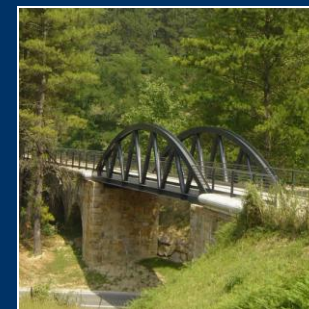
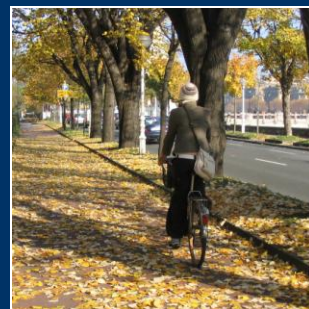


Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana

BEHIN BETIKO ONARPENA

F Dokumentua: HERRITARREN PARTE-HARTZEA



2013ko EKAINA



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias



GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANEKO DOKUMENTUAK

Dokumentuak	Izena
A DOKUMENTUA	MEMORIA
B DOKUMENTUA	ARAUDIA
C DOKUMENTUA	ANTOLAMENDU PLANOAK
D DOKUMENTUA	INGURUMEN IRAUNKORTASUNARI BURUZKO TXOSTENA
E DOKUMENTUA	PLANGINTZAREN GAINEKO ERAGINAK
F DOKUMENTUA	HERRITARREN PARTE HARTZEA
G DOKUMENTUA	LABURPENA



F DOKUMENTUA. HERRITARREN PARTE HARTZEA. AURKIBIDEA

1. kapitulua.- SARRERA	1	6. kapitulua.- HERRITARREN PARTE HARTZEAREN EMAITZAK GBLAP EGITEKO PROZESUAN 23
1.1. MUGIKORTASUN IRAUNKORRA, BIZIKLETA BIDEZKO ETA MOTORRIK GABEKO MUGIKORTASUNA ETA HERRITARREN PARTE HARTZEA	3	6.1. AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNEI EMANDAKO ERANTZUNEN TXOSTENA.....
1.2. BIZIKLETA ETA MOTORRIK GABEKO MUGIKORTASUNA GIPIZKOAN.....	3	6.1.1. Administrazio interesdunei zuzendutako kontsulta prozesuan zehar egindako iradokizunak
1.3. GBLAPEKO HERRITARREN PARTE HARTZEARI BURUZKO PLANAREN OINARRIAN DAUDEN PRINTZIPIO ETA IRIZPIDEAK.....	4	6.1.2. Informazio publikoko prozesuan aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunak.....
1.4. GBLAPEN PARTE HARTZEKO ARAU ESPARRUA.....	5	6.1.3. Partaidetza saioetan aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunak
2. kapitulua.- HERRITARREK PARTE HARTZEKO PLANAREN HELBURUAK.....	7	6.2. HASIERAKO ONARPEN AGIRIARI AURKEZTUTAKO ALEGAZIOEN ERANTZUN TXOSTENA. 52
3. kapitulua.- GBLAP PRESTATZEKO PROZESUAN HERRITARREK PARTE HARTZEKO ORGANOAK.....	11	6.2.1. Itsas-lehorreko jabari publikoaren zuzendariordetza nagusiak adierazitako akatsak konpontzea.....
3.1. HERRITARREN PARTE HARTZEA, LURRALDE MAILAN. GIPIZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA.	13	6.2.2. Hasierako onarpenaren agiria aurkeztu ondoren partaidetza saioetan jasotako iradokizun eta gogoetak.....
3.2. HERRITARREN PARTE HARTZEA, ESKUALDE MAILAN. ESKUALDEKO FOROAK.....	14	6.2.3. Administrazio publikoei eta erakunde interesatuei zuzendutako kontsulta prozesuan zehar egindako alegazioak.....
3.3. ELKARTEETAKO KIDE EZ DIREN HERRITARREN PARTE HARTZEA. BANAKAKO PARTE HARTZEA	14	6.2.4. Hasierako onarpenaren agiriari jendaurreko eta informazio publikoko prozesuan zehar egindako alegazioak
3.4. GBLAPEN JARRAIPEN ETA BERRIKUSPENA.....	14	6.2.5. Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua.....
4. kapitulua.- INFORMAZIO, KONTSULTA ETA HERRITARREN PARTE HARTZE PROZESUAREN EGITURA ETA ANTOLAKETA	15	7. kapitulua.- PARTE HARTZEKO PLANAREN EBALUAZIOA
4.1. INFORMAZIO PUBLIKOA	17	7.1. BURUTUTAKO PROZESUARI BURUZ PARTE HARTU DUTENEN IKUSPEGIA.....
4.1.1. Oinarrizko informazioa.....	17	8. kapitulua.- DEFINIZIOAK
4.1.2. Informazioa jasotzea.....	17	I. ERANSKINA: DEITUTAKO ERAGILEAK ETA PARTE HARTU DUTENEN ZERRENDAK.....
4.1.3. webgunea.....	17	II. ERANSKINA: PARTE HARTZE AKTIBOKO SAIOEN LABURPEN FITXAK
4.1.4. Papereko informazioa.....	18	
4.2. KONTSULTA PUBLIKOA.....	18	
4.2.1. Kontsulta publikoa	18	
4.2.2. Gipuzkoan bizikletarekin eta motorrik gabeko mugikortasunarekin lotutako gai nagusiak..	18	
4.3. PARTE HARTZE AKTIBOA.....	19	
4.3.1. Parte hartze aktiboa.....	19	
4.3.2. Gai garrantzitsuen eta eragile interesatuen azterketa	19	
4.3.3. Komunikazio kanalak eta parte hartzeko tresnak.....	19	
4.3.4. Parte hartze aktiboaren emaitzak eta GBLAPekiko lotura	20	
5. kapitulua.- HERRITARREK PARTE HARTZEKO PLANA ETA INGURUMENAREN GAINEKO ERAGINAREN BATERAKO EBALUAZIOA.....	21	



Erabilitako termino espezifikoen glosarioa			
Siglak	Esanahia	Siglak	Esanahia
GBBLAP	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plano	OFS	Oinarrizko Foru Sarea
GBBSO	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sare Osoa	GBBOFS	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea
BUS	Burututako Udal Sarea	BOFS	Burututako Oinarrizko Foru Sarea
GBBUS	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Udal Sarea	POFS	Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarea
OS	Oinarrizko Sarea	BKSO	Bizikleta bidezko Komunikazio Sistema Orokorra
GBBOS	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea	HMGM	Hiriarteko Motorrik Gabeko Mugikortasuna
OUS	Oinarrizko Udal Sarea	GBK	Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua
GBBOUS	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarea	GBB	Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia
BOUS	Burututako Oinarrizko Udal Sarea	1/2007 FA	1/2007 Foru Araua, Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzkoa
POUS	Planifikatutako Oinarrizko Udal Sarea		

LANTALDEA

LANAREN ZUZENDARITZA:

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

Beatriz Marticorena San Agustín
Aitor Lecuona Alzugaray
Idoia Bastida Segues
Germán Pozas Zubizarreta
Ana Martínez de Antoñana Quintana

PROIEKTUA IDATZI DUTENAK:

Itziar Eizagirre Irureta. Mirua 21
Tomás Aranburu Calafel. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL
Nerea Egia Larrinaga. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL
Iñaki Urrizalki Oroz. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL
Uxue Sudupe Senosiain. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL

KOLABORATZAILEAK:

Ander Irazusta Aramendi. Biziker.

DELINEATZAILEA:

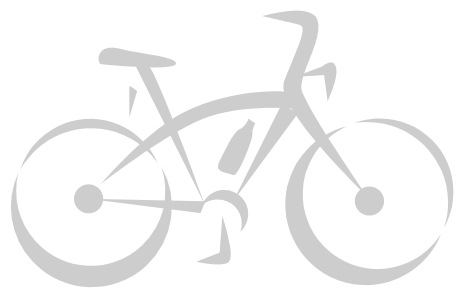
Eduardo Echenique Olano. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL

DISEINUA ETA MAKETAZIOA:

Estela Cuevas Diez. Ekolur Ingurumen Aholkularitza, SLL



1. KAPITULUA.- SARRERA



1.1. MUGIKORTASUN IRAUNKORRA, BIZIKLETA BIDEZKO ETA MOTORRIK GABEKO MUGIKORTASUNA ETA HERRITARREN PARTE HARTZEA

Gai honi buruz egindako hainbat foro eta azterketatan adierazi izan denez, hirien hazkunde berrien ereduak eta hirietan mugitzeko ditugun moduek saihestu ezineko eragina dute ingurumenean. Gaur egun, inork ere ez du zalantzan jartzen pertsonak eta salgaiak mugitzeko moduek kontsumiarazten dutela, neurri handi batean, energia -baliabide ez-berriztagarrietatik ateratzen da gehiena- eta, ondorioz, CO₂ isurtzen dela, eta horrek kalte egiten diela bai klimari bai biodibertsitateari, lur kontsumoa eta, oro har, ingurumena hondatzea ekartzearekin batera. Ez ditzagun ahaztu, bestalde, iraunkortasunik gabeko eredu baten kostu ekonomiko eta sozialen ondorioak.

Alde horretatik, gizakien jardueren -kasu honetan, mugikortasunaren eta garraioaren- eta horiek ingurumenean sortzen dituzten inpaktuen arteko erlazioa kontrolatzeko gaitasunak baldintzatzen du jarduera horiek denboran irauteko duten ahalmena eta garapen ekonomikoaren eta sozialaren indarra. Beraz, orekatu nahi baditugu gizakien jarduerak, garapena eta ingurumenaren babesa, zehatz-mehatz definitu behar dira natur baliabideen kontsumoaren eta inguruneari buruzko jarreraren gaineko erantzukizunak, eta gizarteko eragile guztiek biziki hartu behar dute horretan parte.

Horrek guztiak garapen eredu berri bat eskatzen du, neurririk eta plangintzarik gabeko hazkunde eredu tradizionala behin betiko alde batera uztea eta beste erreferentzi esparru bat sortzea, hartara, beste ikuspegi batetik berraztertze garrantzirik, energi ereduak, CO₂ emisioak, lurralde antolamendua, etab. Ibilgailu pribatua pertsonen mugikortasunaren ardatz jartzen ez duen eredu berria behar dugu, mugitzeko "modu bigunak" ere (bizikletan eta oinez ibiltzea, kasu) aukera egingarritzat hartzen dituen alegia.

Gipuzkoako Foru Aldundia lantzen ari den iraunkortasun politika testuinguru horretan planteatzen da, koherentziaren eta transbertsalitatearen bidetik aintzat harturik gizarteak politika horren gaineko erabakiak hartzeko unean partaidetza aktiboa izatea.

1.2. BIZIKLETA ETA MOTORRIK GABEKO MUGIKORTASUNA GIPUZKOAN

Batetik, bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko eta bizikletan ibiltzeko azpiegiturak sortzeko lehenengo urteak eta, bestetik, Gipuzkoako Lurralde Historikoko ezaugarriak parean jarrita, alde nabarmenak ikusten dira. Hala, erakundeek eta gizarteak iraunkortasunaren kontzeptua onartu dutelarik, Tokiko Agenda 21en bidez iraunkortasunaren aldeko tokiko prozesuak ezarri direlarik, eta tokiko eta nazioarteko beste komunitate batzuetan bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan esperientzia arrakastatsuak izan direlarik, askoz samurragoa izan da saihestu ezineko gai horri, hots, bizikleta bidezko mugikortasunari, behar duen garrantzia emateko arau eta plangintza mailako elementu sorta bat planteatzea. Horrenbestez, mugikortasun iraunkorraren esparruan, dagoeneko guztiek onartzen dute hiri modernoetan bizikletak eginkizun garrantzitsua duela hiribarneko eta hiriarteko plangintzak egiteko unean; izan ere, dagoeneko garraio modu eraginkortzat eta ibilgailu pribatuaren aurreko aukeratzat ikusten da.

Europa eta estatu mailan, Eskualde eta Autonomi-erkidegoek, eta batez ere Tokiko Erakundeak Bizikletentzako Azpiegitura Sareak ari dira garatzen, baita bizikletaren erabilera sustatzeko politika orokor bat ere. Gipuzkoak ere apostu garrantzitsua egin du zentzu horretan eta bizikletaren inguruan azpiegitura sarea sistema oso batekin txertatu du - juridikoa, kudeaketa, planifikazioa, sustapena, e.a.-. Orain arte eskuduna izan den Gipuzkoako Foru Aldundiaren Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak bizikleta bideak planifikatzeko eta eraikitze eta bizikleta garraio bide gisa sustatzeko programa bat garatu du 1992az geroztik.

1999. urtetik hona jarduera programa honek garrantzia hartu zuen, Batzar Orokorretatik emandako bultzadari esker, aurrekontu espezifikoa bat sortu eta berau garaian eskuduna zen Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari esleitzearen bitartez.

1999. urteaz geroztik Departamentuko Egiturari buruzko Dekretuak Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi eta zerbitzuaren funtzioen artean Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen plangintza eta proiektu eta obrak egitea sartzen zuen, baita bizikletaren politika ere, egun 4/2011 Foru Dekretuaren, ekainaren 30koa, arabera Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturako Departamentuari dagokiona.

2001-2002 bitartean **Gipuzkoako Bizikleta Bideen Plana** dokumentua idatzi zen, zeinak bizikletaren arloaren inguruko oinarriak eta funtsezko irizpideak finkatu zituen, hiriarteko sarearen lehen proposamena egin zuen eta berau lurraldeari esleitu zion eta kudeaketa gaur eguneraino argudiatu eta gidatu duten tresna-multzoa eman zuen. Bizikleta bideen sarea garatzen den lurralde eremua eta errepide sareari dagokiona argi eta garbi bereizita daude, elkarren ondoan dauden kasu jakin batzuetan izan ezik.

Bizikleta-bideek izaera juridikoa dute jadanik Gipuzkoan, eta mugikortasun ez motorduna, batik batik bizikletarena, garatzeko espezifikoa diren bide-azpiegitura mota berri bat bezala ulertzen dira, eta beste bide moten desberdinak egiten dituen, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarilaren 24ko 1/2007 Foru Arauaren 1. artikulua ezartzen duen moduan. Arau honek bizikleta-bideen kontzeptuari izaera zehatze eman dio eta mugikortasun ez motorduna garatzeko hiriarteko azpiegituren sare berriaren txertaketa juridiko eta administratiboa prestatu du. Foru Arauak Gipuzkoako Foru Aldundiak Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana egingo duela ezartzen du. Dokumentu honek Foru Arauean zehaztutako xede eta izaerari erantzun behar badio ere, gogoan izan behar da LAPkzehazten duen azpiegituren sarea ez dela, berez, helburu bat; helburu zabalago bat lortzeko tresna baizik, hurrengo urteetan dagokion erabateko dimentsioa erdietsi beharko duena: Gipuzkoako biztanleriaren hiri barneko eta hiriarteko garraio aktiboa bermatzeko bizikleta sistema orokor bat artikulatzea, bizikletaren erabilera eta bizikleta-bideak gizarteratzeko xedea izango duena.

Gipuzkoako Foru Aldundia 2007. urtean hasi zen GBBLAParen aurrerapen dokumentua egiten, Ingurumen Zuzendaritza Nagusia sustatzaile zelarik eta zeinak dokumentuari hasierako eta behin-behineko onarpena eman zion. 2011. urtean ospatutako hauteskunde ondoan, eskuduntza hau Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturako Departamentura igaro da eta bera izan da 2012. urtean zehar behin betiko onarpena izapidetzeko eskudun organoa.

GBBLAP egiteko sustatu den parte hartze publikoa asko luzatu da denboran, informazio eta parte hartzerako epeak nabarmen zabaldu direlarik. Denboran zehar parte hartzearen erritmoa mantentzeko eta parte hartu duten pertsona eta erakunde guztiek proiektuarekin bat egiteko eta inplikatze izan

diren zailtasunak, urteetan zehar indartu egin den erakunde eta gizarte eragileen arteko harreman zuzenarekin konpentsatu da, komunikazio eta atzeraelikadura bide iraunkor eta egonkorak lortu direlarik, zeinak aldi berean, mota honetako sare bat eratzeko eta bizikletaren erabilera modu orokorrean sustatzeko beharra onartzen lagundu duen.

Hala eta guztiz ere, bide horretan aurrera egiten jarraitu eta eguneroko ohiturak aldatu nahi baditugu, ezinbestekoa eta funtsezkoa da gizarte eragile guztiek espresuki aplikatzea erantzukizun bereizi baina partekatuen printzipioa; hau da, gizarte guztiak hartu behar du parte. Hori dela eta, Gipuzkoako Foru Aldundia, bere jardura nagusiak garatzera begira, uneoro ahalegindu da, bere eskumeneko gai hau lantzen hasi zen unetik beretik, Gipuzkoako bizikleta bidezko eta motorrik gabeko mugikortasunaren arloko eragile nagusien parte hartze zabala izaten.

1.3. GBBLAPEKO HERRITARREN PARTE HARTZEARI BURUZKO PLANAREN OINARRIAN DAUDEN PRINTZPIO ETA IRIZPIDEAK

XXI. mendeko gizartearen eskaera eta beharrek ez dute ia zerikusirik lehengo denboretan erakundeek kudeatu behar zituztenekin. Garai bateko gizarte eta kultur testuinguruek ez zuten gaur egun adinako bolumen eta konplexutasunik.

Hala, gaur egun, gero eta estuagoa da kudeatzeko eta gobernatzeko mekanismoak hobetze eta aitzinatzearen eta herritarrek parte hartzeko formulen arteko lotura. Gobernatzeko eta administrazioa antolatzeke eredu berriak eskatzen ditu gizarteak. Oinarri zabaleko adostasunak behar dira, proiektuak ahalik eta gehiena legitimatzeko eta aurrera egiteko bideak adosteko.

Pixkanaka-pixkanaka, politika eta proiektu sektorialekin emaitza eraginkorrak, kontuen berri ematen eta gardentasuna lortzen joan behar dute. Horretarako, beharrezkoa da interesa duten eragileen arteko elkarrizketa, haien ikuspegiak irekitasunez jokatzeko eta lanerako sare egonkorak eta fidagarriak sortzea, kasu honetan Gipuzkoako bizikleta bidezko eta motorrik gabeko mugikortasunaren gaiaren inguruan. Horrela eskaini ahal izango dizkiegu herritarrei irtenbide errealak. Herritarren parte hartzea gauzak beste era batean egiteko moduak ezarriko dituen zeharkako elementutzat hartu behar da.

Gipuzkoako Foru Aldundiak behar praktiko, ideiak sortzeko eta ikasketa kolektibo gisa hartzen du parte hartzea. Hala, ahalik eta ikuspegi eta sentsibilitate gehien bildu nahi ditu bizikletari eta bizikletak ezartzen duen mugikortasun ereduari buruz, erabakiak hartzeko unean kontuan izateko, erakundeen errendimendua hobetzeko eta, pixkanaka, kudeaketa teknikorako kultura berria finkatzen joateko. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren (GBBLAP) organo sustatzailea jakitun da bere ardura dela plana martxan jarri eta aurrera eramatea, baina, hala ere, garrantzi berezia eman nahi dio plana egiteko eta gauzatzeko moduari, eragileen parte hartzea kudeaketa publikoarekin lotuz. Horretarako, komunikazio kanal egonkorak eta iraunkorrak ezarri behar dira, ezinbestean, alderdien artean, pixkanaka, bakoitzaren ikuspegia hobeto ulertzeko eta proiektuen kalitatea hobetzeko.

Abiapuntuko ideien arabera, herritarren parte hartzea da herritar bakoitzak politika publikoen itxuraketan aktiboki parte hartzeko duen eskubidea, hargatik gutxietsi gabe gobernuak, ordezkapen sistemaren arabera, legezko erabakiak hartzeko duen gaitasuna eta gaitasun hori modu garden,

koherente eta arduratsuan betetzeko duen betebeharra, foru gobernuaren eraginkortasunez gauzatzera begira.

Azpimarratu behar da herritarren parte hartzea ez dela dekretuz bultzatzen, baizik eta apustu politiko aktibo eta etengabea behar dela, elkarrizketaren bidez adostasunak bilatzeko testuinguru egokia bermatzeko alde lan eginez gogotsu eta etengabe. Beraz, herritarren partaidetza eraginkorra nahi bada, informazioa era garden eta egokian eman behar da, ondorengo parte hartzea optimizatzeko. Horrez gain, parte hartzearen sustatzaileek eta eragileek zenbait konpromiso hartu behar dituzte bi aldeek erantzukizunak hartzeko eta elkar ulertzeko borondatea adierazteko. Horrek guztiak ez du esan nahi azken erabakiak organo eskudunak hartu behar ez dituenik, inolako zalantzarik gabe hark baitu erabakitzeke ahalmena.

Honako parte hartze prozesu hau Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana egiteko prozesuari bakarrik dagokio, eta prozesua berrikuspen eta jarraipen faseetara ere zabaltzea aurreikusten da. Beraz, parte hartze planaren helburu nagusia aipatutako plangintza tresnaren dokumentuari beste ikuspegi eta planteamendu batzuk gaineratzea da, eta horretarako hainbat gizarte segmentutatik datozen eragileen laguntza sistematizatu baliatuko du. Ildo horretatik, esku hartzeko hiru maila zehaztu dira: informazio maila, kontsulta maila eta partaidetza aktiboaren maila. Horrela, behar beste espazio egongo da, adierazi nahi dena behar bezala adierazi ahal izatearren.

Agerian laga behar da ezen Gipuzkoako Foru Aldundiak ez duela parte hartzeko plan konplexurik proposatu nahi izan, eta metodoa ahalik eta gehien sinpletzearen alde egin duela, parte hartzeko prozesuan lortutako emaitzak Lurraldearen Arloko Planaren azken dokumentuan argi eta zuzen txertatzeko eta, hala, eragileek parte hartze hori eraginkorra izan dela ikusteko. Emaitza jakin eta begien bistako batzuk lortzeko tresna gisa sortu da parte hartze plana; hau da, plana bera ez da helburua. Horregatik, plana egituratzeko unean izapideen lehenengo faseetan -aurrerapen fasean eta hasierako onarpenaren fasean- zertu da parte hartzea bera; izan ere, fase horietan esku hartzeko aukera handiagoa dago. Gainera, behin-behineko onarpenaren eta behin betiko onarpenaren faseak ez dira lortu nahi denerako hain egokiak. Osterantzean, orain arte lankidetzaren egituratu gabea garatu den eragileekiko, hots, udal, garapen agentzia eta abarrekiko hartu-eman eta komunikazio kanalak sendotu nahi izan dira, harreman hain zuzena izan ez den beste zenbaitekiko (elkarte ekologistak, sindikatuak, landa garapenerako agentziak, etab.) lotura berriak ezartzearekin batera.

Parte hartu duten eragileak aukeratzeari dagokionez, egiturazko ordezkagarritasunaren irizpidea hartu da kontuan, hau da, GBBLAPen interes nagusien ildotik jo dugu. Dena den, egin duten ibilbideagatik eta duten izaeragatik prozesuaren emaitzak hobetzeko garrantzitsuak izan daitezkeen beste eragile batzuetara ere zabaltzeko nahi izan da plana.

1.4. GBBLAPEN PARTE HARTZEKO ARAU ESPARRUA

Europar Batasunak oro har egiten dituen gomendioetan argi eta garbi ageri dira herritarren partaidetza arautzeko elementuak. Izan ere, gestio publikoan gero eta zailagoa da herritarren parte hartze hori bazterrean uztea. Europar Batasunaren Itunak, adibidez, subsidiarotasun printzipioa aitortzen du: arazoak konpontzeko herritarrengandik gertuen dauden mailak erabiltzea, horien hurbiltasunez eta egunerokotasunez baliatuz. Horrez gain, herritarren interesak gehiago ezagutzeko beharra adierazten du, eta administrazioaren eta herritarren arteko lankidetzaz errazten du, herritarrak erabakiak hartzerantz bultzatuz. Ingurumenaren eta iraunkortasunaren arloan -hortxe kokatzen da GBBLAP-, **Aarhus Hitzarmenean** zuzenean jasotzen da 1992ko **Lurraren Goi Bileran** aldarrikatutako hamargarren printzipioa, esandako moduan informatzeko eta parte hartzeko beharra adierazten duena.

Estatu espainiarrari dagokionez, herritarrek gai publikoetan parte hartzeko duten eskubidea aitortzen du Konstituzioaren 23. artikulua; 9.2 artikulua dioenez, berriz, botere publikoek herritarrak bultzatu behar dituzte jardura politiko, ekonomiko, kultural eta sozialean parte hartzerantz. Era berean, **27/2006 Legeak**, uztailaren 18koak, ingurumenaren arloan informazioa eskuratzeko, herritarrek parte hartzeko eta justiziara jotzeko eskubideak arautzen ditu.

Euskal Autonomia Erkidegoan ere herritarren parte hartzea aitortzen da, Autonomia Estatutuaren bidez. Hala, 9.2 artikuluko e) atalaren arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko botere publikoek herritarren parte hartzea ahalbidetu behar dute Euskal Autonomia Erkidegoko jardura politikoan, ekonomikoan, kulturean eta sozialean.

Beraz, argi dago iraunkortasun politika orok gizarteko hainbat sektoreen parte hartze aktiboa eskatzen duela politika, programa eta proiektuei buruzko erabakiak hartzeko. Are gehiago, eskakizun hori lege eskakizuna da gaur egun, eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren kasuan **Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua**, urtarrilaren 24koan, jasotzen da. Honek, 82. artikuluan, **Bizikletaren Kontseilua** eratzea aurreikusten du, hain zuzen aholkularitzarako, adostasunak lortzeko eta parte hartzeko organo nagusi gisa, bizikletaren eta motorrik gabeko mugikortasunaren arloan gure lurraldean batera izan daitezkeen sentsibilitateak bateratzeko sortua.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak, lurraldearen arlo plangintzarako tresna izaki, bere egin ditu printzipio horiek.

Azkenean, adierazi behar da ezen plan hau prestatzeko lanetan zehar foru erakundeak, garbi ikusten zuelarik partaidetzaren arloan eta demokrazia sakontzeko bidean ezarritako erronkaren neurri eta garrantzia, onartu egin duela Herritarren partaidetzari buruzko 1/2010 Foru Araua, uztailaren 8koa, zeharo bat eginez dokumentu honetan adierazten denarekin.



2. KAPITULUA.- HERRITARREK PARTE HARTZEKO PLANAREN HELBURUAK



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Hemen aurkezten dizuegun dokumentuaren bidez, lehenik eta behin, Gipuzkoako Foru Aldundian eskumena duen organoari tresna bat eman nahi zaio GBBLAP prestatzeko erabakiak hartzeko prozesuan parte hartu nahi duen ororen eskubidea hobetzeko eta zabaltzeko. Horretarako, legeak ezarritako informazio, kontsulta eta parte hartze publikorako prozedurak zabaltzea proposatzen da. Bigarrenik, herritarrek parte hartzeko planaren bidez, lurraldearen arloko plana egiteko prozesuan herritarren parte hartzeari buruz proposatu diren jardueren berri eman eta gizarteratu nahi da, plana jendaurrean jartzearekin batera inolaz ere.

Gainera, parte hartze planak argitu egin behar ditu bai bere jarduteko irizpideak bai gidari dituen printzipioak, jarraitutako metodologiarekin eta garatzea aurreikusten diren ekintza zehatzekin batera.

Osterantzean, dokumentu honek arautu egin nahi ditu beste hainbat jarduera, jarduera horiek jasota ageri baitira ingurumenaren arloan informazioa eskuratzeko, herritarrek parte hartzeko eta justiziara jotzeko eskubideei buruzko uztailaren 18ko 27/2006 Legean, herritarren partaidetzari buruzko uztailaren 8ko 1/2010 Foru Arauan, plan eta programa jakin batzuek ingurumenean duten eragina ebaluatzeari buruzko apirilaren 28ko 9/2006 Legean, eta Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioa egiteko prozedura arautzen duen uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuan.

Halaber, gaiarekin lotutako gizarteko sektore guztiak sentsibilizatu nahi ditu, eta erantzule bihurtu era berean; eta, azkenik, arlo honetan dauden diskurtso guztiak agerian jarri nahi ditu, eragileen arteko solaserako espazioak sortzea bultzatuz bide batez, informazio kanal arin eta erabilgarriak izan ditzagun.

Aurkezten dugun dokumentua malgua eta irekia izan da, GBBLAP prestatzeko prozesuan sor litezkeen eskaera eta behar berrietara egokitzeko, eta, hartara, emaitzak optimizatzeko eta emaitza horiek GBBLAP izapidetzeko fase guztiak hartzen dituen ikuspegi orokor batean biltzeko.



3. KAPITULUA.- GBBLAP PRESTATZEKO PROZESUAN HERRITARREK PARTE HARTZEKO ORGANOAK



Herritarrek parte hartzeko planeko jardueren ikuspegi osoa eta koherentea eman nahian, herritarrei informazioa emateko eta kontsultak egiteko prozesu zabala jarri da martxan, parte hartze aktiboarekin koordinatuta. Horretarako, lan eskema hau jarraitu da:

Gipuzkoako Foru Aldundiak hiru jardura maila bereizten ditu, elkarri lotuak eta elkarren osagarriak baitira horiek: batetik, lurralde mailako parte hartze aktiboaren maila, **Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak** ordezkatua; bestetik, eskualde maila, **eskualdeko foroek** ordezkatua eta, azkenik, **elkarteetako kide ez diren herritarren maila**. Azken maila horretan, IKTbak aplikatu dira, eta zenbait informazio kanal erabiltzen, herritarrek parte hartu ahal izan dute.

3.1. HERRITARREN PARTE HARTZEA, LURRALDE MAILAN. GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA.

Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko Foru Arauaren 82. artikulua aurreikusten duenaren ildotik, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren figura sortu da. Hala, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua lurralde historikoan bizikletari eta bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko kontsulta eta aholkularitza organo iraunkor nagusia izango da. Parte hartzeko organo eraginkor gisa aurreikusten da, dagokion eskumenaren arloan zeregin aktiboa izango du, eta Gipuzkoako gizartean dauden ikuspegi eta sentsibilitate guztiak integratzeko izaera irekia duena. Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia sortu, landu eta ebaluatzea da Bizikleta Kontseiluaren jardura esparrua. Estrategia horrek bildu egingo ditu Gipuzkoako Lurralde Historikoan bizikletaren eta bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan martxan jartzen diren politika eta jardura ildo guztiak.

Bizikletaren Kontseiluaren barnean -gaiarekin lotutako eragile nagusien ordezkariak eta egiturazko partaidetza irizpideei jarraiki aukeratutako interesa duten beste pertsona batzuek osatzen dute (ikus I. Eranskina)- beharrezko saioak egiten dira, hain zuzen eta besteak beste GBBLAPi lotutako zenbait alderdi eztabaidatu eta kontrastatzeko. Osoko bilkuran edo lan batzordeetan aztertu egin dira, kasu honetan, GBBLAP osatzen duten dokumentuak, proposamenak eginez bide batez. Eta proposamen horiek kontuan hartu, baloratu eta aztertu egin ditu Gipuzkoako Foru Aldundiak, azken dokumentuan jaso eta sartzera begira. Horrela, Kontseiluaren osoko bilkuretan edo lan batzordeetan egiten diren txostenak aintzat hartuko dira GBBLAP lantzeko prozesuan. Halaber, eskualdeko parte hartzearen bidez izandako emaitzak ere kontuan hartu ditu Bizikletaren Kontseiluak, GBBLAPen tramitazio faseetako bakoitzean.



Bizikletaren Kontseiluaren eratze ekitaldia. 2008. urtea



Bizikletaren Kontseiluaren lansazioa

3.2. HERRITARREN PARTE HARTZEA, ESKUALDE MAILAN. ESKUALDEKO FOROAK

GBBLAP prestatzeko prozesuaren barnean, eta honek dituen faseetan zehar, eskualdeko bilerak egin dira, aldi berean, interesa duten eragile nagusiekin, haien ikuspegiak ezagutzeko eta ekarpenak edo proposamenak egiteko. Eskualdeko parte hartzearen bidez, hobeto ezagutu nahi izan da ingurune bakoitza, hala GBBLAP lurraldeko errealitateari hobeto egokitu ahal izateko. Horretarako, eskualdeko foro horietan hainbat eztabaida tailer egin dira, lau tailer aurrerapen fasean eta 8 tailer hasierako onarpenaren fasean; horietako helburua, hasiera batean, aurrerapen dokumentua aztertzea izan da, eta, ondoren, hasierako onarpenaren dokumentua, honetan jasotzen dira eta hasierako planteamendu eta proposamenak. Osterantzean, banakako kontsultak egin dira prozesuan parte hartu duten eragileetako asko eta askorekin, horietako bakoitzaren ikuspegia modu hurbilago, pertsonalizatuago eta sakonago batez ezagutzearen.

Hasiera batean, aurrerapen faserako eta hasierako onarpen faserako aurreikusitako foroak, parte hartzen duten eragileekin iradokizunak eta ekarpenak txertatzeko egokiagozat jotzen baitira. Ondorengo faseetan ere informazio iraunkorra eta zabala ematen jarraitu den arren, behin-behineko eta behin betiko onarpen faseetan ez dago legez ezarritako izapideen hasierako faseetan adinako aukerarik aldaketak egiteko. Beraz, parte hartzeko espazio horietan lortutako emaitzekin edukiz hornitzen joan da GBBLAP, egindako proposamenak teknikoki, ekonomikoki eta ingurumenaren aldetik bideragarriak izan diren neurrian eta plana egiteko irizpideekin egokitu diren neurrian.

3.3. ELKARTEETAKO KIDE EZ DIREN HERRITARREN PARTE HARTZEA. BANAKAKO PARTE HARTZEA

Gaur egun, gizartearen aurrerapenak markatzen ditu parte hartze ereduak. Hala, gizartearen eskaeren bilakaera, autonomia pertsonalaren arloan sortzen diren itxaropenak eta hartarako norbanakook hartu behar ditugun erabakiak eta bakoitzaren prestakuntza eta ezagutza maila direla eta, Informazioaren eta Komunikazioaren Teknologia Berriak (IKTB) tresna garrantzitsu bihurtu dira informazioaren zabalkunderako eta herritarrok kudeaketa publikoan parte hartzeko ditugun aukerarako.

Horretaz konturatuta, eta, elkarte bateko kide ez izan arren pertsona orok modu eraginkorrean parte hartzeko duen eskubidea kontuan hartuta, zenbait bide eta tresna jarri dira norbanakoek ere parte hartzen. Zalantzarik gabe, pertsona horien ekarpenek ere aberastu dute GBBLAP, erakunde edo elkarte bateko kide direnen ekarpenek bezalaxe. Hala, mikrowebgune edo telefono bidez edo bileretan parte hartuz egindako iradokizunak eta ekarpenak jaso egin dira dokumentuan; horrelaxe dago jasota iradokizun eta alegazioei erantzuteko prestatu diren -eta hurrengo orrietan datozen- txostenetan.

Hala, prozesu bakoitzera egokitutako organoek -batzuk egonkorrak eta besteak kasuan kasukoak- eta parte hartzeko maila guztiek -lurraldekoa, eskualdekoa eta elkarteetako kide ez diren herritarrena- egindako ekarpenekin eta dituzten eskariekin osatu da hasierako planteamendua. Bestalde, eredu koherentea izateko ahalegina egin da, GBBLAPen izapideek eskatutako erritmo eta baldintzetara egokiturik betiere, baina, aldi berean, parte hartzeko prozesuaren eraginkortasuna ere kontuan izanda. Hala, parte hartzeko organo egonkor gisa sortu da Bizikletaren Kontseilua, bizikletari eta motorrik gabeko mugikortasunari buruzko politiken arloan modu egonkorrean jarduteko helburuarekin.

Eskualdeko foroak, berriz, modu dinamikoan eta kasuan-kasuan eratu dira, nagusiki, GBBLAP egiteko eta, ahalik eta gertutasun handienez baliatuz, parte hartzen duten eragileekin eskaerak zehatzago ezagutzeko eta haien parte hartzeko aukerak ez mugatzeko. Egia da, era berean, urteotan zehar harreman pertsonalen dinamika bat sortu dela eragile nagusiekin, hartu-eman iraunkor bat ezarri dela alegia, modu natural batez; horri esker, partaidetzarako espazio horiek eguneroko beharren arabera egitura daitezke.

Edonola ere, eragile horien parte hartzea ez da GBBLAP egitearekin amaitzen; oso bestela, partaidetza horrek jarraitu egin beharko du, aipatutako lurralde plangintzarako tresna horren jarraipen eta berrikuspenera begira.

3.4. GBBLAPEN JARRAIPEN ETA BERRIKUSPENA

Gipuzkoako Foru Aldundiak, Bizikletaren Kontseiluarekin batera, une oro eguneratuko dute, GBBLAPen behin betiko onarpenaren ondoren, Planari buruzko informazioa. Horrez gain, GBBLAPen garapen mailari buruzko ebaluazioa egingo da urtero.

Bizikletaren Kontseiluak informazioa eguneratuta egotea bultzatuko du, eta horretaz arduratuko da, uneoro. Horretarako, **Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokiak** emandako datuak baliatuko ditu. Era berean, Gipuzkoako bizikleta bideen erabilerari eta motorrik gabeko mugikortasunari buruzko txosten bat egingo du urtero Behatokiak, eta informazio kanal zuzen eta iraunkor bat ezarriko da. Kontseilua GBBLAPen garapenari buruzko ikuspegi orokorra emateaz eta iraunkortasun irizpideak errespetatuz arduratuko da. Informazio hori eskualdeko foroei igorriko zaie eta, aldi berean, kontuan hartuko dira haiek egiten dituzten iradokizunak eta hobetzeko proposamenak. Elkarteetako kide ez diren herritarrek GBBLAPen jarraipena egin ahal izango dute ohiko informazio kanalen bidez eta GFAk berariaz eskainiko dituen IKTbak erabiliz.

GBBLAPen araudiari buruzko dokumentuan zehazten den bezala, plana indarrean sartzen denetik hasita zortzi urtean behin goitik behera berrikusiko da. Berrikuspen bat egitea proposatzen den bakoitzean, jarduera eta prozesuen kronograma bat egitea komeni da, herritarrek parte hartzeko beste prozesu bat -plangintza egiteko prozesuaren antzeko bat- definitzeko.



4. KAPITULUA.- INFORMAZIO, KONTSULTA ETA HERRITARREN PARTE HARTZE PROZESUAREN EGITURA ETA ANTOLAKETA



4.1. INFORMAZIO PUBLIKOA

GBBLAP prestatzeko prozesuari buruzko kalitatezko informazioa ematea ezinbestekoa da gutxienezko kalitatea izango duen kontsulta eta parte hartze aktiboko prozesu bat bermatzeko. Hala, plangintza-prozesuari buruzko informazio garrantzitsua eman nahi izan zaie agintari publikoei, gaiarekin lotura duten administrazioei, interesa duten pertsoneri eta elkarte bateko kide ez diren herritarrei, modu aktibo batez, eta ahalik eta kanalik eskuragarrienak eta egokienak erabiliz.

4.1.1. OINARRIZKO INFORMAZIOA

Gipuzkoako Foru Aldundiak lehen hurbilketa batean zenbait informazio elementu garatu ditu GBBLAPek plangintzarako tresna gisa izango dituen dokumentuak osatzera begira. Dokumentu horiek, ostean, egokiak izango dira jendaurreko informazio tramiterako eta parte hartze aktiborako ere.

Prozeduraren fase hauetako jendaurreko informaziorako dokumentuak <http://www.gipuzkoaingurumena.net> helbide elektronikoan egon dira eskuragarri. Gaur egun, aipatutako dokumentuak GFaren Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturarako Departamentuaren egoitzan daude eskuragarri, baita bere helbide elektronikoan <http://gipuzkoaaldundia.net/eu/html/43/363.shtml> ere. Aurrerapeneko, hasierako onarpeneko eta behin-behineko onarpeneko faseetan, hurrenez hurren, aipatu helbide elektroniko honetan atal berezi bat gaitu zen, bertatik horrela nahi zuenak bere ekarpen, iradokizunak eta alegazioak bidali zitzaizkien eta, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak hasierako faseetan eta Mugikortasuneko Zuzendaritza Nagusiak ondoren, hauek guztiak aztertu eta horretarako aukera ematen zutenak lurraldearen arloko planean txertatu zitzaizkien.

Interesdunentzako eskuragarri jarritako dokumentuak honakoak izan dira:

AURRERAPEN FASEA

- GBBLAPen aurrerapen dokumentua: memoria, araudia, planoak, ingurumen iraunkortasunari buruzko txostena eta laburpena.
- Parte hartzeko eta Plana aurkezteko egutegia.
- GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda.
- Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda.
- Aurrerapen dokumentuaren CDa.
- Ingurumenaren gaineko Eraginaren Baterako Ebaluazioaren aurretiazko txostena.

HASIERAKO ONARPENAREN FASEA

- GBBLAPen hasierako onarpenaren dokumentua: memoria, araudia, planoak, ingurumen iraunkortasunari buruzko txostena eta laburpena.
- Aurkezpen dokumentua, eskualdeetako saio bakoitzerako egokitua.
- Ingurumen Baldintzatzaileen planoen zerrenda

BEHIN BEHINEKO ONARPENAREN FASEA

- GBBLAPen behin-behineko onarpenaren dokumentua: memoria, araudia, antolamendu-planoak, ingurumen iraunkortasunari buruzko txostena eta ingurumen baldintzatzaileen planoak; plangintzaren gaineko eraginak, parte-hartze publikoa, laburpena.

Prozesuan aurrera egin den neurrian, dokumentazio guztia eguneratuz eta hasieratik kontsultarako eskuragarri jarritakoari gaineratuz joan gara.

