% 36** erabiltzaile gehiago zenbatu ziren, hau da, **891.000** desplazamendu berri. 2011n ireki ziren bost bide berrietan jasotako datuak kontutan hartu dira zenbaketa honetan. Aldiz, 2010ean eta 2011n irekita zeuden hamar bidegorrietan hartutako datuak dira gehien interesatzen zaizkigunak, izan ere, bide berdinetan gertatutako hazkundearen berri ematen digute. Bada, 2010ean baino **% 15** erabiltzaile gehiago zenbatu ziren hamar bide horietan. Pedalei eraginez egindako bidaiak **% 16** igo ziren eta oinez egindakoak **% 14**. Hortaz, hazkundera oso antzekoa izan zen bi moduen artean.

- 2011n, ondoko bide hauek aztertu ziren: Azpeitia-Azkoitia, Tolosa-Alegia, Astigarraga-Martutene, Legazpi-Urretxu, Azkoitia-Zumarraga, Andoain-Leitzarain, Soraluez-Bergara, Elgoibar-Maltzaga, Zizurkil-Asteasu, Beasain-Ormaiztegi, Eskoriatza-Aretxabaleta, Irun-Endarlatsa, Segura-Idiazabal, Azpeitia-Lasao, Antzuola-Bergara.

- **841.000** joan-etorri egin ziren bizikletaz 2011n, bataz beste, **2.300** eguneko.

- Bataz beste, bidaien **% 25** bizikletaz egin ziren eta **% 75** oinez.

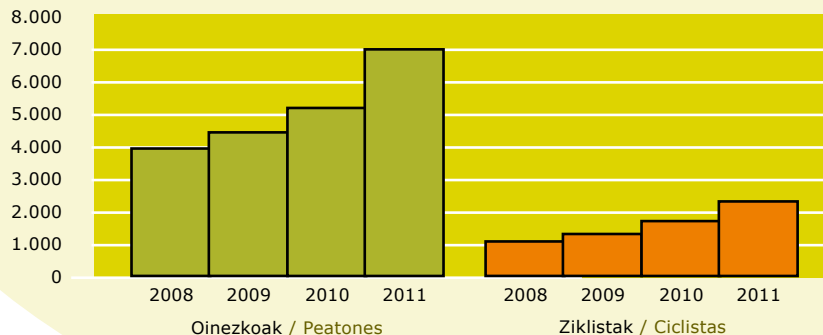
- Erabiltzaileen **% 44** emakumezkoak izan ziren. Txirrindularietan, aldiz, **% 17**ra jaisten da emakumezkoen zifra. Oinezkoen artean, ordea, gehiengoa dira gutxiatik: **% 51**.

- Erabiltzaileen **% 87**k adierazi zuten bidea "ongi" edo "oso ongi" zegoela; **% 46**k eta **% 41**ek hurrenez hurren.

- Azken lau urteetan eguneko izan diren erabiltzaileak aztertzen baditugu, ohartuko gara hazkundera izugarria izan dela. 2008an zenbatu ziren **5.330** erabiltzaileetatik **9.300**era igaro gara 2011n. Hots, lau urteren bueltan **% 75** igo da erabiltzaileen kopurua. Txirrindulariena, aldiz, askoz ere handiagoa izan da: **% 95**eko igoera!

- Erabiltzaileen **% 68**k gutxienez astean lau egunetan erabili zuten bidegorria.

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



Erabilera indizea

Bide ziklista baten errentagarritasuna edo erabilgarritasuna baloratzeko modu interesgarria da "erabilera indizea" deritzona. Bide jakin baten erabilzaile kopurua eta bide horrek lotzen dituen herrien biztanle kopurua erlazionatuz lortzen da erabilera indizea. Beste modu batera esanda, indize honek ondoko datua ematen digu: eguneko bidai kopurua 1.000 biztanleko.

2011 Urteko batz bestekoa (bide bakoitzeko) Promedio anual (por vía)	Erabilera indize orokorra Índice utilización general	Erabilera indize ziklista Índice utilización ciclista
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	130	46
TOLOSA-ALEGIA	55	22
SEGURA-IDIAZABAL	54	6
LEGAZPI-URRETXU	60	11
ZUMARRAGA-AZKOITIA	27	10
AZPEITIA-AZKOITIA	65	10
SORALUZE-BERGARA	34	6
ZIZURKIL-ASTEASU	41	8
BEASAIN-ORMAIZTEGI	28	5
ESKORIATZA-ARETXABALETA	49	12
AZPEITIA-LASAO	46	8
Urteko batz bestekoa Promedio anual	54	13

El índice de utilización se obtiene relacionando el número de usuarios diarios con la suma de las poblaciones de los municipios que conecta la vía. Se expresa en usuarios/día por cada 1.000 habitantes.

