

10. zenb. • 2012ko ekaina • Doako argitalpena / Nº10 • Junio 2012 • Publicación gratuita

Richard Oribe

Bizikleta ezinbestekoa  
Un olímpico en bicicleta



  
**Bizikletaz**



Errepideak ez ziren autoentzat egin

Décimo aniversario del  
bidegorri de la Concha

Alegia-Itsasondo,  
9 kilometro bizikletaz

Hitz & Irudi: Ez al genuen, bada,  
zirimiria gogoko?

Galería de fotos:  
Nueva York

Berriak



## Asfalto gorria

Interesgarria benetan Carlton Reig ikerlariak *Roads Were Not Built for Cars* liburuan kontatzen duena (ikus 12-13 orrialdeak), izan ere, asfaltozko errepideak ez omen ziren autoentzat egin, baizik eta bizikleta erabiltzaileek osatutako lobbyen eskaerei erantzunez. Interesgarria eta harrigarria, gaur egun asfaltoz betetako oihanean bizikletek nekez egin baitezakete aurrera. Baina lezio paregabea eman digu informazio honek, eta egoera iraultzeko ikasbide ere izan daiteke.

**Asfaltozko lehen errepideak bizikleta erabiltzaileek osatutako lobbyen eskaerei erantzunez egin omen ziren eta ikasbide izan daiteke guretzat**

Richard Oribek duen grina ere ikasbide izan daiteke. Goi mailako igerilari donostiarra bizitzak ezarritako mugak gainditzen maisu da, eta Londresko Joko Paraolimpikoetan beste dominaren bat lortzeko gogo biziz dago. Horretan guztian bizikleta izan du bidelagun, eta gainerakoek oinez egiten duguna hark bizikletaz

egiten du. Bizikletaren bidez bestela nekez izango lukeen askatasuna eta bizi kalitatea lortu du Oribek. Besteontzat ikasbide ederra, bestelako garraibideak utzi eta bizikletaren aldeko apustu egin dezagun.

**Puede ser un momento muy apropiado para pasar del asfalto negro al rojo**

Beraz, Oriberen filosofiatik apur bat hartuta eta errepideetan asfaltoa jartzea bultzatu zuten bizikleta erabiltzaile haien tesiei eutsita, bestelako garraio eredu baten aldeko apustua egin daiteke, bizikletek lehentasuna zuten garai haren funtsari helduta. Asfalto beltzaren garaitik asfalto gorriaren garaira pasatzeko une egokia izan daiteke. Garai gris honetan gure inguruneari bestelako kolorea emateko unea da, eta gorria inoiz baino proposagoa da.

**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
- Argazkiak / Fotografías: Koldo Almandoz, Xabier Sagardia, Martin Etxauri, Lorea Bidegain
- 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](http://www.gipuzkoabizikletaz.net)

[bizikletaz@eragin.com](mailto:bizikletaz@eragin.com)

Gipuzkoako Foru Aldundia, Gipuzkoako plaza, z/g  
20004 Donostia-San Sebastián



**Gipuzkoako  
Foru Aldundia**  
Mugikortasuneko eta Bide  
Azpiegituretako Departamentua

## Aurkibidea

## Índice

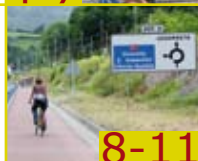
Elkarrizketa:  
Richard Oribe



4-7

Entrevista:  
Richard Oribe

Gure bidegorriak barrutik:  
Alegia - Itsasondo



8-11

Nuestros bidegorris por dentro:  
Alegia - Itsasondo

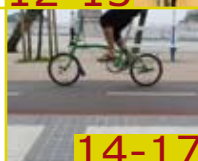
Errepideak ez ziren  
autoentzako egin



12-13

Las carreteras no se hicieron pensando  
en los automóviles

Kontxako bidegorriaren  
10. urteurrena



14-17

10º aniversario del Bidegorri  
de la Concha

Hitz & Irudi



18

Fotonoticia

Argazkitegia:  
New York



19-21

Álbum de fotos:  
Nueva York

Berriak



22-23

Noticias

Ba al  
zenekien?



23

¿Sabías  
que...?

## RICHARD ORIBE

“Lo que los demás hacen caminando, yo lo hago en bici”

**El nadador de elite Richard Oribe (Donostia, 1974) se prepara con ilusión y tenacidad para participar en los próximos juegos paraolímpicos de Londres, que tendrán lugar del 27 de julio al 12 de agosto. Para él será nada más y nada menos que su sexta, y última ya probablemente, participación en el olimpo de la competición atlética. Sus récords son incontables y su medallero no le cabe en el cuello, logros que ejemplifican su sed de superación. Richard nació con una parálisis cerebral que ha sabido gestionar con inteligencia gracias**

**también a su familia y a su entorno más cercano. Y en esta lucha constante que es la vida, la bicicleta ha jugado un papel fundamental en su cotidianidad –lejos de los titulares de prensa y los triunfos– para desplazarse por Donostia, relacionarse con los demás, dar un paseo, hacer recados o tonificar los músculos.**

**Hemos preguntado a Richard sobre éstas y otras cuestiones. Quisiéramos agradecer también a su entrenador Javier de Aymerich del club Konporta Kirol Elkarte por su buena disposición y ayuda.**

Argazkiak / Fotos: Koldo Almandoz





**Suponemos que a estas alturas estarás con la mente puesta en los próximos Juegos Paraolímpicos de Londres. ¿Cómo los afrontas?**

Efectivamente, mi cabeza está en Londres. Estoy preparando los Juegos con seriedad, rigor e ilusión. Esta vez se me está haciendo muy largo y más duro. Son muchos años compitiendo al más alto nivel y, aunque los juegos son cada cuatro años, entrenamos duro todo el ciclo. Para que os hagáis una idea, el pasado año 2011 no hubo campeonato del mundo donde poder refrendar en qué estado te encuentras. Sin embargo, los resultados en diferentes campeonatos de rango inferior me situaron en el nº 1 del ranking mundial del IPC Swimming (Natación del Comité Paraolímpico Internacional) en las tres pruebas en las que compito habitualmente. Para eso es necesario estar a un buen nivel entre cada paraolimpiada.