4.1.2. INFORMAZIOA JASOTZEA

Informazio publikoa jasotzeko eskubidea legez aitortuta dago, eta, beraz, tramitazioaren faseetan zehar eskubide hori betetzeko, herritarren eskura jarri da GBBLAPen aipatu dokumentua osatzen duen oinarriko informazioa, paperean nahiz formatu digitalean GFaren Ingurumen Zuzendaritza Nagusiaren <http://www.gipuzkoaingurumena.net> webgunearen bidez hasierako faseetan, eta GFaren Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturarako Departamentuaren egoitzan eta bere helbide elektronikoan <http://gipuzkoaaldundia.net/eu/html/43/363.shtml>, eskumenen aldaketa izan ondoren.

Formatu horietan eskuragarri dagoen informazioaz gain, organo horiek informazio osagarria eman dute, modu aktibo batez, lurraldean zabalkunde handiena duten komunikabideak erabiliz eta eskualde mailako jarduerak garatuz, betiere bizikletaren inguruko eta GBBLAP egituratzeko plangintza prozesuaren beraren inguruko eztabaida sustatu nahiean. Berebat, aurrerapen fasean liburuxka bat argitaratu zen GBBLAP egiteko prozesua aditzera emateko, GFak garatzen dituen jarduera orokorren barruan, baita, herritarrek parte hartzeko jardueren kronograma eta informazioa jasotzeko lekuak ere.

4.1.3. WEBGUNEA

Aipatu moduan, aurrerapeneko, hasierako onarpeneko eta behin-behineko onarpeneko faseetan Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak, bere webgunearen bidez, bizikletaren eta mugikortasun ez motordunaren arloan garatu diren jardueri buruzko informazio zehatza eta eguneratua eman du. Bertan, GBBLAP osatzeko prozesuan zehar bizikletari buruzko politika osatzen duten gaien sorta osoa aurki zitekeen, hala nola: araudia eta estrategia, plangintza, proiektuak eta eraikuntza eta eraikitako sarearen kudeaketa eta sustapena. Era berean, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiari eta Bidikletaren Kontseiluaren inguruko informazioa ere aurki zitekeen. 2012. urteaz geroztik, informazio hau bera Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturarako Departamentuaren webgunean izango da eskuragarri, baita departamentuaren egoitzan bertan ere.

Herritarrek parte hartzeko prozesuari dagokionez, webgune elektronikoan eman dira aditzera berrikuntza guztiak, eta baita prentsa-ohar, irrati eta ohiko beste komunikabide batzuen bidez ere. Planaren plangintza eta garapen prozesuak aurrera egin ahala sortu diren dokumentu berriak webgune horretan kontsultatu ahal izan dira. Lurraldearen Arloko Planak garatutako plangintza prozesuari dagokion iruzkin oro bidali ahal izan da atari digitalean dagoen buzoi elektronikora.

4.1.4. PAPERKO INFORMAZIOA

GBBLAri buruzko informazio guztia paperean eskuratu ahal izan da eta oraindik eskuratu daiteke; Plana osatzen duten dokumentu guztiak Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasuneko Zuzendaritza Nagusian kontsultatu daitezke eta hala eskatzen duenari CD/DVD kopiak emango zaizkio. Administrazioek CD/DVD bat izan dute informazio guzti honekin, interesa duen publikoak bakoitzak bere udalerrian kontsulta egiteko aukera izateko. Paperean argitaratutako aleak mugatu egin dira, kostu ekonomikoagatik eta ingurumenari egiten dioten kalteagataik. Hala ere, espresuki eskatzen duen orok izango du dokumentuak paperean jasotzeko aukera.

Informazio eskaerak helbide elektronikoz, idatziz, faxez edo telefonoz egin daitezke, honako helbide honetan, 9.00etatik 14.00etarako ordutegian:

Gipuzkoako Foru Aldundia
Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusia
Helbidea: [Julio Caro Baroja Plaza 2, Hirugarren oina. 20018, Donostia](#)
Telefonoa: 943 112 442
Fax: 943 210 844
Arreta orduak: astelehenetik ostiralera, 9.00etatik -14:00etara

4.2. KONTSULTA PUBLIKOA

4.2.1. KONTSULTA PUBLIKOA

Kontsulta publikoa ezinbestez egin behar da, legearen arabera. Beraz, zenbait plangintza tresna izapidetzeko, esaterako Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legean adierazitako lurraldearen arloko planak eta Ingurumenaren gaineko Eraginaren Baterako Ebaluazioari buruzko 183/2003 Dekretuak adierazitako prozedura, kontsulta publikoa egin behar da. Plan edo programa horietako bat dugu, hain zuzen ere, GBBLAP.

Kontsulta publikoa egiteko bete egin dira legeak kasu bakoitzean ezarritako epeak. Eta legeak ezartzen duenetik haratago iritsi da, lehen aipatu den pertzepzio analisiaren bidez aukeratutako eragileei kontsulta zuzenak eta pertsonalatuak egin baitzaizkie; eta lortu diren emaitzak konklusioei buruzko txostenean jaso dira. Kontsulta publikoa fase bakoitzean eskura dagoen dokumentazioaren inguruan egituratu da.

Kontsulta metodoa, legeak ezartzen duenetik urrunago joz, zabaldu egin da hasierako onarpenaren fasean, hain zuzen aipatu diren elkarrizketen eta formulario espezifikoen bidez; horiek guztiek partaidetza espektro zabalagoa eman digute zuzenean kontsulta egin zaien eragileen artean, tartean direla planak eragiten dien herri administrazioak ere.

4.2.2. GIPUZKOAN BIZIKLETAREKIN ETA MOTORRIK GABEKO MUGIKORTASUNAREKIN LOTUTAKO GAI NAGUSIAK

Gipuzkoan bizikletarekin eta motorrik gabeko mugikortasunarekin lotutako gai nagusien erreferentziarako esparruaren bidez aztertu egin da hiriarteko motorrik gabeko mugikortasunaren egungo egoera. Bereziki, automobilaren ordeztu bizikleta erabiltzeko arazoak, ibilgailu horren etorkizuna eta eskaintzen dituen aukerak aztertu nahi dira, organismo eskudunek eredu hori bultzatzeko eta arrakastatsu bihurtzeko egiten dituzten proposamenak oinarritzat hartuta. Aurrerapen eta hasierako onarpenaren faseetan eztabaidagai izan diren gai nagusiak ondoko eduki taulan datozkigu, laburturik:

GAIK
AURRERAPEN FASEA
1.- GBBLAPen helburua
2.- Sare ereduak: Foru Sarea eta Udal Sarea
3.- Oinarrizko Sarea egiteko irizpideak
4.- Trazadura
5.- Ingurumenaren gaineko Eraginaren Baterako Ebaluazioa
6.- Jarduteko tresnak
7.- Araudia
8.- Bizikletaren erabilera Gipuzkoan
9.- Oinarrizko Sarearen erabiltzailearen lehentasuneko profila
10.- Jarduteko tresnak: Bizikletaren Kontseilua
11.- Herritarren parte hartzea
12.- Hasierako onarpenaren faseko eztabaidagaiak
13.- Eragileek egoki irizitako beste edozein gai
HASIERAKO ONARPENAREN FASEA
14.- GBBOSen egitura alderdiak eta teknikoak
15.- Udal Sarea eta Foru Sarea luzatzeko eskariak
16.- Programazio irizpideak
17.- Informazio publiko eta herritarren partaidetza prozesuaren ondotik izandako aldaketak

Gai hauek guztiak, proposamen berriei irekiz, azaldu zaizkie bai ukitutako herri administrazioei bai pertsona interesatuei, hain zuzen egoki irizitako iradokizun eta ekarpen guztiak egin ahal izan ditzaten; eta iradokizun eta ekarpen guztiak jaso egin dira, ondoren, planaren erredakzio taldeak aztertu duen eta planaren beraren zati den txosten batean.

4.3. PARTE HARTZE AKTIBOA

4.3.1. PARTE HARTZE AKTIBOA

Aurreko puntuetan esan dugun moduan, bereizita baina, aldi berean, elkarrekin lotuta dauden hiru maila landu dira parte hartzeko: lurralde mailako parte hartzea, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren bidez; eskualde mailako parte hartzea, eskualdeko foroaren bidez; eta, azkenik, elkarteetako kide ez diren herritarren parte hartzea, batez ere, IKTBen bidez.

Batera zein bestera izan, eragileen parte hartze aktiboaren helburua zera izan da, bizikletaren eta motorrik gabeko mugikortasunaren arloan garatzen den foru gestioa eragile horiexei hurbiltzea, gestio edo kudeaketa lan hori eskuragarriago eta ulergarriago egiteko eta eragile horiek proiektuekin, kasu honetan GBBLAPekin, identifikatzea lortzeko. Parte hartze aktiboa funtsezkoa izan da, halaber, norabide biko informazio fluxuak ezartzeko unean, herritarrengandiko eta herritarrenganako fluxuak ezartzeko alegia; horien bidez, izan ere, daudekeen beharrak, desadostasunak eta adostasunak detekta daitezke, eta horien bidetik, hurrena, GBBLAP prestatzeko dokumentua egokitu, ahalik eta zehatzena izan dadin. Osterantzean, parte hartze aktiboaren bidez, oro har, planarekiko konpromisoa eta erantzukizuna bultzatzen da, Gipuzkoako gizarte osoak haren hobekuntzak eta onurak jaso ahal izan ditzan. Hori lortzeko, garrantzia ematen zaio eragileen arteko koordinazioari. Azkenik, bide hauen bitartez indartu egiten da proiektu komun bateko –Gipuzkoan bizikletaren erabileraren sustapena– partaide izatearen sentipena indartu egin da, gizarte kohesio handiagoa lortu delarik, izan ere eragileek beren artean solas egin eta eztabaidatu egiten dute eta helburu bateratu batekin lan egiten dute.

4.3.2. GAI GARRANTZITSUEN ETA ERAGILE INTERESATUEN AZTERKETA

Hasieran garrantzitsutzat jotako gaietara buruz galdetu diete eragileei, gehiago sakontzeko edo aldaketak egiteko. Esan behar, dena den, aurrerapen fasean zein hasierako onarpenaren fasean ez zirela eztabaidagai berriak proposatu.

Eragileak aukeratzeko, irizpide anitzeko ikuspegia aplikatu da (eskumen irizpideak, bizikletarekiko gertutasun edo inplikazioari lotuak, irizpide ekonomikoak, ezagutzak, printzipioak, erabilera, etab.), hiriarteko bizikleta bidezko edo motorrik gabeko mugikortasunean inplikaturako eragileen ahalik eta ordezkaritza zabalena lortzeko. Abiapuntuan zera genuen, oso garrantzitsua zela modu batean ala bestean gaiarekin lotura duten pertsona eta erakundeekin harreman iraunkorrak izateko bideak sortzea, ikuspegi integral batetik bizikletarekin loturiko jarduera guztien inguruan beren parte-hartzea eta informazioa jaso zezaten saiatuz, ez solik plangintzaren eta GBBLAPen arloan, baizik eta pertsonen garraio aktiboa osatzen duten gainerako elementuen inguruan ere. Egiturazko ordezkaritza bat bilatu da batez ere, bizikletak Gipuzkoan duen erabileraren sustapenarekin zerikusia duten eragile nagusiek parte hartu zezaten ahalegina eginez, ordezkaritza irekiago eta jendetsuago baten ordez.

Lehen hurbilketan, ondorengo zerrendan agertzen diren eragileak modu irekian proposatu, eta dei egin zieten. Lantegi edo tailerretako partaideekin kontrastatu zen hasierako proposamen hori, egoki iriztitako beste edozein eragile proposa zezaten hurrengo faseetan. Hasierako onarpenaren faseko eragile berriak aipatzen zituzten proposamenak bi besterik ez ziren izan. Deitutako eragileak eta parte hartu dutenen zerrendak **I. Eranskinean** kontsulta daitezke.

4.3.3. KOMUNIKAZIO KANALAK ETA PARTE HARTZEKO TRESNAK.

Esan bezala, fase bakoitzean parte hartzeko tresnez gain, ezinbestekoa izan da GBBLAPen parte hartu duten eragileekin komunikazio kanal egonkorak eta iraunkorak ezartzea plana egin bitartean eta egin ondoren, bakoitzaren beharretara ahalik eta ondoen egokitzeko. Ahalik eta xehetasun gehienekin deskribatu behar izan da etapa bakoitza, eragileak prozesuaren barruan kokatzeko eta informatzeko, eta, hala, parte hartze aktiboaren bidetik bere proposamenak eta esku hartzeak hobetzen joateko. Oro har, komunikabide digitalak eta ohiko komunikabideak -prentsa, irratia, etab.- izan dira azkarrenak eta eskuragarrienak. Dena den, eskatuz gero, paper formatuan ere eskura daiteke dokumentazioa, eta GFaren Mugikortasuna eta Garraio Publikoko Zuzendaritzan informazioari buruzko atalak eskaintzen duen telefonora hots eginez ere lor daiteke informazioa. Ondoren, eragileekiko komunikazioa zein horien partaidetza bideratu duten kanal garrantzitsuenak azaltzen dira.

Kontsulta kanalak:

- Foru Teknikarien arreta zuzena jasotzeko telefonoa
- Pertzepzio azterketak, hain zuzen informazioa, proposamenak eta jarduerak eztabaidatzeko.

Eztabaida kanalak:

- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua.
- Eskualdeko foroak.
- Web mikrogunea.
- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren dokumentua prestatzeko lanari lotutako eztabaida tailerrak.
- Sistematizatu gabeko bilerak eragileekin.

Erantzukidetasun kanalak:

- Udalentsako diru laguntza programak, TA21en ekintza planak bultzatzeko.

Informazio baliabideak:

- Mugikortasuna eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusia
- Tokiko organismo, elkarte eta elkarteetako kide ez diren herritarrei zuzendutako arreta zuzena eta aholkularitza.
- Ingurumen Zuzendaritza Nagusiaren webgunea: [<http://www.gipuzkoaingurumena.net>], aurrerapen, hasierako onarpena eta behin-behineko onarpenaren faseetan.
- Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturarako Departamentuaren webgunea: [<http://gipuzkoaldundia.net/eu/html/43/363.shtml>], behin betiko onarpenaren fasean.
- Bizikletaren erabilera sustatzeko webgunea: [<http://www.bizikletaz.net>]
- Informazio liburuxkak.
- Sistematizatu gabeko bilerak eragileekin.

4.3.4. PARTE HARTZE AKTIBOAREN EMAITZAK ETA GBBLAPEKIKO LOTURA

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana prestatzeko prozesurako proposatu den herritarren parte hartze planaren bidez bistaratu egin nahi izan dira Gipuzkoan hiriarteko bizikleta bidezko eta motorrik gabeko mugikortasunari buruz dauden sentzibilitate eta iritziak. Gainera, egindako ekarpen, proposamen eta iradokizun guztiak planean zuzenean jaso eta txertatzeko ahalegina egin da, azken batean eskumena duten erakundeen erabakietan eragina izateko. Informazio horrek guztiak - dokumentu honetako txosten batean bildu da- jaso egiten ditu, oro har, informazio, kontsulta eta parte hartze aktiboaren prozesuari buruzko alderdiak, eta aldi bakarrean eskaintzen ditu Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak – organo eskuduna, eskuduntza hau Mugikortasuna eta Bide Azpiegituretako Departamendura lekualdatu baino lehen- horiei guztiei emandako erantzunak, emaitzen bistaratzea erraztearren eta informazioaren gardentasuna laguntzearren.



5. KAPITULUA.- HERRITARREK PARTE HARTZEKO PLANA ETA INGURUMENAREN GAINEKO ERAGINAREN BATERAKO EBALUAZIOA



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Ingurumenaren gaineko Eraginaren Baterako Ebaluazioaren prozedura arautzen duen 183/2003 Dekretuaren 6. artikulua aurretiazko kontsulta izapide bat ezartzen du, araudi horretan aurreikusiriko plan bat egin nahi dutenek ingurumen organoari -kasu honetan, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Ingurumeneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari- kontsulta egiteko. Ingurumen organo horrek bi hilabeteko epea izango du erantzuteko. Osterantzean, Mugikortasuneko Zuzendaritza Nagusiak - honexek formulatu du plana, berea baitu bizikletaren arloko eskumena- ingurumen inpaktuari buruzko ebaluazio bateratua egin behar izan du. Ebaluazio horren informazio publikoa eman da, hasierako faseetatik beretatik.

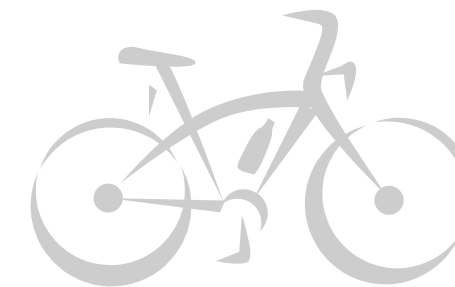
Planaren eta ingurumen inpaktu edo eraginaren ebaluazio bateratuaren izapideak independenteak dira, baita bi alor horietako organo eskudunak ere, baina guztiak ingurumenari buruzko informazio eta parte hartze publikoari buruzko 27/2006 Legearen mende daudenez, bi kontsulta prozesuak koordinatu nahi izan dira, alferrikako ahaleginik ez egiteko eta 9/2006 Legean eta 183/2003 Dekretuan ezarritako kontsultaren kontzeptua GBLAPen zehaztutakoaren arabera zabaltzeko.

Taula honetan dituzue bi prozesuen tramitazioko dokumentu eta une nagusiak:

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plana	Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioaren prozedura, 183/2003 Dekretuaren eta 9/2006 Legearen arabera
Aurretiazko kontsultak	Erreferentziazko dokumentua ateratzea
Aurrerapen dokumentua (+ Ingurumen Iraunkortasunaren Txostena)	Ingurumen Inpaktuari buruzko Aurretiazko Txostenaren (IIAT) eskaera
Hasierako onarpenaren dokumentua + Aurrerapen dokumentua + IIATko zehaztapenak + informazio, kontsulta eta parte hartze prozesuko iradokizunak	Ingurumen Inpaktuari buruzko Aurretiazko Txostena (IIAT) ateratzea
Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordera bidaltzen dira derrigorrezko txostena egiteko.	
GBBLAPen Behin Behineko Onarpenaren dokumentua + Hasierako onarpenaren dokumentua + informazio, kontsulta eta parte hartze prozesuko alegazioak	Ingurumen Inpaktuari buruzko Behin Betiko Txostena (IIBBT) eskatzea
GBBLAPren behin-betiko onarpenaren aurretik, behin-behineko fasea, dokumentazio guztia ingurumen organoari igortzen zaio.	
Behin-behineko Onarpenaren agiria EAELABera igortzen dira derrigorrezko txostena egiteko	Ingurumen Inpaktuari buruzko Behin Betiko Txostena (IIBBT) ateratzea
GBBLAP aurreko guztiaren arabera aldatu ondoren, dokumentua amaitzen da, behin betiko onarpena emateko	Gipuzkoako Batzar Nagusien amaierako berariazko adierazpena



6. KAPITULUA.- HERRITARREN PARTE HARTZEAREN EMAITZAK GBLAP EGITEKO PROZESUAN



GBBLAPen azken dokumentuak jaso egin du informazioa emateko, kontsultak egiteko eta herritarrek parte hartzeko erabilitako dokumentazioaren laburpen bat, izandako erantzunekin eta prozesuari lotutako emaitzekin batera.

Era berean, txosten batzuetan jaso dira lurraldearen arloko plana tramitzeko prozesuaren fase bakoitzean informazioari, kontsultei eta parte hartze aktiboari buruz landutako alderdi guztiak. Eta iradokizunetik lotespena eta iradokizun horiek GBBLAPen azken dokumentuan aplikatu diren modua ere azaldu da txosten horietan. Dokumentazio hori guztia kontsultatzeko, herritarren esku dauden ohiko bideak eta legez ezarrita dauden formatuak erabili ahal izan dira.

Hona hemen aurrerapen fasean eta hasierako onarpenaren fasean zehar jasotako iradokizunei eta alegazioei emandako erantzunak biltzen dituzten lehen eta bigarren txostena.

6.1. AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNEI EMANDAKO ERANTZUNEN TXOSTENA

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANAREN (GBBLAP) AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNEI EMANDAKO ERANTZUNEN TXOSTENA 2009KO MARTXOA

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak aurreikusten duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren (GBBLAP¹) tramitaziorako jarraitu egingo da indarrean dagoen legediak, batez ere lurraldearen antolamenduari eta ingurumenaren gaineko inpaktuaren ebaluazioari lotuak, ezartzen duena.

Modu osagarri gisa, eta gardentasuna sustatzeko eta denok partekatutako plan bat lortu ahal izatearren eragile publiko eta zibilen inplikazio handiagoa lortzeko, Garapen Iraunkorreko Departamentua partaidetza publikorako plan bat ari da garatzen, GBBLAPen tramitazio prozesu osoan zehar. Gainera, Bizikletaren Kontseiluak prozesuaren une jakin batzuetan parte hartzea aurreikusten da. Indarrean dagoen legedian ezarritako kontsulten bidez nahiz parte hartze prozesuaren eta Bizikletaren Kontseiluaren bidez jasotako iradokizun guztiak GBBLAPen eranskin batean jasoko dira, eta behin betiko dokumentua hobetzen lagunduko dute.

GBBLAPen Aurrerapen dokumentuari egindako iradokizun guztiak jasotzen dira txosten honetan:

1.- Garapen Iraunkorreko Foru Diputatuaren 2007ko apirilaren 23ko foru aginduaren bidez, agindua eman zen **GBBLAPen Aurrerapen dokumentua interesa duten lurraldeko administrazio publikoetara bidaltzeko**, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 13.4 artikularekin bat.

Administrazio interesatuei bidalitako Aurrerapen dokumentuari buruzko kontsulta prozesuak 16 iradokizun izan ditu emaitza. Horietatik 9 udalek eginak dira, 1 mankomunitate batena, 5 Eusko Jaurlaritzako sailek egin dituzte, eta beste bat da gobernu zentralaren Gipuzkoako Kosta Zerbitzuak egina.

2.- Osterantzean, Garapen Iraunkorreko foru diputatuaren 2007ko irailaren 10eko foru aginduaren bidez, agindua eman zen **GBBLAPen Aurrerapen dokumentuaren informazio publikoa emateko** bi hilabeteko epean. 2008ko abuztuaren 6ko Gipuzkoako Aldizkari Nagusian argitaratu zen agindu hori, eta Foru Aldundiaren bulegoetan ez ezik, webgunearen bidez ere egin zitezkeen ekarpenak.

¹ GBBLAP: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.

GBBOS: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea, hiriarteko foru tarte (GBBOFS) eta hiribarneko udal tarte (GBBOUS) osatua. Gogoratu, gainera, udal sareetan egon daitekeela GBBOSeko zati ez den tarterik ere.

Informazio publikoko prozesuan 19 iradokizun jaso dira. Iradokizunetatik 14 partikularrenak ziren, 4 udalenak, eta Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartearena zen beste bat.

3.- Era berean, GBBLAPen tramitazio prozesuko fase honetan **parte hartzeko lau saio** egitea aurreikusi du planak; horietarako datak 2008ko uztaillaren 9tik 14ra bitartekoak izan dira, eta lekuak, berriz, Gipuzkoako hainbat puntu, zehazki DEBEGESA (Debabarrena), UGGASA (Urola Garaia) eta GOIEKI (Goierrri) garapen agentziak eta Foru Aldundiaren jauregia. Saio horietarako deialdia udalei, udal/eskualde mailako erakundeei eta interesatutako hainbat gizarte erakunderi egin zitzaizen.

Ondoren, jasotako hiru iradokizun multzoren edukia eta zerbitzu tekniko hauek horietako bakoitzari emandako erantzuna azaltzen da.

6.1.1. ADMINISTRAZIO INTERESDUNEI ZUZENDUTAKO KONTSULTA PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO IRADOKIZUNAK

I.- ADMINISTRAZIO INTERESDUNEI ZUZENDUTAKO KONTSULTA PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO IRADOKIZUNAK ETA HORIEK EMANDAKO ERANTZUNAK

Iradokizunak aztertu aurretik, ez dugu aipatu gabe utzi nahi administrazio batzuk kexatu egin zirela lehenengo kontsulta prozesu hau egiteko uneagatik; izan ere, 2007ko uztail eta abuztuko datak bat zetozen bai legegintzaldi aldaketarekin bai udako oporrek eragindako etenarekin. Dena den, gerora egindako informazio publikoko prozesua, eskualdeetan parte hartzeko egindako lau saioak eta sarearen kudeaketak berekin ezinbestez dakarren udalekiko eta udal eta eskualde mailako erakundeekiko etengabeko harremana baliagarriak izan dira, gure iritziz, lehenago jasotzerik izan ez zen iritzi eta iradokizunak eman eta jasotzeko.

1- Euskal Autonomia Erkidegoko Kosta Mugapea - Ingurumen Ministerioaren Kosta Zuzendaritza Nagusia (2007/07/26). Hau adierazten du:

- Itsas eta lehorreko jabari publikoaren muga lerroa eta babes zorrak eragindako eremua jaso behar dira *“lehentasunez, BIDEAREN TRAZADURA planoetan eta gutxienez 1/10.000ko eskalan”* (Kosta Legeari buruzko Erregelamenduaren 210.4 artikulua).
- Eskatutako irudikapena ahalbidetzarren, muga lerroak eta babes zorrak jasotzen dituzten bi CD eransten dira.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta (oinarrizko) lurralde ereduak ezartzen ditu. Edonola ere, eta aurreikusitako moduan, onartu egiten da LAP honetako dokumentuetara begira antolamendu planoak gutxienez 1/10.000ko eskalan egiteko proposamena; hasteko Hasierako Onarpenaren dokumentuan horrela egingo da.

- Eskerrak eman nahi ditugu itsas eta lehorreko jabari publikoaren muga lerroari eta babes zorrari buruzko dokumentazio digitala bidaltzeagatik.

2- Euskal Kultura Ondarearen Zentroa. Eusko Jaurlaritzako Kultura Sailaren Kultura Ondarearen Zuzendaritza (2007/07/30). Hau adierazten du:

- Proiektuaren tamaina eta proiektuaren barruko eremuen azalera kontuan izanda, Euskal Kultura Ondareari buruzko 7/90 Legearen babesean egindako hainbat adierazpenetan jasotako ondare elementu eta aztarnategi arkeologiko ugariri eragin diezaieke proiektuak. Iradokizunean adierazitakoaren arabera, *“proiektuan erabilitako planimetriekin zaila da eragindako elementuen georreferentziak zehaztea”*.
- Hala, proposatzen denez, *“martxan jarri baino lehen, proiektuak kontuan izan beharko ditu leku eta eremu arkeologiko horiek guztiak -Kultura Ondarearen Zentroan kontsulta daitezke- eta haiek babesten dituzten adierazpenetatik ondorioztatutako lege aginduak”*.
- Halaber, adierazitakoaren arabera, *“egin beharreko lan mota eta eremu geografikoa kontuan izanda, arkeologiaren arloko profesional batek edo profesional talde batek segimendua egin beharko lieke lan horiei. Hartarako, proiektu bat beharko da gaur egun ezezagunak izan arren etorkizunean aurkitu ditzaketan aztarnategi arkeologikoei eta ondare elementuei buruzko datuak jasotzeko, aztertzeko eta segimendua egiteko”*.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarritzko lurralde ereduak ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Hasierako Onarpenaren dokumentu horretan eta dagokion Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioan adieraziko dira uztaillaren 3ko Euskal Kultura Ondareari buruzko 7/1990 Legearen aplikaziotik eratorritako babesen bat duten eta, neurri batean edo bestean, LAP honetako Bizikleta Bideen Sareak eragin diezaiekeen ondare elementu guztiak.
- Alde horretatik, Gipuzkoako Lurralde Historikoko kultura ondarearen elementu babestuei buruzko dokumentazio digitala eskatzen diogu Euskal Kultura Ondarearen Zentroari, LAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua eta dagokion ingurumen ebaluazioa erredaktatzeko unean kontuan izateko.
- IIEB azterketak eta, beraz, GBBLAPek, behar diren aginduak emango dituzte kultura ondarea -identifikatuta dauden elementuak nahiz etorkizunean edo Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarea egiteko lanetan aurki daitezkeenak- ondo babesteko. Beraz, kontuan izango dituzte Euskal Kultura Ondareari buruzko idatzian jasotako gomendioak eta interesekotzat jotako beste batzuk.

3- Osasun Publikoaren Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailburuordetza (2007/08/13). Hau adierazten du:

- *“Aipatutako proiektuaren gauzatzeak ez dio inpaktu garrantzitsurik eragiten osasun publikoari ez behintzat ingurumen inpaktuari buruzko azterketa edo ebaluazio prozesua egitean kontuan hartu beharrekorik, proiektuaren ingurumen alorrari eragin diezaioketenak alde batera utzita”.*

ERANTZUNA

- LAP honen Hasierako Onarpenaren dokumentuak kontuan izango ditu Eusko Jaurlaritzaren Osasun Publikoko Zuzendaritzak bidalitako idatzian jasotakoak.
- Hain zuzen, osasun publikoa hobetzea da Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea egitearen eta erabiltzearen helburuetako bat.

4- Lurralde Antolamenduaren Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamendu eta Uren Sailburuordetza (2007/08/22). Hau adierazten du:

- Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamenduko Zuzendaritzak dio ez duela ezer esatekorik prozeduraren une honetan: *“Unea iristen denean, EAeko Lurralde Antolaketarako Batzordeak aztertuko du LAP hau lurraldearen plangintza partzialera eta Lurralde Antolaketarako Artezpideetara egokitzen den”.* LAPen hasierako onarpenaren aurretik egin behar da tramite hori (Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolakuntzari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legearen 13.5 artikulua).

ERANTZUNA

- Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolakuntzari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legearen 13.5 artikulua agintzen duenez, LAP honen hasierako onarpenaren aurretik kopia bat bidaliko zaio Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduko Zuzendaritzari, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolaketarako Batzordeak derrigorrezko balorazioa egin dezan.

5- Ingurumen Kalitatearen Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailburuordetza (2007/07/13). Hau adierazten du:

- Honekin batera eranskin bat aurkeztu da, Lurraldearen Arloko Planaren ingurumen inpaktuaren ebaluazioan kontuan izan beharreko alderdiak jasotzen dituena.

ERANTZUNA

Egindako gogoetak kontuan hartuko dira Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioari buruzko azterketa egitean.

6- Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailburuordetza (2007/10/25). Hau adierazten du:

- Aurrerapen dokumentuan jasotako dokumentazioa kontuan izanda, eranskinean jasotako IIEB azterketa egin baino lehenagoko kontsulten erantzunak biltzen dituen txostenean egindako gogoetak berriz jasotzea proposatzen du, eta ekarpen berriak egiten ditu haren edukari buruz.

ERANTZUNA

Egindako gogoetak kontuan hartuko dira Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioari buruzko azterketa egitean.

7- Ataungo Udala (2007/08/03). Hau adierazten du:

- Informazioa ez da oso zehatza.
- Umarki eta Ergoiena arteko oinezkoentzako pasealekua/bidea egin zenez geroztik, oinezkoek bakarrik erabiltzea nahi izan du udalak (ez da beste erabilerarik onartzen, ezta bizikletena ere). Izan ere, egungo plataformaren sekzioa eta ezaugarri geometrikoak kontuan hartuta, ez da bateragarria bizikleten erabilerarekin. Oinezkoentzako pasealekua ez erabiltzea eta bidegorria trazatzeko beste aukera batzuk aztertzea proposatzen da.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarrizko lurralde ereduak ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Edonola ere, Hasierako Onarpenaren dokumentuan deskribapen zehatzagoa egingo da (printzipioz, 1:10.000 eskala erabiliz) Aurrerapen dokumentuan baino.
- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea Gipuzkoako hiriarteko motorrik gabeko azpiegitura sarea da, eta bizikletariei eta oinezkoek zerbitzua ematea du helburu nagusia, eguneroko joan-etorriak egiteko eta aisialdirako, erabiltzaile horiek banatzeko eta bideak elkarrekin partekatzeko hainbat moduren bidez. Honen arrazoia zera da, bizikleta izatea garraiobiderik bizkorrena 5 km-tik beherako ibilbideetan, hiriko eta hiriarteko eremuetan. Edonola ere, zertzelada hau aldatu egiten da sareko tarte bakoitzaren bokazioaren arabera, eta diseinuetan (tipo sekzioetan) beti hartzen dira aintzat zerbitzua eman nahi zaion erabiltzaile mota eta aurreikusten diren bidaietarako arrazoiak. Inon ez dira bizikleta bideetarako proiektuak gauzatzen, lurraldean dagoeneko badiren erabilerak eta trafikoak kontuan hartzeke edo udalaren borondatea eta pertzepzioa bazterrean lagata, batez ere udalek jada sortuta dauzkaten azpiegiturako batzuk baliatu nahi direnean. Uneoro jasotzen ari dira badiren hiriarteko oinezko trafikoak, bai bideak bai errepideetako bazterbideak erabiltzen dituztenak, zeren eta ulertzen baita horiei ere erantzuna eman behar zaiela, hiriarteko mugikortasun motorrik gabearen parte direlako; baina ez da bistatik galdu behar mugikortasun motorduna murrizteko

helburura begira ezin dela inolaz ere ahanzi bizikletaren erabiltzaile erreala edo potentziala. Ataungo herrigunea eta auzoak sare nagusiarekin lotzea da helburua, baina bakar-bakarrik udalaren iritziz horrekin herritarren mugikortasun orokorra hobetzea lortzen bada, eta kontuan izanik inoiz ez dela egingo udalaren ustez, Umarki-Ergoiena oinezkoen pasealekuarekin bateraezina den proiekturik. Pasealekuaren sekzioaren dimentsioa berriz alda daiteke edo, pasealekuak orain duen itxura ez galtzeko, beste aukera batzuk azter daitezke, betiere bideragarriak badira eta inguruari onartu ezineko edo proportziorik gabeko inpakturik eragiten ez badiote. Hasierako Onarpenaren dokumentuan egiten den proposamena zehatzagoa izango da Aurrerapen dokumentuko baina. Hala ere, den moduan hartu beharko da proposamen hori, Ataunen eta Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen arteko loturaren irudikapen orokorra baita. Lotura horren ezaugarri geometrikoak eta funtzionalak eraikuntza proiektua egitean zehaztuko dira, eta, hain zuzen, bide tarte honi buruzko azken erabakia une horretara atzeratzea proposatzen da. Horregatik guztiagatik, *“aukerak aztergai dituen tarte”* gisa grafiatuko da tarte hau Hasierako Onarpenaren dokumentuan, eta udalak egiten dituen ekarpen berrien zain geratuko da.

8- Leintz Gatzagako Udala (2007/08/30). Hau adierazten du:

- LAPen sartutako trenbidearen iparreko zatian (Eskoriatza - Landa) basogintzarako, nekazaritzarako eta baserrietara joateko bideek lehentasuna izatea iradokitzen du, oinezkoen eta bizikletari erabileraren aurretik, *“baserriarrei kalte bikoitza eragiten zaielako, ez baina konpentsaziorik, aisialdiko lekuak behar dituzten hiri handietako erabiltzaileentzat konpentsazioa den bitartean”*.
- Halaber, hegoaldeko tartean trenbidearen lursailen egungo jabeekin udalak hartutako hitzezko konpromisoak errespetatzea eskatzen du.

ERANTZUNA

- Plangintzarako tresna hau Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauarekin, urtarrilaren 24koarekin bat planteatzen da; izan ere Foru Arauak, lehen-lehenik, sare eredu seguru bat ezartzen du, bereziki, bizikletari eta oinezkoen kalteberatasuna kontuan hartuta eta, bigarrenik, foru bizikleta bideak eta babes eremuak erabiltzeko erregimen bat ezartzen du. Horren arabera, nekazaritzako, basogintzako eta baserrietara joateko bideekin lotutako zirkulazioa baimendu ahal izango da, baina hargatik ezin lehenetsiko dira kalteberatasun txikiena duten zirkulazioak handienekoen gainetik. Segurtasunaren ikuspegitik, ez da komeni hori egitea bi zirkulazioak -bizikletari eta oinezkoen zirkulazioa eta zirkulazio motorduna- dituzten bideetan. Baina horrek ez du esan nahi, inondik inora ere, Eskoriatza - Landa trenbideko azpitarte batzuetako zelaigune zaharrak nekazaritza, abeltzaintza eta basogintzako erabilerentzat iraganen izan duen eta egun ere baduen betekizun ezin garrantzitsuagoa kontuan hartu behar ez denik. Hain zuzen ere, azterketa bat egiten ari dira trenbidearen ondoko jabetzak eta, etorkizunean, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen tarte hori erabiliko duten zirkulazio motordunak aztertzeko eta tartearen kudeaketa plan bat egiteko, betiere tarte horrek eragindako udaldekiko adostasunean. Plan horretan berriazko neurriak proposatuko dira gaur egungo erabilera tradizionalak eta erabilera berriak ahalik eta modurik egokienean bateratzeko, etorkizunean guztiek erabiliko baitute zati hori.

9- Arrasateko Udala (2007/09/03). Hau adierazten du:

- GBBOSera atxiki gabeko udal sareko Arrasate - Gesalibar tartean GI-2620 errepidea gurutzatzeko (Arrasate - Aramaio, Eguneroko Batezbesteko Intentsitatea (EBI): 5.000 ibilgailu) dauden aukerak aztertzeko proposatzen du. *“GBBLAPen esparruan edo beste antolamendu edota kudeaketa tresna batzuk erabiliz”* egin daiteke azterketa.
- Arrasate - Aretxabaleta tarte (2,2 kilometro ditu eta GBBOUSen dago) foru titulartasuneko izatea (GBBOFS) proposatzen du, *“bide hori argi eta garbi hiri inguruko eta hiriartekoa dela kontuan izanik”*. Gainera, Arrasateko Udalaren arabera, *“Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta eta oinezko bideen arloan Debagoiengan egin beharreko jardueren proposamena, Eibar - Gasteiz autobidearen ingurumen inpaktuaren adierazpena betez”* dokumentuan -2007ko martxoan egin eta Mankomunitatearen Gobernu Batzordeak aho batez onartua- jasotzen da tarte honetako jardueraren proposamena. Hala, udalaren ustez, *“trenbidearen trazadura berreskuratu eta martxan jartzeari buruz eta lan horiek egiteko epeei buruz Eibar - Gasteiz autobidearen Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean egindako zehaztapenetatik ondorioztatzen da Debagoienak, oro har, eta Arrasateko udalerriak, bereziki, izaera berezia eta osagarria dutela GBBLAPen planteamenduekiko”*.
- GBBLAPen edo beste aurrekontu partida batzuen konturako partidak bideratzea proposatzen du *“GBBOUS eraikitzeak edota mantentzeak sortuko dituen gastuei aurre egiteko”*.

ERANTZUNA

- Arrasate eta Gesalibar arteko tarte GBBOSeko tarte berria da, Debarroko ibilbidearen (4. ibilbidea) adar eta foru sareko (GBBOFS) tarte gisa. Hasierako Onarpenaren dokumentuan norabide horretan doan proposamena egiten da, udalak aztertu ahal izateko behar beste zehatza. Osterantzean, GI-2620 gurutzatzeari dagokionez, behar besteko xehetasunez aztertuko da tarte horren eraikuntza proiektuan.
- Arrasate eta Aretxabaleta arteko hiriarteko tarte GBBOFSn sartzeko proposamena onartzen da. Hasierako Onarpenaren dokumentuan tarte horretarako proposamena egiten da, behar beste zehatz, Arrasateko eta Aretxabaletako udalaz aztertu eta, horrez gain, foru sarearen eta udal sareen arteko banaketa-puntuari buruzko erabakiak hartzera begira. Adostu beharrekoa adostu ondoren, titulartasun aldaketa egingo da, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarrilaren 24ko 1/2007 Foru Arauaren 11. artikuluan ezarritakoari jarraiki; honetaz gain, Gipuzkoako Foru Aldundiak bere gain hartuko ditu kontserbazio arloan eta beste zenbaitetan dagozkion erantzukizunak.
- Departamentu hau lanean ari da Arrasate - Aretxabaleta tarteko jardueraren proposamenean, hots, 2007ko martxoan *“Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta eta oinezko bideen arloan Debagoiengan egin beharreko jardueren proposamena, Eibar - Gasteiz autobidearen ingurumen inpaktuaren adierazpena betez”* dokumentuan jasotakoan; horretarako, 2007an saihebidetaren iparraldeko sARBIDEAREN eta Aretxabaletako S-1 sektorearen arteko tarte eraiki zen, eta Cerrajera - San Andres tarte eraikiko da laster (gaur egun erredakzio fasean dago proiektua).

- Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen helburua lurralde guztia egituratuko duen Oinarrizko Sarea sortzea da, hain zuzen sare hori benetako komunikazio azpiegitura izan dadin. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarteak (GBBOFS) eginez bai hiribarneko tarteak (GBBOUS) eginez. Oinarrizko sareko hiribarneko tarte horien trazadura-proposamenak aholku mailakoak eta orientagarriak dira, udalak baitu gaiari buruzko erabakiak hartzeko eta horiek martxan jartzeko eskumena. Planean hiribarneko tarte horiei buruz adierazten diren aurrekontuak ere are gutxi gorabeherakoagoak dira, zeren eta hiri mailan bizikleta bideen arloan gara daitezkeen jarduerak zeharo aldakorrek baitira: batzuetan, nahikoa da 30eko eremuak jartzearekin, eta, beste batzuetan, hiriaren birmoldatze edo birgaitze lan handiak egin behar dira, are urbanizazio kargen bidez gauzatu beharreko bideak ere. Guztiz koherentea da Foru Aldundiak, eskura dituen tresna guztiekin, udal mailako tarte horiek eraiki daitezen bultzatu behar duela eta, oro har, GBBOFSren eta GBBOUSen arteko lotura hobekia ezar ditzaten zaindu behar duela proposatzea. Hori izango da, hain zuzen ere, *Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian* jasoko den jarduera ildo argienetako bat. 2009an hasiko dira estrategia hori idazten eta eztabaidatzen *Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan*. Hain zuzen, udal eta toki/eskualde mailako erakundeen ordezkariak osatzen dute kontseilu hori, eta, laster, lan batzordeetako bat bizikletaren arloan autonomia erkidego, foru eta udal mailan egiten diren ekintzak koordinatzeaz arduratuko da. Hori dela eta, gure ustean dokumentu honen esparrua ez da egokia auzi horri buruzko obligazioak zehazteko; horrenbestez, aurreikusitako beste tresna batzuetarantz bideratu behar da konpromisoa, bai aipatutako Estrategiaren eta batzordearen zein hauetatik ateratzen diren xedapenen bidez izan, bai dagoeneko badiren edota sortzeko dauden dirulaguntza programen bidez izan.