Sigue creciendo el número de usuarios de la red foral

En el año 2011 se registraron en las 15 vías que componen la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 3,4 millones desplazamientos, de los cuales 2,5 millones se realizaron a pie (75%) y 0,8 millones en bicicleta (25%). Tanto en el modo peatonal como en el ciclista se produjeron crecimientos muy importantes, si bien la bicicleta tuvo un crecimiento porcentual ligeramente superior, lo que supone que de forma paulatina ésta cobra cada año mayor protagonismo.

Las claves

- **3.396.000** desplazamientos en el año 2011, con un promedio de **9.300** viajes por día.
- **841.000** viajes en bicicleta en el año 2011, con un promedio de **2.300** viajes por día.
- **25%** de viajes en bicicleta y **75%** a pie.
- **36%** más de usuarios (ciclistas y peatones) que en 2010, con 891.000 nuevos viajes (1).
- **15%** más de usuarios que en 2010, **16%** más de ciclistas y **14%** más de peatones (2).
- El **44%** de los usuarios fueron mujeres. Proporción que se reduce al **17%** en el colectivo ciclista, y supone un 51% entre los peatones.
- Un **87%** de usuarios opinó que la vía está bien o muy bien (46% y 41%).
- Un **68%** de los usuarios utilizó la vía por lo menos 4 días por semana.
- Un **29%** de los ciclistas cotidianos usaría el coche para realizar el mismo desplazamiento en caso de no existir la vía ciclista. Un 23% optaría por el transporte público.
- Un **16%** de los ciclistas de la red son nuevos usuarios de la bicicleta y un **33%** la utiliza más a partir de la existencia de la vía.



(1) Se incluyen los usuarios de las 5 vías abiertas en 2011, de las que tan sólo se disponen datos de ese mismo año. En las restantes 10 vías (con datos de 2010 y 2011) el aumento porcentual de usuarios ha sido del 15%.

(2) En este caso se computan aquellas vías con datos de los años 2010 y 2011. Este dato es el que realmente informa sobre cuánto más se utilizan las mismas vías.

La bici invisible

Uno de los asuntos que más preocupa a los ciclistas es la invisibilidad a la que se ven avocados, sin pretenderlo, tanto en entornos urbanos como en vías interurbanas. Es decir, algo tan sencillo sobre el papel como "ser vistos" es más complicado de lo que parece en la práctica diaria. Y si no, pregúntenselo a cualquier ciclista que callejea a diario rodeado de chapa y pintura.

Empecemos con una sencilla generalización. El número de ciclistas aumenta cada día en nuestros pueblos y ciudades. En algunas localidades, incluso, se aprecia a simple vista.

Richard Masoner, Cyclelicious (CC BY-SA 2.0)

Pero, ¿ha cambiado la actitud que los conductores tienen hacia los ciclistas? Parece que no. Sería conveniente incidir en este aspecto, ya que los automovilistas, sobre todo urbanos, se van a ver obligados a compartir el asfalto con más y más ciclistas que no sólo se desplazan por los bidgorris. Deberán ir acostumbrándose y variar algunos hábitos de conducción, además de hacer un ejercicio de empatía con los ciclistas. Ponerse en el lugar del otro, es decir, coger una bici y salir al asfalto, debería ser infalible. Cabría pensar que el cambio de mentalidad sería automático y radical. Sin embargo, de momento, es regla habitual (otra generalización) sentirse "ninguneado" por los automovilistas. Éstos, en ocasiones actuarán como si las bicis no fueran parte del tráfico, como si no estuvieran ahí. Otras, perderán la paciencia al encontrarse en su camino con un ciclista demasiado lento al que hay que dejar atrás cuanto antes. Finalmente, simplemente no verán al





Circular como si fuéramos invisibles no significa que no queramos ser vistos. Todo lo contrario. Hay que hacer todo lo posible para que nos vean

ciclista. Para ellos serán la encarnación sobre dos ruedas del famoso personaje de la novela de H.G. Wells.

No se trata de causar alarma, de trasladar la idea de que circular en bici es peligroso. Ni mucho menos. Pero sí de ser precavidos. (Re)conocer la "psicología" de los conductores y algunas de sus reacciones al volante puede resultarnos muy útil.