**Serán tus sextos juegos. Por sí solo, este dato ya es todo un récord, pero ¿qué objetivos concretos te has marcado para la cita de Londres?**

Somos pocos los privilegiados que podemos decir que afrontamos nuestros sextos juegos y muy escasos los que lo hacemos en una modalidad como la natación. Planteo mi retirada tras estos Juegos y mi objetivo es afrontarlos con ilusión y la mejor forma posible. He conseguido subir al podium en cuatro Paraolimpiadas y me he planteado subir en Londres también.

**Tienes un palmarés impresionante, Richard. Entre todos tus logros, ¿cuál ha sido el más especial para ti? ¿Cuál ha sido el que más ilusión te ha hecho?**

Me han hecho ilusión muchos logros a lo largo de los 21 años que llevo compitiendo al más alto nivel. Llega un momento en el que te vuelves selectivo y estableces prioridades. Para un deportista, los JJ.OO. y JJ.PP. son el acontecimiento de mayor importancia, mucho más que un campeonato del mundo u otro tipo de evento de rango inferior. Los de Beijing fueron mis últimos juegos, 200 libres mi última prueba...

El subir a lo más alto del podium, récord del mundo incluido, con mis padres presentes en la grada, Javi mi entrenador emocionado abrazándome al salir del agua, mis amigos y compañeros radiantes de alegría..., todo eso lo tengo grabado en la cabeza y es lo que hasta el momento más ilusión me ha hecho.

**La natación y el deporte son tu vida. Donostia**

**tu ciudad, por la que te sueles mover en bicicleta. ¿Con qué frecuencia lo haces y qué tipo de desplazamientos haces con ella?**

Una de las consecuencias de mi parálisis cerebral es que apenas tengo equilibrio, camino con enorme dificultad y me fatigo enseguida porque me supone un gran esfuerzo. Desde que empecé a mover mis piernas –por cierto, mucho más tarde que el resto de niños de mi edad–, mis padres me proporcionaron esta “bici” de tres ruedas que tanto llama la atención a los niños cuando me ven por la calle. La bici son mis piernas, me permite pasear, desplazarme a los lugares que debo frecuentar por motivos de entrenamiento, ir a hacer recados, relacionarme con los demás, mejorar mi resistencia aeróbica, mantener un buen tono muscular en mis piernas... La bici es fundamental para mi. Si en mi casa no me hubiesen animado a utilizar este medio, a mover las piernas, estaría prácticamente todo el día sentado en



una silla de ruedas; menuda diferencia en mi calidad de vida.

Siempre que el clima me lo permite me desplazo en bici a los entrenamientos, salgo a pasear en mis ratos libres, voy al fisioterapeuta, a hacer la compra o a dar una vuelta con mis amigos a la Parte Vieja. Lo que los demás hacen caminando, yo lo hago en bici.

**En tu caso son todo ventajas...**

Como he comentado anteriormente, en principio

**puedes explicar qué características tiene? ¿Le has añadido algo para ir más cómodo?**

Es algo más grande que los que venden de serie para adultos y le he añadido algunas cosas que mejoran mi seguridad como el freno de disco y los amortiguadores. También llevo un velocímetro y cuenta kilómetros de "quita y pon" y, por supuesto, todos los accesorios que exige la nueva normativa para las bicicletas, dispositivos luminosos, timbre, etc.



básicamente son mis piernas y las ventajas que encuentro supongo que serán similares a las del resto de ciudadanos que se desplazan en bici. Puedo moverme de un lugar a otro de una manera rápida y cómoda gracias al carril bici. Y por supuesto, valoro todos los beneficios que aporta a mi salud y también sé que no contribuyo a la contaminación del medio ambiente.

Con la bici puedo gestionar mi tiempo con mayor precisión, ya que no hay atascos ni "imprevistos", lo que me produce una mayor tranquilidad y sensación de bienestar.

**Hemos visto que utilizas un triciclo. ¿Nos**

**“Con la bici puedo gestionar mi tiempo con mayor precisión, ya que no hay atascos ni ‘imprevistos’, lo que me produce una mayor tranquilidad y sensación de bienestar”**

**¿Qué opinión te merece Donostia en cuanto a la movilidad sostenible en bicicleta? ¿Qué crees que se podría mejorar?**

Dentro de lo que yo me puedo mover

## “La bici son mis piernas. Para mi es fundamental”

por mis limitaciones, la infraestructura actual de Donostia me parece genial. ¿Se puede mejorar? Seguro, yo lo que peor veo es que en algunos puntos puede haber riesgo de colisión con peatones, tal vez porque la señalización no es muy clara, sobre todo para las personas mayores.

### **En tu opinión, ¿qué habría que mejorar, qué habría que hacer, para que cada vez más ciudadanos apostasen por la bicicleta?**

Las zonas de aparcar bicis. Me da mucha pena ver cantidad de bicis deterioradas con las ruedas destrozadas a patadas, sillines robados... He visto en otras ciudades que hay espacios cubiertos y vigilados donde se pueden aparcar con accesos fáciles y eso lo echo de menos aquí ya que siempre hay algún gamberro haciendo de las suyas.

### **¿Conoces la Red de Bidegorris de Gipuzkoa? Si es así, ¿qué te parece?**

No la conozco en vivo y en directo porque me muevo sólo por Donostia. He visto artículos en prensa y hay unas rutas preciosas que algún día, cuando disponga de tiempo, conoceré “in situ”.