GBBOS pasatzen den Gipuzkoako herri guztiei aplikatzen zaien ikuspegi orokor hori uneoro gogoan izanda ere, esan behar da ezen Arrasateko Udalak aipatzen duen Eibar - Gasteiz autobidearen IIaren arabera ezaugarri bereizgarri horren arabera ari dela lanean, hain zuzen, departamentu hau. Hala, Debarroko ibilbidea (4. ibilbidea) amaitzeko falta diren tarteak, IIaren barruan daudenak, eraikitzeari lehentasuna ematen die eta, horrez gain, GBBOUSren tarte batzuen gaineko ardura hartu du Arrasateko hiriguneko iparraldeko eta hegoaldeko sarreretan. Hori dela eta, tarte batzuk eraikitze asmoa du Foru Aldundiak, honakoak: aipatutako Cerrajera - San Andres tarteak, eta iparraldeko sarreratik ospitalerainoko tarteak, honen ondoko Epele - Eroski tarteak eraikitzearekin batera.

10- Bergarako Udala (2007/09/14). Hau adierazten du:

- Partikular batek idatzi bat aurkeztu du; honek Maltzaga - Zumarraga trenbidearen (FEVE) alboko nekazaritza eta abeltzaintzako ustiatzearen jabeak eta, beraz, eremu horretako lehengo lurjabeak ordezkatzeko ditu. Idatziak, besteak beste, 1984ko martxoaren 29an Bergarako udalbatzak hartutako erabaki baten berri ematen du. Izan ere, erabaki horren arabera, lehengoratzeko eskubideen titularrek uko egin zieten eskubide horiei, udalaren alde, baldintza bat jarrita baina, honakoa: *"Bide tarte horretan oinezkoak pasatzeko eskubidea izango da denontzat, eta Udalarekin dokumentu hau sinatzen dutenen nekazaritza eta basogintzako jardueretarako ibilgailuak bakarrik pasatu ahal izango dira..."*. Idazki horretan, jabeek adierazten dute ez daudela proiektuaren aurka, eta eskatzen duten bakarria erabilera eskubide hori ez indargabetzea da, bere ustiatzeitarako hila ala bizikoa delako. Jabeek, ildo beretik, 2007ko martxoko *"Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta eta oinezko bideen arloan Debagoienean egin beharreko jardueren proposamena, Eibar - Gasteiz autobidearen*

ingurumen inpaktuaren adierazpena betez" dokumentua aipatzen dute, horretan, LAPeko Aurrerapen dokumentuan bezala, etorkizunean egin beharreko bizikletazale eta oinezkoentzako bide gisa jasotzen baita trazadura hori.

ERANTZUNA

- Bizikletazale eta oinezkoentzako tarte hori eraikitze proiektuan jadanik aurreikusten da aipatutako pasabide eskubideari eutsi egingo zaiola. Halaber, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauan aurreikusitakoaren arabera erregulazioa ezartzen da.

11- Debagoieneko Mankomunitatea (2007/08/30). Hau adierazten du:

- Aurrekari gisa, eskualdean eta mankomunitatean egindako lan, plan eta proposamen batzuk gaineratzen ditu.
- Mankomunitatearen arabera, auzi honetan mankomunitatea hizketakide da *"eskualdeko udalek eskatu diotelako sarea egin beharreko lanetan guztiak ordezkatzeko dituen ahots bakarria izateko, gaia udalaz gaindikoa administrazioekin eztabaidatu behar den kasuetan"*.
- *"Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta eta oinezko bideen arloan Debagoienean egin beharreko jardueren proposamena, Eibar - Gasteiz autobidearen ingurumen inpaktuaren adierazpena betez"* dokumentuan -2007ko martxoan egin eta Mankomunitatearen Gobernu Batzordeak aho batez onartua- jasotzen dira mankomunitatearen planteamenduak. Dokumentuaren arabera, trenbidearen trazadura berreskuratu eta martxan jartzeari eta lan horiek egiteko epeei buruz Eibar - Gasteiz autobidearen IIAn egindako zehaztapenetatik ondorioztatzen da Debagoienak izaera berezia eta osagarria duela GBBLAPeko planteamenduekiko. Hala, berezitasun hori gauzatzeko, Foru Aldundiak ezohiko konpromiso ekonomikoak hartu beharko lituzke, GBBLAPen aurrekontu eta programazio esparrutik haratago helduz, inolaz ere. Aipatutako dokumentuaren bidez, informazioa eta irizpideak ematen dira, toki/eskualde ikuspegitik, sarea egiteko, udal sarearen eta foru sarearen bereizketa zehazten laguntzeko eta konpromiso ekonomikoak eta jardueren lehentasuna zehazten joateko.
- Iradokizun horren arabera, *"harrigarria da dokumentu honetan argitasunez ez zehaztea proposamen horiek martxan jartzeko denbora esparrua (...)"*. *"(...) dokumentuan testuingurua eta helburua kontzeptu mailan definitzen egiten da ahalegin handiena, eta xehetasun gutxi ematen dira egindako proposamenei buruz (...)"*. *"(...) harrigarria egin zaigu LAPen Aurrerapen dokumentuan xehetasun gehiagorekin ez zehaztea esku-hartzearen lehentasunak eta aurreikusitako tarte bakoitzaren azpitarteak egiteko epe zehatzak (...)"*.
- Horren ondoren, *"LAPen Aurrerapenaren eta Debagoieneko Mankomunitatearen proposamenei arteko kontraesanak"* aipatzen ditu:
 - Gaur egun egiteko dauden tarte batzuk egindako hiriarteko bide tarteak. Burututako Foru Sarea (BFS) kategorian sartuta ikustea berehala bete beharreko konpromiso gisa interpretatzen du.
 - Torrebaso - Hilerria (Eskoriatza) tarteak Burututako Foru Sarean sartzeak *"ez luke ahaztarazi behar tarte hori berritzeko eta hobetzeko borondatea"*.



BEHIN BETIKO ONARPEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- “Cerrajera eta San Andres (Arrasate) arteko tartea hiriarteko tarte gisa sartzea ez dator bat Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko lanei buruz eskualdeak adierazitako borondatearekin”.
- Gauza bera gertatzen da Ertzaintza - Mayo lotunea (Bergara) tartean eta Mayo lotunea - Elorregi (Bergara) tartearen zati batean. Izan ere, “hiribarneko tarte gisa jasotzen dira, eskualdeak adierazita badu ere horiek Eibar - Gasteiz autobideari buruzko ingurumen inpaktuaren adierazpenaren ondoriozko konpromisoen kargura egin behar direla”.
- “Elorregi - Oñati tartea bigarren laurtekoan egiteko programazioa kontraesanean dago mankomunitateak tarte hori faseka egiteko adierazitako irizpidearekin. Hala, Debagoieneko tranbiaren bigarren faseak baldintzatu gabeko azpitarteak eraikitzen hastea proposatzen du mankomunitateak, esaterako ‘Santxolopetegi’ eta ‘Kale Zaharra - Oñatiko hirigunea’ azpitarteak...” (biak Oñatin daude).

ERANTZUNA

- Arlo honetan, Garapen Iraunkorreko Foru Departamentuak Debagoieneko solaskidetzat du mankomunitatea, bailarako udalekin duen ohiko harremana alde batera utzi gabe. Garapen Iraunkorreko Foru Departamentuaren ustez, ezinbestekoa da Gipuzkoako Lurralde Historikoko eskualdeen ikuspegiak ahalik eta gehien ezagutzea eta jasotzea, GBBOS planifikatu, gauzatu eta kudeatzeko eta, horrez gain, Gipuzkoako bizikleta politikak ezartzeko. Debagoieneko Mankomunitateak arlo honetan orain arte egindako bide luzeari eta agertutako interesari esker, aipatutako foru departamentua eta mankomunitatea elkarlanean aritu dira azken urteotan zehar, Debagoieneko GBBOS ahalik eta ondoen eta modurik eraginkorrean martxan jartzeko helburuarekin.
- Eibar - Gasteiz Autobidearen IIaren bidez Foru Aldundiak hainbat konpromiso hartu ditu trenbidearen trazadura berreskuratu eta martxan jartzeko, eta lan horiek egiteko epeak ere zehaztu dira. Dena den, konpromiso horiek alde batera utzi gabe, gogoratu behar da ezen lan horiek egiteko -Eskoriatza - Landa tartean gutxienez- departamentu honen erantzukizun eta gaitasunetatik kanpo dauden zenbait inguruabar gainditu behar direla, eskumenen nahiz aurrekontuen alorrean.

Hala eta guztiz ere, departamentu honek erantzun egin dio, 2007ko martxoan, Mankomunitateak “Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta eta oinezko bideen arloan Debagoieneko egin beharreko jardueren proposamena, Eibar - Gasteiz autobidearen ingurumen inpaktuaren adierazpena betez” dokumentuaren bidez egindako jardura proposamenari. Hain zuzen ere, ildo horretan ari da lanean departamentua, **Debarroa ibilbidean egiteko dauden eta IIAk hartzen duen eremuaren barruan dauden tarteen eraikuntzari lehentasuna emanez**. Zehatzago esanda, jardura hauek garatzen ari da horretarako:

- 1- 2007an, **saihesbidearen iparraldeko sarbidearen eta Aretxabaletako S-1 sektorearen arteko (Arrasate - Aretxabaleta)** bizikletazale eta oinezkoentzako tartearen eraikuntza.
- 2- 2007an, **Arrasate eta Eskoriatza** arteko bizikletazale eta oinezkoen bidearen **loturaren** eraikuntza.

3- **Aingeru Guarda eta Sorautz etxearen arteko tartearen (Eskoriatzako hegoaldeko irteera)** eraikuntza. Gaur egun, gauzatze fasean daude lanak.

4- **Eskoriatza eta hilerriaren arteko (Eskoriatzako iparralde-hegoalde lotura)** bizikletazale eta oinezkoentzako bide tartearen lanak laster hasiko dira; orain esleipen fasean daude.

5- Foru Sarearen eta Arrasateko Udal Sarearen arteko ipar eta hegoko loturetarako falta diren bizikleta bidearen tartearak **-Cerrajera - San Andres (Arrasate hegoa) eta Ospitalea - Eroski - Epele (Arrasate iparra)-** eraikitzeke proiektuaren erredakzioa. Tarte horiek 2010eko aurrekontuen kargura eraikitzea aurreikusten da.

6- **Epele - Elorregi eta Elorregi - Zubillaga (Oñatiko adarra)** bizikleta bideko tarteko obrak laster hasiko dira. Tarte hori eraikitzeke proiektua informazio publikoko fasean dago. Lan horiek 2009ko aurrekontuetan daude programatuta.

7- Zubillaga - Oñati (Oñatiko adarra) bizikleta bidearen tarteko lanak laster hasiko dira. Laster emango da tarte horren eraikuntza proiektuaren informazio publikoa. Lan horiek 2009ko aurrekontuetan daude programatuta.

8.- Egiteko asmoa dagoen Eskoriatza - Landa tartearen alboko lurjabeen eta bide horretan egiten diren basogintza, nekazaritza eta abeltzaintzako jarduerekin lotutako zirkulazio motordunen azterketa idazten ari dira, baita tarte horren erabilera eta kudeaketa plana ere. Bide tartearak eragindako udalerriri guztien adostasunarekin ari dira azterketa hori egiten, eraikuntza proiektua osatu ahal izateko, eta fasekako eraikuntza hasi aurretik. Izan ere, fase horietako batzuk ez dira hasiko autobidearen lanak amaitu arte.

9.- Laster hasiko dira **Bergara (San Antonio) - Antzuolako herrigunea** bizikleta bidearen tarteko lanak. 1. eta 2. faseak esleipen fasean daude. 3. fasea 2009ko aurrekontuetan dago programatuta.

10.- Laster hasiko dira **Bergara - Urretxu (1. fasea)** bide tarteko lanak. Lan horiek 2009ko aurrekontuetan daude programatuta.

11.- **Bergara eta Elorregi** artean eraikitzeke dauden bizikleta bidearen tarteen eraikuntza proiektua laster idatziko da.

- Oro har, esan beharra dago GBBLAPen Aurrerapen dokumentuaren definizio maila metodologikoki dagokiona dela, eta alorreko plangintzen prozesuak ezagutzen dituztenek jakin beharko luketela hori aitortzen, ulertzen eta, are gehiago, baloratzen. Gipuzkoako bizikleta bideen sarea sortzeko proiektua aspaldikoa izan arren, eta zehaztasun handiagoko dokumentuak izan arren, esaterako 2002ko Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Plana eta beste batzuk -hain zuzen dokumentu horiek erabili ziren gaur egun iritsi garen lekura iristeko-, eta sare horren zati bat eraikita dagoen eta eraikitzen jarraitzen den arren, horrek ez du esan nahi Gipuzkoako hiriarteko motorrik gabeko mugikortasunerako garraio azpiegituren sare berri honek dagokion alorreko plangintza behar ez duenik, gainontzeko sektore guztiek bezala, dagozkion eduki, prozedura eta epeekin. Hala,

aurrerapen dokumentuan zehaztu behar dira irizpideak, helburu estrategikoak, aukerak, lurralde eredia, sarearen lehenengo aurreikuspena, oso gutxi gorabeherakoa inolaz ere, aurrekontuak eta maila bereko programazioa. Beraz, nahita errespetatu dugu aurrerapenak izan behar duena eta, halaber, nahita eutsi diogu eskura ditugun zehaztapen guztiak eskaintzeko gogoari eta, hemendik proposatutakoaz aparte, beste irtenbiderik ez dagoela pentsatzeari, Hain zuzen ere, eragile guztiak aukera izan dezaten bere ekarpenak egiteko, proiektua oinarritzen duten printzipioak aintzat hartuta. Eta parte hartzeko. Hortaz, fase bakoitzak dagokion zehaztapen maila izango du eta zehaztapen maila horrek ahalbidetzen duen eztabaida maila halaber. Hori dela eta, mankomunitatearen lehenengo txostenean bertan egindako ekarpen eta iradokizun interesgarri asko aurrerago landu eta erantzun beharko dira. Agian, hasierako onarpenaren dokumentua egin ondoren izango da hori, dokumentu horretako informazioak nahikoa eskala izango baitu guztiak ez, baina mankomunitateak mahai gainean jarritako auzi gehienak konpontzeko. Horrek ez luke oztopo izan behar Debagoieneko Mankomunitateak eta Garapen Iraunkorrenko Departamentuak ohiko lankidetzak bideei eusteko, bide horietatik jasotzen baitira eztabaidatu beharreko auzi guztiak.

- Debagoieneko Mankomunitateak adierazi duen bezala, aspalditik ari da bultzatzen eskualdean bizikleta bideen sarearen eraikuntza, bere alegazioan jasotako dokumentazioetan argi adierazten den moduan. Are gehiago, mankomunitateko udalerrri batzuek sare horretako tarte batzuk eraiki dituzte dagoeneko, eta mantentzen dituzte gainera, Arrasate eta Aretxabaleta artean eta Aretxabaleta eta Eskoriatza artean. Tarte horiek, batzuek besteek baino ezaugarri funtzional hobeak izan arren, gaur egungo sareko tartetzat hartu dira, udalek hala hartzen dituztelako, zerbitzu publikoari irekita edukizetik ondorioztatzen denez. Bistan denez, tarte horietako batzuetan hobekuntzak egin beharko dira agian. Beraz, hasierako onarpenaren dokumentua egitean eztabaidatu beharko dira arlo horretan dauden behar zehatzak, eta behar horiek bete behar ote diren egin gabe dauden tarteak eraiki baino lehen. Horixe izango da, halaber, Foru Sarean eta Udal Sarean burututako tarteak behin betiko zehazteko, etorkizuneko kontserbaziora begira.
- Dena den, gogoratu behar da ezen Burututako Foru Saretzat hartzeko irizpidea kontabilitatekoa dela, hau da, Aurrerapen dokumentua amaitzen denean kasuan kasuko tarteak onartuta izatea jada foru aurrekontuetan eraikuntzarako behar dituen kreditu guztiak. Gerta liteke, noski, tarte hori gauzatzeko lanak bideratuta ez egotea plangintza-dokumentua egiten eta jasotzen den unean. Kontua, baina, zera da, GBBLAPeko aurrekontuetatik ateratzea dokumentua argitara ateratzen den unean jada kreditu konprometituek dituzten tarteen kostua. Irizpide hori aplikatuko da GBBLAPen izapide faseetako dokumentu guztietan.
- Debagoienean martxan jarritako jarduera horietatik ondorioztatzen denez, Oñatiko adarra (Elorregi - Oñati) gauzatea lehenengo laurtekora aurreratu da, horregatik alde batera utzi gabe Eusko Trenbide Sareak tranbiari buruz dituen aurreikuspenen bideragarritasuna. Erakunde horrekiko badugu, hain zuzen ere, beharrezko lankidetzak eta koordinazio harremana.

12- Lasarte-Oriako Udala (2007/09/05). Hau adierazten du:

- Lasarteko Udalaren ustez, beharrezkoa da 2. ibilbideko Atsobakar - Hipodromoko zubia (Lasarte-Oria) tartearen azterketa zehatza egitea *"tarte horren bideragarritasuna zehaztuko duena, igarotzen den hiri lurzoru finkatuaren ezaugarriak kontuan hartuta"*. Bestalde, tarte horrek GBBOUSen egon behar duela uste du, eta ez GBBOFSen.
- Plazaolako bide zaharretik pasatzen den tarte, berriz, (2. ibilbideko Lasarte-Oria - Urnieta adarra) GBBOUSen sartu behar dela uste du, eta ez GBBOFSen, *"udal jabetzako lurzoru denez eta, ondorioz, bide horren urbanizazio lanak udalak egin dituzenez, udal sareko bide gisa hartu behar delako eta ez foru sareko bide gisa"*.
- Lasarte-Oriako Udalaren ustez, *"2. ibilbiderako aurreikusitako jarduerak 30. artikularen edukia oztopatzen dute, gaur egungo hiri bideak hainbat zerbitzu sarerekin okupatuta daudelako"*.
- Halaber, udalaren arabera, *"aurreikusitako epeetan, ezinezkoa da gaur egungo plangintza GBBLAPen 14. artikuluan jasotako zehaztapenetara egokitzeko eskakizuna betetzea, bereziki, kontuan izanik udal hau ez dagoela 2003ko abenduaren 30ean behin betiko onartutako plangintza orokorra berrikusteko prozesuan"*.
- Osterantzean, akats bat ikusten du Ingurumenaren gaineko Eraginaren Baterako Ebaluazioan, foru sareko tartetzat katalogatzen baitu Lasarte-Oriatik igarotzen den Plazaolako trazaduraren bizikleta bidezidorra.

ERANTZUNA

- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzko Sarea Gipuzkoako hiriarteko motorrik gabeko azpiegitura sarea da, eta bizikletazaleei eta oinezkoiei zerbitzua ematea du helburu nagusia, eguneroko joan-etorriak egiteko eta aisialdirako, erabiltzaile horiek banatzeko eta bideak elkarrekin partekatzeko hainbat moduren bidez. Honen arrazoia zera da, bizikleta izatea garraibiderik bizkorrena 5 km-tik beherako ibilbideetan, hiriko eta hiriarteko eremuetan. Edonola ere, zertzelada hau aldatu egiten da sareko tarte bakoitzaren bokazioaren arabera, eta diseinuetan (tipo sekzioetan) beti hartzen dira aintzat zerbitzua eman nahi zaion erabiltzaile mota eta aurreikusten diren bidaietarako arrazoiak.
- EAEko administrazio guztiak egiten dute lan klima-aldaketa prebenitzeko, klima-aldaketari aurre egiteko eta mugikortasun iraunkorra bultzatzeko, bakoitzari dagozkion eskumenen arabera. Beraz, kasu honetan, laguntza eman beharko lukete herritarrek hiribarneko nahiz hiriarteko joan-etorriak egiteko bizikleta erabiltzea ahalbidetuko duen azpiegitura sare bat sortzeko, oinezkoekin, trenarekin, garraio publikoarekin eta beste ibilgailu motordun batzuekin intermodalitatea bultzatzeko bidean betiere, eta automobila gutxiago erabiltzeko helburuarekin. GBBOSen bidez lotzeko aukera duten Gipuzkoako herrietako udalek oso interesgarritzat dute sare hori, seguruenik, bere herritarrek gertuen dituzten herrietara modu iraunkorragoan joateko aukera emango baitu. Lasarte-Oriak, populazioa eta egoera geografikoa kontuan izanik, bere herritarren eguneroko mugikortasun beharrei motorrik gabeko bitartekoak bultzatuz aurre egiteko aukera eta erantzukizuna du, batez ere Donostia alderako eta bizikletan edo oinez joateko aukera ematen duten Usurbilgo lantoki batzuetarako

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

bidaien kasuan. Alde horretatik, ezinbestekoa da bizikletaren erabileraren aldeko tokiko politika egitea.

- Lurralde guztia egituratuko duen oinarritzko sarea sortzea da Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen helburua, sare hori benetako komunikazio azpiegitura izan dadin. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarteak (GBBOFS) eginez bai hiriko tarteak (GBBOUS) eginez. Oinarritzko sareko hiribarneko tarte horien trazadura-proposamenak aholku mailakoak eta orientagarriak dira, udalak baitu gaiari buruzko erabakiak hartzeko eta horiek martxan jartzeko eskumena. Hiri mailan bizikleta bideen arloan gara daitezkeen jarduerak zeharo aldakorak dira: batzuetan, nahikoa da 30eko eremuak jartzearekin, eta, beste batzuetan, hiriaren birmoldatze edo birgaitze lan handiak egin behar dira, are urbanizazio kargen bidez gauzatu beharreko bideak ere. Nolanahi ere, administrazio guztiek bere gain hartu eta partekatu beharreko gaia da, gaur egun.
- Aurrerapenean egindako proposamenaren asmoa Lasarte-Oriako hirigunea eta auzoak sare nagusira lotzeko beharra adieraztea da, besterik gabe. Hasierako Onarpenaren dokumentuan egiten den proposamena zehatzagoa izango da Aurrerapen dokumentuan egindakoa baino. Hala eta guztiz ere, den bezala hartu beharko da: gomendio mailakoa da lurraldearen arloko plangintzari dagokionez eta, noski, udalak hobeto definitu beharko du.
- GBBOFS eta GBBOUS bereizteko, plangintzaren arloko ohiko irizpide teorikoez gain, praktikaren arabera irizpideak ere erabiltzen ari dira. Hala, udal gehienentzat ezinezkoa da hiribarneko izaerako tarteak mantentzeko eta ustiatzeko erantzukizunak bere gain hartzea, ezta udalek berek eraikitakoak direnean ere. Udal horiek nahiago dute Foru Aldundiak bere gain hartzea ardura horiek, hain zuzen ere beste bide azpiegitura batzuen kasuan egiten duen moduan. Badago salbuespenen bat edo beste, udalarentzat enblematikoak diren bide tarteak -mugikortasun iraunkorra bultzatzearekin zerikusi gutxi dutenak- dituzten proiektuen kasuan zehazki. Edonola ere, Aurrerapen dokumentuaren nahia ezaugarri funtzional, administratibo eta juridiko erregular eta eraginkorrak izango dituen azpiegitura-sarea sortzea izan arren, nahikoa da udalak kontrakoa adieraztea Plazaolako trenbide zaharrea barrena doan tarte GBBOUSen sartzeko, GBBOFSn sartu beharrean.

Azpmarratu beharra dago tarte hori oso garrantzitsua dela GBBOUSen barnean, zeren eta 3. ibilbidea eta 2. ibilbidea lotzen dituen adarraren barruko zatia baita. Beraz, etorkizunean lurraldez gaindiko zirkulazioa hartu beharko du, eta une honetan erredakzio fasean dagoen EAEko BBLAPen ere agertuko da.

- Hori guztia dela eta, oro har esanda eta lehenengo eta bigarren iradokizunei dagokienez, beharrezkotzat jotzen da departamentu honek Lasarte-Oriako Udalarari berariazko kontsultak egitea, Hasierako Onarpenaren dokumentua oinarritzat hartuta (xehetasun gehiago dituelako eta eskala handiagoan dagoelako). Modu horretan, Oinarritzko Sarera lotzeko proposamen egokia -udalean onarpen handiena izango duena- egin ahal izango dela uste dugu.
- Jakina denez, Udal Sarean -bai Oinarritzko Sarearen barnean bai kanpoan- sartzeko dena udalaren eskumena izango da, ez beste inorena. Bizikleta bideen udal sarearen plangintza egiten ari diren beste udal batzuekin egiten ari den bezala, departamentu honek bere lankidetzat eta irizpideak

eskainiko dizkio Lasarte-Oriako Udalarari bideragarritasun azterketa egiteko garaian, hark ekarpenari egoki iritziz gero betiere.

- Hirugarren iradokizunari dagokionez, plangintza tresna honen xehetasunak jasotzen dituen dokumentu arau-emaearen 4. artikularen arabera, Foru Sareari aplikatzen zaio Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana; eta bideen titulartasunari -Foru Sarea eta Udal Sarea- dagokionez, foru titulartasunekoak diren sare tarte, adar eta elementu funtzionaletara mugatuko da, ez beste ezertara, GBBLAP. Hortaz, 30.2 artikulua erreferentzia eksklusiboa egiten die foru titulartasuneko bizikleta bideei, eta ez Udal Sareari dagozkion udal titulartasuneko hiribarneko bideei.
- Laugarren iradokizunari dagokionez, adierazten da ezen 14. artikulua berrikusi eta aldatu egingo dela ondorengo faseetarako, indarrean dagoen plangintza GBBLAPeko zehaztapenetara hobeto egokitu ahal izateko.

13- Usurbilgo Udala (2007/09/14). Hau adierazten du:

- Usurbil eta Orio arteko trazadura aldatzea, eta guztia Oria ibaiaren ezkerreko ertzetik egitea proposatzen du, Mapil-en (Aginaga) zubirik egin beharrik ez izateko. Horretarako, gaur egungo trenbidean erabilgaitz geratuko diren tarteak erabil daitezke Usurbilgo Udalaren arabera; izan ere, EuskoTrenen trazaduraren tarte batzuk (Usurbil - Txokoalde, Txokoalde - Aia) aldatu egingo dira dagoeneko hasierako onarpena baduen Trenbide Sarearen LAPen bidez.

ERANTZUNA

- GBBLAPen ondorengo faseetan jasoko da, Hasierako Onarpenaren fasetik hasita, Usurbilgo Udalak erreferentziazko bidea Oria ibaiaren ezkerreko ertzetik egiteko egindako proposamena. Era berean, bizikleta bideko Usurbil - Orio tarterako aukeren azterketa, une honetan erredakzio bidean dena, lehenetsuna ematen ari zaio analisisian proposamen horri.

14- Azkoitiko Udala (2007/09/13). Hau adierazten du:

- Hasierako Onarpenaren dokumentuko planoetan ibilbidearen ezaugarriak eskala handiagoan zehaztea proposatzen du.
- Urretxu eta Azkoiti arteko GBBOFSeko tarte A.U.8 Danobat eremuraino luzatzea proposatzen du. Puntu horretan hasiko litzateke GBBOUS, eta, hartara, bi sareak elkartuko lirateke.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarritzko lurralde ereduak ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Nolanahi ere, fase horietako informazio eta antolamendu planoek xehetasun maila handiagoko eskala izango dute Aurrerapenekoek baino.

- GBBLAPen hurrengo faseetan aztertuko da, Hasierako Onarpenaren fasetik hasita, Bizikleta Bideen Foru Sarearen tarte A.U.8 Danobat eremuraino luzatzeko udalak egindako proposamena.

15- Mutiloako Udala (2007/10/01). Hau adierazten du:

- GBBOSen trazadura handitzea proposatzen du, 3. ibilbidetik (Donostia - Beasain) Mutiloarako adar bat eraikiz (2 km), GI-3571 errepidearen paraleloan egindako trazadurarekin. Errepide hori, izan ere, egunero erabiltzen da (ikasleak, tokiko aisia, turismoa) eta ezaugarri orografiko onak ditu.

ERANTZUNA

- Aintzat hartzen da Mutiloako Udalaren eskaera. GBBLAP honen ondorengo faseetan, Hasierako Onarpenaren fasetik hasita, Mutiloarainoko adar bat gehituko zaio 3. ibilbideari.

16- Elgetako Udala (2007/10/02). Hau adierazten du:

- 4. ibilbidearen (Debarroa) eta 9. ibilbidearen (Ego bailara) arteko lotura egitea proposatzen du, Elgetako herrigunetik igarota. Honako trazadura hauek proposatzen ditu: Bergara - Elgeta (Angiozar, Aseztio eta Intxorta Atetik) eta Elgeta - Eibar (Aixelatik).

ERANTZUNA

- Baldintza orografikoak direla eta, baztertu egiten da GBBOSi atxikitako adar bat -4. ibilbidea (Debarroa) eta 9. ibilbidea (Ego bailara) lotuko dituen eta Elgetako herrigunetik igaroko den bat jasotzeko eta, horrenbestez, GBBLAP honetan sartzeko Elgetako Udalak egindako proposamena. Hala eta guztiz ere, EAEko BBLAPen esparruan proposa daiteke lotura hori, autonomia erkidego mailan lurraldez gaindiko loturetarako ezarritako irizpideekin bat etorritz gero behintzat.

6.1.2. INFORMAZIO PUBLIKOKO PROZESUAN AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNAK

II.- INFORMAZIO PUBLIKOKO PROZESUAN AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNAK

1- Donostiako Udala (2008/10/21), Plan Orokorreko Bulegoaren txostenean oinarrituta. Hau adierazten du:

- I-1 Donostia -Irun, I-2 Donostia - Mutriku eta I-3 Donostia - Beasain ibilbideen trazadura aztertu dute Donostiako HAPNren hasierako onarpenarekin duen bateragarritasunaren edo sintoniaren ikuspegitik, eta honako ondorio hauek atera dituzte:
 - **Herrera - Arrobitxulo eta Herrera - Buenavista (I-1 ibilbidea) tarteak:** HAPNn eta udaleko beste hirigintza dokumentu batzuetan trazadurari buruz jasotako irtenbideak kontuan hartzeko aukera dago.
 - **Zurriola - Nafarroa hiribidea (I-1 ibilbidea) eta Morlans (I-2 ibilbidea) tarteak:** udalaren eskumenean uztea proposatzen da, hain zuzen trazadura tokiko plangintzen arabera egiteko.
 - **Añorgatxiki - Errekalde (I-2 ibilbidea) tarteak:** Aurrerapenean proposaturiko irtenbidea alde batera utzi gabe, komenigarria litzateke bizikletazale eta oinezkoentzako bide tarte bat N1 errepidean integratzea, HAPNren arabera, errepide zati hori hiribide bihurtzea aurreikusten baita.
 - **Zubietako tarte (I-2 ibilbidea):** Lasarte-Oria zeharkatuko duen ardatza alde batera utzi gabe, HAPNn aurreikusitako trazadura proposatzen da Txikierrdin egingo den zubitik Zubietako mendebaldera.
 - **Martuteneko tarte (I-3 ibilbidea):** komenigarria litzateke bizikletazale eta oinezkoentzako bide tarte bat gaur egungo errepidean integratzea, HAPNren arabera, errepide tarte hori hiribide bihurtzea aurreikusten baita.
 - **Martutene - Ergobia adarra (I-3 ibilbidea; I-3.1 adarra):** trazadura gaur egun dauden bideetara ahalik eta gehien egokitu behako litzatekeela uste dute.
- Osterantzean, Donostiako Udalaren arabera, *“hiri eremuetan eragina duten trazaduren hirigintza kalifikazioak udal plangintzaren arabera izan beharko luke, eta Lurraldearen Arloko Planak erreferentziatzeko eskema orientagarri baten maila izan beharko luke”*.
- *“Hiri eremuetatik igarotzen diren GBBOSren trazadurak hiriko sarean integratuta daudenez, udalak bere eskumenean esparruan zehaztu beharko luke tarte horien behin betiko trazadura, tokiko plangintzak eginez eta onartuz horretarako”*.
- Adierazten duenez, *“Lurraldearen Arloko Plan hau egiteko eta bideratzeko prozesua lurraldearen arloko beste hainbat plan bultzatzeko eta onartzeko garatzen ari den prozesuaren barruan dago. Prozesu horretan, baina, plangintza bakoitzaren ikuspegi sektoriala bakarrik hartzen da kontuan, eta*

BEHIN BETIKO ONARPENEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

ez dago Donostiako eremu funtzionalaren lurralde antolamenduari buruzko irizpiderik eta proposamen integralik”.

ERANTZUNA

- GBBLAPen helburua lurralde osoa egituratzen duen Oinarrizko Sare bat ezartzea da, komunikazio azpiegitura izaki erabateko zentzua izan dezan. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarreak (GBBOFS) eginez bai hiriko tarreak (GBBOUS) eginez.
 - Donostiari dagokionez, bizikleta mugikortasunaren arloko politika oso aktiboa eta garapen betean dagoen bizikleta bideen sarea izanik, nahikoa da udal sare horren tarte batzuk - gaur egun daudenak eta aurreikusitakoak- lurraldeko oinarrizko sarearen zati bihurtzea, Donostian elkartzen diren I-1, I-2 eta I-3 ibilbideak lotzeko. Hartara, ahalik eta irtenbide onena eta malguena eman nahi zaie hiribarneko eta hiriarteko bizikletazale eta oinezkoen mugikortasun fluxuei, hain zuzen Donostiako nodo garrantzitsuak aldameneko herrietan sortzen dituen bidaia potentzialei erantzuna emateko.
 - Edonola ere, proposamenaren oinarrian udal bizikleta sareari buruz argitaratutako dokumentu berrienak daude. Dokumentu horiek argitaratu dituztenak, berriz, honakoak dira: Mugikortasun Departamentua (2007ko urria), Plan Orokorren Bulegoa (Hasierako Onarpenaren dokumentua. IV.3 Planoa. Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea. 2008 otsaila) eta beste erakunde eskudun batzuk (Kostaldekoko eta Itsasoko Iraunkortasunaren Zuzendaritza Nagusia. Ingurumenaren eta Landa eta Itsas Ingurunearen Ministerioa). Oinarrizko sareko hiribarneko tarreetarako (GBBOUS) trazadura-proposamenak adierazgarri mailakoak dira, udalak baitu gaiari buruzko erabakiak hartzeko eta horiek martxan jartzeko eskumena. Ondoren egindako aldaketa guztiak Hasierako Onarpenaren dokumentuan edo ondorengo faseetan jasoko dira. Eraikuntza proiektuen erredakzioak eskatzen duen azken zehazte lana bera izango da unean uneko errealitateari ondoen egokitzen zaiona, eta horrexek argituko du Donostiatik abiatzen diren hiriarteko lotura guztien azken itxuraketa; eraikuntza proiektu horietako batzuk martxan daude dagoeneko, eta horien kudeaketa kasuan kasuko Mugikortasun arloarekin ari da partekatzen.
 - GBBOFSren eta GBBOUSen lotune guztiak ere Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentuarekin batera zehaztu dira. Orain egiten ari diren Hasierako Onarpen dokumentuan zehaztuko dira horiek guztiak.
 - Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarrizko lurralde eredia ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki iriztitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Hala eta guztiz ere, Donostiako Plan Orokorren Bulegoak egindako zehaztapen saiakerai erantzuten saiatuko gara, ahal dugun neurrian:
 - **Herrera - Arrobitxulo eta Herrera - Buenavista tarreak (I-1 ibilbidea):** egindako ekarpenak onartu eta aintzat hartzen ditugu, Donostiako Udalean eta Foru Aldundian egiten ari diren eraikuntza proiektuetan behin betiko zehaztapenak egin bitartean. Proiektu horiek ingurune horretako beste lan batzuetara ere egokitu beharko dira.
 - **Zurriola - Nafarroa hiribidea (I-1 ibilbidea) eta Morlans (I-2 ibilbideak) tarreak:** udalari galdetu ondoren, onartu eta aintzat hartuko da hark aurreikusitako irtenbidea.
 - **Añorgatxiki - Errekalde (I-2 ibilbidea) tarrea:** Aurrerapenean adierazitako irtenbidea alde batera utzi gabe, onartu eta aintzat hartzen da bizikletazale eta oinezkoentzako bide tartei bat N-1 errepidean integratzeko egindako proposamena, HAPOn araberako errepide tarte hori hiribide bihurtzea aurreikusten baita.
 - **Zubietako tarrea (I-2 ibilbidea):** egindako proposamena onartu eta aintzat hartzen da, etorkizunean zehaztapen gehiago egin beharrez betiere.
 - **Martuteneko tarrea (I-3 zatia):** onartu eta aintzat hartzen da GBBOUSeko bizikletazale eta oinezkoentzako bide tarte bat gaur egungo errepidean integratzea, HAPOn araberako errepide tarte hori hiribide bihurtzea aurreikusten baita, Martutene eta Astigarraga arteko GBBOFSren tarreetarekin elkartu arte.
 - **Martutene - Ergobia adarra (I-3 ibilbidea; I-3.1 adarra):** guk ere uste dugu gaur egun dauden errepideetara ahalik gehien egokitu beharko litzatekeela trazadura.
 - Hiri eremuetan eragina duten trazaduren hirigintzako kalifikazioari dagokionez, gogoratu behar da GBBLAPen aplikazio eremua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarea dela, eta sare horretatik kanpo daudela udal sare gisa kalifikatutako tarreak. Bizikleta bidezko Komunikazio Sistema Orokorren helburu nagusia da Bizikleta Bideen Foru Sarearen esparru juridikoa behin betiko zehaztea, EAEko eta, bereziki, Gipuzkoako Lurralde Historikoko lurralde antolaketaren esparruan. Hartara, batetik, bizikletari buruzko lurralde eta hirigintza alorrak ondo koordinatzen dira eta, bestetik, lurralde modu egokian erreserbatzen eta esleitzen dira, antolaketa irizpideak errespetatuz bizikleta azpiegiturak modu eraginkorrean gauzatzeko. Hasierako Onarpenaren dokumentuan gai hori behar bezala argitzen saiatuko gara.
 - GBBLAP egitean, kontuan hartu dira lurralde plan partzialetan, behin betiko onarpena dutenetan nahiz plana egiteko beste fase batzuetan daudenetan, egindako proposamenak. Donostiako eremu funtzionalari dagokionez, dokumentuak ez du gainditu oraindik hasierako fasea, eta ez da antolaketa integraleko tresnatzat hartu. Edonola ere, onartutako hainbat lurralde plan partzialetan ez dago nahikoa zehaztuta motorrik gabeko mugikortasuna, ez behintzat lurralde historiko guztiko oinarrizko sarea sortzeko eta oinezkoen eta bizikletazaleen erabilera -aisiarekin eta natur ingurunearekin lotutako jardueratzat hartzetik haratago joz- ohiko garraibidetzat hartzeko adina.
 - Hasierako Onarpenaren dokumentua egiteko, proposamena lurralde plan partzialen dokumentu eguneratuekin alderatzeaz gain, udaletako hirigintza plangintzetako proposamenak aztertu dira, indarrean daudenak eta berrikuspen fasean daudenak alegia; bereziki, motorrik gabeko sareen proposamenak jasotzen dituztenak, udal plangintza bereziagoak (adibidez, bizikleta bultzatzeko planak), mugikortasun iraunkorri buruzko planak, etab. Hala, GBBOUSeko proposamena udalen gaur egungo proposamenetara egokitzen saiatu gara.
- 2- Usurbilgo Udala (2008/10/06). Hau adierazten du:**
- Hasierako Onarpenaren dokumentuko planoetan ibilbidearen ezaugarriak eskala handiagoan zehaztea proposatzen du.

BEHIN BETIKO ONARPENEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- Osterantzean, administrazioei egindako kontsulta prozesuan 2007ko irailean egindako iradokizuna berresten du. Hala, Usurbil eta Orio arteko trazadura aldatzea, eta guztia Orio ibaiaren ezkerreko ertzetik egitea proposatzen du, Mapil-en (Aginaga) zubirik egin beharrik ez izateko. Horretarako, gaur egungo trenbidean erabilgaitz geratuko diren tartea erabil daitezke Usurbilgo Udalaren arabera; izan ere, EuskoTrenen trazaduraren tarte batzuk (Usurbil - Txokoalde, Txokoalde - Aia) aldatu egingo dira dagoeneko hasierako onarpena baduen Trenbide Sarearen LAPen bidez.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarritzko lurralde eredu ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Edonola ere, fase horretako informazio eta antolamendu planoek eskala zehatzagoa (1:10.000) izango dute Aurrerapen fasekoek baino.
- GBBLAPen ondorengo faseetan jasoko da, Hasierako Onarpenaren fasetik hasita, Usurbilgo Udalak erreferentziatzeko bidea Orio ibaiaren ezkerreko ertzetik egiteko egindako proposamena. Era berean, bizikleta bideko Usurbil - Orio tarterako aukeren azterketa, une honetan erredakzio bidean dena, lehentasuna ematen ari zaio analisisan proposamen horri.