Anticipación

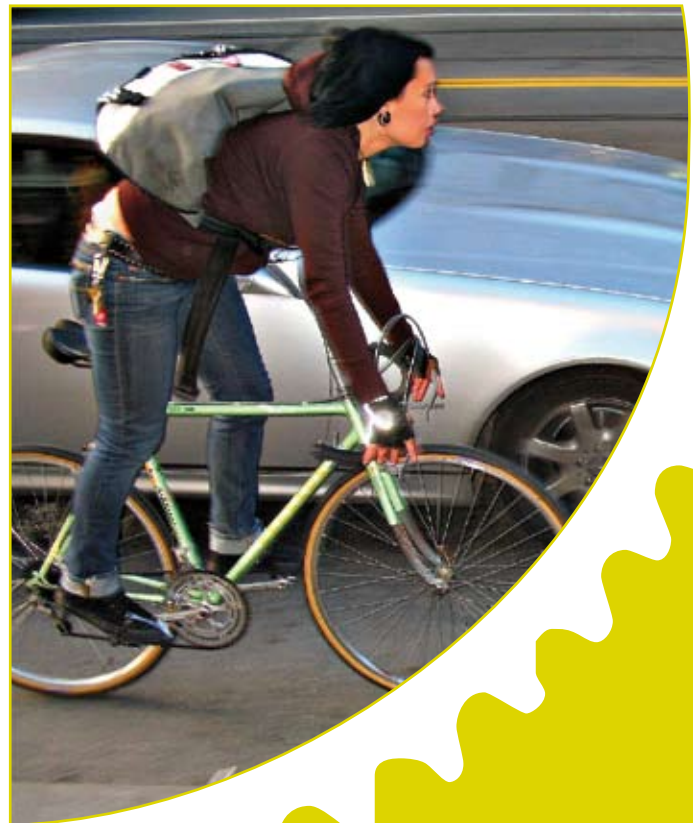
El ciclista debe anticiparse, prever las maniobras de los conductores e intentar evitar en la medida de lo posible situaciones complicadas. Pongamos que estás, lector, pedaleando por una calle de tu localidad. ¿Se detendrá aquel automóvil que ha llegado a la intersección, aun cuando tú tienes prioridad? ¿ese otro conductor abrirá la puerta de su vehículo después de mirar si viene alguien?

La práctica diaria de muchos ciclistas es desconfiar sistemáticamente de los conductores y actuar como si éstos no les vieran, como si fueran

invisibles. Es a la conclusión que llega Michael Bluejay en el interesante artículo que podemos leer en la web www.bicyclesafe.com titulado *How to not get hit by cars* (Cómo evitar ser golpeado por los coches). Bluejay, argumenta que hay que circular "como si fuésemos invisibles, de forma que sea irrelevante que los coches nos vean o no".

Para ello, expone varias circunstancias en las que se puede encontrar un ciclista. Para cada una de ellas ofrece su propia conclusión, y como el espacio que tenemos es limitado, os dejamos un único ejemplo y os invitamos a que leáis el artículo y saquéis vuestras propias conclusiones. Dice el señor Michael Bluejay que se deben evitar las carreteras rápidas, a menos que haya mucho espacio para un coche y una bici juntos. Pero, aún habiéndolo –dice–, el ciclista debe practicar la invisibilidad circulando pegado a la derecha.

Richard Masoner, Cyclelicious (CC BY-SA 2.0)



GIDARIEN ARRETA

Hiriak oihanak dira eta auto motordunak, errege-erreginak, oro har, gaizki ohituta daude eta kosta egiten zaie egoera berrietara moldatzea. Oihanetan, geroz eta txirrindulari gehiago dago, baina errege-erreginek ez dute oraindik ikasi nola jokatu bi gurpileko ibilgailuen aurrean. Horregatik, garrantzitsua da, ziklistek dituzten betebeharrak ahaztu gabe, gidariak sentsibilizatzea, ohartaraztea errepidea guztiona dela, txirrindulari baten aurrean kontu handiagoz gidatu behar dutela, askotan ikusezina zaiona eskubide osoz trafikoaren parte ere badela barneratzea. Izan ere, askotan, gidarientzako bizikletak ikusezinak bihurtzen dira eta errepidean ez baleude bezala jokatzeko dute edo, besterik gabe, oztopoa dira beren ibilian. Guztion ardura da, gidariena eta txirrindulariarena, elkarren artean errespetuz eta sen onez gidatzea. Denok irabaziko dugu.



Si éste está lo suficientemente lejos como para no ocupar el espacio que "corresponde" a los coches, éstos pasarán sin tocarle, aunque no le hayan visto. Este caso concreto y la solución que propone Bluejay bien puede ser un tema de debate e, incluso, de controversia, pero ilustra bien la "invisibilidad" del ciclista.

Sin embargo, circular como si fuéramos invisibles no significa que no queramos ser vistos. Todo lo contrario.

Tal y como hemos indicado anteriormente, deberemos hacer las señas pertinentes a los conductores, y de noche lo mejor es llevar más luces que un casino de Las Vegas, chaleco reflectante y demás artilugios, caseros o no, para hacernos lo más visibles posible.

Pero, repetimos, es injusto incidir sólo en la responsabilidad del ciclista.