### **¿Cómo te las apañas con los viandantes? ¿Y con los conductores?**

Pocas veces he tenido problemas. Me conoce mucha gente y me siento querido y respetado. También es cierto que alguna vez me han dado algún “bocinazo” sin razón, porque algún nervioso transitaba con prisa sin importarle ni los pasos de cebrá ni los bidegorris.

### **¿Tienes alguna anécdota divertida con la bicicleta?**

El año pasado, cuando se abrió el paso subterráneo que une el Antiguo con Morlans, me metí con la bici y me encontré con que la salida estaba cerrada con una verja. Para no desandar el camino, se me ocurrió dar unos gritos a un municipal que había por allí para reclamar su atención y me la abrieron. Iba a entrenar y no me apetecía pegarme el palizón de dar toda la vuelta. Parecía un presidiario tras las rejas pegando gritos.

Más información: [www.richardoribe.com](http://www.richardoribe.com)



**Richard Oribe 1974an jaio zen garun-paralisiarekin eta bizikleta ezinbestekoa izan da berarentzat, Donostian barrena mugitzeko eguneroko bizitzan**

### **EZINBESTEKO TRESNA**

Une honetan, Richard Oribe igerilaria prestaketa lanetan buru belarri sartuta dago, uztailaren 27tik aurrera Londresen burutuko diren joko paralinpikoetan lehiatzeko. Bere seigarren jokoak izango dira, marka berez erraldoia, bere burua gaintzeko donostiarrak erakutsi duen adorea erakusle. Richard 1974an jaio zen garun-paralisiarekin. Igeriketan aurkitu zuen bere bidea eta bizikleta izan zen hirian batetik bestera mugitzeko, besteekin erlazionatzeko, giharrak indartzeko... aurkitu zuen gailu ezinbestekoa, bere bigarren zangoak bihurtzeraino. Izan ere, bizikletak gauzak erraztu dizkio Richard Oriberri: “Ezinbestekoa da niretzako. Etxean ez baninduten animatu bizikleta erabiltzera, zangoak mugitzera, ia egun osoa gurpil-aulkian eserita pasatuko nuen. Eta zelako desberdintasuna nire bizitza kalitatean”, azaldu digu Richardek. Eta gaineratu du: “Besteekin egiten dutena, nik bizikletaz egiten dut”.



## Bederatzi kilometro bizikletaz

### ALEGIA - ITSASONDO

**Bizikleta hartu eta Alegiako sarreran ekin diogu bideari. Gure helburua Itsasondora iristea da, herri biak lotzen dituen bidegorritik. Ia bederatzi kilometro ditugu aurretik. Ikaztegieta eta Legorretatik ere pasatuko gara, zailtasunik gabeko ibilbide laua osatuz. Ateri da eta tenperatura goxoa daukagu. Soroak, baratzeak, harrizko zubiak, Oria ibaia, baserriak, fruitu-arbolak, lantegiak, larreak eta zuhaizti trinkoak izango ditugu bidelagun.**

Alegia Itsasondo arteko bidegorria bi obra eta epetan eraiki zen. Lehenengoa, Alegiatik Ikaztegieta, 2006ko maiatzean ireki zen eta, bigarrena, Ikaztegietatik Itsasondora, 2008ko abuztuan. Zorua gorri kolorekoa da, oinezkoentzat eta bizikletentzat da, inolako bereizketarik gabe, eta bi metro baino zabalagoa da.

Guk, bizikleta hartu eta aipatutako bi herrien arteko ibilbidea egin dugu pedalei eraginez.

Alegian ekin diogu bideari. Herria zeharkatzeko Oria ibaiaren ertzetik doan paseoa hartu dugu, nahiz eta beste aukera batzuk ere badiren, herri kaskotik gurutzatzea kasu. Zubi zahar ederrera iritsi





gara segituan. Parean herriko udaletxea dago. Geldialditxo bat egitea merezi du, hasi baino ez garen arren, atsegina baita bi eraikuntzek eskaintzen diguten ikuspegia.

Ibaia ezkerretik doala, aurrera segituko dugu eta gero ezkerrean hartuko dugu, GI-2131 errepidea gurutzatu eta bidegorrian sartzeko.

Dagoeneko, konturatu gara oinezko askok erabiltzen duela bidegorria. Txirrindulariak ere hara-hona doaz, gutxiago dira, ordea. Egurrezko hesi batek edo pibota zerrenda batek (lekuaren arabera) bereizten ditu errepidea eta bidegorria. Hori bai, kirol txirrindulariak, eta dozenaka dira, asfalto beltzetik doaz, abiadura bizian, bidegorrian sartu gabe.

Ikaztegiatarako norabidean zuzen goaz baratzte, soro, lantegi, zuhaizti eta trenbidearen ondoan. Zubibide erraldoi bat dugu gure gainean. Karga-tren luze bat astun pasa da gure albotik. Gero, aldiriko tren.

## Zorua gorri kolorekoa da, oinezkoentzako eta bizikletentzako da eta bi metro baino gehiagoko zabalera dauka

### Donejakue bidea

Asfalto gorriko bide lautik jarraitu dugu Ikaztegiatarara iritsi arte. Herria gurutzatu eta berriz sartu gara bidegorrian. Ezker-eskuin lantegiak topatu ditugu berriz. Donejakue bidearekin bat eginik, Pilareko Andre Maria basiliza, lehendabizi, eta Baliarraingo bidegurutzeta, ondoren, ezkerretara utzi ditugu. Oinezkoak eta patinatzaile ugari gurutzatu dira gurekin. Askotan ere, aurrea hartu diegu. Kontuz ibili behar dugu oinezkoekin, gu mantso joan arren, askotan ez baitira ohartzen atzetik hurbiltzen ari gataizkiela, eta euren mugimenduak ezin ditugu aurreikus... Txirrina jotzea gomendagarria da hurbiltzen ari garela ohar daitezen.