3- Leintz Gatzagako Udala (2008/09/23). Hau adierazten du:

I-4 ibilbidea (Debarroa) Arabako sarearekin lotzen duen Eskoriatza eta Leintz Gatzaga arteko bizikleta bidearen tarteari dagokionez, honakoa adierazi nahi du:

- GBBOSen eta hirigunearen arteko lotura egitea eskatzen du (hilerritik eta A-1 autobidearen azpitik) eta tarte horri erabilera mistoa ematea (zikloturistentzako bidea eta zuhaitzak ateratzeko bidea, azken jarduera hau trenbide zaharraren trazaduratik egiten baita gaur egun).
- Leintz Gatzagako GI-3310 errepideko lotunearen irteeraren eta Katategi baserriaren artean (15,400 - 16,100 km), baserrietara joateko errepidearen ondoan (trenbide zaharra), galtzada bikoitza egitea proposatzen du, edo, hori ezin bada, bizikletazale eta oinezkoen eta ibilgailu motordunen erabilera mistoa ahalbidetuko duen bide zorua egitea.
- Udalaren arabera, GI-3310 errepidearen irteeran (Begiñarru baserriaren inguruan) ezinbestekoa izaten da itxarotea eta maniobra egitea, eta, denbora horretan, autoek okupatzen dute bizikletazale eta oinezkoen bidea. Arazo hori konpondu beharra dago.
- Trenbide zaharraren trazaduran bide tarte pribatu bat dago. Leintz Gatzagako Udalak eta bide tarte horren jabeek hirigintzako hitzarmen bat sinatua dute, eta horren arabera udalak konpromisoa hartzen du bidegorria egiteko beste lur bat aukeratzeko. Leintz Gatzagako Udalaren arabera, beharrezkoa da hitzarmen hori betetzea. Izan ere, *“gainera, tarte hori Arabako bidegorriarekin elkartzen da, eta, zikloturisten bidea izateaz gain, bidegorria ere izatea komeniko litzateke (hain zuzen, horixe da gaur egun duen erabilera)”*.

ERANTZUNA

- GBBOSeko tarte hau Leintz Gatzagako herrigunearekin lotzen duen tarte egiteko iradokizuna onartzen da (GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentuan jasotzen da tarte horren grafikoa, Udalak gerora emandako dokumentazioaren arabera). Gure ustez ere interesgarria da Leintz Gatzagako hirigunearekin lotura egitea -beherago dago, baina trenbide zaharraren trazaduratik oso hurbil-. Dena den, oso kota alde handia dagoenez, behin betiko trazadura aukerak ez du modurik izango, eraikuntza proiektua ahalik eta gehien doituagatik, Arabarekiko lotura-tarteko malda ezaugarri orokorrak mantentzeko.
- Plangintzarako tresna hau Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauarekin, urtarrilaren 24koarekin bat planteatzen da; izan ere Foru Arauak, lehen-lehenik, sare eredu seguru bat ezartzen du, bereziki, bizikletazaleen eta oinezkoen kalteberatasuna kontuan hartuta eta, bigarrenik, foru bizikleta bideak eta babes eremuak erabiltzeko erregimen bat ezartzen du. Horren arabera, nekazaritzako, basogintzako eta baserrietara joateko bideekin lotutako zirkulazioa baimendu ahal izango da, baina hargatik ezin lehenetsiko dira kalteberatasun txikiena duten zirkulazioak handienekoen gainetik. Segurtasunaren ikuspegitik, ez da komeni hori egitea bi zirkulazioak -bizikletazale eta oinezkoen zirkulazioa eta zirkulazio motorduna- dituzten bideetan. Baina horrek ez du esan nahi, inondik inora ere, Eskoriatza - Landa trenbideko azpitarte batzuetako zelaigune zaharrak nekazaritza, abeltzaintza eta basogintzako erabilerentzat iraganean izan duen eta egun ere baduen betekizun ezin garrantzitsuagoa kontuan hartu behar ez denik. Hain zuzen ere, azterketa bat egiten ari dira trenbidearen ondoko jabetzak eta, etorkizunean, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzko Sarearen tarte hori erabiliko duten zirkulazio motordunak aztertzeko eta tartearen kudeaketa plan bat egiteko, betiere tarte horrek eragindako udalrikiko adostasunean. Plan horretan berriazko neurriak proposatuko dira gaur egungo erabilera tradizionalak eta erabilera berriak ahalik eta modurik egokienean bateratzeko, etorkizunean guztiek erabiliko baitute zati hori.
- Hasierako Onarpenaren dokumentuan bizikleta bidearen trazadura aldatzea proposatuko da, egun indarrean dagoen hirigintza hitzarmenarekin bat etortzeko. Hala ere, behin betiko eraikuntza proiektuan aldaketak eta doikuntzak egin ahal izango zaizkio planifikatutako trazadurari, alderdi teknikoak, ingurumen alderdiak edo, kasu honetan bezala, titulartasunarekin lotutako alderdiak konpontzeko.
- GBBOSen tarte honetarako aurreikusitako zirkulazio motorrik gabeek, kualitatiboki, ez dute aipatzen den “gaur egungo bidegorriaren erabileraren” desberdinak izan behar. Izan ere, GBBOSeko bizikletazale eta oinezkoen bideei “bidegorri” esaten zaie hizkera arruntan. Egia da kontzeptu horrek hainbat sekzio-eredu hartzen dituela bere baitan, zirkulazioaren osaeraren arabera (berdin gertatzen da komunikazio azpiegitura klasikoagoekin, esate baterako errepideekin). Trenbide zaharraren trazadura hori egokitu eta berreskuratzen denean eta Gipuzkoako gainerako sarearekin lotzen denean, uda edo opor garaietan zirkulazio intentsitate handiagoak ere jasan ahal izango dituela espero da. GBBOSen tarte horri buruz egingo den kudeaketa planean jasotako neurrien bidez eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokiak bidearen erabilerari egingo dion jarraipenaren bidez (bizikletazale eta oinezko zirkulazioen osaerari buruzko segidako datuak emango ditu), tarte hori ondo kudeatuko dela uste dugu. Halaber, ez da ahaztu behar udalarentzat oso interesgarria izango dela Europa mailako turismo ardatz horretan egotea.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

4- Astigarragako Udala (2008/12/15). Hau adierazten du:

- Oiartzun - Perurenabenta - Astigarraga lotura tartea GBBOSen sartzeari proposatzen du. Izan ere, arazo orografikoak izan arren, oso ardatz garrantzitsua iruditzen zaio Oiartzun - Landarbaso - Astigarraga ingururako, batetik, aisialdiko jarduerak bultzatzeko eta hobetzeko eta, bestetik, interes orokor handiko natur ingurune horietara motorrik gabeko ibilgailuekin zuzenean sartu ahal izateko. Bestela, bi udalerrien arteko motorrik gabeko lotura Donostiatik egin beharko litzatekeela uste du, ezinbestean, eta hori oztupoa izango litzateke.

ERANTZUNA

- Aintzat hartuko dugu lotura hori. Oiartzungo Udalak ere proposamen bera egin zuen IIEBren kontsulta prozesuan, eta baita partikular batek ere, Luis Barredo Rilobak zehazki. Lur eta orografia aldetiko arazoak nahiko handiak izan arren, ez dira sare osoa artikulatzeko garrantzitsuak diren beste tarte batzuetan baino handiagoak; esate baterako, arazo handiak daude Oiartzun (Arragua) - Irun (Katea) tartean, edota Maltzaga inguruan, oso bestelako kasua izan arren konplexua baita. Proiektua egitean aztertu beharko dira proposamenaren bideragarritasuna eta behin betiko trazaduraren ezaugarriak. Hala ere, ados gaude azaldutako arrazoiekin, eta bide tarte horrek I-1 eta I-3 ibilbideen arteko lotura zuzena ahalbidetzeko duen garrantzia azpimarratu nahi dugu.

5- KALAPIE (Hiriko Txirrindularien Elkarte) (2008/10/06). Hau adierazten du:

- Oro har, GBBLAPen balorazio orokor positiboa egiten du. Hala eta guztiz ere, zuzendu beharreko alderdiak daudela uste du.
- Batetik, GBBLAPen gomendatzen denez, "errepideekiko paraleloan doazen tarte bereziak 10 km-tik gorakoak ez izatea komeni da, EBla 10.000 ibilgailutik gorakoa denean". Luzera hori 5 kilometrora murriztea eskatzen du, horrelako zirkulazio bolumena duen errepide baten ondoan 30-40 minutuz joan beharra deserosoa delako, hain zuzen zarata handia jasan behar delako eta emisio poluitzaile asko egiten direlako.
- Bestetik, "bizikleta erabiltzea sustatzeko jardueren" urteko aurrekontua handitzea eskatzen du, GBBLAPen Aurrerapenean proposatutako 150.000 euroko kopurutik 250.000 euroko kopurura.
- Azkenik, Soraluze - Maltzaga eta Gaintxurizketa - Irun tartea GBBOS egiteko programazioan jasotzea proposatzen du, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareari buruzko Planean (GFA-2002) bertan lehentasun funtzional eta estrategiko handia eta oso handia ematen baitaie tarte horiei, hurrenez hurren.

ERANTZUNA

- Onartzen dugu 10.000 ibilgailutik gorako EBla duten errepideen paraleloan egindako bizikleta bideen trazaduren gehieneko luzera 5 kilometrora murrizteko iradokizuna.

- Aurrerapena argitaratzeko unean Garapen Iraunkorreko Departamentuak bizikleta bideetarako eta bizikletaren inguruan zuen aurrekontu egoeran oinarritzen da GBBLAPen esparru ekonomikoa. Aurrekontuak pixkanaka handitzen joan dira, gizarteak eskatutako hainbat proiektu heldu eta egingarritan banatutako proiektu koherente batean oinarrituta. Orain arte porrot egin duten bizikletari buruzko politiken arazoa izan da ez dela nahiko arreta jarri eta inbertsio egin sustapenaren arloan, azpiegiturak eraikitzeak besterik gabe aldaketa ekarriko zuelakoan. Beraz, guztiz ados gaude gai horri arreta gehiago jartzeko behararekin. Halaxe adierazten da GBBLAPen tresna ereduaren bertan, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauaren oinarritzko eskeman eta bultzatzen ari garen giza baliabideetako taldeak osatzeko eskemetan. Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua duela gutxi eratu delarik, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzeko prozesua hasiko da. Uste dugu ezen estrategia hori onartzean bidea ireki egingo zaiela bizikletaren sustapenaren arloko ekintzei eta, ondorioz, baita helburu horretara bideratutako urteko kredituari ere.
- Oro har, neurri batean jada adierazia dugunez, Aurrerapena argitaratzeko unean Garapen Iraunkorreko Departamentuak bizikleta bideetarako eta bizikletaren inguruan zuen aurrekontu egoeran eta giza baliabideetan oinarritzen dira GBBLAPen esparru ekonomikoa eta programazioa. Horrek esan nahi du urteko gauzatze erritmo jakin bat bete behar dela eta bide tarteak errealitate horren arabera programazio irizpideen arabera antolatu behar direla. Gainera, GBBLAPen horizontea bi laurtekotan banatzea erabaki da. Ohiko banaketa da plangintzetan; epe hori igarotzean, dokumentua berrikusi egingo da, eta gauzatu gabeko GBBOSen tarteak gaineratuko dira, besteak beste.

GBBLAPen erabilitako programazio irizpideek hainbat alderdi jasotzen dituzte: eguneroko/hiribarneko erabilerrako potentzial handia, erabilera dentsitatearen potentzial handia, eguneroko bizikletazaleek egiteko moduko hiriarteko distantziak eta hirugarrenen jarduerak sor ditzaketan zailtasunak. Azken elementu horrek bide tarte jakin baten proiektua azkartzen lagundu dezake edo, bestela, atzeratzea bultzatu dezake, normalean bideragarritasun funtzional hutsarekin, arrazionaltasun ekonomikoarekin, eta erabiltzaileei behin eta berriz eragozpenak ez sortzearekin lotutako arazoak direla eta. Dena den, administrazioen arteko koordinazioa hobetzen saiatzen gara etengabe, behintzat trazadurak erreserbatuta daudela ziurtatzeko, eta lanak gauzatzeko une egokiaren zain geratzen gara.

Soraluze - Maltzaga tarteari dagokionez, zenbait aukera sortu dira Elgoibar - Maltzaga (GBBOFS) tartea eraikitzeari eta Eusko Trenbide Sareak eta udalek GBBOUS dela-eta egindako ekimenei esker. Horrez gain, interes funtzional handiko tartea da, eta, hori guztia kontuan izanik, tarte horren programazioa berraztertu, eta GBBLAPen horizontean sartu beharko litzateke. Bide tarte horren ingurunearen konplexutasuna ahaztu gabe, eta trazaduraren eta Eibar - Maltzaga tartearenaren bideragarritasun azterketa egiteko dagoela jakinik, I-4 eta I-9 ibilbideen arteko lotura estrategiko gisa duen garrantzia dela eta, ezinbestekoa da tarte hori burutzeko ahal den guztia egitea.

Gaintxurizketa - Irun tartea, berriz, oso lehentasun handikoa da, Gipuzkoan eta penintsulan sartzeko Europako ardatzean baitago. Bidaso bailaratik igarotzen den eta orain egiten ari diren 7. ibilbideak ere funtzio bera betetzen du. Ez da eguneroko edo hiribarneko erabilera handiko potentziala duen zatia. Gainera, Txingudi inguruko GBBOSEk hainbat faktore ditu kontuan hartzeko: batetik, Irungo GBBOUS gauzatzea oso hasierako urratsetan dago oraindik eta, bestetik, GBBOFSn

jasotako zenbait jarduera bideragarritasun gutxikoak dira epe labur-ertainean, balio handiko inguruneetan daudelako. Orain arte zenbait aukera izan dira tarte hori egiteko, baina ez dira aurrera atera. Egia da pasatzen utzitako aukera horiek nahiko malda desegokiak zituztela, eta trenbidearen balizko zabaltze lanak egiteak aukera hobekak ekarriko dituela agian. Hori guztia kontuan izanik, ez dago justifikaziorik tarte horren eraikuntza aurreratzeko, eguneroko mugikortasunerako beste tarte garrantzitsuago batzuen kaltean, ez eta bizikletazale eta oinezkoen zirkulazioak prestatu gabeko hiri eremuetara bideratzeko ere. Uste dugu GBBOS Txingudi inguruan gauzatu ahala Errenteria/Oiartzun - Gaintzurizketa - Irun lotura erabat zentzuzko ikusiko dela lehentasunen artean.

6 - Mikel Sorzabal (2008/08/21) eta

7.- Ramón Nogues Fernandez (2008/08/25). Hau adierazten dute:

- Iradokizun bera egin dute biek: oso interesgarria iruditzen zaie Hondarribia, Irun eta Hendaia lotuko dituen bidegorria egitea.

ERANTZUNA

- Hiru udalerrien arteko lotura jasotzen da GBBLAPen. Trazaduraren zati bat GBBOSri dagokio, eta, beraz, Foru Aldundiak du tarte hori egiteko erantzukizuna. Trazaduraren beste zati bat, berriz, GBBOSi dagokio, eta, beraz, tokiko erakundeen gain dago behin betiko trazadura eta gauzatea. Hasierako Onarpenaren dokumentuan xehetasun gehiago emango dira lotura proposamen horri buruz; ondoren, udalek ere iritzia eman beharko dute.

8- Oier San Martín Ibeas (2008/08/20). Hau adierazten du:

- Bi tarte proposatzen ditu GBBOS osatzeko: batetik, Donostia - Lasarte-Oria tarte (Añorgako bidegorriaren jarraipena) eta, bestetik, Hondarribia - Hendaia tarte, Irungo Plaiaunditik zehar. Dioenaren arabera, gaur egun itxita dauden bideak baliaturik egin daiteke bigarren tarte hori.

ERANTZUNA

- GBBLAPek bi lotura tarte jasotzen ditu Donostia (Añorga Txiki) eta Lasarte-Oria artean: lehenengoa, trenbidea zabaltzeko lanak aprobetxatuz egingo da, eta Añorga Txiki auzoa Añorgako goiko zatiarekin eta Errekalderekin -geltokiarekin- lotuko du; eta, azkenik, Lasarte-Oriarekin. Gainera, Donostiako Udalaren ekimenez, Hasierako Onarpenaren dokumentuan txirringulak eta oinezkoen lotura bat jasotzen da N-1 errepidearen inguruan, A-8ren bigarren ingurabidea martxan jartzean errepide hori hiribide bihurtuko baita.
- Gipuzkoan bizikleta bideak egiteko plangintzan ere jasotzen zen Hondarribiaren eta Hendaiaren arteko lotura Plaiaunditik egiteko aukera, baina atzera bota zuten aukera hori, inguru natural horretan zuen eraginagatik. Bide horiek atzera erabili eta esku-hartze arinak planteatu arren (asfaltozko aglomeraturik eta argiteriarik gabe), ez da ahaztu behar zona horretarako aurreikusten diren erabiltzaileen fluxu intentsiboek inguruneari sortuko lioketen kalteak. Edonola ere, loturaren funtzionaltasuna nabarmen murriztuko litzateke, eraikuntzarako muga horien ondorioz. Beste administrazio batzuek ere interesgarritzat jo dezakete lotura hori egitea eta udal sare bihurtzea,

baina, bitartean, Hasierako Onarpenaren dokumentuaren proposamenak Irungo GBBOSen aukera jasotzen du, irtenbide horrek bide luzeagoa egitea eskatzen duela jakin arren.

9- Miguel Royo Ocon (2008/08/12). Hau adierazten du:

- Oso interesgarritzat jotzen du Lasarte-Oria eta Andoain bidegorri batekin lotzea ia-ia guztiz galduta dagoen trenaren trazaduraren bidetik zehar. Gaur egun partikularrek erabiltzen dituzten Lasarte-Oria - Urnieta eta Urnieta - Andoain arteko tunelak berreskuratzea proposatzen du.
- Interesgarritzat jotzen du Donostia eta Lasarte-Oria lotuko dituen bidegorria egitea.
- Aginaga (Usurbil) eta Orio Oria ibaiaren ezkerreko ertzeko bidetik lotzea proposatzen du.

ERANTZUNA

- Andoain, Urnieta eta Lasarte-Oriaren arteko bizikleta bidearen eraikuntza proiektua egiten ari dira. Hain zuzen, Plazaolako plataformaren ordezko trazadura egiteko aukerak aztertzen ari dira, hura galduta baitago. Plazaolako trenbide tarte hori oso ederra zen, eta, berreskuratuko balitz, bi udalerriak batzeko aukera emango luke, malda ezaugarri ezin hobekin gainera. Trazadura horretatik geratzen den ia-ia zati bakarra tunelak dira, eta xehetasun handiz aztertu da horiek erabiltzeko aukera. Hala ere, baztertu egin da, batzuetan guztiz hondatuta eta fisikoki moztuta daudelako eta, besteetan, tunel horien barruan dauden legezko instalazio partikularrak lekuz aldatzeak kostu izugarri handiak sortuko litzateke. Tarte horretan hainbat eta hainbat mozketak egin izan dira inguruko ekimen publiko nahiz pribatuen ondorioz, eta lehen hain egokia zen trazaduraren luzera-erregulartasuna ia guztiz galduta dago. Hori dela eta, tarte hori berrituko balitz, aisialdirako bakarrik erabili ahal izango litzateke. Beraz, testuinguruz kanpoko eta justifikaziorik gabeko iruditzen zaigu tunelaren jabea eta erabiltzailea (Gipuzkoako perretxiko-ekoizle nagusia) lekuz aldatzeko eta kalte-ordaina emateko egin beharreko inbertsio handia, zer eta trazaduraren zati txiki batean nolabaiteko erosotasuna lortzeko eta, bere garaian, etorkizuneko ikuspegiak, sentsibilitaterik eta erromantizismoak sortu ez zuen azpiegitura hau berandu eta gaizki konpontzeko. Gainera, kontuan hartu behar da honelako tunel luzeak (kasu honetan, 500 metro ditu) kontserbazio eta segurtasun arazoak izaten dituztela, eta jendearentzat ez direla erakargarriak izaten. Hala, seguruenik, tuneletik eta tuneletik kanpoko bide partikularretatik zehar ibiliko lirateke erabiltzaileak. Hori dela eta, trazadura kanpotik izatea aurreikusten da. Etorkizunean tunela berreraikitzea aukera ez da guztiz baztertu oraindik; izan ere, pasabide bat eraiki da Urnieta eta Saihesbidearen azpitik, aukera hori nahiz kanpotik aurreikusitakoa posible egiteko.
- Proposatutako tarteak egitea aurreikusten da GBBLAPen: batetik, Donostia - Lasarte-Oria tarte, I-2 eta I-3 ibilbideetatik, eta, bestetik Usurbil (Aginaga) - Orio (I-2 ibilbidea) tarte, hain zuzen iradokizuna egin duenak proposatutako bidetik eta trenbidea zabaltzen dutenean abandonatuko dituzten tarte batzuetatik igaroz. Gaur egun, beste trazadura aukera batzuk ere aztertzen ari dira.

10- Eduardo Zubeldia Azpiroz (2008/09/03). Hau adierazten du:

- *“Berehala, eta behin-behinekoz, Pasaia eta Herrera artean, Donostiako norabidean, dagoen erreia egokitzea”* eskatzen du. *Horretarako, “hormigoizko blokeen bidez, eta gaur egungo hesia kenduz, erreia bakarra egitea”* proposatzen du, *“eremu horretan behin betiko lanak egin bitartean”*. Hartara, *“Donostiako irteera bultzatuko litzateke, Oiartzungo bidegorriraino”*.

ERANTZUNA

- Gipuzkoako Foru Aldundia eta Donostiako Udala elkarlanean ari dira zehazten bide tarte horretarako jardueraren izaera. Errepidearen goialdeko bi erreiak berrerabiliz gero, 1-2 urteko epean egingo lirateke lanak. Aukera hori gomendagarriagoa da aipatutakoa baino, eta eremu horretan espero den bizikletazale eta oinezkoen fluxu handiei erantzuteko egokiagoa. Hain zuzen, hirigintza aldetik berregituraketa handia behar duen eremua da, eta oso garrantzitsua da inguruko auzoetarako sarbideak konpontzea.

11- Jesus Mari Garikano (2008/09/03). Hau adierazten du:

- Errepideen proiektuak egitean (adibidez, sare nagusiko saihebidetuen kasuan) bizikleta bideak kontuan hartzen ote diren galdetu du.
- Osterantzean, industrialdeetarako bizikleta bideak egiteko planik badagoen galdetu du, horietako asko hiriguneetatik kanpo egoten baitira eta zailtasunak izaten baitira leku horietara bizikletaz joateko. Hernaniko Eziajo, Lastaola eta Epeleko industrialdeak aipatzen ditu adibide gisa.

ERANTZUNA

- Kontuan hartu ohi dira, bai (baita lan hidraulikoetan ere), bi arrazoi hauengatik: batetik, errepideen trazadurek eremu handiak okupatu eta hesi fisikoak sortzen dituztela kontuan izanik, bizikletazale eta oinezkoen bideak -malguagoak, baina maldei eta irisgarritasunari buruzko baldintza zorrotzak izaten dituztenak- ez oztopatzeko eta, bestetik, bi azpiegituren trazadura egokiena bera den kasuetan, lanei elkarlanaren bidetik ekiteko. Ardatz berean bi azpiegiturak jartzeko interes hori ez da askotan izaten, bi azpiegiturak eskakizun desberdinak izaten baitituzte, eta erabiltzaile guztiz desberdinentzat pentsatuta baitaude: motodunentzat eta motorrik gabeentzat alegia. Horren argigarri gisa, saihebidetuen hiriguneetatik urrundu egin ohi dira; bizikleta bideetan, aldiz, kontrakoa gertatzen da: ahalik eta biderik laburrena eginez iritsi nahi izaten da hiriguneetako bizikletazale eta oinezkoen eremuetara. Beste batzuetan, errepide berriek dituzten maldak onartezinak dira bizikleta bideetarako -ez da izaten leku fisikorik bi azpiegiturak sartzeko, etab.-.
- Oro har, errepideekiko paralelo dagoen sarea egitea ez da izaten planteamendurik egokiena osasunaren ikuspegitik, zaratagatik eta emisio poluitzaileengatik eta horrek dakarren segurtasun ezagatik (batez ere, EBI handiko errepideetan).
- GBBOSen plangintza egiteko irizpide nagusienetakoa funtzionalitatea izan da. Bizikleta bideen erabilera potentziala adierazi nahi da kontzeptu horrekin. Hala, garrantzi berezia dute erakarpen

eremu izendatutako lekuetara (bizitegi-gune, industrialde, ekipamendu eta abarretara) egunero egiten diren joan-etorriek. Izan ere, hirigune eta bailaren behealdeetan dauden hainbat hirigune eta industrialde zeharkatzen eta lotzen ditu GBBOSek. Hala eta guztiz, horrek ez du esan nahi udal ekimeneen bidez Oinarrizko Sarea lotu ezin daitekeenik tokiko intereseko beste gune batzuekin.

- Kasu honetan, onartu eta aintzat hartzen dugu bigarren iradokizuna. GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentuan Zikuñaga eta Epelde arteko lotura-adar bat jasoko da, Urumea bailarako industrialdeetara bizikletaz joan ahal izateko. Behin betiko trazadura egiteko, azterketa zehatza egingo da, eremu horretako lanak eta proiektuak kontuan izanda (Abiadura Handiko Trena, Hernaniko Hiri Antolamendurako Plan Nagusia, Urumearen ibaiertzetan uholdeei aurre hartzeko planak, etab.).

12- Cristóbal Chica Ramírez (2008/09/04). Hau adierazten du:

- Oriamendiko pasealekutik zehar Donostia eta Galarreta arteko lotura egitea eskatzen du.
- Urumearen bailaratik Nafarroara joateko adarra eskatzen du: Ereñozu auzoarekiko eta eremu horretako industrialdeekiko lotura ahalbidetuko luke, malda gutxiko ibilbide oso eder baten bidez.

ERANTZUNA

- Eremu horretako ezaugarri orografikoak eta interes orokorreko beste faktorerik eza kontuan izanda, ez da aintzat hartuko, Aiete eta Galarreta artean, GBBOSein lotutako adar bat egiteko proposamena. Dena den, hori ez da oztopo oinezkoen eta bizikletazaleen lotura hori tokiko ekimeneen bidez bultzatzeko.
- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren fasean Zikuñaga eta Epelde arteko lotura-adar bat jasoko da, Urumea bailarako industrialdeetara bizikletaz joan ahal izateko. Behin betiko trazadura egiteko, azterketa zehatza egingo da, eremu horretako lanak eta proiektuak kontuan izanda (Abiadura Handiko Trena, Hernaniko Hiri Antolamendurako Plan Nagusia, Urumearen ibaiertzetan uholdeei aurre hartzeko planak, etab.). Bidea Ereñozu auzoraino iristeko proposamenak ez ditu betetzen, inolaz ere, GBBLAP honetan ezarritako gutxieneko interes orokorreko irizpideak.

13- Asier Sarasua (2008/09/04):

Irakokizuna ez da GBBLAPi buruzkoa, baizik eta www.gipuzkoabizikletaz.net webguneari eta Gipuzkoako bizikleta bideen bistaratzaileari buruzkoa. Beraz, GBBLAP tramitatzeko espedientetik kanpo erantzungo diogu.

14- Juan Luis Leache Garcia (2008/09/05). Hau adierazten du:

- Bidegorriak egin aurretik, norentzat diren eta zer erabilera eman nahi zaien galdetu behar dela dio. Halaber, *“aspalditik bidegorriak erabiltzen dituzten herrialdeetako informazioa jasotzea”* gomendatzen du.

- Iradokizuna egin duenaren ustez, ezinezkoa da oinezkoak eta bizikletazaleak bide berean ibiltzea. Hala, bizikletazale eta oinezkoentzat bide bereziak egitea proposatzen du, arazorik eta istripurik ez izateko, ez baitago “elkarrenganako errespeturik”.

ERANTZUNA

- GBBOSen helburu nagusia hiriarteko ibilbideekin lurraldea artikulatzea da, motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzeko, bizikletazaleak -bizikleta egunerok nahiz aisialdian erabiltzen dutenak- eta oinezkoak banatzeko eta elkartzeko hainbat moduren bidez.
- Gipuzkoako lurraldearen errealitatea eta populazio banaketa bereziki egokia da mugikortasunaren zati bat motorrik gabeko bitartekoetan oinarritu ahal izateko, baina, aldi berean, trazaduren geometriak eta, batez ere, sekzioen zabalerak baldintza handiak jartzen ditu.
- Hala, GBBLAPen irizpideetako baten arabera, lehenik dagoen edo aurreikusten den oinezkoen zirkulazioarekin batera erabiltzeko gutxieneko baldintzak jarriko dira, eta bizikleten erabilera eskusiborako saiaturako dira egokitzen azpiegiturak, espazioaren ikuspegitik posible bada eta tarte bakoitzerako aurreikusitako bizikletazaleen eskaera potentzialak justifikatzen badu.
- Bizikletaren politika aktibo eta arrakastatsuko Europako herrialde gehienetan, GBBLAPek jasotzen dituen irizpide berberak aplikatzen dira. Irizpide horiek jaso, eta Gipuzkoako lurralde, gizarte, ekonomi eta ingurumen errealitateara egokitu dira. GBBLAP honek oinarrian duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareari buruzko Planaren (GFA-2002) arduradunak izen handiko espezialistak dira, baita bizikleta bidezko mugikortasunean bide luzea eginga duten herrialdeetan ere.
- Egia da, gaur egun, gizarteko jarduera askotan ez dagoela “elkarrenganako errespeturik”, eta are gutxiago horiei lotutako mugikortasunaren arloan. Abiadura, besteez ez arduratzea, mugitzearen kontzientzia falta, indibidualismoa...; horien eraginez, bereizitako eremuetan (berariazko erreiek), gehiegizko arauetan, norberaren ardura seinaleen gain itsuki uzteko joeran eta sistema zigortzaile eta polizialean oinarritutako mugikortasun motorduna sortu dugu. Hala ere, ez da saihesten istripu kopuru handia izatea, nahi beste publizitate kanpaina egin arren. Txirrindulari eta oinezkoen tradizioa duten Europako hiri eta eskualdeetan guztiz portaera desberdina landu dute, askoz ere errespetu handiagokoa, batez ere eremu ez-motordunetan. Ez dago arrazoirik pentsatzeko Gipuzkoako herritarrek Europako beste herrialde batzuetakoek baino gaitasun gutxiago dutenik errespetuan eta iraunkortasunean oinarritutako mugikortasun eredia onartzeko.
- Gaur egun, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokiak aztertzen ditu bide horiek erabiltzeko baldintzak, herritarren esku jarritako tarte bakoitzeko bizikletazale eta oinezko bolumena eta dauden gatazkak. Garapen Iraunkorreko Departamentuaren helburuek bi norabide zeharo garbi eta elkarrekiko osagarri dituzte, honakoak: (1) gaur egun dauden bidegorriak eta haien zirkulazioak aztertu eta kudeaketa etengabe hobetzea eta bide horien egokitzapen funtzionala lortzea, eta (2) gure eguneroko mugikortasunean errespetuaren kultura irmoki bultzatzea, herritarren hezkuntzan eta bizikletazale eta oinezkoen eremu funtzional eta juridiko berri honetara bereziki egokitutako zirkulazio kodean oinarrituta. Estatuko legeriak ez du eduki nahikorik eta egokirik arlo horretan, bizikleta errepideetan ibiltzeko pentsatuta baitago, eta ez berariazko bideetan.

15- Javier Arin Gutierrez (2008/09/08). Hau adierazten du:

- Bidegorrien erabilerari buruzko araudiren bat izatea interesgarria izango litzatekeela uste du. Gaur egun, bizikletan ibiltzeko lehen baino segurtasun gutxiago dagoela uste du.

ERANTZUNA

- Lehenik eta behin, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua dugula aipatu behar da. Dena den, arau horretan ez dira zirkulazioak arautzen; izan ere, bakar-bakarrik GBBOSen plangintzaz, kontserbazioaz eta ustiakeaz eta bizikletaren erabilera sustatzeaz dihardu. Bizikletaren Estrategia egitean, bada iradokizunaren egileak adierazitakoaren ildotik doazen jarduerak izateko aukera ere.
- Gaur egun, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokiak aztertzen ditu bide horiek erabiltzeko baldintzak, herritarren esku jarritako tarte bakoitzeko bizikletazale eta oinezko bolumena eta dauden gatazkak.
- Garapen Iraunkorreko Departamentuaren helburuek bi norabide zeharo garbi eta elkarrekiko osagarri dituzte, honakoak: (1) gaur egun dauden bidegorriak eta haien zirkulazioak aztertu eta kudeaketa etengabe hobetzea eta bide horien egokitzapen funtzionala lortzea, eta (2) gure eguneroko mugikortasunean errespetuaren kultura irmoki bultzatzea, herritarren hezkuntzan eta bizikletazale eta oinezkoen eremu funtzional eta juridiko berri honetara bereziki egokitutako zirkulazio kodean oinarrituta. Estatuko legeriak ez du eduki nahikorik eta egokirik arlo horretan, bizikleta errepideetan ibiltzeko pentsatuta baitago, eta ez berariazko bideetan.

16- Joxan Urbieta (2008/09/08). Hau adierazten du:

- Azpeitia eta Azkoitia arteko egungo bizikleta bideari dagokionez, egokiago ikusten du Loiolako tunela (Santutegiaren ingurukoa) erabiltzea, gaur egun basilika aurretik igarotzen den lur gaineko trazadura baino.

ERANTZUNA

- Gure ustez ere tunel hori erabiltzea aukera interesgarria da, eta etorkizunerako ez da baztertzeko. GBBLAPen jasotzen ez den arren, kontuan izango dugu, beraz. Bide tarte hori egitean, Foru Aldundiak basilikaren inguruan egindako egokitze lan bat aprobetxatu zen, eta azpitarte hori tunelaren kanpotik egitea erabaki zen. Horregatik du egun trazadura hori. Espazio hain “sentikor” hori berrantolatzea erabilitako irizpideak ez ziren egokienak bizikletazale eta oinezkoen zirkulaziorako. Hala eta guztiz ere, gaur egungo aukerari ere onargarri irizten zaio.

17- Ubaldo Ortiz (25/09/2008). Hau adierazten du:

- GBBOsek Zarauzko hirigunean zehar egiten duen ibilbidea xehetasunez ezagutu nahi du.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta (oinarrizko) lurralde ereduak ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera.
- Lurralde guztia egituratuko duen oinarrizko sarea sortzea da GBBLAPen helburua, sare hori benetako komunikazio azpiegitura izan dadin. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarteak (GBBOFS) eginez bai hiriko tarteak (GBBOUS) eginez. Oinarrizko sareko hiribarneko tarteetarako, hots, hiriko eremu urbanoetan zeharrekoetarako trazadura-proposamenak aholkuak eta orientabideak dira, eta udalak du eskumena gaiari buruzko erabakiak hartzeko eta horiek martxan jartzeko.
- Beraz, GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aztertzea edo, bestela, adierazitako udalari tokiko sareari buruzko informazioa eskatzea proposatzen diogu interesatuari.

18- Luis Barredo Riloba (2008/10/10). Hau adierazten du:

- Oiartzun eta Astigarraga arteko tarteak GBBOsen sartzeari proposatzen du. Horretarako, arrazoi hauek aipatzen ditu: irizpide funtzionalak (populazioa, poligonoak, merkataritza guneak), garraio publikorik ez izatea, irizpide "geografikoak" (errege bidea, Santiago bidearen babesa aprobetxatzeko aukera), aukera irizpideak (bigarren sailhesbideko zerbitzubiak, AHTren larrialdi tunelak eta Eurovelo aprobetxatzeko aukerak), aisialdia eta turismoko irizpideak (Leitzaran, Arditurri eta Bidasoko bidegorriak lotzea).
- Mesfidati ageri da sarea egiteko jarritako epeei buruz. Eraikuntza irizpide "praktikoagoak" proposatzen ditu sarea azkarrago egiteko. "Aurrekontua irensten duten osagarriak" kentzea proposatzen du (adibidez, argiteria, seinaleak, asfaltoa, hesiak eta altzariak).
- Beasain - Zegama adarra Otsaurteko mendatetik barrena Nafarroaraino iristea proposatzen du.
- Sarea eraikitzeke, indarrean dagoen legeria baliatu beharko litzatekeela iradokitzen du (ibaian ibilguten mugaketa, Santiago bidearen babesa).
- Bizkaian bizikleta bideen eraikuntza Azpiegituren Departamentuaren mende dago, eta ez Ingurumen Departamentuaren mende. Horri esker, ez da aukerarik galtzen lan publikoak egiten direnean, haren ustez.

- Iradokizunaren egileak Iparraldeko Santiago bidearen EAEko zatiari buruzko gidaren ale bat eman dio Ingurumen Departamentuari, honek ibilbideak aldera ditzan.

ERANTZUNA

- Proposatutako lotura onartu eta jasotzen da. Astigarragako eta Oiartzungo Udalek ere proposatu zuten (azken horrek IIEBren kontsulta prozesuan). Lur eta orografia aldetiko arazoak nahiko handiak izan arren, ez dira sare osoa artikulatzeko garrantzitsuak diren beste tarte batzuetan baino handiagoak; esate baterako, arazo handiak daude Oiartzun (Arragua) - Irun (Katea) tarteetan, edota Maltzaga inguruan, oso bestelako kasua izan arren konplexua baita. Proiektua egitean aztertu beharko dira proposamenaren bideragarritasuna eta behin betiko trazaduraren ezaugarriak. Hala ere, ados gaude azaldutako arrazoiaren funtsarekin, eta bide tarte honek I-1 eta I-3 ibilbideen arteko zuzeneko lotura ahalbidetzeko duen garrantzia azpimarratu nahi dugu.
- GBBOs komunikazio azpiegituren sarea da, eta gutxieneko oinarrizko baldintza tekniko batzuk bete behar ditu. Adibidez, inori ere ez litzaioke bururatuko errepideak asfalterik, bazter-babesik, kale-argirik (beharrezkoak izanez gero), seinalerik... gabe egitea eskatzea, lehenago eraiki ahal izateko. Proposamena egitean iradokizunaren egileak buruan zituen bideak aisialdirako eta turismorako oinezkoen ibilbideak izango zirela pentsatzen dugu; baina ez da hori GBBOsen kasua.

GBBOsen eraikuntza irizpideak Foru Aldundiaren gomendio tekniko batzuetan oinarritzen dira (*Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua - Garapen Iraunkorreko Departamentua - 2006*). Gipuzkoako bizikletazale eta oinezkoentzako hiriarteko bideen plangintza, proiektu, eraikuntza eta kudeaketaren arloan izandako hamar urteko esperientziaren emaitza dira gomendio horiek. Eta etengabe probatzen eta eguneratzen dira. Iradokizunaren egileak "osagarritzat" jotzen dituen eraikuntza irizpideak "oinarrizkoak" dira departamentu honentzat. Ez dira, inolaz ere, arinkeriak hartzen, eta horien zenbatespen ekonomikoa ere eginda dago. Osagarritzat hartzen den elementu bakarra, eta baztertzea gainera, altzariak dira. Gipuzkoako bizikletazale eta oinezkoen bideak eraikitzeke proiektuek ez dute altzaririk izaten normalean, egiaztatuta baitago elementu horiek bide segurtasuna oztopatzen dutela. Hala eta guztiz ere, tarte oso jakin batzuetako premia eskaera batzuen aurrean (normalean erretiratu-populazio handiko herrietan) eserleku batzuk jartzen dira, besterik gabe.

Argiteriari dagokionez, esan behar da azterketak egin direla aurrezteko eta energi eraginkortasuneko irizpideak kontuan hartzeko, baita GBBOs argitzeko energia berrerabilgarriak erabiltzeko ere, bide tarte bakoitzaren erabilaren arabera. Era berean, kontuan izan dira genero politikek gomendatutako segurtasun irizpideak ere.

Gogorazi nahi dugu ezen bizikletazale eta oinezkoen zirkulazioa eroso eta segurua izateko gutxieneko baldintza horiek ahalbidetuko dituzten diseinu eta eraikuntza elementuak jarri behar direla, modu erregular batean. Elementu hauek ari gara: aukeratutako sekzioa, bide zorua, seinaleak, banaketa elementuak, argiteria, babes hesia, bidegurutzeetako segurtasuna eta, bigarren mailan baina, era berean, funtsezko elementu gisa, bizikletentzako aparkalekuak. Horrek guztiak zirkulazio onari eta bizikletan ibiltzeko kalitateari laguntzen dio, bidearen potentzialaren arabera. Edozein hutsunek arriskua sor dezake, eta bidea bizikletan ibiltzeko ez erabiltzera bultzatu dezake.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

jendea. Baldintza horiek hobetuz gero, berriz, bizikleta erabiltzeko eskaera handitu egiten da. Horrez gain, erabileraren jarraipena egin behar da eta erabiltzaileen arteko gatazkak edo eztabaidak aztertu behar dira, konpontzeko bideak jarri ahal izateko (hobekuntzak eraikuntzan, seinaleak, herritarren hezkuntza).

- Ezaugarri orografiko eta funtzionalak direla eta, baztertu egiten da Beasain eta Zegama arteko adarra Otsaurteko mendateraino luzatzeko eta GBBOSen txertatzeko proposamena. Hala eta guztiz ere, EAEko BBLAPen esparruan proposa daiteke lotura hori, autonomia erkidego mailan lurraldez gaindiko loturetarako ezarritako irizpideekin bat etorri gero behintzat.
- GBBOSek araudi sektorial propioa du plangintza, proiektua, eraikuntza eta ustiaketa egiteko eta bizikleta bultzatzeko, Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua, hain zuzen ere.
- Garapen Iraunkorreko Departamentuak ohiko bideak erabiltzen ditu lan publikoetan eskumenak dituzten beste departamentu eta administrazioekin koordinazioan egiteko eta lankidetzan aritzeko. Bide horietatik, departamentu barruko lankidetzaren interesgarriak ere sortu dira, hain zuzen, Lan Hidraulikoetako Zuzendaritzarekin. Bizkaian ez dago bizikletazale eta oinezkoen buruzko foru araurik, eta bi departamenturen artean banatuta daude bizikleta bideei buruzko eskumenak: errepideen alorreko eta ingurumenaren alorreko departamentuak dira. Dakigunez, kudeaketa eredu horrek ez du lagundu Gipuzkoan baino emaitza hobea lortzen. Edonola ere, duela zenbait urte, sakon aztertu zen errepideen alorreko eskumena duen departamentu batek bizikleta bideak kudeatzeko aukera, baina baztertu egin zen, batetik, GBBOSen tarte gehienak errepideen inguruan ez daudelako eta, bestetik, errepideetan lan egiteko ikuspegia bitarteko guztiz desberdin baten erabiltzaileei bideratuta dagoelako: ibilgailu motordunen erabiltzaileei.
- Gipuzkoako bizikleta bideen Oinarrizko Sarearen plangintza egitean, kontuan hartu dira proiektu horrek gaur egungo edo etorkizuneko beste ekimen edo legeria batzuekin, besteak beste Eurovelo eta Santiago bidearekin, izan ditzakeen aukerak eta loturak. Azken kasu horretan, trazaduraren zati handi batek malda-gradienteak ditu eta Oinarrizko Sarean ezarritako irizpideekin bateragarriak ez diren beste hainbat baldintza.