El conductor tiene que tomar

conciencia de que las bicicletas también son parte del tráfico, que tienen el mismo derecho (y obligaciones) de ocupar la calzada. El automovilista debe moderar la velocidad cuando se encuentra con un ciclista y mantener la distancia de seguridad, respirar y contar hasta diez si es necesario para mantener la calma. Debe utilizar el sentido común. Que es un sentido muy valioso.

Nota: En nuestra web www.gipuzkoabizikletak.net, en el apartado *Recomendaciones/Gomendioak*, encontraréis unos prácticos consejos sobre circulación y seguridad, que deberíamos tener en cuenta tanto los ciclistas como los conductores. También en el apartado de *Trucos y Consejos* hay varios artículos sobre seguridad. Además de la web ya citada en el texto, hemos echado mano de la traducción que del mismo artículo ha realizado la gente de www.conbici.org.

Bizikletak munduan
Utila-Honduras

Argazkiak: Txuma Vázquez







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.

Completado el catálogo de la red de vías ciclistas

La Diputación Foral de Gipuzkoa ha completado el catálogo de la red de vías ciclistas forales de Gipuzkoa y la ha puesto a disposición de la ciudadanía en la página web www.gipuzkoabizikletaz.net.

El Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa se compone de un listado con los tramos que incorpora, y en cada uno de ellos define el itinerario del que forma parte, el código del itinerario o ramal, el código del tramo, su denominación, el punto kilométrico de inicio y final, y su longitud.

Asimismo, al listado se acompaña como anexo una ficha para cada tramo en la que, además de los anteriores datos, se añade una fotografía con una vista aérea de su inicio, otra del final y otra del tramo completo, para facilitar una información más gráfica y precisa de sus límites.

La Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en su artículo noveno, se refiere al Catálogo de la Red de de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, señalando que es el documento que contendrá la relación detallada y la clasificación de todas las vías ciclistas forales con expresión de su identificación y denominación oficial, y que se irá actualizando permanentemente.



Bizikletaren eta Hiriaren XI. Biltzar Iberiarra

Portugaleko Murtosa hiriak hartuko du Bizikleta eta Hiriaren XI. Biltzar Iberiarra apirilaren 27tik maiatzaren 1era. Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta (FPCUB), Estatu Espainiarreko Conbici koordinakundea eta Murtosako Udala dira antolatzaileak. Biltzarrean, hiru gai-multzo nagusi aztertuko dira: bizikletaren integratzea hiriko mugikortasunean; bizikletaren erabiltzea hiri txikietan eta landa eremuetan; eta bizikleta, urbanismoa, azpiegiturak eta araudia.

Biltzar hau estatu espainiarrean eta Portugalen egiten da txandaka duela 18 urte. Aurreko edizioa 2010ean egin zen Sevillan.

Egitaraua, kokapena, txostenen aurkezpena, izen ematea eta bestelako informazioa: www.murtosaciclavel.com

Toda la temporada de 2011 en el *Urtekaria*

Ya está a la venta el *Urtekaria 2012*, anuario correspondiente a la temporada 2011 que recoge todas las fichas de los ciclistas profesionales con su palmarés desde que pasaron a la máxima categoría, más las fichas de los amateurs del estado español, con todas sus victorias en el campo aficionado. Son más de 700 páginas. Más información en:

www.urtekaria.com

Frantziako enpresek lanera bizikletaz doazen langileak diruz lagunduko dituzte

Frantziako Gobernuak bizikletaren erabilera sustatzeko sistema berri bat iragarri du: lanera bizikletaz doazen langileei garraio gastuak finantzatuko dizkiete enpresek. Ordainetan, enpresek zerga-salbuespenak izango dituzte. Thierry Mariani Garraio ministroak zehaztu duenez, Belgikan jada existitzen da antzeko sistema bat, eta haren antzekoa izango da. Belgikan, 21 zentimo ordaintzen dizkiete langileei kilometroko.

10.000 txirrindulari gehiago eguneko 2016 urterako

Kalapie elkarteak Donostiako ziklisten kopurua handitzeko kanpaina abiarazi du. Gipuzkoako hiriburuan egunero egiten diren 17.000 bizikleta-bidaiei 10.000 bidaia gehitu nahi dizkiete 2016. urterako. Horixe adierazten du, hain zuzen, kanpainaren goiburua: "10.000 txirrindulari gehiago eguneko 2016 urterako". Info gehiago: www.kalapie.org



Argazkia: Goizeder



Txirrindulari bat Donostiako kaleetatik.

Ba al zenekien?

Bizikleta dela garraio modu erosoena, eraginkorra eta azkarrena bost kilometro baino gutxiagoko ibilbideetan?

¿Sabías que...?

la bicicleta es el medio de transporte más cómodo, rápido y eficaz en distancias inferiores a 5 kilómetros?



Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.net



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

gipuzkoako



bidegorriak