Gure hurrengo helburua Legorreta da. Aurrera segitu dugu bidegorritik eta ibilbideko aldapa bakarrera (behintzat, kontutan hartzeko bakarrera) iritsi gara. Legorreta dioen kartelak ongi etorria egiten digu. Hiru kilometro baino gutxiago ditugu Itsasondoraino.

Aldapa suabe bat jaitsi, Koate auzoko bidegurutzeta zeharkatu eta

herriko etxegunea ezkerretara utzi dugu. Kilometro eta erdira, Santa Marinako ermita txukunera iritsi gara. Itsasondo oso gertu daukagu jada. Beste aldapatxo bat, bihurgune bat (hemen errepidea eta bidegorria moztuta zeuden ibilbidea egin genuen egunean, mendi magalean egiten ari ziren obregatik) eta Itsasondora iritsi gara! Freskagarri bat merezi dugu indarrak berreskuratzeko!



### Aisialdirako eta lanera joateko proposa

Bidegorri honen erabilpen datu ofizialik ez dago. Behar bada, dagoeneko, zuetako asko konturatuko zineten. Arrazoi nagusia da bidegorri tarte honek ez duela kontagailurik. Ikaztegieta-Itsasondo bide tarte, esaterako, Bide Azpiegituretako Departamentuak eraiki zuen, nahiz eta garai hartan bidegorrien eskumena Garapen Iraunkorreko Departamentuari zegokion. Kontua da Artapen Zerbitzuak GI-2131 errepidea egokitzeko obrak egin

zituela eta, N-1 errepidearen irekierak ekarri zuen trafiko murrizketak eta aipatutako errepideak zeukan zabalera handiak, plataforma berean bizikletentzako bidea egitea ahalbidetu ziela. Aukera ikusi eta ez zuten alferrik galdu. Kontagailuen kudeaketa, aldiz, Ingurumen Zuzendaritzaren esku zegoen orduan.

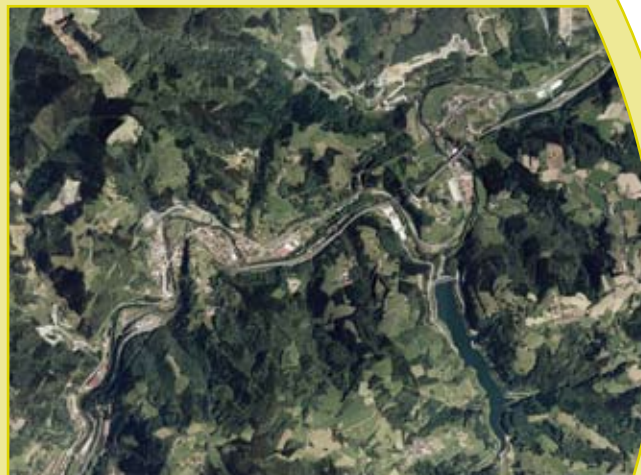
## Bidegorriaren ezaugarriak kontutan hartuta –erosoa, laua, luzea–, aisialdirako erabiltzen dute askok



Hortaz, ez dugu erabiltzaile kopuruaren inguruko daturik eta ez dakigu jendeak zertarako erabiltzen duen bidegorri hori. Hala ere, gure txango honetan ikusi dugunaren arabera, zenbait ondorio ateratzeko moduan gaude. Segur aski, erabiltzaile gehienak oinezkoak dira. Bestalde, bidegorriaren ezaugarriak kontutan hartuta –erosoa, laua, luzea–, aisialdirako erabiltzen dute askok: paseo bat emateko, patinatzeko... baina lanera joateko edo eguneroko bestelako zereginak burutzeko ere oso aproposa da, lantegi eta herri dezentetatik pasatzen delako, Tolosarekin lotzen duelako eta lehen aipatu ditugun erraztasunak eskaintzen dituelako.

## NUEVE KILÓMETROS EN BICI

Los casi nueve kilómetros que separan Alegia de Itsasondo se pueden recorrer en su mayor parte a través del bidegorri que avanza en paralelo a la carretera GI-2131, exceptuando los cascos urbanos que atraviesa: la ya citada Alegia, Ikaztegieta y Legorreta. Salvo dos desniveles de escasa entidad, el recorrido es llano y cómodo para circular



en bicicleta. Tiene una anchura de más de dos metros, es de asfalto rojo y está separado de la carretera por un vallado de madera, en algunos tramos, y por pivotes, en otros. El bidegorri es transitado por numerosos peatones que lo utilizan para pasear y por ciclistas de todo tipo, aunque los que practican el ciclismo deportivo optan por la carretera, dado que van a mayor velocidad. Como en otros bidegorris de la Red Foral de Gipuzkoa, el trayecto discurre junto a campos de labranza, árboles frutales, caseríos, huertos y praderas, arboledas frondosas y fábricas y talleres, lo que convierte a este bidegorri en una vía de comunicación con múltiples usos: esparcimiento, desplazamiento por motivos laborales y gestiones, deporte (footing)...