19- Unai Asurmendi Etxarte (2008/10/25). Hau adierazten du:

- Garrantzitsua iruditzen zaio bizikletazale eta oinezkoen bide zoruaren erabiltzen den materiala. Iradokizuna egiten duenaren ustez, ondo dago hiribarneko tartekak asfaltoz egitea, baina tarte luzeagoak zabor-legarrenekin egitea proposatzen du, merkeagoa delako, bizikletazaleak abiadura txikiagoan ibiltzen direlako, korrika egiteko hobea delako, etab.
- GBBLAPeko ibilbideak edo tartekak bide zoru motaren arabera sailkatzea proposatzen du.
- Iradokizunaren egilearen ustez, interesgarria izango litzateke bide zoru motari buruzko hausnarketa egitea, esaterako http://web.bizkaia.net/herri_lanak/Bizikletak/pdf/BICIS_CAS/BICIS_RUTAS_cast_IV_41_67.pdf dokumentuan egin den bezala.

- Halaber, GBBLAPen erabilera eta sekzio motak tarteka identifikatzea proposatzen du.
- Iradokizunaren egileari ez zaio egokia iruditzen Alegiatik aurrera, N-1 errepidearen alboan, egin dena. Izan ere, bere ustez, bizikletazaleek segurtasun eskasagoa dute orain, bidegorri guztia oinezkoek okupatzen dutelako eta errepidea bazterbiderik gabe geratu delako.
- Amaitzeko, zorionak ematen ditu planagatik eta herritarrei parte hartzeko aukera emateagatik.

ERANTZUNA

- Lehen-lehenik, eskerrak eman nahi ditugu agertutako interesagatik, egindako ekarpenengatik eta iradokizunaren egileak adierazitako jarrera gogotsuagatik.
 - Gure ustez ere garrantzitsuak dira bizikletazale eta oinezkoen bideetako zoruak. Hala, Foru Aldundiaren gomendio teknikoak ezagutzeko gonbidapena egin nahi diogu iradokizunaren egileari ("Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua" - Garapen Iraunkorreko Departamentua - 2006). Gipuzkoako hiriarteko bizikletazale eta oinezkoentzako bideen plangintza, proiektu, eraikuntza eta kudeaketaren arloan izandako hamar urteko esperientziaren emaitza dira gomendio horiek. Argitalpen hori Foru Aldundian dago eskura.
- Dagokigun gaiari helduz, esan nahi dugu proiektu bakoitza desberdina dela, eta tarte bakoitzerako aukeratutako irtenbide teknikoak herritarren aurrean justifikatzen eta zabaltzen saiatu arren, ezinezkoa dela sareko tarte bakoitzak erabiltzaile potentzial guztiei eta inguruko ematen dizkien aukera guztiak gauzatzea. Hala ere, ulertzen dugu interesa sortzen duen gaia dela, eta, horregatik, gero eta ahalegin handiagoa egiten dugu erabakiak partekatzeke (adibidez, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren bidez) eta erabiltzeko tresna guztiak zabaltzeko, argitalpen teknikoan, webgunearen (www.gipuzkoabizikletaz.net eta www.gipuzkoaingurumena.net) eta laster aterako den Bizikletaz aldizkariaren bidez.
- GBBLAPen ez da aurreikusten sarea adierazitako irizpidearen arabera tartekatzea. Hala, tarte bakoitzaren eraikuntza proiektua jotzen da unerik egokiena banaketa hori behar den zehaztasunarekin egiteko, besteak beste, une horretan definitzen direlako zehatz-mehatz tarte bakoitzerako aurreikusitako erabiltzaileak. Lurraldearen arloko plan baten kasuan, ez dugu uste ezinbestekoa denik ezaugarri horiek definitzea.
 - Ezaguna bezain estimatua da Bizkaiko bizikleta bideei buruzko gomendio teknikoan eskuliburua. Izan ere, erreferentzia tekniko bibliografiko garrantzitsuenetakoa da Gipuzkoako Foru Aldundiaren gomendio teknikoari buruzko eskuliburuan (*Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua - Garapen Iraunkorreko Departamentua - 2006*).
 - GBBLAPen ez da aurreikusten sarea adierazitako irizpidearen arabera tartekatzea. Hala, tarte bakoitzaren eraikuntza proiektua jotzen da unerik egokiena banaketa hori behar den zehaztasunarekin egiteko, besteak beste, une horretan definitzen direlako zehatz-mehatz tarte bakoitzerako aurreikusitako erabiltzaileak. Lurraldearen arloko plan baten kasuan, ez dugu uste ezinbestekoa denik ezaugarri horiek definitzea.

- Iradokizunaren egileak aipatutako Alegia eta Itsasondo arteko bizikletazale eta oinezkoen bidea eta Ormaiztegi eta Salbatore artekoa -GBBLAPen aurreikusten dira biak- Bide Azpiegituretako Foru Departamentuak eraiki zituen, kasuan kasuko errepideko jabari publikoaren gainean; baina departamentuak, eraikuntza lanen unean, ez zuen modurik izan irizpideak zehazteko unean beharrezko aholkularitza eskaintzeko. Hori dela eta, tarte horiek berregokitzeko proposamena egina du departamentu honek, eta jabari horien gaineko eskumena duenaren erabakiaren zain gaude. Proposatutako jarduerak egiten direnean, tarte horien harrera egingo da, kontserbazio lanetarako, eta gainerako erantzukizunak ere banatuko dira.

20.- Daniel Enparantza - TXIRRINKA elkarte (Oñati) (2009ko martxoa, telefono bidezko iradokizuna). Hau adierazten du:

- GBBOS, zehazki GBBOFS, zabaltzea proposatzen du, Oñatiko hirigunearen eta handik gertu dagoen Olabarrieta auzoaren artean. Iradokizunaren egilearen arabera, laua da ia tarte guztia, eta auzo horretako herritar askok eskatzen dute egitea.

ERANTZUNA

- Proposatutako tarte interesgarria iruditzen zaigu, toki mailan, batez ere herritarrek eskatzen badute. Baina proposamena guztiz kanpo dago GBBLAPen irizpideetatik, lurralde mailako interes orokorrari dagokionez. Izatekotan, Oñatiko udal bizikleta sarea zabaltzeko aukerak azertu beharko liratekeela uste dugu.

6.1.3. PARTAIDETZA SAIOTAN AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNAK

III.- GIPUZKOAN EGINDAKO 4 PARTAIDETZA SAIOTAN AURRERAPEN DOKUMENTUARI EGINDAKO IRADOKIZUNAK (2008ko UZTAILAK 9 - 14)

Tramitazio prozesuaren fase honetarako, GBBLAPek Gipuzkoako hainbat tokitan 2008ko uztailearen 9tik 14ra bitartean lau partaidetza saio egitea aurreikusi du; horietarako tokiak DEBEGESA (Debabarrena), UGGASA (Urola Garaia) eta GOIEKI (Goierrri) garapen agentziak eta Foru Aldundiaren Jauregia izan dira. Udalak, udal eta eskualde mailako erakundeak eta interesatutako hainbat gizarte erakunde gonbidatu dituzte.

Saio horien helburuak eta banatutako dokumentazioa berberak izan dira kasu guztietan:

Bileraren helburuak:

- Parte hartze plana aditzera ematea.
- GBBLAPen aurrerapen dokumentua aurkeztea.
- Eragileek elkar ezagutzea.
- Komunikazio bideak egokitzea.
- GBBLAPen gai nagusiak aditzera ematea.
- Beste gai batzuk proposatzea.
- Beste eragile batzuk proposatzea.
- Emaizak txertatzea.
- Zalantzak argitzea.

Banatu den dokumentazioa:

- Parte hartze planaren aurkezpena.
- GBBLAPen aurkezpena.
- Aurrerapen dokumentuaren CDa.
- Informazio liburuxka.
- GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda.
- Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda.

Gai zerrenda

- 0.1.- GBBLAP egiteko prozesuko parte hartze publikoko plana aurkeztea.
- 0.2.- GBBLAPen Aurrerapen dokumentua aurkeztea.
- 0.3.-Dinamika parte hartzailea: eztabaida lantegia.

Lehenengo iritzi orokorrak, planarekin lotura estua zutenak nahiz ez zutenak, jasotzeko asmoz aurkeztu zen GBBLAPen aurrerapena. Saio horiek egiteko espiritua GBBLAPen tramitazio bide osorako dagoeneko badiren komunikazio bideak finkatzea eta zabalik mantentzea izan zen, baita etorkizunera begira ere, GBBOSen beraren kudeaketa hobetearren. Gai berri samarra izanik, eta tarte asko

dagoeneko zerbitzuan edo eraikitze bidean daudenez, logikoa da kontsiderazioetan halako nahaste bat gertatzea (iradokizunak, zalantzak, informazio eskariak, etab.), eta hainbat kontu sortzea, bizikleta bideen proiektio, eraikuntza eta eguneroko kudeaketarekin lotuagoak bide horien plangintzarekin berarekin baino gehiago. Iradokizun eta kontsiderazio horiek zuzenean tratatu eta zuzenean erantzun zitzaizkien, saio horietan zehar. Are gehiago, ondoren ere erantzuna eman zaie sortutako eskari batzuei. Edonola ere, eta solasa eta elkarrizketa beti zabalik mantenduz, txosten honen ondorioetarako bakar-bakarrik GBBLAPen edukiri zorrotz lotua dagoena lagako da erasota. GBBLAPek irizpide osagarriak ezar eta finka ditzake GBBLAPen berrira, eta horiek motorrik gabeko garraio eredu berri oso bat bidera dezakete, baina, hala eta guztiz, ez dugu dokumentuaren helburu nagusia bistatik galdu behar. Oraindik ere asko eta asko dira azterketa bat eta beste adierazpide batzuk behar dituzten esparruak, plangintza agiri batek eskatzen duenetik haratagokoak; esparru horiek, pixkanaka, zabaldu egingo dute ezaguera multzoa, eta hau prestatu egingo dute, gainera, behar duten beste diziplina batzuetarako ekarpenak egiteko.

Ondoren, saio bakoitzari buruzko xehetasunak agertzen dira: gonbidatutako erakundeak, parte hartzaileak eta GBBLAPi buruz egindako iradokizunak eta horiei emandako erantzunak. Biler horietan egindako ekarpen guztiak xehetasunez ezagutu nahi izanez gero, GBBLAPeko herritarren parte hartzeari buruzko dokumentura jo behar da.

III.1.- “DEBA” SAIOA, DEBEGESA GARAPEN AGENTZIAN (Eibar) EGINA - 2008/07/09

Erakunde deituak (19):

- **Udalak:** Deba, Mutriku, Mendaro, Eibar, Elgoibar, Soralue, Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola.
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Debegesa, Debagoieneko Mankomunitatea, Debemen, Deba Garaia.
- **Txirrindulari elkarteak:** Txirrinka (Oñati), Lurrats (Arrasate).

Bertaratuak (17 guztira, 15 erakundetakoak)

Juan Angel	Balbás	DEBEGESA
Josebe	Astigarraga	Mutrikuko Udala
Valen	Monux	Antzuolako Udala
Alfredo	Etxeberria	Elgoibarko Udala
Rafa	Ugarte	Arrasateko Udala
German	Berezibar	Debagoieneko Mankomunitatea
Jose Maria	Eraña	Lurrats Txirrindulari Elkarte
Xabier	Ziaran	Debako Udala
Iñaki	San Pedro Arregi	Leintz Gatzagako Udala
Mª Carmen	Iturbe	Deba Garaia Landa Garapena Elkarte
Agurtzane	Etxaniz	DEBEMEN Landa Garapena Elkarte
Roke	Akizu	Soraluzeko Udala
Mikel	Etxaniz	Bergarako Udala

Jesus	Rementeria	Eibarko Udala
Alaitz	Arreitunandia	DEBEGESA
Idoia	Alvarez	Deba eta Elgoibarko TA21eko teknikaria
Aitziber	Cortazar	DEBEGESA
Beatriz	Marticoarena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Germán	Pozas	Bizikleta bideen teknikaria (GFA)
Iñaki	Urrizalki	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Tomás	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPekin LOTUTAKO IRADOKIZUNAK

- 1.- Kontuan hartu beharko lirateke probintzia mugakideekiko lurraldez gaindiko loturak, probintziara gehiegi mugatutako planteamendua ez egiteko.
- 2.- Kontuan hartu beharko lirateke GBBLAPek nekazaritza sektoreari eragin diezazkiokeen kalteak.
- 3.- GBBLAPek kontuan izan beharko litzuke eremu batzuetan lehendik dauden erabilerak, batez ere landa eremuak, eta proiektu bakoitzean egindako ingurumen memorian jaso beharko litzateke puntu hori.
- 4.- Zalantzak daude trazadurari buruz eta lehenengo laurtekoko programazioan jasotako jardueren lehentasunei buruz.
- 5.- Soralue - Maltzaga loturari dagokionez, lotura hori zer programazio alditan dagoen galdetu dute. Osterantzean, proiektu horri buruzko bideragarritasun azterketa egin beharko litzatekeela uste dute.
- 6.- Besteak beste, Elgoibar, Eibar eta Soralue Maltzagatik lotzea lehentasunezkoa dela uste dute, eta probintziaz gaindiko loturen gaia aipatzen dute, berriz ere.
- 7.- Eibarko udalerrian bizikleta bideak egokitzen direnean oinezkoen zirkulazioa handitu egingo dela uste dute, eta hori kontuan hartu beharko litzatekeela.
- 8.- Leintz Gatzagako herrigunetik lotura bat egin beharko litzateke bizikleta bidearekin.
- 9.- Udal sare batek zer irizpide bete beharko litzatekeen -maldak, ibilbide egokienak, etab.- eta GBBLAPen horiek zehazten ote diren galdetu dute.
- 10.- Bergaran loturak falta direla eta horiek lehentasuna izan beharko luketela esan dute (adibidez, Bergara - Osintxu).
- 11.- Udal Sarea gauzatzen hasteko Foru Aldundiak ematen dituen diru-laguntzei buruz galdetu dute.
- 12.- GBBLAPen Arrasatetik Gesalibarrerako lotura sartzeko aukera aipatu dute.
- 13.- Eskoriatza - Arabako muga ingurua aipatu dute, eta nekazaritzako, abeltzaintzako eta basogintzako erabilerekin dagoen arazoa.
- 14.- GBBLAP egiteko erabili diren beste sare eredu batzuei buruz galdetu dute.
- 15.- Eibar - Elgoibar mugikortasunaren gune estrategikoa dela uste dute, eta laurtekoen sistemaren bidez aurreikusitakoak baino lotura irizpide azkarragoak hartu beharko liratekeela kontuan. Kezka adierazi dute Eibar - Ego bailara - Soralue loturak bigarren laurtekorako aurreikusten direlako.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- 16.- Ez daude ados bideak edo bide tarte garrantzitsuenak argiztatzeko irizpideekin. Argiztapen masiboko planteamenduak alde batera utzi beharko lirakeela uste dute, ingurumen eta ekonomi arrazoiengatik, eta zer argitu behar den eta zer ez zehaztu beharko litzatekeela. Argiztapen eredu horien ordez, badaude beste aukera batzuk ere: adibidez, bizikleten aurreko argiarekin ibiltzea.
- 17.- Udal sareak egitean, herrien artean dauden aldeak nabarmendu dituzte. Izan ere, hiribarneko bizikletarien ereduak ez da homogenea Gipuzkoa guztian (ez da kasu bera Zarautzekoa edo Eibarrekoa).
- 18.- Oinezkoek eta txirrindulariek bideak partekatze horren mugei buruzko auzia jarri dute mahai gainean.
- 19.- Bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko sustapenak eta ohitura aldaketek duten garrantzia aipatu dute.
- 20.- Inguru honetako bizikletarien profil nagusia aisialdikoa eta kirolekoa dela uste dute, hiribarneko bizikletariarena baino.
- 21.- Intermodalitatearen gaia eta mugikortasunari buruzko planteamendu integrala egin beharra dagoela aipatu dute.

ERANTZUNAK

- GBBOSeko ibilbideak lurralde mugakideetako sareekin -egun dauden nahiz aurreikusitakoekin- lotzen dira. Lurraldez gairako esparrua jasoko duen mapa bat gaineratzeko asmoa dago, lotura horiek badaudela erakusteko.
- Gure ustez ere gai garrantzitsua da. IIEBtik atera daitezkeen ondorioez gain, proiektu bakoitzaren ingurumen memorian jaso beharko da faktore hori. Halaber, kasuan kasuko ezaugarriak direla eta, tarte batzuetan beharrezkoa izan daiteke berriazko azterketak egitea, adibidez, Eskoriatza - Muga tartean.
- Programazioari buruzko iritziak Hasierako Onarpenaren dokumenturako uztea proposatzen dugu, xehetasun gehiagorekin aztertzeko.
- **Soraluze - Maltzaga tarteari** dagokionez, zenbait aukera sortu dira Elgoibar - Maltzaga (GBBOFS) tarte eraikitzeari eta Eusko Trenbide Sareak eta udalek GBBOUS dela-eta egindako ekimenei esker. Horrez gain, interes funtzional handiko tarteak da, eta, hori guztia kontuan izanik, tarte horren programazioa berraztertu, eta GBBLAPen horizontean sartu beharko litzateke. Bide tarte horren ingurunearen konplexutasuna ahaztu gabe, eta trazaduraren eta Eibar - Maltzaga tartearenaren bideragarritasun azterketa egiteko dagoela jakinik, I-4 eta I-9 ibilbideen arteko lotura estrategiko gisa duen garrantzia dela eta, ezinbestekoa da tarte hori burutzeko ahal den guztia egitea.
- Egia da Eibarren GBBOUS gauzatzean motorrik gabeko mugikortasuneko fluxu berriak sor daitezkeela. Dena den, hori ez litzateke kezka hartu behar, baizik eta aukera on bat bezala, betiere martxan jarritako ekimenak hiribarneko mugikortasunari buruzko gogoeta-ekintza politiketan oinarritzen badira eta segimendu egokia egiten bazaie.

- **GBBOS Leintz Gatzagako herrigunearekin lotzen duen tarteak** egiteko iradokizuna onartzen da (GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentuan jasotzen da tarte horren grafikoa, Udalak gerora emandako dokumentazioaren arabera). Gure ustez ere interesgarria da Leintz Gatzagako herrigunearekin lotura egitea -beherago dago, baina trenbide zaharraren trazaduratik oso hurbil-. Dena den, oso kota alde handia dagoenez, behin betiko trazadura aukerak ez du modurik izango, eraikuntza proiektua ahalik eta gehien doituagatik, Arabarekiko lotura-tarteko malda ezaugarri orokorrak mantentzeko.
- GBBLAPen jasotako iritzi eta proposamenak gorabehera, *Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua* (GFA-2006) lanean jasotzen dira hiribarneko bizikleta bideak diseinatzeko eta proiektatzeko gomendio teknikoak. Dena den, eraikuntza proiektuen erredakzioaren bidez zehaztu behar da gomendio horiek kasuan-kasuan egoki aplikatzeko modua.
- **Bergarako loturei** dagokienez, (1) **Osintxu - Mekolalde (I-4)** tarteak 2009an eraikiko da. **Mekolalde - Bergara (I-4)** tarteak GBBOUSi dagokio eta udalak aurreikusitako industri garapenekin lotuta dago, (2) **Bergara eta Elorregi (I-4)** artean egin gabeko tartearen eraikuntza proiektua 2009an egitea aurreikusten da. (3) **Bergara (San Antonio) - Antzuola (Antzuolako adarra, I-4)** bizikletazale eta oinezkoentzako tarteko lanak laster hasiko direla aurreikusten da 1. eta 2. faseko lanak hastear daude, eta 3. fasea 2009ko aurrekontuetan programatuta dago eta (4) **Bergara - Urretxu (I-6)** bizikletazale eta oinezkoen tarteko lanen lehenengo fasea 2009rako dago programatuta.
- Hala eta guztiz ere, azpimarratu behar da garrantzitsua dela Bergarako udal sarea definitzea. Izan ere, lehen aipatutako GBBOUSen loturekin bizikletazale eta oinezkoen zirkulazioak bideratuko dira, eta bide horien sarrera-irteerak ondo integratu behar dira hiri eremuetan.
- Lurralde guztia egituratuko duen oinarritzako sarea sortzea da GBBLAPen helburua, sare hori benetako komunikazio azpiegitura izan dadin. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarteak (GBBOFS) eginez bai hiriko tarteak (GBBOUS) eginez. Oinarritzako sareko hiribarneko tarte horien trazadura-proposamenak aholku mailakoak eta orientagarriak dira, udalak baitu gaiari buruzko erabakiak hartzeko eta horiek martxan jartzeko eskumena. Planean hiribarneko tarte horiei buruz adierazten diren aurrekontuak ere are gutxi gorabeherakoagoak dira, zeren eta hiri mailan bizikleta bideen arloan gara daitezkeen jarduerak zeharo aldakorak baitira: batzuetan, nahikoa da 30eko eremuak jartzearekin, eta, beste batzuetan, hiriaren birmoldatze edo birgaitze lan handiak egin behar dira, are urbanizazio kargen bidez gauzatu beharrezko bideak ere. Guztiz koherentea da Foru Aldundiak, eskura dituen tresna guztiekin, udal mailako tarte horiek eraiki daitezkeen bultzatu behar duela eta, oro har, GBBOFSren eta GBBOUSen arteko lotura hobeak ezar ditzaten zaindu behar duela proposatzea. Hori izango da, hain zuzen ere, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian jasoko den jardueraren ildo argienetako bat. 2009an hasiko dira estrategia hori idazten eta eztabaidatzen Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan. Hain zuzen, udal eta toki/eskualde mailako erakundeen ordezkariak osatzen dute kontseilu hori, eta, laster, lan batzordeetako bat bizikletaren arloan autonomia erkidego, foru eta udal mailan egiten diren ekintzak koordinatzeaz arduratuko da. Hori dela eta, gure ustean dokumentu honen esparrua ez da egokia auzi horri buruzko obligazioak zehazteko; horrenbestez, aurreikusitako beste tresna batzuetarantz bideratu behar da konpromisoa, bai



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

aipatutako Estrategiaren eta batzordearen zein hauetatik ateratzen diren xedapenen bidez izan, bai dagoeneko badiren edota sortzeko dauden dirulaguntza programen bidez izan.

- **Arrasate eta Gesalibar arteko tarte**a GBBOSeko tarte berria da, Debarroko ibilbidearen (4. ibilbidea) adar eta foru sareko (GBBOFS) tarte gisa.
- Gaur egun azterketa bat egiten ari dira trenbidearen ondoko jabetzak eta, etorkizunean, GBBOSen **Eskoriatza - Muga** tarte erabiliko duten zirkulazio motordunak aztertzeko eta kudeaketa plan bat egiteko, bide tarte horrek eragiten dien udalekin ados jarrita. Plan horretan berriazko neurriak proposatuko dira gaur egungo erabilera tradizionalak eta erabilera berriak ahalik eta modurik egokienean bateratzeko, etorkizunean guztiek erabiliko baitute zati hori.
- GBBOSen eredia *Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Plana* (GFA-2002) lanean oinarritzen da, eta antzeko ezaugarriak dituzten hiriarteko beste sare europar batzuk ditu iturri (horien artean Erresuma Batuko sare aipa dezakegu, 13.000 kilometrotik gorakoa baita). GBBOSek lurralde eta gizarte baldintza oso bereziak ditu.
- Programazioari buruzko iritzia Hasierako Onarpenaren dokumenturako uztea proposatzen dugu, xehetasun gehiagorekin aztertzeko. Hala eta guztiz ere, udalak GBBOSen programazioa zehazten joatea komeniko litzateke, zeren sare horiek egiteak eragina izango baitu, zalantzarik gabe, GBBOSen programazioa berraztertzeke ulean.
- GBBOS komunikazio azpiegituren sarea da, eta gutxienez baldintza tekniko batzuk bete behar ditu, errepideetakoekin eta hiriguneetakoekin zerikusirik ez duten batzuk alegia. Neurri batean argiteriak ematen dio segurtasuna eta funtzionalitatea egunero erabiltzen den bizikletari eta oinezkoen bide tarte bati; eta horiek ezin dira jarri oinezkoaren edo bizikletariaren janzkeraren mende. Planteamendu hori aisiarekin lotuta dago. GBBOSen, eguneroko garraiorako erabiltzen diren tarteetara mugatzen da argiztapena. Gainerako tarteek, berriz, forma eta luzera jakin bateko tunelak baldin badituzte bakarrik izaten dute argiteria instalatuta. GBBOSen eraikuntza irizpideak Foru Aldundiaren gomendio tekniko batzuetan oinarritzen dira (*Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua - Garapen Iraunkorreko Departamentua - 2006*). Gipuzkoako bizikletari eta oinezkoentzako hiriarteko bideen plangintza, proiektu, eraikuntza eta kudeaketaren arloan izandako hamar urteko esperientziaren emaitza dira gomendio horiek, eta etengabe probatzen eta eguneratzen dira. Argiteriari dagokionez, esan behar da azterketak egin direla GBBOSeko tarteetan aurrezteko eta energi eraginkortasuneko irizpideak kontuan hartzeko, energia berrerabilgarriak erabiltzeko eta bete beharreko arau berrietara egokitzeko ere, oinarritzko sareko bide tarte bakoitzaren erabileraren arabera. Era berean, kontuan izan dira genero politikek gomendatutako segurtasun irizpideak ere.
- Gaur egun, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokiak aztertzen ditu bide horiek erabiltzeko baldintzak, herritarren esku jarritako tarte bakoitzeko bizikletazale eta oinezko bolumena eta dauden gatazkak. Herritarren zerbitzura jarritako tarte bakoitzeko buruzko datuak ez dira txarrak, inolaz ere. Dena den, Garapen Iraunkorreko Departamentuaren helburuek bi norabide zeharo garbi eta elkarrekiko osagarri dituzte, honakoak: (1) gaur egun dauden bidegorriak eta haien zirkulazioak aztertu eta kudeaketa etengabe hobetzea eta bide horien egokitzapen funtzionala lortzea, eta (2)

gure eguneroko mugikortasunean errespetuaren kultura irmoki bultzatzea, herritarren hezkuntzan eta bizikletazale eta oinezkoen eremu funtzional eta juridiko berri honetara bereziki egokitutako zirkulazio kodean oinarrituta. Estatuko legeriak ez du eduki nahikorik eta egokirik arlo horretan, bizikleta errepideetan ibiltzeko pentsatuta baitago, eta ez berriazko bideetan.

Gainera, gai hori aztertuko dute Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan, bizikletazale eta oinezkoen bideen erabilerari buruz arduratzen den lan batzordean.

- Berehala egingo den Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak (1/2007 FA) Gipuzkoan bizikletaren erabilera eta bizikleta bideak bultzatzeko politika orokorrak ezarriko ditu.
- Mugikortasun iraunkorrak esparru zabala irekitzen du garraiobideak konbinatzeko eta egungo mugikortasun ereduaren ordeko irtenbide errealak lortzeko. Mugikortasun iraunkorraren aldeko politika globaleko garraiobideetako bat da bizikleta. Hala, bizikleta gainerako garraiobideekin (tren, tranbia, autobus, automobil eta oinezkoekin) konbinatzeko modu operatiboak ezarri behar dira, irtenbideak integralak lortzera begira. Garapen Iraunkorreko Departamentuak ildo horretan lan egiteko asmoa du, bizikleta eta bizikletaren beharrak elementu nagusi gisa hartuta. Hala, abiapuntu gisa, Garapen Iraunkorreko Departamentuarentzat ezinbesteko baldintza da bizikleta sareak edota bizikletan ibiltzeko antzeko segurtasun eta erosotasun ezaugarriak dituzten hiri eremuak garatzea. Baldintza horiei aurre hartzen dieten neurriak ez dira berez aurrerapentzat hartuko.

III.2.- "UROLA" SAIOA, UGGASA GARAPEN AGENTZIAN (Zumarraga) EGINA - 2008/07/10

Erakunde deituak (13):

- **Udalak:** Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Zestoa, Urretxu, Zumarraga, Legazpi, Ezkio-Itsaso eta Ormaiztegi.
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Uggasa eta Urkome.

Bertaratuak (6 guztira, 6 erakundetakoak)

Begoña	Etxaniz	Urretxuko Udala
Tomax	Etxaniz	Ezkio-Itsaso
Mikel	Alzelai	Legazpiko Udala
Itziar	Salaberria	UGGASA
Helena	Biurrun	Zumarragako Udala
Valen	Monux	Antzuolako Udala
Beatriz	Martimorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Germán	Pozas	Bizikleta Bideen teknikaria (GFA)
Iñaki	Urrizalki	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Tomás	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPekin LOTUTAKO IRADOKIZUNAK

- 1.- Gipuzkoako Foru Aldundiak Aurrerapen dokumentuaren kopia bat bidali beharko luke udal bakoitzera, herritarrek udalean bertan informazioa eduki dezaten informazio publikoko prozesura begira.
- 2.- Zalantza agertu dute foru edo udal mailako bideen titulartasunari buruz, eta hori argitzea eskatzen dute.
- 3.- Legazpiko Udalaren ustez, bizikleta bideen erabiltzaileen profila aisialdikoa da gehienbat.
- 4.- Zumarraga eta Ormaiztegi lotzeko aukerari buruz galdetu dute, eta bidea inguru horretako industrialdera iritea interesgarria izango litzatekeela diote.
- 5.- Zalantza agertu dute proposatuko diren seinale motei buruz (piktogramak, lastertasunak, oinezkoek eta bizikletazaleek partekatutako bideak, etab.).
- 6.- Bizikleta bideetan basogintzako erabilera nola kontrolatzen den galdetu dute.
- 7.- Zumarraga - Urretxu - Ormaiztegi tartea bideragarria ote den galdetu dute.

ERANTZUNAK

- GBBLAPek jasotzen duen herritarrek parte hartzeari buruzko planak, herritar guztiek informazioa jasotzeko aukera ahalbidetzeaz gain, kontuan hartzen ditu hondakinen prebentziorako eta baliabideen ekonomiarako irizpideak ere. Hain zuzen, horregatik aukeratu dugu DIN A-3 formatua dokumenturako, kopiak erraz egiten direlako. Hala, GBBOSen bidez lotutako udalek Aurrerapenaren kopia digital bat dute, administrazioei kontsultak egiteko aukera dutenetik. Bi

udalek keak adierazi dituzte hori dela eta, baina, egiaztatu ahal izan dugunez, eragiten dien dokumentu zatiari jartzen diote arreta handiena udalek; horrenbestez, ez zaigu eraginkorra denik iruditzen hain dokumentu handia paperean inprimatu eta bidaltzea, udal bakoitzak interesgarri irizitako zatiak inprimatzeko bitartekoak badituela uste dugu eta.

Irakozun hori dela eta, aintzat hartu dugu GBBOSe eragiten dien udal guztiei -berrogeita hemeretzi dira- paperean kopia bat bidaltzeko aukera, informazio publikoko prozesurako. Hala eta guztiz ere, nahikoa iruditu zaigu webgunearen eta iradokizunak jasotzeko berariaz sortutako mikrogunearen bidezko sarbidea izatea. Bestalde, Aurrerapenaren CDaren kopia bat eman edo bidali diogu eskaera egin duen herritar eta erakunde orori, eta Foru Aldundiko bulegoetan dokumentua eskuragarri dago paper formatuan (behin kontsultatu dute). Herritarrek ez dute gai horri buruzko iradokizunik egin.

- GBBOSe foru titulartasuneko bizikleta bideak hartzen ditu (1/2007 FA). GBBLAP honetan GBBOSe egituratzen duen udalerrri bakoitzeko GBBOFS zein GBBOUS zehazten direnean, abian jarriko dira egiteko dauden titulartasun aldaketak, hiriarteko tarte batzuei dagozkienak alegia; izan ere, horietako lurzoruaren kudeaketa udalek berek egin zuten 1/2007 Foru Araua onartu aurretik. Une horretan, tarte horiek foru erantzukizunaren pean geratuko dira, eta egoera juridiko eta administratibo erregularrean bide batez.
- Legazpiko Udalak adierazitako iritzia logikoa da, udalaren ekipamenduak eta Aizkorri azpian duen kokapenari esker aisialdirako eskaintzen dituen aukerak kontuan hartuta. Hala ere, Legazpi eta Urretxu-Zumarraga arteko tartea aukera oso onak ematen dizkio hiribarneko txirindulariari, are gehiago tarte horretan aurreikusitako industri garapenak kontuan hartuta.
- Zumarraga eta Ormaiztegi arteko tartearen zehaztapen maila Hasierako Onarpenaren dokumentuan jasoko dena da, gaur egun ez baitago besterik. Eraikuntza proiektua martxan jartzean aztertuko dira adierazitako alderdiak.
- GBBOSen erabiltzen diren seinaleak Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburuan (GFA 2006) eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauan daude jasota. Hala eta guztiz ere, gai hori sakontzeko lanak egiteko asmoa dago.
- Bizikletazale eta oinezkoen bideak basogintzako erabilera eremuetan eginez gero, eraikuntza proiektuan jaso egin behar dira erabilera horrekin lotutako zirkulazio intentsitateak, eta zirkulazio horietarako behar diren sekzioak eta bide zoruak aurreikusi behar dira. Erabilera erregimena eta erabiliko diren seinaleak zehazteko ere kontuan izan behar da zirkulazioen aldiberekotasun hori (Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauan baimendu daitekeen erabilera gisa jasotzen da). Bidea martxan jarri eta gero, zaintza lanen bidez egin beharko da behin betiko kontrola.

III.3.- “TOLOSALDEA-GOIERRI” SAIOA, GOIEKI GARAPEN AGENTZIAN (Ordizia) EGINA - 2008/07/11

Erakunde deituak (27):

- **Udalak:** Villabona, Aduna, Zizurkil, Asteasu, Anoeta, Irura, Alegia, Altzo, Tolosa, Ikaztegieta, Legorreta, Itsasondo, Ordizia, Beasain, Ataun, Zaldibia, Lazkao, Arama, Mutiloa, Zegama, Segura eta Idiazabal.
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Tolosaldea Garatzen, Plazaola Partzuergo Turistikoa (Lekunberri), Goieki, Goimen eta Tolomendi.

Bertaratuak (12 guztira, 12 erakundetakoak)

Iker	Azurmendi	GOIEKI
Antton	Lekuona	Tolosako Udala
Garbiñe	Olaberria	Ernioaldea UT21. Tolosa Garatzen
Marijo	Olazabal	Aramako Udala
Iban	Asenjo	Ordiziako Udala
Xabi	Iturrioz	Itsasondoko Udala
Danel	Etxeberria	Itsasondo
Ainhoa	Azpeitia	Zizurkil
Rosa	Aurkia	Beasain AL21. Laia, S.coop.
Leire	Garmendia	Ordizia AT21. Laia, S. Coop.
Jon	Esquisabel del Bosque	Lazkaoko Udala
Peio	Zendoia	Villabonako Udala
Beatriz	Marticoena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Germán	Pozas	Bizikleta Bideen teknikaria (GFA)
Iñaki	Urrizalki	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Tomás	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPekin LOTUTAKO IRADOKIZUNAK

- 1- Udaletako auzoetatik igarotzen diren sare tarteak non kokatu behar diren galdetu dute (Foru Sarean ala Udal Sarean).
- 2.- Udal Sarearen udalerrri arteko loturak nola bermatuko diren galdetu dute.
- 3.- Kezka agertu dute Udal Sareak eta Foru Sarea lotzeko beharrezkoa den koordinazioa dela eta.
- 4.- Kontserbazio eta mantentze lanei buruzko plangintzarik dagoen galdetu dute.
- 5.- Oinezkoen eta bizikletazaleen aldi bereko erabilerari buruzko arazoa adierazi dute (Alegiako kasua).
- 6.- Hiriguneetan ibilgailu motordunentzako eta oinezkoentzako egokitutako bizikleta bideak planifikatzeko zer irizpide beteko diren galdetu dute (Tolosako kasua).

- 7.- Hiribarneko bizikletazaleen profila bultzatzeko zer neurri aplikatu beharko liritekeen galdetu dute.

ERANTZUNA

- Aurkeztutako dokumentua aurrerapen bat da, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta bideen sarearen helburu estrategikoak, irizpideak, aukerak eta oinarriko lurralde eredia ezartzen ditu. Hasierako Onarpenaren dokumentuan zehatzago deskribatuko da sare hori, eta egoki irizitakoan finkatuko da zehaztasun mailarik egokiena, lanaren eskalarekin eta informazio eta antolamendu planoen irudikapen grafikoarekin batera. Edonola ere, Hasierako Onarpenaren dokumentuan deskribapen zehatzagoa egingo da (printzipioz, 1:10.000 eskala erabiliz) Aurrerapen dokumentuan baino. Beraz, nahi duenak dokumentu horretara jo dezake GBBOFSren eta GBBOUSen xehetasunak eta haiei buruzko hausnarketak ezagutzeko.

Bestalde, GBBOFSren tarteak eraikitzeke proiektuak idazteko prozesuan udalekin elkarlanean aritzeko bideak jartzen dira, lehendik dagoen edo aurreikusten den GBBOUSekin loturak ziurtatzeko.

- Gaur egun, Garapen Iraunkorreko Departamentuak mantentze lanak egiten ditu bizikletazale eta oinezkoentzako bideetako 60 bat kilometrotan. Behin betiko arautzeko eta sistematizatzeko bidean dago gai hori, eta, etorkizun hurbilean, bere plan propioa izango du.
- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Behatokia Tolosa - Alegia tartearen segimendua egiten ari da.
- Alegia eta Itsasondo arteko bizikleta bidea eta Ormaiztegi eta Salbatore artekoa, GBBLAPen aurreikusten dira biak, Bide Azpiegiturarako Foru Departamentuak eraiki zituen, kasuan kasuko errepideko jabari publikoaren gainean; baina departamentuak, eraikuntza lanen unean, ez du modurik izan irizpideak zehazteko unean beharrezko aholkularitza eskaintzeko. Hori dela eta, tarte horiek berregokitzeko proposamena egin du departamentu honek, eta jabari horien gaineko eskumena duenaren erabakiaren zain gaude. Proposatutako jarduerak egiten direnean, tarte horien harrera egingo da, kontserbazio lanetarako, eta gainerako erantzukizunak ere banatuko dira.
- GBBLAPen jasotako iritzi eta proposamenak gorabehera, *Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua* (GFA-2006) lanean jasotzen dira hiribarneko bizikleta bideak diseinatzeko eta proiektatzeko gomendio teknikoak. Dena den, eraikuntza proiektuen erredakzioaren bidez zehaztu behar da gomendio horiek kasuan-kasuan egoki aplikatzeko modua.
- Hiribarneko txirrindularia sustatzeko aplikatu beharreko neurriak asko dira. Bizikleta bideen diseinuarekin berarekin hasten dira. Berehala egingo den Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak (1/2007 FA) Gipuzkoan bizikletaren erabilera eta bizikleta bideak bultzatzeko politika orokorrak ezarriko ditu.

III.4.- "DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-TXINGUDI-BURUNTZALDEA" SAIOA, FORU ALDUNDIAREN JAUREGIAN (Donostia) EGINA - 2008/07/14

Erakunde deituak (27):

- **Udalak:** Irun, Hondarribia, Donostia, Pasaia, Lezo, Erreterria, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Urnieta, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil eta Oriu. Baita Donostiako HAPO bulegoa ere.
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Bidasoa Bizirik, Bidasoa-Txingudi Mugaz Gaindiko Partzuergoa, Oarsoaldea, Leizaran 31 eta Behemendi.
- **Txirrindulari elkarteak:** Kalapie, Txirrinka (ez zuen Debako saiora joaterik izan).
- **Beste elkarte batzuk:** Eguzki, Ekologistak Martxan, Santiagoko Bidearen Lagunen Elkartea, Elkartu eta Club Vasco de Camping Elkartea.

Bertaratuak (25 guztira, 20 erakundetakoak)

Andrea	Iglesias	Irungo Udala
Mikel	Zabala	Irungo Udala
Mertxe	Zapiain	Urnietako Udala
Mikel	Izagirre	Urnietako Udala
Santiago	Peñalba	Donostiako Plan Orokorren Bulegoa
Iñaki	Azkarate	Erreterriako Udala
Aitor	Gonzalez	Oarsoaldeko Udaltalde21
Xabier	Sanchez	Oarsoaldea SA
Mikel	Zendoia	Behemendi
Ander	Poza	Pasaia Udala
Xabier	Intxaurza	Andoaingo Udala
Manu	Segovia	Andoaingo Udala
Olatz	Urrutibeaskoa	Hernaniko Udala
Gurutze	Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Izaskun	Txintxurreta	Usurbilgo Udala
Jose	Usabiaga	Lasarte-Oria Herritarren parte hartzea
Luis	Barredo	Santiagoko Bidearen Lagunen Elkartea
Pilar	Barquin	Ekologistak Martxan
Oskar	Ayllón	Oiartzungo Udala
Mikel	Zendoia	Behemendi
Josu	Benaito	Donostiako Udala
Giuliano	Mezzacasa	Kalapie Donostialdea
Gurutze	Intxarburu	Kalapie Donostialdea
Miguel Angel	Letamendi	Txirrinka
Daniel	Enparantza	Txirrinka
Beatriz	Marticoena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Germán	Pozas	Bizikleta Bideen teknikaria (GFA)
Iñaki	Urrizalki	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Tomás	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPekin LOTUTAKO IRADOKIZUNAK

- 1.- EGUZKI talde ekologista oso eszeptiko agertu da GBBLAP dela-eta, 1985az geroztik antzeko hainbat ekimen izan baitira, gauzatzen gehiegi luzatzen direnak, talde horren iritziz. Lehenik eta behin, EGUZKIren arabera, bizikletak beste garraio bide bat izan behar luke, eta ez litzateke behar azpiegitura sare bat bizikletan ibiltzeko, alegia, aukera izan behar genuke errepidean bizikletan ibiltzeko. Bigarrenik, EGUZKI ez dago ados GBBLAPen ikuspegi babeslearekin, bizikletentzako azpiegitura berriekin lurralde gehiago okupatu behar dela ondorioztatuz gero, okupatu egiten baita, lehendik dauden azpiegiturak erabiltzeko irizpideak kontuan hartu gabe. Hirugarrenik, ez dago ados laurtekoen planteamenduekin ere. Laugarrenik, EGUZKIren ustez, elkarbizitarako norbait hezi behar bada automobil-gidariak hezi behar dira bizikletazaleak errespetatu dituzten, eta erantzukizun hori ez da bizikletazaleen gain jarri behar oinezkoen dagokienez. Bukatzeko, atzera egin dela uste du, oro har.
- 2.- KALAPIE txirrindulari elkartearen ustez, bizikleta ez da hartzen garraiorako benetako aukeratzat. Osterantzean, elkarte horren iritziz, plangintza-egileak ez du bizikleta ezagutzen edo ez da erabiltzailea, egiteke dauden eta oso garrantzitsuak diren tarte batzuek nahiko irtenbide errazekoak ematen duten arren ez baitira egiten.
- 3.- Bizikleta garraio bide eraginkorra izateko, ohitura eta kultur aldaketak behar direla uste dute.
- 4.- Udal tarteak eta foru tarteak nola koordinatuko diren galdetu dute, ondorio guztietarako (ekonomikoak, programazioa, etab.).
- 5.- Parte hartzaileen ustez, ez dago plangintza planteamendu eraginkorrik. Izan ere, herritarren % 50 Donostialdean daude kontzentratuta, eta inguru horri ez zaio ematen proportzio horri dagokion garrantzirik GBBLAPen helburuak bete ahal izateko.
- 6.- Hainbat tarte egiteko aukerak galdu egin dira (adibidez, Irun - Gaintzurizketa tarte), eta adostasunik eta koordinaziorik eza nabari da Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideetako Departamentuarekin.
- 7.- Galdetu egin dute zergatik ez den Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana Errepideen LAPen sartu.
- 8.- Pasai Donibane - Lezo tarte kontuan hartzeko eskatu dute.
- 9.- Bizikleta bideen tarteak gauzatze unitate banaezinen bidez egitea proposatu dute, planifikatuta dauden baina plangintza-egileek eragin gabeko arrazoiak direla-eta oraindik egin gabe dauden tarteak ez galtzeko.
- 10.- Garrantzitsutzat jo dute GBBLAPen kontuan hartzea Erreterria - Bidasoa - Lapurdi eta Erreterria - Pasai Donibane - Lezo loturak.
- 11.- Garrantzitsutzat jo dute bideen ezaugarri bereziak eta erabilerak (ikastetxeak, industrialdeak, etab.) kontuan hartzea, erabateko banaketa irizpideak ezarri ahal izateko.
- 12.- GBBLAP posibilista dela uste dute, lehenbizi erraz egin daitezkeen tarteak egiten direla eta zailtasunak dituztenak gerorako uzten direla baitirudi.
- 13.- Leizarango tarte GBBLAPetik ateratzea proposatu dute, ez baitu garraiorako bide izateko aukerarik, eta garraiorako hartutako sareari kilometroak gehitzeko balio baitu, benetan hartarako izan gabe.
- 14.- Zubillaga - Oñati tarte kontuan hartzeko eskatu dute, bizikletazale eta oinezko asko ibiltzea aurreikusten baita, industrialdeak gertu daudelako. Tarte hori egin aurretik, garraio bideen aldi bereko erabilerari buruzko araudia ezartzea gomendatu dute.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- 15.- Santiago Bideko Lagunen Elkartek eskatu du hainbat tarte kontuan hartzea, honakoak: batetik Hendaia - Euro-Velo Helsinsky - Algeciras Atlantikoko Arkutik, Nafarroatik pasatuko dela ematen baitu eta, bestetik, Endarlatsa - Tren Txikito bide berdea, Irun eta Bidasoa arteko bost kilometroak ukitzeke, Irun - Oiartzun tarte falta da eta.
- 16.- Zegama -Gipuzkoako sarea han bukatzen da- Araba Bizikletak elkartek egindako proposamenarekin lotzea proposatu dute; hauek, izan ere, Araba zeharkatuko duen bide bakarra egitea proposatzen dute, Burgosetik Nafarroako Olatzagutiarraino, Euskal Autonomia Erkidegoko Santiago Bidearen ibilbideak dekretuz duen babesa aprobetxatuz. Nahikoa litzateke Otsaurteko mendatetik jarraitzea Altsasu - Olatzagutia - Zaldondo tarteraino.
- 17.- Era berean, Bizkaiarekiko lotura kostaldetik egitea eskatu dute, Donostiatik aurrera ia-ia ez dagoelako ezer eginda, Zarautz eta Getaria arteko pasealekua oinezkoentzat bakarrik dela uste baitute. Euskal Autonomia Erkidegoko elkartek Kostaldeko Santiago Bidea bultzatzen ari dira, eta arrakasta handia izaten ari da (2.800 erromes 2007an). Erromes kopuru horretatik, herena ausartu zen bidea bizikletaz egiten. Gainera, bide horrek izugarriko aukerak ditu, aterpetxe sarea lanean baitu Irun-Donibanen, Donostian -Jakintza Ikastola-, Orio-Zarautz-Zumaian eta Deban.

ERANTZUNAK

- Gipuzkoako bizikleta bideen sarea "Lehendabizi" proiektutik sortu zen bizikleta bidezko garraiorako komunikazio sare gisa. Herritarren proiektua zen, zehatzago esanda, KALAPIE (Donostia) eta LURRATS (Arrasate) hiriko bizikletazale elkarten proposamena. Udalek eta eskualdeko erakunde askok babestu eta Gipuzkoako Foru Aldundira eraman zuten, hezurramitzen hasteko. Ondoren, 1999an, Gipuzkoako Batzar Nagusiek Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiaren esku jarri zuten bizikleta bideak eraikitzeko ardura, eta hartarako behar ziren aurrekontuak esleitu zituzten. 2002an, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sareari buruzko Plana aurkeztu zuten. Dokumentu horretan, Gipuzkoako azpiegitura sare hori egiteko behararen eta aukeraren oinarriak eta arrazoiak azaltzen ziren. 2007ko urtarrilean, Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauaren bidez, gehiengoaren babesa jaso zuen plan horretan adierazitako ideiak.
- Garapen Iraunkorreko Departamentuak konpromiso saihestezina du proposatutako irtenbideak iraunkorrak izan daitezen, kasu honetan mugikortasun iraunkorraren arloan. GBBOS ere ez dago konpromiso horretatik kanpo, lurraldean duen eragin fisikoa eta pertsonen fluxuak bideratzeko duen funtzioa kontuan izanik. Horrez gain, Ingurumen Inpaktuaren Baterako Ebaluazioa egiten zaio GBBLAPI. GBBLAPen izaera "babeslea" da, lehenik eta behin lehendik dauden azpiegiturak erabiltzen dituelako, bizikletazaleen eta oinezkoen zirkulazioak hartzeko gai izango diren azpiegiturak hain justu ere. Ingurumenean inpakturik ez eragiteko hartu da bide hori, eta, horrez gain, Gipuzkoako lurraldean gero eta lur erabilgarri gutxiago dagoelako GBBOSen aurreikusitako lekuetan. Gehiengoak onartzen du irizpide hori, ez baita egokitzat jotzen behar-beharrezkoa dena baino lur gehiago artifizializatzea. Baina horrek ez du esan nahi, justifikatuta badago, lur okupazio berriak zertzea eskatzen duten irtenbideak jorratu behar ez direnik, beti kontuan izanda okupazio horren ingurumen inpaktuak eta hirugarrenen ondasunen eta jardueren gainean sortzen dituztenak.
- GBBLAP bi laurtekotan antolatzea ohiko aukera izaten da horrelako dokumentuetan. Aurrerapena argitaratzeko unean Garapen Iraunkorreko Departamentuak bizikleta bideetarako eta bizikletaren inguruan zuen aurrekontu egoeran oinarritzen da GBBLAPen esparru ekonomikoa. Ez dugu ulertzen, GBBOS beharrezkoa ez irudituta, planaren "atzerapenari" buruz hitz egitea.
- Gure ustez ere automobil-gidariak hezteko beharra dago, baina, aldi berean, beharrezkoa da GBBOSen erabiltzaileak ere -bizikletazaleak eta oinezkoak- hezteak.
- Gure ustez, oso zaila da zalantzan jartzea Gipuzkoan bizikleta bideen sarea, beste komunikazio azpiegitura tradizionalago eta finkatuago batzuek dituzten tresna klasiko guztiekin, egiteko borondatea dagoenik, eta Gipuzkoan bizikletaren erabilera bultzatzeko estrategia martxan jartzeko nahia dagoenik (1/2007 FA). Agian, eztabaidagarriagoa da GBBOS eraikitzeke abiadura. Hala ere, faktore askoren mende dagoen zerbait da, eta ez du zerikusirik eraikuntzaren arduradunen borondate, ideia eta ohiturekin. Interesa duen oro gonbidatzen dugu bizikletazaleen eta oinezkoen bide tarte berri bat egiteko planaren idazketaren, izapideen, eraikuntzaren eta gauzatzearen gorabeherak ezagutzera. Ez dago tarte "errazik", are gutxiago Donostialdean. Garrantzi funtzional handiagoko tarteak izateak ez die ematen egiteko erraztasun handiagoa. Aitzitik, guztiz kontrakoa gertatzen da, eraldaketa betean dauden konurbazioetan ohikoa den erabilera, proiektu eta eragileen pilaketagatik. Horrelakoetan, ezinbestekoa da erakundeen arteko lankidetzak, eta horretarako pausoak egiten ari gara.
- Oro har, neurri batean jada adierazia dugunez, Aurrerapena argitaratzeko unean Garapen Iraunkorreko Departamentuak bizikleta bideetarako eta bizikletaren inguruan zuen aurrekontu egoeran eta giza baliabideetan oinarritzen dira GBBLAPen esparru ekonomikoa eta programazioa. Horrek esan nahi du urteko gauzatze erritmo jakin bat bete behar dela eta bide tarteak errealitate horren arabera programazio irizpideen arabera antolatu behar direla.
- Orain arte porrot egin duten bizikletari buruzko politiken arazoa izan da ez dela nahikoa arreta jarri sustapenaren arloan, azpiegiturak eraikitzeak besterik gabe aldaketa ekarriko zuelakoan. Beraz, guztiz ados gaude gai horri arreta gehiago jartzeko behararekin. Halaxe adierazten da GBBLAPen tresna ereduaren bertan, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauaren oinarritzko eskeman eta bultzatzen ari garen giza baliabideetako taldeak osatzeko eskemetan. *Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua* duela gutxi eratu delarik, *Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia* prestatzeko prozesua hasiko da. Uste dugu, estrategia hori onartzean, bidea irekiko zaiela bizikletaren sustapenera zuzendutako ekintzei.
- Hasierako Onarpenaren dokumentuaren xehetasun mailari esker (hasteko 1:10.000), hobeto zehaztu ahal izango dira GBBOS eta GBBOS, eta hobeto hausnartu tresnei buruz, lanak koordinatuta egiten direla ziurtatzera begira. Bestalde, GBBOSren tarteak eraikitzeke proiektuak idazteko prozesuan udalekin elkarlanean aritzeko bideak jartzen dira, lehendik dagoen edo aurreikusten den GBBOSekin loturak ziurtatzeko. Azkenik, *Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren* lan batzorde bat arduratzen da udalak, Foru Aldundia eta Autonomia Erkidegoa koordinatzeaz.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- GBBLAPek gaitasun mugatua du hiri eremuetan, batez ere Donostialdeko kasuan, esku hartzeko. Gure ustez ere beharrezkoak diren bitartekoak jarri eta erakundeen arteko harremanak estutu egin behar dira hainbeste biztanle biltzen dituen eremu horretan GBBOS azkarrago egiteko, Gipuzkoako biztanleriaren beste % 50ak behar duen arreta alde batera utzi gabe.
 - Gaintxurizketa - Irun tarteari dagokionez, gure ustez ere bere garaian galdu egin zen N-1 errepideko lanekin batera egiteko aukera; dena den, orduko hura egin balitz maldak desegokiak izango ziren. Eusko Trenbide Sarearekin harremanetan gaude tarte horretako trenbidea zabaltzeak sor ditzakeen beste aukera batzuk, hobeak agian, ez galtzeko. Edonola ere, tarte hori eraikitzeak ez lituzke kaltetu behar eguneroko mugikortasunerako erabilgarriagoak diren beste batzuk, eta bizikletazale eta oinezkoen fluxuak ez lirakeke prestatu gabeko hiri inguruneetarantz bideratu behar. Uste dugu GBBOS Txingudi inguruan gauzatu ahala Erreneria/Oiartzun - Gaintxurizketa - Irun lotura erabat zentzuzko ikusiko dela lehentasunen artean.
 - GBBOS ez dator bat errepide sarearekin, tarte jakin batzuetan izan ezik. Lankidetzara iraukorra dago bi departamentuen artean, batetik, errepideen trazadurek eremu handiak okupatu eta hesi fisikoak sortzen dituztela kontuan izanik, bizikletazale eta oinezkoen bideak -malguagoak, baina maldei eta irisgarritasunari buruzko baldintza zorrotzak izaten dituztenak- ez oztopatzeke eta, bestetik, bi azpiegituren trazadura egokiena bera den kasuetan, lanei elkarlanaren bidetik ekiteko. Ardatz berean bi azpiegiturak jartzeko interes hori ez da askotan izaten, bi azpiegiturak eskakizun desberdinak izaten baitituzte, eta erabiltzaile guztiz desberdinentzat pentsatuta baitaude: motodunentzat eta motorrik gabeentzat alegia. Horren argigarri gisa, saihebidetik hiriguneetatik urrundu egin ohi dira; bizikletazale eta oinezkoen bideetan, aldiz, kontrakoa gertatzen da: ahalik eta biderik laburren eginez iritsi nahi izaten da hiriguneetako bizikletazale eta oinezkoen eremuetara. Beste batzuetan, errepide berriak dituzten maldak onartezinak dira bizikletazale eta oinezkoen bideetarako -ez da izaten leku fisikorik bi azpiegiturak sartzeko, etab.-
- Oro har, errepideekiko paralelo dagoen sarea egitea ez da izaten planteamendurik egokiena osasunaren ikuspegitik, zaratagatik eta emisio poluitzaileengatik eta horrek dakarren segurtasun ezagatik (batez ere, EBI handiko errepideetan).
- Edonola ere, duela zenbait urte, sakon aztertu zen errepideen alorreko eskumena duen departamentu batek bizikleta bideak kudeatzeko aukera, baina baztertu egin zen, batetik, GBBOSen tarte gehienak errepideen inguruan ez daudelako eta, bestetik, errepideetan lan egiteko ikuspegia bitarteko guztiz desberdin baten erabiltzaileei bideratuta dagoelako: ibilgailu motordunen erabiltzaileei.
- Errepideen eta bizikleta bideen lurraldearen arloko plana egiteari dagokionez, saiakera bat egin zen bide horretatik, baina ez zituen eman espero ziren emaitzak, metodologiaren arteko erabateko aldeagatik. Biak dira mugikortasunaren beharrak konpontzera bideratutako sareak, baina erabiltzaile eredu, arazo, garapen egoera eta behar guztiz desberdinak dituzte, eta oso zaila da horiek guztiak dokumentu berean lantzea.
- Gerora onartutako Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak baldintza beretan jartzen ditu bi sareak, bakoitzari dagokion plangintza sektoriala egiteko.
- Pasai Donibane - Lezo tarte onartu eta aintzat hartzen dugu, eta GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentuan jasoko da.
 - Bizikleta bideetarako eraikuntza proiektuak idaztean, inguruan bidaia-sortzailatzat jotako lekuak izatea da sekzio ereduak definitzeko uneko irizpide nagusia.
 - GBBLAPen erabilitako programazio irizpideek hainbat alderdi jasotzen dituzte: eguneroko/hiribarneko erabilerarako potentzial handia, erabilera dentsitatearen potentzial handia, eguneroko bizikletazaleek egiteko moduko hiriarteko distantziak eta hirugarrenen jarduerak sor ditzaketan zailtasunak. Azken elementu horrek bide jakin baten proiektua azkartzen lagundu dezake edo, bestela, atzeratzea bultzatzen dezake, normalean bideragarritasun funtzional hutsarekin, arrazionaltasun ekonomikoarekin, eta erabiltzaileei behin eta berriz eragozpenak ez sortzearekin lotutako arazoak direla eta. Dena den, administrazioen arteko koordinazioa hobetzen saiatzen gara etengabe, behintzat trazadurak erreserbatuta daudela ziurtatzeko, eta lanak gauzatzeko une egokiaren zain geratzen gara.
 - GBBOSek oso tarte desberdinak ditu. **I-8 Leitzarano ibilbidea** aisialdirako eta turismorako bideratuta dago, eta lurraldez gaindiko lotura egiten du, ezen Nafarroako Plazaolako bide berdetik jarraitzen du, Lekunberritik aurrera, eta Iruñearekin lotzeko aukera ere badagoela dirudi (Iruñunainoko lurrak behintzat badaude). Gaur egungo kontserbazio egoera alde batera utzita, balio handiko ibilbidetzat hartzen da garai bateko Plazaolako bide hori, eta, gainera, Leitzarango biotopora ibilgailu motordunik gabe sartzeko aukera ematen du. GBBOSi kilometroak gehitzea edo datu horri eman nahi zaion erabilera ez dugu uste arazo nahikoa denik GBBOSetik kentzeko.
 - Gure aurreikuspenen arabera ere, bizikletazale eta oinezko asko ibiliko dira **Zubillaga - Oñati tartean**. Erabilera hori erregulatzeko bitartekoak jarriko dira.
 - **Oiartzun - Irun tarte** Gipuzkoan eta Iberiar penintsulan sartzeko Europar zeharreko ardatzean dago, gaur egun egiten ari diren 7. ibilbidearekin batera (Bidaso bailara). Ez da eguneroko edo hiribarneko erabilera handiko potentziala duen zatia. Gainera, Txingudi inguruko GBBOSek hainbat faktore ditu kontuan hartzeko: batetik, Irungo GBBOS gauzatzea oso hasierako urratsetan dago oraindik eta, bestetik, GBBOSn jasotako zenbait jardura bideragarritasun gutxikoak dira epe labur-ertainean, balio handiko inguruneetan daudelako. Orain arte zenbait aukera izan dira tarte hori egiteko, baina ez dira aurrera atera. Egia da pasatzen utzitako aukera horiek nahiko malda desegokiak zitzutela, eta trenbidearen balizko zabaltze lanak egiteak aukera hobeak ekarriko dituela agian. Hori guztia kontuan izanik, ez dago justifikaziorik tarte horren eraikuntza aurreratzeko, eguneroko mugikortasunerako beste tarte garrantzitsuago batzuen kaltean, ez eta bizikletazale eta oinezkoen zirkulazioak prestatu gabeko hiri eremuetara bideratzeko ere. Uste dugu GBBOS Txingudi inguruan gauzatu ahala Erreneria/Oiartzun - Gaintxurizketa - Irun lotura erabat zentzuzko ikusiko dela lehentasunen artean. Orduan, Europako sareak bi aukera izango ditu Gipuzkoan sartzeko, eta erabiltzaileak erabakiko du zein aukeratu. Gipuzkoako sarearen gaia ez da Euro-Veloren ardura ez eta oporretako aisialdiarekin lotutako ekimenekin edo marka erregistratuekin lotutako zerbait ere.



- Ezaugarri orografiko eta funtzionalak direla eta, baztertu egiten da Beasain eta Zegama arteko adarra Otsaurteko mendateraino luzatzeko eta GBBOSen txertatzeko proposamena. Hala eta guztiz ere, EAEko BBLAPen esparruan proposa daiteke lotura hori, autonomia erkidego mailan lurraldez gaindiko loturetarako ezarritako irizpideekin bat etorri gero behintzat.
- GBBOSek araudi sektorial propioa du plangintza, proiektua, eraikuntza eta ustiaketa egiteko eta bizikleta bultzatzeko, Gipuzkoako Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua, hain zuzen ere.
- I-2 Donostia - Mutriku ibilbidea interes handikotzat jotzen da, baita proposamenean adierazitako ikuspegitik beretik ere. Baina, zoritxarrez, bere tarteetako batzuetan zailtasun handiak ditu egiteko, eta bideragarritasun azterketak egin beharko dira horiei dagokienez. Hala eta guztiz ere, lotura estrategiko gisa duen garrantziagatik ahalegin guztiak egin behar dira ibilbide hori aurrera eramateko. Ondarroaraino jarraituko duela ziurta dezakegu, baina ez dakigu zer aukera dauden Bizkaiko beste herri batzuekin lotzeko.

IV.- KONKLUSIOA

Oso balorazio positiboa egiten dugu jasotako iradokizun guztiei buruz. Hala, Aurrerapen dokumentuari egindako aldaketak GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentuan jasoko dira, eta horri gehituko zaion partaidetza planari buruzko eranskinean erasota geratuko da, halaber, prozesu osoa.

Donostia, 2009ko martxoak 20

IRAUNKORTASUN ETA
BIZIKLETA BIDEEN ATALBURUA

Sin.: BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN

6.2. HASIERAKO ONARPEN AGIRIARI AURKEZTUTAKO ALEGAZIOEN ERANTZUN TXOSTENA

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANAREN (GBBLAP) HASIERAKO ONARPEN AGIRIARI AURKEZTUTAKO ALEGAZIOEN ERANTZUN TXOSTENA 2011ko APIRILA

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarilaren 24ko 1/2007 Foru Arauak aurreikusten duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren (GBBLAP²) tramitazioa indarrean dagoen legediak ezartzen dituen baldintzetan ari da gauzatzen, zehazki lurraldearen eta itsasertzaren antolamenduari eta ingurumenaren gaineko ebaluazioei buruzko legediari jarraiki.

Modu osagarri gisa, eta gardentasuna sustatzeko eta denok partekatutako plan bat lortu ahal izatearren eragile publiko eta zibilen inplikazio handiagoa lortzeko, Garapen Iraunkorreko Departamentua partaidetza publikorako plan bat ari da garatzen, GBBLAPen tramitazio prozesu osoan zehar. Era berean, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua parte hartzen ari da planaren tramitazioaren hainbat unetan. Jasotako kontsiderazioak eta alegazioak, bai indarrean dagoen legediak ezarritako kontsultetatik bai aipatu partaidetza planean jasotako besteetatik eta Kontseiluaren aholkularizatik helduak, laguntzen ari dira GBBLAPen behin betiko dokumentuaren edukia hobetzen, eta dokumentu eranskin propio gisa txertatu zaizkio hari.

Txosten honetan, aditzera ematen dira, batera, GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuari buruz jasotako alegazio guztiak:

1.- Garapen Iraunkorreko foru diputatuaren 2010eko maiatzaren 11ko Foru Aginduaren bidez, hasierako onarpenera eman zitzaion **Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planari**, eta **interesatutako administrazio publikoei plana igortzeko eta hau, 2 hilabetez, jendaurrean jartzeko agindua eman zen** (GAO, 101 zk., 2010-06-01) (GAO, 140 zk., 2010-06-09).

2.- Garapen Iraunkorreko Departamentuak, Gipuzkoako Kosta Zerbitzu Probintzialaren bidez, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren espedienteak igorri zion Kostaldean eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusiari, hain zuzen honi buruzko txostena eman zezan, Kostaldeein buruzko Legearen 112.a) eta 117.1 artikuluek xedatzen duten moduan. 2010eko uztailaren 16an, Kostaldean eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusiak txosten bat eman zuen; hau 2010eko uztailaren 22an iritsi zen foru departamentura.

3- Garapen Iraunkorreko Departamentuak Hasierako Onarpeneraren agiria igorri zien, kontsultak egitera begira, hainbat administrazio publiko eta erakunde interesatutako; agiria igorritakoak honakoak dira:

² GBBLAP: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.

GBBOS: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea, hiriarteko foru tartez (GBBOS) eta hiribarneko udal tartez (GBBOUS) osatua. Gogoratu, gainera, udal sareetan egon daitekeela GBBOSeko zati ez den tarterik ere.

- Gipuzkoako Foru Aldundia: Lurralde Antolaketako Zuzendaritza Nagusia, Nekazaritza eta Landa Garapenerako Zuzendaritza Nagusia, Mendi eta Natur Inguruneako Zuzendaritza Nagusia, Kulturako Zuzendaritza Nagusia, Errepide Zuzendaritza Nagusia, Kudeaketa eta Plangintzako Zuzendaritza Nagusia, Gazteria Zuzendaritza Nagusia, Kirol Zuzendaritza Nagusia, Lurzoru eta Garraio Zuzendaritza Nagusia eta Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako garraioak.
- Eusko Jaurlaritza: Ingurumen eta Lurraldearen Antolamendu Saila (Biodibertsitate eta Ingurumen Partaidetzako Zuzendaritza, Ingurumen Kalitate Zuzendaritza, Ur Zuzendaritza), Barne Saila (Larrialdien Arretarako Zuzendaritza), Kultura Saila (Kultura Ondare Zuzendaritza), Osasun Saila (Osasun Publiko Zuzendaritza), Garraio eta Herri Lan Saila (Garraio Zuzendaritza eta Garraioaren Azpiegitura Zuzendaritza).
- Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa (IHOBE).
- Euskal Trenbide Sarea (ETS).
- Uraren Euskal Agentzia (URA).
- Gipuzkoako Foru Aldundia (Ingurumeneko Zuzendaritza).
- Bizkaiko Foru Aldundia (Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia eta Garraio eta Herri Lan Zuzendaritza Nagusia).
- Nafarroako Gobernua (Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia).
- Aurrerapen fasearen ondotik definitutako GBBOSek zeharkatzen dituen Gipuzkoako udalak eta Ermuko (Bizkaia) Udala.
- Beste erakunde batzuk: Kalapie (Donostia, Bidasoaldea), Lurrats, Txirrinka, Bidasoa Mugaz Gaindiko Partzuergoa, Leitzaran 31, Plazaola Partzuergoa, Garapen Agentziak eta Landa Garapenerako Agentziak (Debegesa, Debagaraia, Goieki, Tolosaldea Garatzen, Ugassa, Bidasoa Bizirik, Iraurgi Lantzen, Goimen, Debemen, Urkome, Tolomendi), Urola Kostako Mankomunitatea.

4.- Guztira **8 partaidetza saio** egin ziren; horietarako lekuak honakoak izan ziren: Goieki Agentzia (Goierriko eragileak), Debagaraia Agentzia (Debagoieneko eragileak), Zarauzko udaletxea (Urola Kosta, Urola Erdi eta Urola Garaiko eragileak), Tolosaldea Garatzen Agentzia (Tolosaldeko eragileak), Foru Aldundia (Donostialdea, Buruntzaldea eta Oarsoaldeko eragileak), Bidasoa Bizirik (Bidasoa-Txingudiko eragileak), Debegesa (Debabarreneko eragileak) eta Donostiako Bizikletaren Behatokia (Donostiako eragileak).

5.- Agiria **jendaurrean** jarri zen, www.gipuzkoaingurumena.net web orrian eta Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiaren bulegoetan.

6.- **Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko** kideei igorri zitzairen, eta Kontseiluaren saio bat ere egin zen (Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzako Lan Batzordea - 2010-09-14).

Informazio Publikoaren prozesuan zehar, **33** alegazio jaso dira: **23** alegazio udalek banaka aurkeztuak dira, **2** alegazio eskualde agentziek 12 udalen izenean aurkeztuak, beste **2** administrazio publikoek aurkeztuak, erakunde pribatu batek eta auzotar elkarte batek **ban**a, eta partikularrek aurkeztutako beste **4**.

Osterantzean, 8 partaidetza saioetan eta Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren saioan jasotako iradokizunak eta gogoetak ere eransten dira.

Ondoren, hurrengo 5 bloke berezietan, jasotako alegazio eta iradokizun guztien edukia eta zerbitzu tekniko hauek horiei eman erantzuna azaltzen da.

- I.- Itsas-lehorreko Jabari Publikoaren Zuzendariordetza Nagusiak (Ingurumeneko eta Landa eta Itsas Ingurueneko Ministerioaren Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusia) adierazitako akatsak konpontzea.
- II.- Hasierako onarpenaren agiria aurkeztu ondoren Gipuzkoako hainbat tokitan egin 8 partaidetza saioetan jasotako iradokizun eta gogoetak.
- III.- Administrazio publikoei eta erakunde interesatuei kontsulta egiteko prozesuan zehar egondako alegazioak eta horien erantzuna.
 - III.1.- Udalen alegazioak.
 - III.2.- Kontsulta egindako beste administrazio eta erakunde publiko batzuen alegazioak.
- IV.- Hasierako Onarpenaren agiririari jendaurreko eta informazio publikoko prozesuan zehar egindako alegazioak.
- V.- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua.

6.2.1. ITSAS-LEHORREKO JABARI PUBLIKOAREN ZUZENDARIORETZA NAGUSIAK ADIERAZITAKO AKATSAK KONPONTZEA

I. ITSAS-LEHORREKO JABARI PUBLIKOAREN ZUZENDARIORETZA NAGUSIAK (Ingurumeneko eta Landa eta Itsas Ingurueneko Ministerioaren Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusia) ADIERAZITAKO AKATSAK KONPONTZEA

Itsas-lehorreko Jabari Publikoaren Zuzendariordetza Nagusiak honakoa adierazten du 2010eko uztailaren 16ko bere txostenean:

- A) Antolamendu planoek islatu egin behar dute itsas-lehorreko jabari publikoaren muga-lerroa, itsas ertzekoa, muga-lerroarekin bat ez datorrenean, eta baita babes zortasuna ezartzen den zona mugatzen duen lerroa ere. Lerro hauek planoetan islatu behar dira, aurrez eskaturik Gipuzkoako Kostaldeen Zerbitzu Probintzialak emango dituen datuen arabera.
- B) Memoriak eta Araudiak ez dituzte inon aipatzen Kostaldeein buruzko Legeak ezartzen dituen mugak; beraz, *jaso egin behar da, gutxienez, Lurralde Planak errespetatu egingo duela Kostaldeein buruzko legearen III. idazpuruak itsas-lehorreko jabari publikoaren erabilerari buruz xedatzen duena.*
- C) 1 zk.ko ibilbideak -Donostia - Irun-, 2 zk.koak -Donostia - Mutriku-, 3 zk.koak -Donostia - Beasain-, 4 zk.koak -Debarroa- eta 7 zk.koak -Bidaso bailara- ez dute, inola, itsas-lehorreko jabari publikoaren sailik okupatu behar, hain zuzen Kostaldeein buruzko legearen 32. artikulua ezartzen duena betez.
- D) Adierazitako akatsak konpondu ondoren, *Zuzendaritza Nagusi honetara igorriko da, atzera, Gipuzkoako Kosta Zerbitzu Probintzialaren bidez, eta behin betiko onartu aurretik, espediente osoa, zuzendu eta izapidetua, Kostaldeein buruzko legearen 112.a.a) eta 117.2 artikuluek xedatzen duten txostena emateko.*

ERANTZUNA

- A) Itsas-lehorreko jabari publikoaren muga-lerroa, babes zortasuna ezartzen den zona mugatzen duen lerroarekin batera, hasierako onarpen fasean islatu da 1/10.000 eskalan egindako ingurumen baldintzatzaileen planoetan ('D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena. Ingurumen Baldintzatzaileen Planoak' dokumentua). Planaren erredakzio taldearen iritziz, proposatzen diren ibilbideen trazadurak jasotzen dituzten planoetan beretan sartu zirelarik bai eremu hauek bai identifikatutako beste ingurumen baldintzatzaileak, behar beste zehaztasun ematen duen eskala batez gainera, nahiko informazio argia zegoen Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiak eta Ingurumen eta Landa eta Itsas Ingurune Ministerioak ardura duten eremuetako eragina analizatzera begira. Informazio honi ez zaionez behar besteko iritzi emandako txostenean, behin-behineko onarpenaren faseari dagokion dokumentuan, hau da, Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiari igorriko zaion horretan, eta txostenak berak ezartzen duen moduan, jaso egingo dira, Antolamendu Planoetan ('C. Antolamendu Planoak' dokumentua), txostenean aipatutako lerroak.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- B) GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuan kostaldeari, itsas-lehorreko jabari publikoari eta hauei loturiko alderdiei buruz jasotako aipamenak 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuan sartu ziren; honetan, izan ere, aztertu egiten da ibilbide bakoitzak zona babestu horietan duen eragina. Edonola ere, eta jasotako informazioa behar bestekoa ez dela onarturik, behin-behineko onarpenerako dokumentuak, 'A. Memoria', 'B. Araudia' eta 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuetan, eta txostenak ezartzen duenari jarraiki, jaso egingo ditu Kostaldeeii buruzko Legean ezarritako mugak, GBBLAPek Kostaldeeii buruzko Legearen III. idazpuruan xedatutakoa errespetatuko duela adieraztearekin batera, itsas-lehorreko jabari publikoaren erabilerari dagokionez.
- C) Itsas-lehorreko jabari publikoa edo babes zortasunari dagokiona okupatzea.

Kostaldeeii buruzko legeak bere 32. artikuluan ezartzen duenez, "itsas-lehorreko jabari publikoa okupatzea ahalbidetuko da soil-soilik izaeraren arabera beste kokalekurik eduki ezin duten jarduera eta instalazioak gauzatzeko." Kostaldeeii buruzko Legea garatzen duen erregelamenduak bere 60. artikuluan xedatzen duenez, aurreko apartatuak aipatzen dituen jarduera edo instalazioak honakoak dira:

- a. Gauzatzen duten eginkizunarengatik edo ematen duten zerbitzuarengatik itsas-lehorreko jabari publikoa okupatu behar dutenak.
- b. **Zerbitzu publikokoak edo jendaurrekoak, jabari horren mugakide diren lurretan kokatu ezin direnak, halakoak kokatu beharreko kostalde-zatiaren egitura fisikoarengatik.**

Era berean, adierazten du ezen, nolnahi ere, okupazioak ahalik eta txikiena izan beharko duela.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea motorrik gabeko mugikortasunerako azpiegitura sare bat da, erabilera publikokoa. 1/2007 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzkoak, bere 28. artikuluan ezartzen du ezen bizikleta bideei buruzko proiektuak onartzeak berekin dakarrela erabilera publikokotzat deklaratzeko. Sare horretako ibilbide guztiak, barnean direla 1 zk.koa -Donostia - Irun-, 2 zk.koa -Donostia - Mutriku-, 3 zk.koa -Donostia - Beasain-, 4 zk.koa -Debarroa- eta 7 zk.koa -Bidaso bailara-, daude, beraz, aipatutako Kostaldeeii buruzko Legearen artikuluetan xedatutakoaren mendean.

Ibilbide horietan dagoeneko eraikita dauden azpitarteetako asko eta asko itsas-lehorreko jabari publikoaren zonetan daude, eta horietako batzuen eraikuntzan kosta administrazioak berak hartu du parte (Zumaia, Zarautz, Errenteria, Donostia, etab.). 7 zk.ko ibilbidea, foru tarteari dagokionez, erabat eraikita dago, beharrezko baimen guztiekin gainera.

Beraz, ulertzen da ezen ezinbestean itsas-lehorreko jabari publikoan kokatu behar diren Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen tarteari tokian tokian kokatu ahal izango direla, beharrezko baimena lortu ondoren eta eskumena duten administrazioek ezartzen dizkieten baldintzatzaileekin. Onartzen da, halaber, okupazio hori ahalik eta txikiena izateko beharra, eta jabari horren gainean jarri behar diren trazadura aukerak justifikatzeko.

- D) Adierazitakoaren arabera akats jotzen direnak konpondu ondoren, aipatu instantziei berriro igorriko zaie espediente osoa, behin betiko onartu aurretik, zuzendu eta izapidetua, Kostaldeeii buruzko Legearen 112.a.a) eta 117.2 artikuluek xedatzen duten txostena emateko.

6.2.2. HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIA AURKEZTU ONDOREN PARTAIDETZA SAIOETAN JASOTAKO IRADOKIZUN ETA GOGOETAK

II.- HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIA AURKEZTU ONDOREN GIPUZKOAKO HAINBAT TOKITAN EGIN 8 PARTAIDETZA SAIOETAN JASOTAKO IRADOKIZUN ETA GOGOETAK

GBBLAPek hartzen duen partaidetza planak, tramitazio prozesuko fase honetarako, Gipuzkoako hainbat tokitan 8 partaidetza saio egitea jaso du (2010eko ekainaren 8tik 28ra bitarte); saio hauetarako dei egin zitzaizkien udalei, toki/eskualde mailako erakundeei eta gizarte erakunde interesdun zenbaiti.

Saio horien helburuak eta banatutako dokumentazioa berberak izan dira kasu guztietan:

Bileraren helburua:

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren Hasierako Onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz.

Iradokizun eta proposamen ekarpena. Trazadurei buruzko gogoeta.

Gai zerrenda:

- 0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea.
- 0.2.- Partaidetza dinamika.
- 0.3.- Konklusioak.

Banatu den dokumentazioa:

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua formatu digitalean.
Aurkezpen dokumentua (laburpena power point moduan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua lehen inpresio sorta zabal bat jasotzeko asmoz aurkeztu zen, lehen inpresio horiek dokumentuari zorrotz lotuak izan ala ez. Bigarren asmoa dokumentua ezagutzea eta ongi ulertzea ahalbidetzea izan da, hain zuzen izan daitezkeen alegazioak egitera eta prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruzko informazio zuzena ematera begira.

Saio horiek egiteko espiritua GBBLAPen tramitazio bide osorako dagoeneko badiren komunikazio bideak finkatzea eta zabalik mantentzea izan zen, baita etorkizunera begira ere, GBBOSen beraren kudeaketa hobetearren. Gai berri samarra izanik, eta tarte asko dagoeneko zerbitzuan edo eraikitze bidean daudenez, logikoa da kontsiderazioetan halako nahaste bat gertatzea (iradokizunak, zalantzak, informazio eskariak, etab.), eta hainbat kontu sortzea, bizikleta bideen proiektzio, eraikuntza eta eguneroko kudeaketarekin lotuagoak bide horien plangintzarekin berarekin baino gehiago. Iradokizun

eta kontsiderazio horiek zuzenean tratatu eta zuzenean erantzun zitzaizkien, saio horietan zehar. Are gehiago, ondoren ere erantzuna eman zaie sortutako eskari batzuei. Edonola ere, eta solasa eta elkarrizketa beti zabalik mantenduz, txosten honen ondorioetarako bakar-bakarrik GBBLAPen edukiari zorrotz lotua dagoena lagako da erasota. GBBLAPek irizpide osagarriak ezar eta finka ditzake GBBOSera begira, eta horiek motorrik gabeko garraio eredu berri oso bat bidera dezakete, baina, hala eta guztiz, ez dugu dokumentuaren helburu nagusia bistatik galdu behar. Oraindik ere asko eta asko dira azterketa bat eta beste adierazpide batzuk behar dituzten esparruak, plangintza agiri batek eskatzen duenetik haratagokoak; esparru horiek, pixkanaka, zabaldu egingo dute ezaguera multzoa, eta hau prestatu egingo dute, gainera, behar duten beste diziplina batzuetarako ekarpenak egiteko.

Ondoren, azaldu egingo dira saio bakoitzera deitutako erakundeak, bertan izandakoen zerrenda, eta GBBLAPen inguruan izandako iradokizunak eta gogoetak; eta bilera horietan egindako ekarpen guztiak xehetasunez ezagutu ahal izateko, GBBLAPen partaidetza publikoari buruzko dokumentura jo beharko da.