1. Cartel de la Diputación de Gipuzkoa en el cruce de Alegia. / 2. Comenzamos nuestro recorrido a las afueras de Alegia. / 3. El puente viejo y el ayuntamiento conforman una bonita estampa. / 4. Vista del puente viejo de Alegia desde el paseo peatonal que discurre en paralelo al río Oria. / 5. Una ciclista cruza la carretera antes de internarse en el bidegorri. / 6. Camino de Ikaztegieta, en paralelo a la carretera Gi-2131. / 7. El recorrido está jalonado por recomendaciones de seguridad como ésta. / 8. Un pequeño respiro antes de llegar a Ikaztegieta. / 9. Un tren de mercancías discurre torpón a nuestra derecha. / 10. Camino de Santiago. Nos quedan tres kilómetros antes de llegar a Legorreta. / 11. Una ciclista discurre por el bidegorri en dirección a Legorreta. / 12. Entrada de Legorreta. / 13. En los cruces hay que extremar la atención y reducir la velocidad. / 14. Ermita de Santa Marina. / 15. Una pequeña cuesta antes de llegar a Itsasondo. / 16. Fin de nuestro trayecto. ¡Nos merecemos un refresco bien frío!



## Errepideak ez ziren autoentzat egin

**Harrigarria dirudien arren, asfaltozko lehendabiziko errepideak ziklistek eskatu zituztelako eraiki ziren, alegia, ziklistentzat egin ziren. Halaxe dio Carlton Reig ikertzaileak 2012ko udan argitaratzekoa den *Roads Were Not Built for Cars* liburuan.**

*Roads Were Not Built for Cars* errepideen sorrerari buruzko historia liburua da, eta 1880-1905 bitarteko garaia aztertzen du batik bat, hau da, ziklistek Erresuma Batuan eta, batez ere, AEBetan eragin politikoa izan zuten garaia. Liburuak Road Improvements Association izeneko errepideak hobetzeko elkarteak ikertzen du, XIX. mendeko 80ko hamarkadan Cyclists' Touring Clubak sortutako lobbya edo presio taldea. Carlton Reigen beste arreta puntua League of American Wheelmen taldeak sustaturiko Good Roads mugimendua da. Bien hala bien xedea, errepideak hobetzea zen, azkarragoak, erosoagoak eta iraunkorragoak izan zitezten.

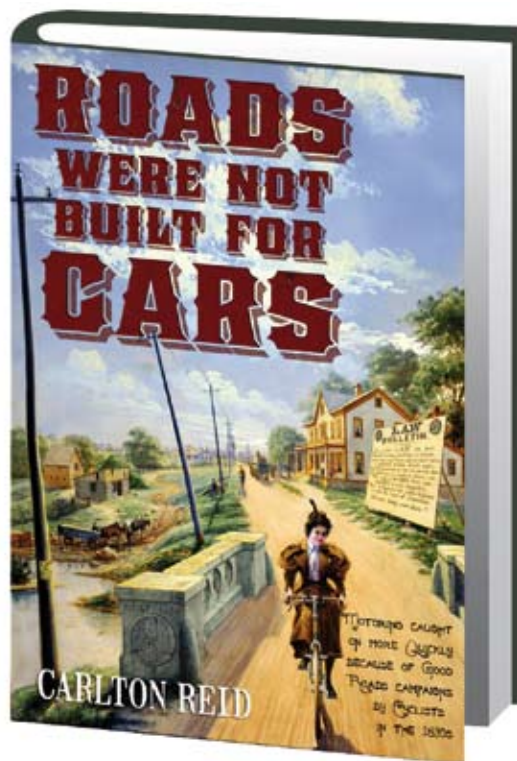
### Zergatik ziklistak?

1830. urtean, dio liburuak, trenbideak hedatu ziren. Trenbideen eraginez, diligentzien bidezko merkataritza gainbehera joan zen, eta tokian tokiko bide askoren eta askoren erabilera erabat murriztu zen. Ziklistak hasi ziren bide horiek berriz erabiltzen. Baina hautsa soberan omen zegoen. Eta hautsa ezabatzea izan zen, besteak beste, bideak eta hiriko kaleak asfaltatu zituzaten eskatzeko erabili zuten argudioetako bat.

Adibidez, zaldi gurdiak bideetako hautsa harrotu egiten zuten eta ziklistek hori ekidin nahi zuten.

Hortaz, argiro esan dezakegu ziklistak izan zirela bideen egoera eta kalitate egokiaz arduratu ziren

**Bideetan harrotutako  
hautsa ezabatzea izan  
zen asfaltatzeko  
eskakizunen muina  
ziklistentzat**



lehenak, are gehiago, errepideen sorrera sustatu eta eragin zuten. Finantziario nazionala eta errepideen nagusitasuna eskatu zuten.

Baina nola liteke ziklista elkarte edo talde batek horrenbesteko eragina izatea politika mailan? Kontuan izan behar dugu bizikletak nahiko zabaldua zeudela burgesiako eta erdi mailako klase altuen artean eta ibilgailu motordunik ez zegoela edo apenas zegoela.



## Nagusialdi laburra

Pozak, ordea, gutxi iraun zuen. 1900. urtean, zegoeneko, bazen automobilgintza industria xume bat. Auto, zaldi-gurdi, oinezko eta txirrindulariek bideak partekatu behar zituzten. 1908. urtean baina, muntaketa kateari esker, Ford etxeak Ford T modeloa atera zuen, erdi-mailako klaseek erosi ahal izan zutena eta horregatik, sekulako hedapena izan zuena. Auto gidariek, noski, autoaren lobbya eratu zuten, eta ziklistek urte batzuk lehenago egin zuten

modura, asfalto gehiago aldarrikatu zuten. Hiri modernoak sortuz joan ziren. Autoentzat pentsatutako hiriak gerora. Eta ziklistek zerikusi erabakigarria izan zuten honetan. Paradoxikoa guztiz. Azken 10-15 urteetan, ordea, bizikletak gure herri eta hirietara itzultzen hasi dira. Autoari espazioa irabazteko eta, oraingoa bai, gelditzeko.