II.1.- "TXINGUDI" SAIOA, BIDASOA BIZIRIK (Irun) GARAPEN AGENTZIAN EGINA - 2010/06/08

Erakunde deituak (5):

- **Udalak:** Hondarribia, Irun
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Bidasoa Bizirik Garapen Agentzia eta Bidasoa Mugaz gaindiko Partzuergoa
- **Txirindulari elkarteak:** Kalapie Bidasoaldea

Bertaratuak (9 guztira, 4 erakundetakoak)

TXINGUDI SAIORA BERTARATUAK		
Iñaki	Iturbe	Irungo HAPOn bulegoa
Juan Luis	Asensio	Irungo Udala
Naiara	Zabala	Irungo Udala
Andrea	Iglesias	Irungo Udala
Josu	Laguardia	Irungo HAPOn bulegoa
Mikel	Zabala	Irungo Udala
Ion	Elizalde	Hondarribiko Udala
Maribel	Lozano	BIDASOA BIZIRIK
Pilar	Fuertes	B.TXINGUDI PARTZUERGOA
Beatriz	Marticorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Idoia	Bastida	Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Mugaz gaindiko tartea lotzeari buruzko gogoetak eranstea proposatzen da.
- I-1.5 Jaitzua ibilbideari dagokionez, Irunek proposatzen du hori GI-636 zabaltzen duen proiektuan jasotzea, ondoren egitera begira.
- Amute biribildunean trazadura berrikustea eskatzen da, hor hainbat sistema gainjartzen baitira.
- Hiri Antolaketako Plan Orokorrak, berrikuspen fasean dago, eta Irungo Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planarekiko koherentziaz, hau prestatze fasean dago, jaso egiten du hirigunea iparretik inguratzen duen bide sistemaren izaera eta diseinua aldatzea, hiri mugikortasuneko sistema sendotuz. Multzo ikuspegi bat planteatzen da, geroko lur erreserba doituago batera begira. Aipatu bide proposamenaren barnean, ona izango litzateke bizikleta sistema erakundearen artean modu koordinatuan jasotzea, lotura edo konexioak bermatzearren. Bestetik, Oinarrizko Sare Lokalaren trazadura Udalak berak definituko luke, erredakzio fasean dagoen bere Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren barnean.
- Irungo Plan Orokorrak, hasierako onarpen fasean dago, bide sistemaren ikuspegi orokor bat emango du, eta GBBLAPen datuak antolamendu orokorrean txertatuz joango da.
- Irun eta Hondarribia arteko loturari zalantzazko irizten zaio. Colon ibilbidetik zergatik ez den igarotzen galdetzen da.
- Hendaiarekiko lotura ere kontuan hartu beharko litzateke, Santiago zubiko kontua bideratuz, oraingoz blokeatuta baitu Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailak. Iruneranzko lotura eta Behobiaranzko trazadura amaituta daude. Hendaiak aurreikusten du bost urtean bere sarea amaituta egotea, eta Getaria - Saint Steven tartea bultzatuko du, planteamendu turistikoago baten bidetik.
- Hondarribiak funtsezko deritzo Hondarribia kaletik zehar Irun - Aireportuarekiko lotura egiteari, toki horri gaitasun mugatukoa dela irizten zaion arren.
- Garrantzitsu irizten zaio GBBLAPek planteatutako aukeren trazadurari, zeren eta Irun horretan oinarritzen baita, eta antolamendu tresna honek eskatzen duen lotespina dela eta, euskarri pisuzkoa da udal antolamendua egitera begira.
- Irunek Plaiaundiren berrikuspena eta han diharduten kontserbazio baldintzatzaileak berrikustea planteatzen du, eta afekzio errealak ebaluatzearen eta hainbeste mugatzaile gabeko beste trazadura bat planteatzearen alde egiten du, BILen birdefinizioarekin eta padura ertz osoa berrikustearrekin batera, besteak beste. Mendelu - Hendaia adarrari dagokionez, Oinarrizko Foru Sarea handitzea proposatzen da, eta Mendelu auzoa Santiago zubiarekin lotzea ahalbidetuko duen tarte bat egitea horretarako, Plaiaundiko parkearen hegoaldeko zehar zehazki.
- Egun dagoen azterketa baten arabera, Irunek beste aukera batzuk azter ditzakeela planteatzen da, udalerririk horretako Donostia kalean konexioa izango duen trenbide loturari dagokionez.

- Oinaurre eta Txenperenako bizikleta tarteei dagokienez, dirudienek horiek dagoeneko aurreikusita daude, are gehiago, tarteren bat egiten ari dira jada.
- Hondarribiko Oinarrizko Udal Sareari dagokionez, hasteko begi-bistakoa bada ere horren zailtasuna, interesgarria litzateke horren konexioa GFAk berak planteatzen dituen aukeren bidez egitea.

II.2.- "TOLOSALDEA" SAIOA, TOLOSALDEA GARATZEN GARAPEN AGENTZIAN EGINA (Tolosa) - 2010/06/10

Erakunde deituak (12):

- **Udalak:** Tolosa, Alegia, Aduna, Altzo, Anoeta, Asteasu, Ikaztegieta, Irura, Legorreta, Villabona, Zizurkil
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Tolosaldea Garatzen

Bertaratuak (6 guztira, 6 erakundetakoak)

TOLOSALDEA SAIORA BERTARAUAK		
Alaitz	Bilbao	Asteasuko Udala
Garbiñe	Mendizabal	Tolosaldea Garatzen
Antton	Lekuona	Tolosako Udala
Pello	Cendoya	Villabonako Udala
Marimi	Ugalde	Irurako Udala
Ainhua	Azpeitia	Zizurkilgo Udala
Beatriz	Marticoena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Villabonako udalaren ordezkariak azalpen teknikoren bat eskatzen du, bizikleta-oinetzkoen zirkulazioari buruzko gomendio batzuk ezarri ahal izatearren.
- Irurako herritik GBBOSerako sarbide bat eskatzen da.
- Dirudienek, bada Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat; honek Aduna - Zizurkil - Villabona - Irura - Anoetako bizikleta trazadura hartzen du, eta Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusira bidaliko da, GBBLAPen iradokizun gisa txerta dezaten.

- Zizurkilgo udalak proposatzen du azterketa hori onartzea herri bakoitzeko osoko bilkuran, onartu eta, ondoren, GBBLAPen sartzeko. Udal hau berau dagoeneko bere Plan Orokorren berrikuspenean ari da jasotzen aipatu planeko kontsiderazioak, proposatuz hurrena beste herriek gauza bera egitea eta bakoitzak bere kontsiderazioak bere udal antolamenduetan sartzea.
- Irura eta Villabonako udalerrien artean doan trazadurari dagokionez, GBBLAPek Oria ibaiaren ezkerreko ertzetik planteatzen du trazadura, baina beste aukera bat proposatzen da industri ingurura ezkerreko ertzetik iristeko Villabona eta Irura artean, N-1 errepidearen paraleloan; eragin txikiagoa sortuko litzateke landakoagoa den ezkerreko ertzean, eta industri eremuaren eta hiri eremuaren arteko konexioa egingo litzateke, honen potentzialtasuna sendotuz.
- Tolosako udalak kontuan hartzeko bi proposamen egiten ditu. Alde batetik, Amartz auzoan zehar GI-2130 errepidearen bideragarritasuna hobetzeko aurreproiektu bat; errepide beretik Txaramaraino egindako bizikleta bidearekin lotuko litzateke. Bestetik, garrantzitsu deritza GI-3650 (Tolosa - Anoeta) bizikleta bidearen eraikuntza foru aurrekontuetan sartzeari, eguneroko erabilera potentzial handia duelako.

II.3.- "DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA" SAIOA, GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIAN EGINA (Donostia) - 2010/06/14

Erakunde deituak (21):

- **Udalak:** Donostia (hainbat sail), Hernani, Urnieta, Pasaia, Lezo, Erreterria, Oiartzun, Astigarraga, Andoain, Lasarte/Oria, Usurbil.
- **Toki/eskualede mailako erakundeak:** Behemendi Landa Garapeneko Elkartea, Oarsoaldea Garapen Agentzia, Leizaran 31, Plazaola Partzuergoa.
- **Beste batzuk:** Donostiako Bizikletaren Behatokia

Bertaratuak (10 guztira, 8 erakundetakoak)

DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA SAIORA BERTARATUAK		
Mikel	Iriondo	Donostiako Udala
David	Rebollo	Donostiako Udala
Soto	Perkaz	Astigarragako Udala
Nora	Erdozia	Hernaniko Udala
Gurutze	Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Ibon	Goikoetxea	Usurbilgo Udala
Manu	Gonzalez	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Fermin	Etxarte	Donostiako Udala
Manu	Segovia	Andoaingo Udala
Iñaki	Ormazabal	Pasaia Udala
Beatriz	Marticoarena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)

DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA SAIORA BERTARATUAK		
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Idoia	Bastida	Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Egoki irizten zaio Donostialdeko Lurraldearen Arloko Planaren dokumentua, hasierako onarpenaren fasean dago, GBBLAPeko proposamen eta edukiekin berriro kontrastatzeari.
- Planteatzen da ea koordinaziorik badagoen Euskal Autonomia Erkidegoko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren artean
- Gogoeta bat azaldu da, motorrik gabeko mugikortasunari, honen kudeaketari eta autoa ez erabiltzea bultzatzeari buruz. Garrantzitsu irizten zaio kontsiderazio hauek guztiak beste foru departamentuetara ere helarazteari, instantzia horietatik politika integral eta koherentziako bat lortzearren. Harridura azaldu da, Gaintzurizketako trazadura programaziotik kanpo geratzen dela ikusita; izan ere, Europan zeharreko Eurovelo Sarearekin lotura estua du. Osterantzean, tarte berari dagokionez, beste partaide batek uste du intermodalitatea bultzatu behar dela, programazioari loturik, mugikortasun iraunkorraren inguruko planteamendu integral batetik.
- Funtzionaltasunaren ikuspegitik programazioa berrikustea planteatu da.
- Mantentze eta sustatzearren inguruko kontuek gogoeta handiago eta sakonago bat behar dutela irizten zaie, eta aurrekontu zuzkidura handiago bat bideratzea halaber.
- Seinaleei dagokienez, beste instantzia batzuekiko, hala nola Eusko Jaurlaritzaren eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiarekiko koordinazio eta bateratzearren inguruko galdera izan da.
- Erabiltzailearen ikuspegitik, eta bizikleta bidearen tarteen titulartasunak bereizteari dagokionez, halako nahasmen bat gertatzen dela azaldu da. Izan ere, erabiltzailearentzat tratamendu bateratua erabilgarriagoa zaiolako iritzia da nagusi.
- Seinale bateratuak dauzkan sare bat edukitzearen garrantzi pedagogikoa adierazi da.
- Galdera egin da, sarea Trintxerpen eta San Pedron ez sartzearren inguruan.
- Foru tarteen eta udal tarteen arteko eskumen banaketak seinaleen tratamendu desberdina bultzatzen duela irizten zaio.
- GBBLAPen hasierako onarpeneko dokumentuan adierazitako proposamenak egungo uneari lotuegi daudela eta etorkizuneko planteamendurik kontuan hartzen ez dutela irizten zaio.

- Chillida-Lekuko tartea kendu ote den galdetu dute.
- Hernanik jakin egin nahi du zein planteamendu dagoen Errekalderako, loturarik aurreikusten bada behintzat. Uste dute ezen, etorkizunean teknologikoki parke bat izateko aurreikuspena dagoenez, bizikleta loturak ziurtatuta geratu beharko lukeela. Urumea - Oria lotura egin beharko litzateke, nahiz teknikoki aukera konplexutzat baloratzen den.
- Beste kontsiderazio batzuk egin dira Hernanirekiko loturari buruz, eta hainbat aukera planteatu dira (Cuesta de la Muerte deitua, etab.).
- Jakin egin nahi dute aisialdi eta laketeko tartek zergatik geratu diren atzean programazioan.
- Jakin egin nahi dute Astigarragako udalerriaren eta Trintxerperen arteko lotura planteatu den. Garrantzitsu irizten zaio hurbil dauden udalerriak lotzeari, egun dauden trakzio-guneak direla eta (27. poligonoa; Herrera; Garbera, etab.).
- Errepideen bigarren ingurubidea sartzeak beste izaera eta beste eginkizun bat emango dionez egungo Donostiako saihebideari, galdera izan da horrentzat bizikleta eginkizunik aurreikusten den.
- Saioan izan diren partaideen helbide elektronikoa eta zerrenda eskatu da.

II.4.- "GOIERRI" SAIOA, GOIEKI GARAPEN AGENTZIAN (Ordizia) EGINA - 2010/06/15

Erakunde deituak (13):

- **Udalak:** Beasain, Ordizia, Lazkao, Arama, Ormaiztegi, Mutiloa, Zegama, Segura, Idiazabal, Ataun, Zaldibia, Itsasondo
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Goieki Garapen Agentzia eta Goimen Landa Garapeneko Agentzia

Bertaratuak (7 guztira, 6 erakundetakoak)

GOIERRI SAIORA BERTARATUAK		
Iker	Azurmendi	GOIEKI
Cristina	Rodriguez	Zubiondo Arkitektoak
Iñaki	Elosegi	Idiazabalgo Udala
Ioritz	Imaz	Idiazabalgo Udala
Marijo	Olazabal	Aramako Udala
Iñaki	Arratibel	Gabiriako Udala
Pilar	Amenabar	Ordiziako Udala
Beatriz	Martcorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria

GOIERRI SAIORA BERTARATUAK		
Idoia	Bastida	Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Galdetu egin dute Idiazabalgo trazaduraren eta honen loturen inguruan dauden aurreikuspenen gainean; ez dute ulertzen nola ez den oraindik egin.
- Idiazabaldik beste zalantza bat ere sortu da, ibaiertzetan dauden poligonoei ematen zaien tratamenduarena eta zona horietan bizikleta bideek izan behar duten trazadurarena. Begi-bistakoa da bizikleta bideek lantokiak lotu behar dituztela, eta poligonoek dagoeneko kontuan hartu beharko lukete lotura eta ekipamendu hauek ikusgarritasun handiagoko zonetan egiteko aukera, ahal den neurrian, segurtasun arrazoiak direla eta, atzealdeak saihestuz.
- Beasain eta Idiazabal arteko lotura Olaberriko poligonoetatik zehar proposatzen da.
- Industri zonetako bizikleta erabilerari buruz zein datu dagoen galdetu dute.
- Hiriko eta hiriarteko sareek izan beharko luketen itxurari dagokionez, kasu batzuetan hiriarteko saretik hiriko sarera igarotzeko unean azken hau desagertu edo lausotu egiten dela irizten zaio, eta ez duela itxura bera mantentzen; beraz, egoki irizten zaio tratamendu homogeneoetara jotzeari, garbi izanik, hala ere, udalek oso errealitate eta behar desberdinak dituztela.
- Hirigune bakoitzak errealitate batzuei erantzuten dielako konbentzimendua azaldu da, eta horrenbestez horietako bakoitzarentzat egokitutako azterketa egin behar dela, bizikleta bideak beste garraio modu batzuen osagarri gisa planteatuz.
- Galdetu egin da auzo bide edo errepideak nola txertatzen diren GBBLAPen, eta horretarako irizpide espezifikorik ba ote den.
- Aramak azaldu du herrigunea Orkirekin lotzen duen bidea oinezkoentzat dela, eta honen eginkizuna Aramako herrigunea GBBOSein (Itsasondo - Arama - Zaldibia tartea) lotzea izan beharko lukeela. Iradokizun hau GBBLAPen agirian txertatu nahi dute.
- Iritzia eskatu da, Itsasondo - Ordizia trazadurako loturari buruz.
- Idiazabalek zalantza agertu du, neurri handieneko udalerrietako bat izaki, eta hainbat gune lotzen dituela, bere trazadura oraindik ez dagoelako amaiturik. Ildo honetatik, udalak aztertu egingo du nondik joan daitekeen, eta proposamen zehatz bat egingo du; ahalegina egingo dute proposamen hau GBBLAPen iradokizunen atalean sartzeko.

II.5.- "DEBAGOIENA" SAIOA, DEBAGARAIA GARAPEN AGENTZIAN (Arrasate) EGINA - 2010/06/16

Erakunde deituak (10):

- **Udalak:** Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Landa Garapenerako Debemen Agentzia
- **Txirrindulari elkarteak:** Txirrinka (Oñati), Lurrats (Arrasate).

Bertaratuak (6 guztira, 4 erakundetakoak)

DEBAGOIENA SAIORA BERTARATUAK		
Xabier	Zelaia	Oñatiko Udala
Ino	Galparsoro	Arrasateko Udala
Juan Antonio	Urdangarin	Arrasateko Udala
Rafa	Ugarte	Arrasateko Udala
Eusebio	Villar	Leintz Gatzagako Udala
Mikel	Etxaniz	Bergarako Udala
Beatriz	Martcorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINeko IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Leintz Gatzagako udalaren ordezkariak bere udalbarrutia zeharkatzen duen trazadura proiektu zehatza aipatu du; honetan, halako nahasketa txiki bat sortu da, bilera honen xedearen inguruan, GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea baita, ez ordea trazadura zehatzen proiektuak, udal ordezkariak hori uste bazuen ere. Zuzenketa batzuk proposatu dira, zeren eta dirudienez antolamendu agirian ez dira ongi jaso udalak berak planteatutako aukerak eta, horrenbestez, kontu hauek (mendiak ateratzea, igarobide kanadarra, artzaintzaren GR, seinale egokiak, etab.) aztertzeko beste bilera bat egingo da foru teknikariek
- Arrasateko udalak saihebidetaren trazadura aipatu du, eta ustekabea adierazi du, ikusirik programazioaren bigarren laurtekoan ekin behar zaiola, zeren eta uste baitu horrela aukera bat galdu dela.

Alkate andreak ez du trazaduren titulartasunen desberdintasuna ezartzeko beharrik ikusten; are gehiago, konplikazio irizten dio horri. Ardatz bakoitza titulartasun bakarrekoa izatea planteatu du.

- Bergarako udalak premiazko zatitza planteatu du Bergara - Elorregi trazadura proiektua erredaktatzea. Proiektua egiteko eta hau programazioaren lehenbiziko laurtekoan gauzatzeko aukera planteatu da. Dirudienez, Arrasateko kooperatibetan lan egiten duen pertsona bolumen garrantzitsu bat dago, eta

aukera mugatua gertatzen da. Kolektorea amaituta egotea noizko aurreikusten den galdera ere planteatu da.

- Soraluze - Osintxu (Mekolalde) tartean -honek hiru metro zabaleko plataforma du, eta oinezkoek, txirrindulariek eta trafiko motordunak partekatzen dute- txirrindulari eta oinezkoak batera izateko arazorik edo bizikletaren erabilerari loturik ikusten ote den planteatu da.
- Maltzaga - Elgoibar tartean, ibaia zeharkatzean, uholde arriskuak arazorik ez ote duen sortzen galdetu dute.

II.6.- "UROLA" SAIOA, ZARAUZKO UDALETXEAN EGINA - 2010/06/17

Erakunde deituak (15):

- **Udalak:** Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Orio, Zestoa, Urretxu, Legazpi, Zumarraga, Ezkio-Itsaso
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Urola Kostako Mankomunitatea, Uggasa Garapen Agentzia, Urkome Landa Garapenerako Agentzia, Iraurgi Lantzen

Bertaratuak (8 guztira, 5 erakundetakoak)

UROLA SAIORA BERTARATUAK		
Izaskun	Ceciaga	Azpeitiko Udala
Amaia	Argarate	Azkoitiko Udala
Inma	Hernandez	Legazpiko Udala
Nerea	Ollokiegi	Zarauzko Udala
Gloria	Vazquez	Zarauzko Udala
Begoña	Rodriguez	Zarauzko Udala
Alazne	Olaizola	Zestoako Udala
Ubaldo	Ortiz	Zarauzko Udala
Beatriz	Martcorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Idoia	Bastida	Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINeko IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Zestoako ordezkariak adierazi du merkantzia-trenaren proiektuak ezartzen duen trazaduraren zain dagoela, udalerrian zeharreko bizikleta trazadura baten proposamena amaitzeko.

- Azpeitiak azaldu du ezen, gaur egun, bere Plan Orokorra berrikuspen fasean dagoela, eta oraingoz bizikleta bideen planifikazioa etenik dagoela. Zalantza dago GBBLAPek planteatzen duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarearen (GBBOUS) trazadura-proposamena egiterik izango den, eta, gainera, Enparan etxeraino doan tartea urte honetan zehar gauzatea aurreikusita dago. Foru plangintzagileak Azpeitia - Urrestilla - Nuarbe tartea kontuan hartu ote duen galdera ere egin du, interesatzen zaio eta. Aldi berean, Basarteko (Azkoitia) poligonoarekiko lotura eskatu du. Azkenean, udala bizikletaren plangintzagileari idazki bat igortzea planteatzen ari da, bizikleta bideko argiteriari dagokionez; izan ere, argiteria honek ez du murriztailerik, eta energi aurrezkirako sistema hori ez daukan argiteria publiko bakarra da.
- Legazpik azaldu du Udal Mugikortasun Plana zabaltzen ari direla, eta honetan jaso egiten dela Elbarrenako industri poligonotik eta Lekuona - Azkuenetik zehar doan trazaduraren proposamena. Ildo honetatik, azterketa zabaldu eta jaso egingo dira GBBLAPek planteatzen dituen proposamenak, aztertu eta izan daitezkeen aukerak optimizatzearen. Gaur egun, berrikusten ari da BBOUS.
- Legazpi hego inguruan, Mirandaola - Telleriarte trazadura zabaltzea planteatzen da. Auzo hauek Brinkolarekin lotu nahi dituzte, ibilgailu motordunekin batera erabiltzeko Telleriarte - Brinkola tarte bat jarritz, baina egun dagoen bide txiki baten egungo trazadura aldatu beharrik gabe. Aukera hau kontuan hartu, eta bideragarria ote den aztertu beharko litzateke.
- Azkoitiak txakurren gaia planteatu du. Hiribarneko tarteetarako bada txakurrak lotuta eraman beharra ezartzen duen udal ordenantza bat, baina hiriarteko tarteetan ez dago horrelakorik, eta horietatik kexa ugari iristen da.
- - Zumarraga - Legazpi tartean bizikleten eta oinezkoen zirkulazioa seinale bidez adierazteko asmoa dagoela azaldu dute.
- Zarautzek badu BBOUSen diseinua jasotzen duen azterlan bat. Azterlan horrek proposatzen du foru tarterako proposamena aldatzea, trafikoa moteltzeko elementuak eta oinezkoen babesgune bat sartuz horretan. Udal trazadura definitu ondoren, foru plangintzagilearekin adostuko da. Osterantzean, Santa Barbarari dagokion tartea aldatzea proposatu da; hau, amaitu ondoren, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia igorriko da, kontrastatzearen.
- Legazpik foru teknikariei galdetu die ea ezagutzen duten osasun eta bizikleta kontuetan mediku espezialistarik, hitzaldi sorta bat antolatu ahal izatera begira.
- Lurralde mailan bizikleta erregistro bat egitea proposatu dute, segurtasunean irabazteko.
- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan elbarriek betetzen duten eginkizunaren gaineko kontsulta egin dute.

II.7.- "DEBABARRENA" SAIOA, DEBEGESA GARAPEN AGENTZIAN (Eibar) EGINA - 2010/06/28

Erakunde deituak (6):

- **Udalak:** Eibar, Elgoibar, Deba, Sorluze, Mutriku, Mendaro
- **Toki/eskualde mailako erakundeak:** Debegesa Landa Garapenerako Agentzia

Bertaratuak (5 guztira, 5 erakundetakoak)

DEBABARRENA SAIOA BERTARATUAK		
Elixabete	Mugika	Elgoibarko Udala
M ^a Angeles	Olazabal	Mendaroko Udala
Arcadio	Benitez	Eibarko Udala
Jesus Mari	Agirrezabala	Debako Udala
Josebe	Astigarraga	Mutrikuko Udala
Beatriz	Martimorena	Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA)
Aitor	Lekuona	Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria
Tomas	Aranburu	Erredakzio taldea (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Erredakzio taldea (MIRUA21)

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Kostaldeko ibilbideak sendotzea planteatu da, batez ere uda partera begira, orduan erabiltzaile karga handia izaten da eta.
- Zalantza planteatu da, foru errepide nazionaletan finkatzen edo oinarrizten diren udal mailako trazaduren gainean udalek esku hartzeko duten ahalmen erreala inguruan. Horien gaineko eskumena aipatu da, esanez ez dela, inolaz ere, udalarena. Tarte hauek (Mutriku, Deba, Mendaro) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzea proposatu dute.
- Mutriku proposatu dute hondartzaren eta portuaren arteko lotura eskualde mailako sare kategorian sartzeko (GBBOS - Mutrikuko portua adarra). Beraz, porturako eta hondartzetarako sarrera Oinarrizko Foru Sarearen zati izatea proposatzen da, eskualde mailako eskaria jasotzen duten zentroak direlako.
- GBBLAPen proposamenari eskualde mailako azterlan eta gogoeta (Debabarreneko Bizikleta Bideen Plana) eranstea proposatzen da; garapen agentziak berak egin du proposamena, eskualdea osatzen duten udalekiko elkarlanean, eta Oinarrizko Foru Sareari atxikitako "Eskualdeko Intereseko Sarea"ren trazadura jaso du.
- Mendaroko udalak azaldu egin ditu trazadura Azpilgoeta auzotik igarotzeko dauden zailtasunak; hori dela eta, trazadura aldaketa bat proposatu du, herrigune horretan sartzeko eta aukera gisa Oinarrizko Foru Sarea N-634 errepidetik zehar jarraituz. URA erakundeak Mendaro eta Altzola

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

artean planteatzen dituen estolderia lanak aukeratzat hartzea proposatu da. E.T.S. konpainiak planteatutako mendi-ebakia ere aukera faktoretzat hartzea planteatu du; izan ere, trenbidearen trazaduraren aldaketa bat ekar dezake. Horretarako, aukeren azterketa bat eskatu du. Bidegorrien Eskualde Sarea aipatzen ari garen herriko tren geltokitik igarotzea ere planteatu da.

- Mendaron eskualdeko ospitaleranzko tarte bat proposatzen da, laneko mugikortasunari erantzuna emateko bertako langileei zerbitzua eskainiz, eta garbi izanda, betiere, bizikleta bide baterako gomendatzen diren irizpide teknikoak ez dituela betetzen.
- Elgoibar - Altzolarako trazadura proposamen berri bat planteatzen da; honetan, bizikleta bidea ibai aldetik igaroko litzateke, industri poligonoak dauden ertzetik, eta horrela erabat bereiziko litzateke N-634ko trafiko motordunetik. Eskualde mailan egindako gogoetan jasota badago ere proposamen hau, berrikusi eta zehaztu egin beharko litzateke, udalarekin berarekin hain zuzen. Aldi berean, Alzola eta Mendaro arteko estolderiako lanak eta aipatu ETSren aurreikuspenak kontuan hartzea eskatzen da, tarte honetako trazadura planifikatzera begira.
- Eibarren, Azitaingo tartean ETSren bidearen parte bat askatzea planteatzen da, eta eskualderako planteatutako geltoki intermodala definitzea.
- Eibar - Ermua tartean Zaldibarko mugatik zeharreko bizikleta lotura bat proposatzen da, berriro ere estolderia lanei ekin beharra dagoela aprobetxatuta. Tarte horretako bazterbideak egunean batez beste 2.000 oinezko hartzen dituela kalkulatu da.
- Eibarrek zalantza planteatu du, INJELAN enpresari agindu zaionaren inguruan, eta argitu zaio kontratazio hori Eibar - Maltzaga eta Maltzaga - Soraluze loturari dagokiola.

II.8.- DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIAREKIN EGINDAKO SAIOA, DONOSTIAKO UDALETXEAN - 2010/06/24

Saio honetarako deialdi eta koordinazio lanak Donostiako Bizikletaren Behatokiak egin zituen. Ondoren, Behatokiak igorritako akta transkribatzen da, euskaraturik:

BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN FOROA - INFORMAZIO ETA EZTABAIDA SAIOA, GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANARI BURUZ

AURREKARIAK

Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (GBBLAP) prestatzen ari da. Une honetan, plan hori hasierako onarpenaren fasean dago, eta partaidetza publikorako prozesu bat prestatu da.

Testuinguru honetan, Donostiako Bizikletaren Behatokiak egoki iritzi dio Behatokiaren Foro edo Lantaldearen saio bat egiteari, hain zuzen proposamenak ezagutu eta egiten diren ekarpenak biltzearen.

SAIOAREN HELBURUA

Foru Aldundiko eta erredakzio taldeko teknikariek GBBLAP aurkeztea.

Bizikletaren erabilera bultzatzeko lanean ari diren Donostiako pertsonekin gauzak argitzeko, iradokizunak jasotzeko eta gogoeta kolektibo bat egiteko denbora eta espazio bat zabaltzea.

BERTARATUAK

IZEN-ABIZENAK	ERAKUNDEA
Beatriz Martikorena	Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua
Aitor Lekuona	Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua
Tomás Aranburu	GBBLAPen erredakzio taldea
Itziar Eizaguirre	GBBLAPen erredakzio taldea (partaidetza)
Angel Aranburu	Donostiako udaltzaina (bide-hezkuntza)
Fermín Echarte	Mugikortasun departamentua (Donostiako Udala)
Gotzone Ibarburu	Kalapie
Edorta Bergua	Kalapie
Antton Elosegui	Kalapie
Higinio Otazu	Kalapie
Oskar Agiriano	Kili (bizikletaren munduan sartutako denda)
Joan Inazio Zumarraga	Alai Txirriinduk (bizikletaren munduan sartutako denda)
Amaia Lizarralde	EHU
Joxean Meoki	
Manu González	Bizikletaren Behatokia (Idazkaritza Teknikoa)

SAIOAREN GARAPENA

Higinio Otazuk (Bizikletaren Behatokian Kalapie dituen arduradunetako bat da) Behatokiaren helburuak eta eginkizunak aurkeztu zituen.

Aurkezpen txanda baten ondoren, lanak zuzendu dituzten Gipuzkoako Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikariek eta erredakzio taldeko kideek azaldu egin zuten LAP egun dagoen uea, dituen helburuekin eta proposamen orokorrekin, ezarritako partaidetza prozesuarekin, eta Sareak Donostialdean duen trazaduraren hainbat alderdi zehatzekin batera.

JASOTAKO IDEIA NAGUSIAK

Planaren helburu nagusietako bat Gipuzkoarako bizikleta sare bat EAEko Lurralde Antolaketaren arau esparruan txertatzea da, hiriguneen artean motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzen eta garatzen laguntzen duen bizikleta azpiegitura sare bat planifikatuz eta antolatuz horretarako.

Garraio moduen egungo banaketan eragitea da helburua. Bizikleta bideak garatu nahi dira, laneko guneetara bizikletaz joan ahal izatearren eta garraio bide motordun pribatuen erabilera baztertzearren, bizikleta garraio bide eraginkorra eta, denborari dagokionez, lehiakorra dela egiaztatzen ari den distantziak direnean.

GBBLAP beste tresna batzuekin osatuko da, esaterako 2021eko horizonterako prestatuko den Bizikletaren Estrategia batekin.

Planaren eta zabaldu beharreko azpiegituren xedea bizikleta eguneroko garraio bide gisa bultzatzea bada ere, komeniko litzateke Planean kontuan hartzea Lurralde Historikoan dauden bizikletaren erabiltzaile mota guztiak. Lurralde Historikoan potentzial handia dago kirol txirrindulariei, aisialdikoiei eta beste askori dagokionez; horregatik, sustapenaren eta erabiltzaile mota ororen segurtasunaren ikuspegitik komeniko litzateke beharrezko azpiegiturak edota egun dauden bide azpiegiturei (errepideei) eman beharreko tratamendua aintzat hartzea.

Ikuspegi horretatik, egun dagoen bizikleta bidezko mugikortasunaren multzoa Lurralde Historikoan sortzen den mugikortasunaren plangintza orokorrean jaso eta aztertu beharko litzateke, hain zuzen bide azpiegituren, egungoen zein etorkizunean egingo direnen, plangintza, diseinu eta garapenean jardueren eta inbertsioen lehentasunak ezartzera begira.

Bizikleta sare osoa 8 urteko denbora horizonte programatuan egitea jaso beharko luke BBLAPek. Mugikortasun iraunkor eta motorrik gabea sustatzeko apustutik, hartutako Sareko inbertsio beharretan lehentasunak ezartzeko unean foru erakundeak garraio azpiegiturara bidera dezakeen aurrekontu eta inbertsio ahalmenaren ikuspegi orokor bat izan behar da, ez soilik Garapen Iraunkorreko Departamentuaren inbertsio ahalmenarena.

Ildo honetatik, 8 urte programatuen horizontean Donostia - Irun 1. ibilbidea oso-osorik egitea jaso beharko litzateke. Ibilbide hau lehentasun estrategiko altuko edo oso altuko gisa baloratzen zen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Planean, eta, gainera:

- Funtsezko bidea da Europako beste inguruekiko bizikleta bidezko lotura ahalbidetzeko.
- Santiago bidea bizikletaz egiten duen erabiltzaile kopuru gero eta handiagoa garatu eta Donostiarantz erakarriko du.
- Aukera emango du Gipuzkoako Bizikleta Sareko bide nagusiak Eurovelo proiektuan txertatzeko.
- Donostialdeko eta Bidasoko hiri eremuetako bizikletaren erabiltzaileen hainbat tipologiari emango die zerbitzua. Hiri eremu hauek Lurralde Historikoko biztanleriaren % 50 baino gehiago hartzen dute.

Donostialdeak biztanleriaz duen pisua eta konurbazio nagusia izatea, hiriburuaren erakartze indarra, dagoeneko baden hiriko bizikleta sarea, eta honek hartzen duen erabilera garrantzitsua, hauek guztiak kontuan hartu beharko liratekeen kontuak dira, Donostia eta ondoko beste udalerrak elkarrekin lotzeko lanak denboran aurreratzera begira, eta Lasarte eta Astigarragarekiko loturak lehentasunezko tartetzat jaso beharko lirateke.

Ekainaren 24an Donostiako udaletxean egindako saioa

Manu González
Idazkaritza Teknikoa
Bizikletaren Behatokia

6.2.3. ADMINISTRAZIO PUBLIKOEI ETA ERAKUNDE INTERESATUEI ZUZENDUTAKO KONTSULTA PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK

III.- ADMINISTRAZIO PUBLIKOEI ETA ERAKUNDE INTERESATUEI ZUZENDUTAKO KONTSULTA PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK ETA HORIEI EMAN ERANTZUNAK

III.1.- Udalen alegazioak.

1.- Irungo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

I-1 Donostia - Irun eta I-7 Bidaso bailara ibilbideen trazaduraren balorazio bat egiten da, horien eta Irungo antolamendu orokorraren arteko bateragarritasun edo sintoniaren ikuspegitik, honakoa adieraziz:

- A) I-1.5 'Jaitzubia' ibilbidea. Eskatzen da ibilbidea jasotzea GI-636 errepidea zabaltzea garatzen duen proiektuan, hain zuzen ibilbidearen trazadura eta gauzatzea hartzearen bertan. Irungo Udalak zein Hondarribiakoaren parte batek Foru Aldundiko Azpiegitura Departamentuari helarazitako proposamen bat da.
- B) Irungo Oinarrizko Udal Sarea. Ulertzen da ezen Oinarrizko Udal Sarearen trazadura Udalak berak definituko duela, gaur egun erredakzio fasean dagoen Hiri Mugikortasun Iraunkorraren Planaren esparruan.
- C) Mendelu - Hendaia adarra. Oinarrizko Foru Sarea handitzea proposatzen da, Mendelu auzoa (Hondarribia) Santiago zubiarekin (Hendaia) lotzea ahalbidetuko duen tarte baten bidez, Plaiaundiko parke ekologikoaren hegoaldeetik zehar zehazki. Beste proiektu batzuen garapenarekin lotutako bi aukera deskribatzen dira; proiektu hauetako bat N-1 errepideko lurpeko pasabidea da, Kostorbeko trenbide plataformaren azpitikoa alegia, eta Santiago zubiko trenbide plataformaren azpitiko pasabidea bestea.

ERANTZUNA

- A) GBBLAPek mantentzen duen jarrera bat dator GI-636 errepidearen trazaduraren paraleloan -oro har- eta Katea eta Mendelu artean bizikleta bide bat jartzearekin; hau bat dator, halaber, Hondarribiko eta Irungo udalek sarbide honi izaera 'hiritarra' emateko elkarrekin egin duten proposamenarekin.

GI-363 errepidea zabaltzeko proiektua Foru Aldundiaren Azpiegitura Departamentuaren eskumena da, eta bizikleta bide tarte hori jasotzen du. Garapen Iraunkorreko Departamentuak, bera izaki Foru Aldundian bizikleta bideen arloko eskumenak dituena, kontsiderazio batzuk helarazi dizkio aipatu departamentuari, proiektatutako bizikleta bide tartearen ezaugarri teknikoek buruz, bizikleta bideei buruzko foru araudian xedatutakoa eta ezarritako gomendio teknikoak beteko direla ziurtatzeko, hain zuzen azkenean eraikitzen den bidea erabat funtzionala izan dadin bide segurtasun, erosotasun,

erabilgarritasun eta trafikoen koexistentziari dagokionez, errepideari lotutako beste bizikleta erabilera batzuk kaltetu ez daitezen, eta kontserbazio eta ustiapenerako abiapuntuko baldintzak egokiak izan daitezen.

GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuak, tarte honi dagokionez (I-1,5 'Jaitzubia' adarreko 01 012F), jaso egingo du GI-363 errepidea zabaltzeko proiektuan sartutako trazadura.

- B) GBBLAPen helburua lurralde osoa egituratzen duen Oinarrizko Sare bat ezartzea da, komunikazio azpiegitura izaki erabateko zentzua izan dezan. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko tarteak (GBBOFS) eginez bai hiriko tarteak (GBBOUS) eginez.

Oinarrizko Udal Sarearen trazadura, GBBLAPeko dokumentuek adierazten duten bezala, orientagarria da, eta trazadura zehatza udal antolamenduari egokituko zaio, udala bera baita ildo honetan erabakitzeke eta jarduteko eskumena duena. Eraikuntza proiektuen erredakzioak eskatzen duen azken zehaztea bera izango da unean uneko errealitateei ondoen egokitzen zaiena eta lotura guztien azken marrazkia argitzen duena.

Irunen kasuan, garatze fasean dagoen eta Hiri Mugikortasun Iraunkorraren Planaren esparruan jaso eta garatuko den bizikleta mugikortasuneko politika bat duela, kontua da egun dagoen edo aurreikusten den udal sarearen tarte batzuk bereiztea, lurraldeko oinarrizko sarearen parte izan daitezen, horrela posible izan dadin herri honetan bat egiten duten I-1 eta I-7 ibilbideei dagozkien tarte eta adarren arteko konexioa.

Irungo nodoak Txingudiko badiaren eremuan duen potentzialtasuna dela eta, irtenbiderik hoberen eta iragazkorrena bilatuko da hiriko eta hiriarteko bizikleta eta oinezko mugikortasun fluxuen arteko loturarako, udalerriko zein Txingudiko badiako aldameneko herrietako (Hondarribia eta Hendaia) egoitza eta jarduera ekonomikoetarako eremuetan sortzen diren bidaia potentzialei erantzuna ematearren.

GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuan jasotako proposamena Irungo Udaleko Hirigintza Departamentuko zerbitzu teknikoek, Hasierako Onarpen dokumentua prestatzeko kontsulta fasean zehar -2009ko otsaila- udal bizikleta sareari buruz eman dituzten dokumenturik berrienen dago oinarrituta. GBBOFS eta GBBOUS lotzeko puntuen kokapena ere aipatu departamentuari kontsulta egin ondoren zehaztu zen.

Geroago, GBBLAPen Hasierako Onarpenerako dokumentuari dagokion partaidetza publikoko prozesuaren esparruan (dokumentuaren aurkezpena 2010eko ekainaren 8ko saioan izan zen), Irungo Plan Orokorraren Bulegoak azaldu egin zuen udalerriko mugikortasunari buruz garatzen ari den gogoeta, hain zuzen ere Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planeko proposamenak ekarriko dituen, bizikleta mugikortasunari lotuak tartean. Proposamen horiek, Irungo Udal Sareari dagokionez, GBBOSen jasoko dira, lehenbailehen, eta onartzen eta departamentu honi helarazten zaizkion unetik aurrera. Horretarako, ulertzen da ezen GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuan Irunentzat islatutako Udal Sarea, Irungo HMIPen aurretiko proposamenetan oinarritua, adierazgarria dela.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- C) Mendelu (Hondarribia) - Ficoba (edo Santiago zubia) Txingudiko parke ekologikoaren ertzetik bizikleta bidea.

Irungo Udalak argi eta garbi erasota laga du bere ikuspegitik tarte honen eraikuntzak duen garrantzia. Bere alegazioaren bidez azaldu du, HAPOn hasierako onarpenerako dokumentuan islatu du, eta adierazita laga du, halaber, 2010eko ekainean egindako partaidetza saioan ere. Hondarribiko Udalak ere islatu utzi du bere HAPOn Aurrerapenean. Udalerri hauek biek asmoa dute epe ertain-luzean oinezko eta bizikletarentzako lotura pasealeku bat sortzeko, Hondarribia - Irun - Hendaia artean, Plaiaundiko parke ekologikoa inguratuz. Horren definizioa beste proiektu batzuen mendean dago; proiektu horiek, esaterako, trenbide-zabalgunearen azpiko N-1eko lurpeko pasabidearena edota Santiago zubiaren parean trenbide azpiko berriarena dira.

Gainera, Txingudiko BIL-KBEren mugatze berria, eta horrentzako kudeaketa proposamena, prestatze fasean daude une honetan. Baliteke mugatze hori eta izango duen araudia bat ez etortzea Irungo HAPOn proposamenarekin.

Eguneroko nahitaezko eta bizikletan oinarritutako mugikortasun baten garapenearen potentzialtasuna izugarri altua da Hondarribia-Irun-Hendaia konurbazioan. Oso biztanleria handiko herriak dira, lauak, elkarrekin lotura handia dutenak, behar beste trinkoak eta bizikletarako oso distantzia egokiak dituztenak, automobilez egiten diren bidaiak murriztera begira. Horri erantsi egin behar zaizkio aisialdi erabilerari lotutako bizikleta bideak, oso kopuru handian egiten baitira inguru honetan; mugikortasun hau modu irregularrean banatzen da urtean zehar, baina oso presente dagoen elementua da. Bizikletaren erabileraren arrakastak ezinbestekoak ditu bide seguruak, erosoak, askotarikoak, lotura ematen dutenak, etab. Hondarribiko eta Irungo bizikletaren udal sarean loturak baditu alegazioan aipatzen denaz gainera beste aukeraren bat ere, baina eskas gerta daiteke udalerri bi hauen artean sustatzea eta sortzea espero den trafikoentzat. Hondarribia-Irun eta Hendaia arteko loturari dagokionez, eskatzen dena da operatiboena, zalantzarik gabe, bizikletaren ikuspegitik.