Informazio gehiago: [www.roadswerenotbuiltforcars.com](http://www.roadswerenotbuiltforcars.com)

## GRATIS EN LA RED

El libro *Roads Were Not Built for Cars* escrito por el investigador Carlton Reid nos cuenta el origen de las carreteras asfaltadas que, aunque paradójico hoy en día, no se construyeron pensando en los vehículos de motor, sino en la comodidad de los ciclistas. Los lobbies ciclistas de finales del siglo XIX y principios del XX presionaron a los gobiernos británico y estadounidense hartos del polvo que se levantaba en caminos y calles.

*Roads Were Not Built for Cars* se publicará en verano de 2012 y, gracias a las becas de investigación y al apoyo publicitario recibido, estará a disposición de los lectores gratuitamente en la red. Se

podrá descargar gratis en Kindles, iPads, iPhones y otros lectores de libros electrónicos. El modelo de distribución gratuita será utilizado con el fin de conseguir la mayor difusión del libro. Asimismo, se podrá comprar en formato físico a través de Amazon.

Más información en: [www.roadswerenotbuiltforcars.com](http://www.roadswerenotbuiltforcars.com).

Las carreteras asfaltadas no se construyeron pensando en los vehículos de motor, sino en los ciclistas

## KONTXAKO BIDEGORRIAREN 10. URTEURRENA

### Eraikuntzaren polemikatik elkarbizitzaren eztabaidaraino



**2002ko uztailaren 1ean ofizialki zabaldu zen ziklisten zirkulaziorako Kontxako bidegorria, zalaparta politiko, mediatiko eta hiritar handi baten erdian. Izan ere, ez udal talde politikoak, ez hiritarrak, ez ziren ados jarri azpiegitura honen inguruan. Gaur egun, hiriko**

**eztabaidaren muina ziklisten eta oinezkoen artean sortu ohi diren bizikidetzaz arazoetan dago, batik bat. Izan ere, gaur egun, 16.000 bidaia egiten dira bizikletaz egunero eta Kontxako bidegorria, gerora egin diren gainerako kilometroak bezala (50etik gora), hiriko paisaiaren parte da.**



Egun, harridura sorrarazten du orduko zalapartak, edo behintzat, ematen du hiriak bere egin eta onartu duela bizikleta bide hau, oinezko eta ziklisten artean sortzen diren ika-miken gainera, zeinak, bide batez esanda, ez diren Kontxako bidegorrira mugatzen. Izan ere, nolabait,

Kontxakoa mugarritzat har dezakegu, lehena izan ez bazen ere, bidegorri hau egin ondoren, beste 50 kilometrotik gora egin baitira Donostian. Gaur egun, gainera, 16.000 bidaia egiten dira bizikletaz egunero.

2002. urtean, ordea, bizikletak ez zuen aldeko giro hau. Esaterako, orduko alkate Odon Elorzak uztailaren zabaldu zuen Kontxako bidegorria, baina irailera atzeratu zen inaugurazio ekitaldia, "polemikak ekiditeko" eta ordurako "giroa baretuagoa" egongo zelakoan. 2002ko ekaina bukaerako prentsa idatzian irakur daitekeenez, eztabaida oso beroa zen.

Merkataritza Elkartea kontra azaldu zen, ekologistak alde, eta hiritarren artean askotariko iritziak egon ziren. Adibidez, hiriko trafikotik motorduna erabat kaltetuko zuela uste zuten batzuek. Izan ere, Kontxako bidegorria egiteko autoei zirkulazio lerro bat kendu zitzaion, egungo hirietan gutxitan gertatzen den "garaipena". Alderdi politikoen arteko tirabira luzeak izan ziren, baina ez ditugu, nahita, artikulu honetan jasoko, aldizkari honen xede nagusia bizikletaren onurak aldarrikatzea eta ziklisten, oinezkoen eta auto gidarien elkar errespetua sustatzea baita, ororen gainera. Hala ere, interesatuta dagoenak hemerrotekara jo dezake, hortxe baita nahi adina informazio bakoitzaren jarrera zein izan zen jakiteko.

## Bidegorri berezia

Kontxako pasealekuak izen bereko badia inguratzen du. Askatasunaren hiribidearen bukaeran hasten da -Alderdi Ederren ere har dezakegu Bulebarretik bagatoz- eta Antiguako tunelean amaitzen da. Bidegorriak, ordea, tuneletik barrena segitzen du Ondarretako hondartzaraino. Ziklistentzako bide gutxi dago ezaugarri horiek dituen. Izan ere, bi hondartza lotzeaz gain, txirrindulariek itsasoa dute bidelagun uneoro. Txalupezu betetako badia eta Santa Klara irla ikusten dira alde batean eta, multzo paisajistiko hori enkoadratzen, Juan Rafael Aldayren XX. mende hasierako baranda famatua (Donostiako ikono bihurtua urteen poderioz). Beste aldean, berriz, hiriko eraikin esanguratsu zenbait daude, Londres hotela edo Miramar jauregia kasu.

Kontxako itsas-bidearen edertasuna

azpimarratzen dute gida turistikoek. Ez dira, ordea, bidegorriaz ahazten, eta azpiegitura horri hitz batzuk eskaintzen dizkiote beti, paseoa bizikletaz ere egin daitekeela azpimarratuz.

## Kontxako bidegorria egiteko autoei zirkulazio lerro bat kendu zitzaion, eta hori ez da ohikoa egungo hirietan



## Ika-mikak

Bidegorria espaloitik doa tarteka. Margo eta marra horizontalek eta seinale bertikalek bidea mugatzen duten arren, batzuetan liskarrak sortzen dira oinezkoen eta ziklisten artean, hiriko beste leku batzuetan



gertatzen den bezalaxe. "Bizikletaren kultura" oraindik gazte eta hasi berriari egotzi behar zaizkio, segur aski, oinezko eta ziklista batzuek zenbaitetan agertzen dituzten jarrera desegokiak. Alex Ubago abeslariak Kontxako bidegorria izan zuen hizpide oinezkoen eta ziklisten arteko elkarbizitzari buruz galdetu genionean: "Bizikletaren arrakasta hirian oinezkoen, gidarien eta txirrindularien elkarbizitzaren araberakoa izango da. Kasu bakoitzean kontutan izan behar dugu nor den ahulena eta errespetatu. Askotan, bizikletan oso azkar joaten gara, pentsatu gabe oinezkoa ahula dela, batez ere espaloitik igarotzen diren bidegorri tarteetan, Kontxakoan kasu". Iñigo Salaberria errealizadoreak, berriz, ika-mikak egotea "besteen bidea inbaditzeko" daukagun joerari egotzi dio eta onartu du oinezkoek lehentasuna izan behar dutela hirian. Azkenik, Harkaitz Cano idazleak ironiaz adierazi du: "Bereziki irriantea zait zenbait oinezkoren jarrera, bidegorriaren erditik aurrez aurre datozkizu, zu



**Ziklistentzat bide gutxi dago ezaugarri hauek dituena**

inguratzen zoazela ikusi eta zirkinik ere ez, zuk sartu behar izaten duzu espaloian haiek saihesteko... Kamikaze izateko tentazioa izaten duzu



## Donostiako Udalak araudi berria onartu du, oinezkoak babesteko eta istripuak ekiditeko

batzuetan". Hiru txirringuluri donostiarren hitzek aski ongi islatzen dute zer nolako egoerak sor daitezkeen hiriko bidegorrietan eta, azken finean, liskarrak ekiditeko ardura guztiona dela.

### Araudi berria

Joan den maiatzaren 28an Donostiako udalak ziklistentzako araudi berria onartu zuen, "irizpide objektiboak" ezarri, oinezkoak babestu eta istripuak ekiditeko helburuarekin.

Arau-hauste arinak eta gogorrek aurreikusi dira. Esaterako, espaloitik ibiltzea (baldin eta oinezkoek eta ziklistek partekatzea ez bada), txirrina ez eramatea, tuneletan nahiz gaez argiak ez eramatea, telefonoz hitz egitea...

*Bizikletaz* aldizkaritik zentzuz jokatzeko eskatu dugu beti, eta eskatzen segituko dugu, Kontxako bidegorritik nahiz beste edozein leku, kale, espaloi edo bidetik goazela, oinezko, ziklista edo auto-gidariak izanda ere. Gure esku dago hiri eta herri hobekak egitea.

El bidegorri de la Concha forma parte no sólo del mismo paseo, sino de toda la ciudad

### CONSTRUYENDO LA CONVIVENCIA

El 1 de julio de 2002 se abrió al tráfico el bidegorri de la Concha, en medio de una sonada polémica que enfrentó dialécticamente a comerciantes, asociaciones, vecinos, ciudadanos y partidos políticos. Según hemos podido leer en la prensa de aquellos días, la inauguración oficial se pospuso al mes de septiembre, con la esperanza de que para entonces los ánimos estuvieran más sosegados. Hoy en día, sin embargo, llama la atención el revuelo que se creó en torno a esta infraestructura que es parte ya no sólo del paseo, sino de una ciudad que ha seguido aumentando la red de bidegorris hasta sobrepasar los 50 kilómetros.

En los últimos tiempos, el debate se ha desplazado a otros terrenos, que tienen más que ver con la convivencia entre ciclistas, automovilistas y peatones. Quizá la clave esté en que todavía somos una sociedad con una incipiente cultura de la bicicleta, en la que habrá que ir ahondando, aprendiendo de los errores y apuntalando los aciertos.

Entre todos podemos crear una ciudad mejor. Para ello será clave respetar al más débil (sin olvidar que éste también tiene sus obligaciones) y aprender a compartir los espacios, adaptándonos a las circunstancias concretas en cada momento y haciendo uso, siempre, del sentido común.







## Hitz & Irudi



Argazkia: Ritxar Perez

**Ez al genuen, bada, zirimiria gogoko?** Eguraldi txarrak eta, batik bat, euriak bizikleta etxean uztera bultzatzen ditu txirrindulari asko. Ez dugu ukatuko urarekin deserosoagoa dela gidatzea, eta arriskutsuagoa ere bai, zorua labainkor baitago. Hala ere, euriari aurre egitea gogo, borondate eta imajinazio kontua baino ez da.

Ikus ezazue bestela argazkiko bizikleta, uretik babesteko osagarri guztiak dituena: gailu berezi batek eusten duen aterkia, saski iragazgaitz bi, esku babeslea, lohi-babesa, bigarren aterki bat atzealdean... Ez da detailerik falta. Kyotoko bizikleta honekin, oinetako eta kapusai egokia jantzita, ez dago gidaria bustiko duen euririk!

Hain zuzen ere, Iñigo Salaberria, hiri-txirrindulari donostiarra eta bideo-sortzailea, kexu agertu zen *Bizikletaz* aldizkariaren 8. zenbakian:

“Lau tanta botatzen dituenean, ziklistak desagertzen dira.  
Ez al genuen, bada, zirimiria gogoko?” Bizikleta  
honek bederen, leku gutxi uzten  
die aitzakiei.



Bizikletak munduan

# New York

Argazkiak: Lorea Bidegain & Martin Etxauri











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.

## Bizikletaz aldizkaria: 10 zenbaki, 3 urte

Bizikletaz aldizkariak hiru urte bete ditu. 2009ko ekainaren 9an argia ikusi zuen "argitalpen borobilaren" lehen zenbakiak. Garapen Iraunkorreko departamentuak jarri zuen abian eta egun, Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentuak kudeatzen du.

Alex Ubago abeslari donostiarra izan zen gure lehendabiziko elkarriketatua. Orduetik, hamar aldizkari argitaratu ditugu, azkenekoa esku artean duzun hau.

Gure helburu nagusiak ondoko hauek izan dira: mugikortasun iraunkorra sustatzea, bizikletaren onurak eta abantailak (gure osasunean, bizi kalitatean, ingurugiroan, sakeletan...) lau haizeetara zabaltzea, oinezkoen, auto gidarien eta bizikleten arteko errespetua bultzatzea eta Gipuzkoako Bide Ziklisten Foru Sarea ezagutzera ematea. Hitz batean, bizikletaren proselitismoa egin dugu hiru urte hauetan, izan ere, aipatu helburu guzti horiek batean bil daitezke: bizikletaren kultura sustatzea. Badakigu bidea luzea dela, latza batzuetan, autoaren itzala luzea baita, baina jakin badakigu ere, mezua heltzen ari dela hainbat eragile, elkarte, erakunde eta hiritar anonimoen lanari esker. Aldizkari honekin, komunikazioaren alorrean gure harri-koskorra jartzen ari gara bizikletaren alde, [www.gipuzkoabizikletaz.net](http://www.gipuzkoabizikletaz.net) webgunearekin batera.



## Zizurkil eta Asteasu artean falta zen bidegorri zatia bukatu eta ireki da



Asteasu eta Zizurkil arteko bidegorriaren 1,725 eta 2,275 kilometro puntuen arteko bidegorri zatia bukatu berri du Gipuzkoako Foru Aldundiak eta jada irekita dago. Zati berria 611,54 metro luze eta 3 metro zabal da. Bidegorria bizikletentzat zein oinezkoentzat da. Bidegorri zati honekin Asteasu eta Zizurkil arteko ibilbide osoa osatu da. Aldundiaren iritziz, lan garrantzitsua da, bidegorri hori eguneroko mugikortasunarekin eta nahitaezko joan etorriekin lotuta baitago; gaur egun txirrindularien % 70ek lanagatik, ikasketengatik edo bestelako gestioengatik erabiltzen dute.

Bestalde, ibilbidean 7 metro luzeko egurrezko pasabide bat dago, Burrusti erreka gainditu ahal izateko. Ibilbidea berritutako zubi baten ondoan bukatzen da, Bengoetxea zerrategitik gertu, eta aurretik eginda zegoen bidegorriarekin lotu da. Ibilbide osoan aldapa % 5 baino txikiagoa da eta ibilbide guztian argiteria jarri da. Bidegorri zati hori egiteko 360.000 euro inguru behar izan dira, eta 4 hilabetean egin dira lanak.

## Kopenhagek bizikletentzako autopista sarea ireki du jada

Apirilean zabaldu zuten Danimarkako hiriburuko metropoli-barrutian bizikletentzako autopista sarearen lehen zatia. 17,5 kilometro luze da eta Kopenhage, Frederiksberg, Albertslund eta Rødovre lotzen ditu. Hori dela eta, "bizikletentzako autopista" deitu diote, ez da bide ziklista edo bidegorri arrunta, baizik eta helmugara ahalik eta lasterren iristeko diseinatutako bide sarea, ziklistentzat trafiko baldintza hoberenak eskaintzen dituena. Helburua da jendeak bizikletaren hautua egitea, autoaren aukera bazter utziz. Ibilbidean zehar, unibertsitate, eskola, lantegi eta garraio publikoetara doazen loturak egin dituzte. Gainera, elurra kentzeko mantentze lanak egingo dira eta atsedenerako guneak jarri dituzte. Proiektu honetan, hainbat erakunde publikok parte hartu du, baina herritarren parte hartzea ere oso handia izan da.



Proiektu honek Kopenhage eta bere metropoli-barrutian dauden 20 udalerrak lotuko ditu. 26 linea eraiki nahi dituzte, guztira 300 kilometro. Horri esker, Danimarkan jada handia den ziklisten kopurua % 30 igotzea espero dute. <http://www.cykelsuperstier.dk>

## Biziz Bizi convoca el segundo concurso de cortos Biziminuto

Ya está abierto el plazo para participar en la segunda edición del concurso de cortos Biziminuto, organizado por la asociación ciclista Biziz Bizi de Bilbao. El corto, que no debe sobrepasar el minuto de duración, tiene que reflejar "una crítica o la realidad del sistema actual de movilidad" o presentar un "sistema más eficiente al actual a poder ser implicando a la bicicleta". El formato puede ser cualquiera: mpeg, avi, flv, etc. Los trabajos se deben enviar antes del 31 de octubre por correo electrónico a [biziminuto@gmail.com](mailto:biziminuto@gmail.com) especificando el nombre del autor o autoras, título del corto y sinopsis. La licencia de todos los cortometrajes deberá ser del tipo Copyleft.

Más información en: <http://www.bizizbizi.org>

## Ba al zenekien?

Edmund Hugh Hodgkinson asmatzaile britainiarrek 1896.an bizikletaren martxa aldaketa sistema patentatu zuela? Hiru abiadura zeuzkan eta katea pinoitik pinoira aldatzeko sistema zen. 1900. urtean komertzializatu zen estreinakoz.

## ¿Sabías que...?

El británico Edmund Hugh Hodgkinson patentó en 1896 el sistema de cambio de marchas para bicicleta, que consistía en un sistema para desplazar la cadena de piñón en piñón? El cambio constaba de tres velocidades y se introdujo comercialmente en 1900.





# Bizikletaz

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



*Gipuzkoa*  
BERRIA



**Gipuzkoako  
Foru Aldundia**  
Mugikortasuneko eta Bide  
Azpiegituretako Departamentua