Lotura hau GBBLAPen sartzera begira aztertu aurretik aintzat hartu beharreko baldintzatzaile nagusiak honakoak dira: (1) eskatutako lotura hiri inguruko eta hiriarteko bizikleta mugikortasunerako funtsezko tartetzat ikustea eta planteamenduko laketa ikuspegi hutsa gainditzea; zeren eta lotura hori gauzatu ahal izateko behar diren mota guztietako ahaleginek pisuzko azken helburu batzuk behar baitituzte, eta maila teknikoko beste edozein irtenbide eskas edo desegokik tartearen funtzionaltasun akastun bat eta beste hainbat ondorio txar ekarriko baititu, (2) irtenbide tekniko eta ekonomikoak lortzea hesi natural (Bidasoa) eta hesi artifizial (N-1, trenbide-zelaiguneak, batez ere) garrantzitsuek ezarritako oztopoak gainditzeko, eta (3) irtenbide bateragarria eta ingurumenaren ikuspegitik baimengarria aurkitzea, alderdi hau zeharo presente baitago, eta maila gorenean gainera, eremu honetan.

Hori guztia dela eta, eta adierazitako baldintzetan, eskatutako tarte sartzeko egiten da GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan, aukeren azterketaren faltan dauden tarteei dagokien grafiarekin, hasiera batean egokien irizten zaion trazadurarekin, eta bideragarritasunaren analisia egiteko konpromisoa, baina baita ingurumen arloan eskumena duten organoen aurretiazko azterketaren mendeko proposamen gisa, eta izan daitezkeen muga guztiekin.

2.- Oiartzungo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Bizikleta erabiltzaileen eta oinezkoen bateragarritasuna aztertzeko eskaria (adibidez Arditurriko bidegorrian).
- B) Karrikako bidegorria txertatzeko eskaria, izan ere bidegorri honen lehenengo fasearen proiektua onartuta dago.

ERANTZUNA

- A) Arditurriko adarra (01010L), honen eraikuntza eta behin betiko egokitzapen lanetan parte hartu zuen Garapen Iraunkorreko Departamentuak, bai Erreterriko udalerriko tartean bai Oiartzungo udalerrikoan, GBBOUSen sartuta dago, udal agintarien erabaki aktibo baten eraginez; eta udal kudeaketa du. GBBLAPen Aurrerapen fasean ez zen beste inolako zentzuko alegaziorik izan. Beraz, udal administrazioari dagokio egin beharreko analisi eta hobekuntzak aurrera eramatea; zerbitzuan den tarteko trafikoaren erregulazioaren gaiak ez du honako plangintza prozesu honekiko loturarik.
- B) GBBOUS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraiobide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). Dena den, GBBOUSek landa-natur inguruenari lotutako laketa erabilerako tarte batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetzentzako sareekin lotzen direnak. Kasu hauetan guztietan, ugari dira GBBOUSen zati ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzeko; egin nahi duen bakarra kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. GBBOUSek turismo proiektuen, kasu honetan Oiartzungo udalera begirako garapenean oinarri edo laguntza gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesean bat egin arren, irizten zaio ezen proposatzen den ibilbideak -hau I-1.3 Erreterria - Oiartzun adarretik abiatzen da, honen 01 010L tartetik- ez dituela beharrezko ezaugarriak eskaintzen bizikleta-oinetzentzako bide tarte bihurtzeko, ez behintzat GBBLAP honetan ezartzen diren irizpideen arabera; zerbait izatekotan, Oiartzungo Udal Sarearen luzapentzat hartu beharko litzateke.

3.- Erreterriko Udala (2010/07/14). Honakoa adierazten du:

Trazadura bakarra mantentzea, eta ez hiru, Irun eta Oiartzunekin lotzeko hiriko sarerako, Nafarroa Etorbidetik zehar, eta foru sareari loturik.

- a. Pelotari kalea zeharkatzen duen trazadura kentzea.
- b. Touring Etorbidetik eta Oiartzun ibaiaren ezkerreko ertzetik diseinatutako konexioak baztertzeko, horiek biak Udal Barne Sarerako utziz, foru izaerako sare nagusiarekin lotu gabe alegia.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- c. Oinarrizko Foru Sarearen eta Oiartzunen arteko lotura, hiriartekoa, Arragua (Oiartzun) auzotik zehar egitea.

ERANTZUNA

Eguneroko nahitaezko eta bizikletan oinarritutako mugikortasun baten garapenaren potentzialtasuna izugarri altua da Pasaia-Lezo-Errenteria-Oiartzun konurbazioan. Oso biztanleria handiko herriak dira, lauak nagusiki, elkarrekin lotura handia dutenak, behar beste trinkoak eta bizikletarako oso distantzia egokiak dituztenak, automobileren egiten diren bidaiak murriztera begira. Horri erantsi egin behar zaizkio aisialdi erabilerari lotutako bizikleta bideak, oso kopuru handian egiten baitira inguru honetan; mugikortasun hau modu irregularrean banatzen da urtean zehar, baina oso presente dagoen elementua da. Bizikletaren erabileraren arrakastak ezinbestekoak ditu bide seguruak, erosoak, askotarikoak, lotura ematen dutenak, etab. Errenteriako udalerrak, banaketa-errotula gisako kokapenari esker, funtsezko eginkizuna betetzen du, esate baterako Donostiak betetzen duenaren antzekoa.

Errenteria eta Oiartzun arteko loturan, auzo/herrigune eta lantoki, merkataritza-gune eta abarren banaketa ez da ardatz bakar baten inguruan gauzatzen. Gainera, hesi artifizial garrantzitsuak daude, hainbat azpiegiturari loturik. Hirugarrenik, bideratu egin behar da Irun - Hondarribia - Hendaiaranzko hiriarteko loturaren irteera. Hau guztia dela eta, kasu honetan, GBBLAPek GBBOSentzat ziurtatu behar duen hiriarteko funtzionaltasunaren ikuspegitik, ikuspuntu ez hain lokal bat nagusitzen da, eta ondoko proposamen hau jasotzen da behin-behineko onarpenaren dokumenturako:

- a) Pelotari kaleko trazadura alternatiboa kentzen da, eta Nafarroa Etorbideko trazadura mantentzen da, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen adar gisa, Udal Sare izaeraz. Nafarroa Etorbideko tartea (Errenteriako zumardia) Oinarrizko Udal Sareari atxikita dago. Errenteriako hirigunean sartutako ibilbide bat da; beraz, ulertzen da Oinarrizko Udal Sarean mantendu behar dela, ez foru sarean, hau izan arren GBBOSen zati izango den udal tartea.

b-c) Lotura biak (Touring Etorbidea, Oinarrizko Udal Sare egin gabea) eta Fanderiako tartea (Burututako Oinarrizko Udal Sarea) bazterrean lagatzeak dakarren arazoa zera da, Udal Sareak ez lukeela Errenteria - Oiartzun lotura zuzen eta bizkorrik izango Ugaldetxo poligonoan Arditurriko Adarrean sarturik, egun tarte horiek eginda badaude ere. Proposatzen den aukera (Errenteria - Arragua - Oiartzun), hau ere Oinarrizko Sarean sartuta dago, ez da hain zuzena eta erabilgarria, nabarmen gainera, bizikletaren funtzionaltasunaren ikuspegitik, eta definizio maila baxuago batean dago. Azkenean, ibilbide hauek FEVEren geltokiekin (geltoki berria Fanderian eta Arraguan) duten erlazioa aztertu beharko litzateke. Hori guztia dela eta, behin-behineko onarpenaren dokumentuan azkenean islatzen den trazadura jasotzen eta proposatzen da udal sarerako.

4.- Donostiako Udala. Hirigintza Zuzendaritza (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Jendaurreko epea luzatzea eta, hala egokituz gero, hori komunikatzea eskatzen da, gutxienez irail hasiera edo erdira arte (abuztua hartuz behintzat), dokumentuaren gaineko azterketa zehatzago bat egin ahal izatearren.

- B) GBBLAPeko proposamen materialei dagokien: oro har, LAPeko bizikleta bideen sarea bat dator Donostiako HAPO berriari sartutakoarekin. Beraz, Planaren edukiaren balorazio orokor positibo bat egin daiteke (...). Bi salbuespen:

B.a) Donostia eta Hernani lotzeko tartea Errekalde eta Galarreta artean, GI-2132 errepideko korridorean zehar.

B.b) Donostiaren eta Pasai San Pedroren arteko lotura, Trintxerpetik igaroz.

Tarte bi horiei dagokienez, honakoa azaltzen da: tarte bi horien izaera eta ezaugarriak direla eta, justifikatuta legoke udalez gaindiko edo hiriarteko bizikleta sareko tartetzat hartzea, horrenbestez Lurraldearen Arloko Plan horren xede den sarean txertatzekotzat.

- C) Forma alderdiei dagokienez:

C.a) Bidezko irizten zaio bereizteari, batetik, Sarearen antolamendu fisiko eta materiala, Sarea bera bere eginkizunaren eta udalez gaindiko lurralde betekizunaren ikuspegitik itxuratzeko eta justifikatzeko ideian oinarritua, eta bestetik, tarteen titulartasuna. Azken kontu honi garrantzirik kentzeke, komeniko litzateke sare hori bakar-bakarrik aipatu eszenatokietako lehenetik identifikatzea, kontu hori sarearen edota honen tarteen titulartasunarekin nahastu gabe. *Testuinguru horretan, titulartasun hori antolamendutik beretik kanpoko erreferente bat da, eta izan ditzakeen inplikazioak kontuan hartu beharko lirateke, hala egokituz gero, titulartasunak berak garrantzia izan dezakeen alderdietan (esaterako, sarearen eta honen zatien kudeaketarekin edo mantentzearekin lotuetan, besteak beste).*

C.b) Adierazten da ezen LAPen hirigintza mailako aurreikuspenak sartzea edota maila horretako terminoak erabiltzea aipatu Planetik kanpoko eginkizun bat dela. Zehazki, LAPek berriaz identifikatzen du xedetzat duen bizikleta sarea sistema orokor gisa, eta udal hirigintza antolamendua behartzen du, tratamendu bera eman diezaion. (...) komeni da gogoratzea ezen 'sistema orokor' terminoa hirigintzako kalifikazioari lotutako zona edota egiturazko kategoria bati dagokiola, eta, horrexegatik hain zuzen, hirigintzako antolamenduari dagokiola, ez ordea lurralde antolaketari.

C.c) Sarearen antolamendua modu ireki eta malgu batez planteatzea komeni dela adierazten da, bai behintzat eremu jakin batzuei dagokienez, zehazki hirigintzako jarduketari garrantzitsuak aurreikusten diren inguruetan (adibidez, Urumearen ibarrak hartzen duen eremu osoan). Izan ere, gauza bat da, ezin bestela izan, LAPek aurreikustea bizikleta sareak ibar horretan zehar joan behar duela, eta oso bestelako kontua da Plan horrek trazadura zehatz bat jasotzea eta ezartzea, hirigintzako antolamenduak aurrez egin zehaztapenik gabe. Horrelako egoerek (ez diote bakarrik Urumearen ibarrari eragiten) justifikatu egiten dute LAPen jarraibide argi batzuk zehaztea (are trazadura orientagarriak ere), eta hirigintzako antolamenduan trazadura zehatzak jasotzea, baina azken honek ez dakar, inolaz ere, hura [LAP] aldatu beharrik.

C.d.) Planteatzen da komeni dela LAPen gutxieneko arau batzuk sartzea, edo bestela honen garapenean tresna egokiak formulatzera jotzea, tratamendu fisiko eta materialari, sekzioari,

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

hiritartzeari, seinaleztatze eta mantentzeari eta beste hainbati buruz, hain zuzen sarearen halako homogenotasun bat ahalbidetzearen, foru edo udal kudeaketakoa den alde batera utzita.

– D) Ibilbideei dagokienez:

D.a.) I-1: Herrera - Buenavista tartea. Oinarrizko Foru Sarea. Udal Sarea - Foru Sarea lotura Herreran. Espazio honen antolamenduak jasotzen du lotunea; horrenbestez, falta den bakarra biok lotuko diren gunea eskala egoki batez zehaztea da.

D.b.) I-2: Añorga Txiki - Belartza N-1 errepidetik trazadura. Ia-ia bat dator HAPON aurreikusitakoarekin, N-634 errepidearekiko loturako tarte txiki batean izan ezik (inguru hau obretan da egun, trenbidea zabaltzeko lanengatik). Edonola ere, adierazi behar da ezen *tarde horren behin betiko trazadurak lotuta egon behar duela N-1 errepidea tarde horretan bulebar bihurtzeko aurreikusten diren obrei. (...) horren definizioa jaso egin beharko da hiritartze obren proiektuan (...) beharrezko doiketak egiteko aukera eduki behar da (...) LAP edo udal antolamendua aldatu beharrik gabe. (...).*

D.c.) I-3: Kuarteletako zubia (Loiola) - Maria Cristina zubia tartea: egindako lanek ahalbidetuko lukete osatzea, Urumearen ezkerreko ertzetik zehar. Hurrengo tartean, Kuarteletako zubia (Loiola) - Txomin tartean, behin betiko trazadura AHTren trenbidea gauzatzeko ibai ibilguari ematen zaion tratamenduaren mendean egongo da. Txominen bi trazadura aurreikusten dira, ibaiertzetik bata (ibai parkea) eta Astigarragako errepidetik zeharrekoa bestea (LAP gisa).

– E) Beste kontu batzuei dagokienez.

E.a.) Irizten zaio ezen dokumentazio grafikoaren definizio eskalak ez duela aukerarik ematen trazadurak, bere jabari publikoko zonekin eta zortasunekin, lurzoru hiritar jada garatuetan ezartzetik ondoriozta daitezkeen kudeaketa arazoak behar besteko zehaztasunez ebaluatzeko.

E.b.) Zuhurtzia handiagoz definitu behar da LAP honek duen izaera loteslea -aplikazio eremu eta materia jakin batzuei dagokienez-, jabari eta erabilera publikoko zonetan eta hauetako zortasunetan zein dagoeneko garatutako hiri lurzoruen barnean etorkizunean izan daitezkeen jarduketengatik, zerbitzu sareen proiektioan eta horiek egiteko unean izan dezakeen eraginagatik, eta abarregatik.

E.c.) LAPek ez ditu definitzen bizikleta bideen neurriak edota ezaugarriak -gutxieneko sekzioa, etab.-, jabari publikoko eta afekzio zerrenden neurriak besterik ez; hala eta guztiz, prestatzen diren garapen planetan 'Oinarrizko Foru Sarearen' trazadura sartu beharra ezartzen du.

ERANTZUNA

– A) Udalak GBBLAPi buruz egin duen analisiari behar beste zehatz irizten zaio.

– B.a) Errekalde - Galarreta tartea: Hernaniko Udalak eta Arteaga Fundazioak (Kutxa) ere eskatutako tarte bat da. Onartzen da I-2 ibilbidean (02 021F, 'C. Antolamendu planoak' dokumentua) foru sareko tarte berriztatzea, Hernaniko udal sarearekin bat egiten duen punturaino (02 022L). Oraindik

aukerak aztertu behar diren tartetzat hartzen da; honetan, behar beste zehatz analizatu beharko da ondoko Añorga Txiki - Errekalde G-21 (02 020F) tartearekiko lotura, N-1 zaharra bulebar bihurtzetik aterako baita tarte hau. Eta Errekaldeko geralekuarekiko eta azken honetatik Lasarte-Oriaraino (02 002F) doan tartearekiko lotura ere aztertu beharko da.

– B.b) Donostia - San Pedro tartea Trintxerpetik zehar: Gipuzkoako Foru Aldundiaren Lurralde Antolaketako Zuzendaritzak ere eskatutako tarte bat da; honen eskaria informazio fase honen aurretikoa da. Onartzen da sartzea, neurri batean foru sarearen tarte berriztatzea Herrerako portu inguruan (01 005F), zona horren etorkizuneko antolamenduan kontuan hartu beharreko aurreikuspen gisa. Trintxerperekin bat egiten duen puntutik aurrera, ardatza udal tarte berri batez luzatzen da (01 006L); hau kale zerrendan ageri da jada, eta Pasai San Pedroko ekialdeko muturreraino iristen da.

– C.a) GBBLAPek, hasierako unetik beretik, lurraldea egituratzeko proposamen bat egin beharra izan du gidari; horretarako, sare zeharo konektagarri eta funtzional baten diseinura jo du. Ildo honetatik, GBBLAPek Gipuzkoako Lurralde Historikoa zeharkatzen duen Bizikleta Bideen Oinarrizko Sare osoa hartzen eta jasotzen du, modu orokorrean, kasuan-kasuan dagokion administrazioaren arabera bizikleta bideen plangintza, proiektio, gauzatzeko eta ustiapenean dauden eskumenak alde batera lagata.

Aipatzen den titulartasunen kontuari dagokionez, GBBLAPen dokumentuak ez du inolako ondorio automatikorik eragin nahi, izan ere Foru Sarea eta Udal Sarea bereizten dituen planteamenduaren helburua maila praktikoa eta funtzionaleko, ez titulartasunaren inguruko, bereizgarri bat ezartzea da. Udalek lurraldean dituzten desira eta aurreikuspenak jasotzeko eta errespetatzeko planteamendu bat da, hain zuzen GBBOSen lehen bistratze partekatutako bat bultzatzeko bai hirigintzan bai lurralde antolaketan, Sarea duten udalerririk guztietan, eta azpiegitura sare berri honen garapen eta kudeaketan eginkizunak eta kargak banatzeko unean lehen adostasun bat bilatzeko, gai honetan sartutako administrazio guztien artean. Foru Sare deitua izango da Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauaren esparrutik eramango den GBBOSen eremua. Horrelaxe ulertu dute kontsultatutako instantzia guztietan, eta erantzun positiboa eman diote planteamendu orokorrari. Dena den, eta ildo horretatik, GBBLAPeko zehaztapen ataleko 4. artikulua aldatu egin da, Behin-behineko Onarpenaren dokumentura begira, eta Oinarrizko Sarearen funtzionaltasunaren kontuari zentralizat heldu dio, titulartasunak alde batera lagata.

– C.b) Baieztapen honen oinarrian hirigintzako antolamenduaren eskumen printzipioa dago, indarrean dagoen Lurzoru eta Hirigintzari buruzko Legeko 5. artikulua jasoa zehazki, honakoa baitio hitzez hitz: *"Hirigintzaren antolamenduak bakarrik lotu dezake lurzoru erabilera jakin batzuekin, eta hirigintzako plangintzak bakarrik esleitzen diezazkieke lurzoru erabilera jakin batzuk, hirigintza-sailkapenaren eta -kalifikazioaren bitartez. Horrez ez dio ezertan eragiten lurralde-antolamenduko tresnei buruz legez xedatutakoari".*

Gogoratu beharrekoak dira hona dakargun antolamendu tresnak lortu nahi dituen helburuak eta xedeak. Dokumentu osoari darizkion funtsezko helburuetako bat, begi-bistakoa izan arren garrantzi txikiagokoa ez den bat, errepideetatik autoak ateratzea da, hain zuzen baliabide berriztaezin eta energia kontsumoa murrizteko eta kutsadura eta berotegi efektuko gasak gutxitzeko. Ez da ahantzi behar lurzoru ere ingurumen ondasun bat dela, eta horren neurritz gabeko kontsumoa saihesteko

BEHIN BETIKO ONARPENEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

behar diren tresna tekniko zehatzak lurralde antolaketan daudela; are gehiago, antolaketa horren udalaz gaindiko izaera eta jorra ditzakeen eskualde zein autonomia mailako espazioak direla eta, esan dezakegu antolamenduak bereganatu egin ditzakeela lortu behar duen helburu horretarako tresna baliagarriak. Horrela, aipatu plana bat dator, goitik behera, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, jasotzen dituen printzipio orokorrek, eta zehazki 3.e) artikuluekin; honek azpimarratu egiten ditu mugitzeko modu eramangarriak, behar-beharrezko ez den guztietan motordun ibilgailuen erabilera murriztera zuzenduak, lehentasuna emanez, bide batez, ingurumena errespetatzen duten garraioei.

Bestetik, sistema orokorren edo zuzkidura publiko orokorren kontzeptuak ohikoak dira 1956az geroztik etorritako hirigintzaren garapenean.

Auzitegi Gorenaren egungo jurisprudentziaren arabera, lurraldearen egiturazaila izateak ematen dio sistema orokorrari bere izaera; honen bokazio nagusia lurralde osoari zerbitzua ematea da. Toki sistemak, aldiz, bokazio sektorialekoak dira. Udalak alegazio hauetan behin eta berriro egin homogenotzeko eskariari erantzuteko, eta bizikleta bideak antolatzeko ahalegin batez, hauei eman beharreko tratamenduari dagokionez sistema orokor hori planteatu nahi izan da, lurralde eta hirigintza ikuspegitik lurzoru antolatzea, erreserbatzea eta lortzea ahalbidetzarren batetik, eta udalerriek aukera izan dezaten, bestetik, sistema horretan sartzeko, horrela udal antolamendu eta kudeaketa gauzatu ahal izateko eta, ondoren, egoki ikusiz gero, plan zehatzago edo berezietan garatzeko. Dena den, onartu arren aipatu kontzeptua batez ere sistema orokorrek definitzen dituen antolamendu orokorraren esparrukoa dela, horren eduki materialak gainditu egin ditzake esparru horren mugak. Egia da, era berean, hirigintzako antolamenduak aurreikusitako egin behar dituela unitateko sareak sare orokorrek, are udalaz gaindikoeekin ere kasu honetan bezala, behar bezala lotzeko beharrezko azpiegitura eta kanpo zerbitzuetarako obrak. Argudio berari jarraiki, TBSLren 22. artikulua aipa dezakegu.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen helburua udalez gaindiko sare bat egituratzea da, hainbat udal eremurentzako erlazio ardatza diren bizikleta bideen udal sistemak lotuz eta, horrela, Gipuzkoako biztanleria guztiari zerbitzua ematen saiatuz. Hala, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, bere 52. artikuluan eta lurraldearen antolamenduaren nagusitasunari buruz, honakoa dio:

“1.- Hirigintzako antolamendu eta plangintzaren artean eta lurraldearen antolamendurako tresnen artean dagoen harremana azken horiek arautzen dituen legeriak eraentzen du. Bigarren apartatuan, honakoa dio: ‘Lurraldearen antolamendurako tresnak indarrean sartzeak ondorio hauek izango ditu: Antolamendu horren zehaztapenak hirigintzako antolamendu eta plangintzakoei nagusituko zaizkie, bai horien artean kontraesan edo bateraezintasunik dagoenean, bai aplikazio eta eragin zuzeneko arau lotesleak direnean’, kasu honetan legez. Eta, hurrena: ‘Ukitutako hirigintza-plangintza interpretatzeko eta aplikatzeko orduan, lurraldearen antolamendurako tresnen zehaztapen enparau guztien eraginkortasun oso eta eraginkorrena lortzeko modurik aldekoena hautatuko da.’

Edonola ere, behin-behineko onarpenaren fasera begira prestatutako zehaztapen multzoak xedapen gehigarri bat jasotzen du; honetan, neurri berezi gisa, adierazten da ezen VI. idazpuruan (Bizikleta Komunikazioko Sistema Orokorra) sartutako erregulazioak ez direla aplikatuko Bizikleta Bideen

Oinarrizko Sarearen adar diren bizikletarako udal azpiegiturretan. Argudio hori berori aurkitu daiteke, ostean, EAEko Trenbide Sarearen LAPen; eta honek dagoeneko jaso du horrelako gaiak erabakitzeko ardura duen EAEko Lurralde Antolaketarako Batzorde erakunde autonomikoaren oniritzia.

- C. c) Urumearen ibarretik zeharreko trazaduraren kasuan (Donostiako udalbarrutia), trazadura osoa, Martuteneraino, Oinarrizko Udal Sarearen parte da; horrenbestez, trazadura orientagarri ez loteslea da. Oinarrizko Foru Sarearen tarte bakarra Martutene - Astigarraga tarte egina da, Donostiako udalbarrutiari eta Martutene - Ergobia adarrari dagokionez, baina aukeren faltan dago; beraz, iradokizun bat da, eta ez da loteslea.

Plana, lehenago adierazi moduan, loteslea da Oinarrizko Foru Sareko tarteei dagokienez; dena den, hiri bilbeetan udal plangintzagileek kontuan hartzeko trazadura posible batzuk gomendatzen ditu, orientazio gisa betiere.

- C. d) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburuak (2006) jaso egiten ditu bizikleta bideen planifikazio, proiektu eta eraikuntzara begira Garapen Iraunkorreko Departamentuak erabilitako gomendio tekniko nagusiak. Osterantzean, ildo honetatik lagungarri izan daiteke Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua, urtarrilaren 24koa; honen eranskinean seinaleztapenari lotutako hainbat alderdi jasotzen dira.

GIBLAPen eskalak ez du modurik ematen GBBOSen tarte bakoitzerako trazadura-aukera eta behin betiko ezaugarri teknikoak behar beste zehaztasunez finkatzeko; kontu hauek guztiak eraikuntza proiektuetan zehaztuko dira, eta hauek ere jendaurerako informazioa igaro beharko dute, onartu aurretik.

- D.a) Herrera - Buenavista tarte Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasun eta Lurralde Antolaketa Departamentuak egin du N-1 errepide zaharraren gainean (egungo GI-2640). Behin amaitu ondoren, espazio honen ustiapena udalera igarotzea dago aurreikusita. GBBOUS gisa sartuta dago Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan.
- D.b) Añorga Txiki - Belartza tarte N-1 (egungo GI-21) errepidetik.

Añorga Txiki - Errekalde tartearen eraikuntza proiektuaren erredakzioak -orain eraikuntza fasean dago, Euskal Trenbide Sareko obrekin batera- eta Errekalde - Lasarte/Oria tartearen eraikuntza proiektuarenak -honen tramitazioa laster hasiko da- ekarri duten hurbilketa teknikoaren ondotik, Lasarte/Oria - Donostia hiriarteko lotura -neurri batean mazelan kokatuta dago (I-2 ibilbidea, 02 002F ibilbidea), eta bertan diren auzoak, geralekua eta Belartzako poligonoa lotzen ditu Lasarte-Oriako bidean- indartu egin da hiriarteko trazadurarako aukera egokien gisa, bai konektagarritasun hobearren aldetik bai malda jokoaren aldetik. Izan ere, neurri handi batean trenak bazterrean lagako duen zelaigunean kokatzen da. Horrekin guztiarekin bat egiten du Añorga auzo zigortuko auzotarrek adierazitako desirak, trenbidearen hesiaren ordeaz azpiegitura bigun bat jartzen duen tarte berri honetarako sarbide zuzenak nahi baitituzte horiek -trenbideko murrerik gabe- kenduz horretarako-, hain zuzen aipatu udalerririk biek zuzenean komunikatu ahal izatearren GI-21 errepidera jaitsi edo horretatik igo beharrik gabe.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Bestetik, N-1 zaharra (GI-21) bulebar bihurtzeko prozesuak berekin ekarriko du oinezko eta bizikletarako bide bat txertatzea -HAPOn jasota dagoenaren arabera-; honek zerbitzua emango die haran hondoko bizilekuei, bai egun direnei bai aurreikusiei, eta GBBOSen sartu berriko Errekalde - Galarreta - Hernani (02 021F) tartearikiko lotura ere eskainiko du. Lotura berri hau geralekuarekin, lehen aipatutako Añorga Txiki - Lasarte-Oria tartearikiko (02 002F) eta GI-21etik hegoaldera dagoen Errekaldeko industri eremuarekin lotzea komeniko litzateke.

Lehen deskribatutako tarte sortak modu egoki batez bideratzen dituzenez eremu honetan behar diren loturak, GBBLAP honetan GBBOSerako erabilitako irizpideetatik abiatuta zentzugabe irizten zaio, puntu honetatik aurrera eta konektagarritasunaren ikuspegitik, tarte honek haran ondotik zehar Lasarte-Oriaraino jarraitzeari. Azpiegiturak metatzeak sortzen dituen arazoak eta inguruko desnibel handia direla eta, ez da inolaz ere komeni oinezko eta bizikletarako bidea GI-21 errepidearen ondoan jartzea Errekalde eta Lasarte-Oria artean.

Horren guztiaren indarrez, eta Usurbil eta Lasarte-Oriako udalek Urbil eta Txikiardi ingurueterako egin dituzten alegazioek eragindako aldaketak ere aintzat harturik, neurri batean birmoldatu behar izan da herri horien artean GBBLAPek aurreikusten zuen lotura.

Kudeaketan sortzen diren arazoak -saihestezinak eta egunerokoak baitira- beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira, hau da, eraikuntza proiektuen garapen fasean. Beharrezko doiketak egiteko baliabideak jarriko dira, bai GBBLAP bai udal antolamendua aldatu beharrik gabe, eta alderdi bakoitzak dagokion zati proportzionala bere gain hartzeko moduan.

- D. c) Maria Cristina zubia - Kuarteletako zubia (Loiola) tarte eta Kuarteletako zubia (Loiola) - Txomin tarte: jasota daude udalak bere GBBOU Serako emandako zehaztapenak, eta 'I-3.1 Anoeta' adarraren trazadura, Loiolako Erriberak eta Loiola artean, egokitu egin da 'Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana 2008-2024' delakoan definitutako proposamenen arabera. GBBSrekiko lotura puntua, Martutenen, ez da aldatu.
- E. a) Eskala grafikoari buruzko kontsiderazioei dagokienez, adierazi nahi da ezen erabilitako eskalari eta honek paper gainean duen irudikapenari nahiko eta egoki irizten zaiela, lurralde mailako dokumentu baterako. Hala eta guztiz, adierazten da ezen trazaduraren xehetasuna eskala handiagoz landu dela (E: 1/1.000) formatu digitalean, ez baina modu homogeen batez, zeren eta tarte batzuetarako prestatu diren proiektuen eta horien definizio mailaren mendean baikaude. Beste tarte batzuetan, trazadura orientagarria da gehiago, harik eta proiektuan zehazten den arte. Kudeaketan sortzen diren arazoak beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira, hau da, eraikuntza proiektuen garapen fasean.
- E. b) GBBLAPen izaera loteslea GBBOFSerako adierazitakora mugatzen da. Donostiako kasuan, GBBOU Sen gauzatze lanak oso aurreratuta daude; Errekalde - Lasarte/Oria tarterako eraikuntza proiektuaren -dagoeneko amaituta dago- tramitazioetik ondorioztatzen diren doiketak falta dira. Edonola ere, etorkizunean sortzen diren kudeaketa arazoak beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira.

- E. c) Alegaziegileak berak C.c) kontsiderazioan zentzu handiz eta plangintzagileekin berekin bat eginez adierazten duen moduan, Oinarrizko Sarearen antolaketa modu ireki eta malgu batez planteatu da; ezin bestela izan, gainera, mota honetako azpiegitura baten kasuan, ezen bere aldetik eragileekiko modu koordinatu batean planteatzen baita, lurraldera eta honen behar errealak egokiturik. Horregatik, kasu gehienetan planteatzen diren elementuak dokumentuan zehaztea, praktikak erakusten duen moduan, erabat baliogabe gertatuko litzateke; ez baina prestatzen diren garapen planetan OFSren trazadura sartzea, zeren eta plan horiek adostu egingo baitira, orain arteko ohiko praktikari jarraiki, bai beste plangintzagileekin bai zeresana duten eragileekin, hain zuzen proiektu fasean jasota uztera begira.

5.- Hernaniko Udala (2010/07/22). Alkatearen dekretua. Honakoa adierazten du:

- A) 3.3. 'Epela' adarraren trazaduraren aldaketa puntual bat egitea proposatzen da, Osinaga aldean zehazki, hango partzela-egituraketara egokitzeko eta eragin ahalik eta txikiena izan dezan bertako nekazaritza eremuetan. Beste alde batetik, Epelako industrialdean, azken zatia sinpletze aldera.
- B) 2. eta 3. ibilbideen arteko lotura proposatzen da, hain zuzen Errekalde - Galarreta luzapenaren bidez Hernani barruko saretik abiatuta, Galarretaraino baitago bermatuta. Honen justifikazio gisa, hurrena adierazten da: *'Tarte laburra da, baina interes handikoa, bi bailara (Oria eta Urumea) eta bi trenbideak (Adif eta Eusko Trenbideak) lotzen dituelako, eta probintziako sarean txertatzen dituelako Galarreta garapen estrategikorako eremua (Teknologia Parke berria eta hirugarren sektoreko jarduerak), Chillida Leku museoa, Zabalegi Nekazaritza Eskola eta Lore Toki finka.'*

ERANTZUNA

- A) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (03 030F tarte), betiere aukeren azterketaren faltan.
- B) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (02 021F - 02 022L - 02 023F tarteak), udal sarean oinarriturik eta aukeren azterketaren faltan GBBOFSren tarteei dagokienez.

6.- Usurbilgo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) GBBOFSren trazadura aldatzea proposatzen da, Froilán Elespe hiri parkearen eta Santuene (Urbil - Txikiardi - Ugaldea - Atallu - Santuene) artean zehazki, eta trazadura berriaren proposamena eransten da. Proposamen hau justifikatzeko, adierazten da lehentasuneko lotura bat bideratzen duela, Usurbilgo herrigunearen, industri inguruaren eta merkataritza-gunearen artean. Merkataritza-gunerako oinezko eta bizikletarako sarrera hobetzen du, gaur egun segurtasun arazoak dira eta bertan. Zati nagusietan lehendik badiren plataformak erabiliz gauzatu daitekeela adierazten da.
- B) Txikiardi - Zubieta - Sanisteban tarte OUSi atxikitzea eskatzen da.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

ERANTZUNA

- A) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (02 003L eta 02 004F tartea). Foru tartea aukeren azterketaren faltan geratzen da.
- b) Proposamena onartu eta tartea Usurbilgo OUSen sartzen da (02 026L eta 02 027L). Tarte honen parte bat (Hipodromoko zubia - Zubieta) eginda dago jada, eta Donostiako Udalak kudeatzen du; horrenbestez, Donostiako Oinarrizko Udal Sarean sartuko da era berean. OUS hau Hipodromoko zubian lotzen zaio, zuzenean, Lasarteko Oinarrizko Udal Sareari.

7.- Lasarte-Oriako Udala (2010/08/02):

- A) Atsobakar (Lasarte-Oriako udalbarrutiaren muga) eta I.2.1 Errekalde adarraren arteko tartea Foru Sarearen parte izan beharko luke, eta S-6 (Michelin) sektorean dauden partzelen eta 'Froilán Elespe' hiri parkearen ertzetik igaro; horrela, murriztu egingo lirateke proposatutako trazadurak berekin dakartzan afekzioak. Proposamenaren justifikazio gisa, adierazten da tartea Usurbilgo udalbarrutian dagoela, eta Oinarrizko Udal Sarean sartuta, baina horrek ez duela bermatzen Lasarte-Oriaren eta I-2.1 adarraren (Txikiardi) arteko lotura.

ERANTZUNA

- A) Udalbarruti muga eremu hiritar finkatu batean dago. Foru Sarea Froilán Elespe hiri parkera iristen da Errekaldetik (02 002F), eta hortik aurrera, Usurbilgo Udalak aurkeztutako alegazioan oinarriturik, Usurbilgo Oinarrizko Udal Sarearen trazadura hiri parkeko partzelen eta Urbil merkataritza-eremuaren (02 003L) iparreko ertzetik igarotzen da. Usurbilgo Oinarrizko Udal Sarearen eta Lasarte-Oriako Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura udal kudeaketapeko hiri eremuan dago erabat; horrenbestez, orientazio gisa parkea, merkataritza-gunea eta S-6 (Michelin) sektoreko partzelak inguratzen dituen trazadura bat jasotzen da, betiere alegazioak aipatzen duen afekzioak murriztu behar diren bidetik. Beraz, Oinarrizko Foru Sarea Froilán Elespe Parkeko sarreran amaitzen da, ondoren Oinarrizko Udal Sarearen tarte batzuk datoz -Usurbilgo sarearenak eta Lasarte-Oriako sarearenak-, eta foru izaera Txikiardin berreskuratzen du, Usurbilgo herriguneranzko irteeran.

8.- Andoaingo Udala (2010/07/20). Honakoa adierazten du:

- A) Bordazuloko tunelaren eta Presabururen arteko tartea (I-8. Leitzarango bailara) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzen zaio, baina tarte horren titulartasuna udalarena da. Horregatik, akatsa konpontzea eta Oinarrizko Udal Sareari atxikitzea eskatzen du.
- B) Sorabillatik zeharreko Aduna - Andoain loturari dagokionez, Aduna - Sorabillatik Andoainerako sarreraren trazaduraren inguruko zalantzak agertzen ditu, eta Oinarrizko Udal Sarearekiko lotura puntua aldatzea eskatzen du. Horretarako justifikazioaren oinarrian zera dago, N-1eko saihasbidearen proiektuak ez duela motorrik gabeko pasaguneetarako aukerarik jasotzen (zebrabideak, lurpekoak, etab.) Sorabillako lotunean; horregatik, HAPOk saihestu egingo du puntu honetan N-1 errepidearekiko bidegurutzera. Udalak beharrezko irizten dio Garapen Iraunkorreko Departamentuak Bide Azpiegituretako Departamentuarekin gestioak egiteari, hartu beharreko azken

irtenbidearen inguruan, eta, hala egokituz gero, proposatzen du N-1 errepideko eta hirigunean sartzeko bidegurutzera aldatzea (Córdoba baserriaren inguruan egun dagoen igarobidean barrena) Sorabillaren eta etorkizuneko '53. HEA. Oria Industri Parkea' izeneko industri eremuaren artean dagoen lurpeko pasabidera; horretantxe gauzatuko litzateke Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura.

- C) HAPOk hainbat aurreikuspen egingo ditu bizikletaren udal sarea hiri bilbean kokatzeko, baina aurreikusten du horiek atzeratu egingo direla denboran. Horrenbestez, proposatzen du egungo N-1 errepidea hiriko bide bihurtzeko potentziala erabiltzeko aukera aztertzea, hain zuzen horren plataforma erabiltzearen sarearen jarraipena ahalbidetuko duen Oinarrizko Udal Sarearen tarte osagarri bat jartzeko.

- D) Proposatzen du LAPEk jasotzea HAPOren Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan planteatutako Oinarrizko Udal Sarearen trazadurak.

ERANTZUNA

- A) Adierazitako akatsa konpondu da.
- B) Sorabillatik zeharreko Aduna - Andoain loturari dagokionez: Bide Azpiegituretako Departamentuarekin hainbat gestio egin ondoren, egiaztatu ahal izan da N-1 errepidearen proiektuak ez duela, gaur egun, GBBOSekin gurutzatzeko inolako aurreikuspenik, ez puntu batean ez bestean. Bide Azpiegituretako Departamentuak aurreikusten duen Sorabillako lotunearen etorkizuneko itxuraketa konplexua da, eta ez du bizikleta eta oinezkoen mugikortasunerako aukerarik jaso. Osterantzean, Córdoba baserriaren parean dagoen lurpeko pasabidea erabiltzeko hainbat aurreikuspen jasotzen ditu proiektuak, drainatze lan bat kokatzeko. Garapen Iraunkorreko Departamentuak Bide Azpiegituretako Departamentuari aditzera eman dio punturen batean lotura egin behar dela, ahal delarik Sorabillako lotunean, zeren eta puntu honek besteak baino gaitasun handiagoa baitu bizikleta eta oinezkoen trafikoak banatzeko; dena den, bizikleta bideei buruzko egungo foru araudi teknikoaren arabera posible ez bada, Córdoba baserriaren pareko irtenbidea jasoko da.
- C) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraiobide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (Iana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSek bidaiak sortzen dituzten lotuneak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko tartetean bai hiribarneko tartetean, baina batez ere azken hauetan. Andoaingo Oinarrizko Udal Sareak ezin du hirigunea inguratu; bertan sartu eta egituratu egin behar du. Oinarrizko Sareak itxura bat hartzen du hirigune bakoitzean, baina sekula ez du saihasbide baten itxura hartu behar, hirigunea oso txikia den eta oso-osorik sareak igaro behar duen kotatik oso gorako batean kokatuta dagoenean izan ezik; ez da, baina, Andoaingo kasua. Gogorazten dugu ezen hiri baliabideak bizikletarako prestatzeak trafikoa moteltzeko politika progresiboak izan ditzakeela sostengu, ez baita ezinbestekoa bizikleta bide espezifiko bereizirik antolatzea. Dena den, Bide Azpiegituretako Departamentuak horren gaineko kontsulta egin du, eta egindako proposamena kontuan hartzeko inolako aukerarik ez dagoela adierazi du.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- D) GBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuak jaso egiten ditu HAPOn Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan planteatzen diren Oinarrizko Udal Sareko trazadurak, GBBOSen erabateko funtzionalitateari dagokionez lehen aipatua betetzen dutenak, betiere N-1 errepidearen inguruan zehaztu beharreko aukeren zain, eta Oinarrizko Udal Sarea ezartzeko udal erritmoekiko erabateko errespetutik abiatuta.

9.- Tolosaldea Garatzen (2010/07/23), Aduna, Anoeta, Irura, Tolosa, Villabona eta Zizurkilgo udalen izenean. Ernioaldea azpieskualdeko Mugikortasun Iraunkorreko Plana atxikitzen da, eta honakoa adierazten:

- A) Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Planean prestatutako ibilbide alternatiboak txertatzea eskatzen da. Udalen iritziz, planteatzen diren aukerek funtzionaltasun handiagoa dute, eta gainera horiek dira udalen hirigintzako planteamenduetan txertatzen ari direnak.

- A.a) Aduna: Erribera inguruan trazadura aldatzea eskatzen du, hain zuzen Oria ibaiaren ertzeko aukera abandonatuz eta industri eremuaren ondoan txertatuz. Horretarako arrazoiak ibaiertzeko ingurumen eragina saihestea eta industri eremura iristeko eguneroko desplazamenduetarako funtzionaltasuna areagotzea dira. Alorreko Planean (2009/10/21ean behin betiko onartuan) eta Erribera 18 unitateko Hiritartze Jarduketarako Egitarauan jasotako trazadura alternatibo bat adierazten da.

Aduna - Villabona: Aduna - Villabona lotzeko tartea ere aldatzea eskatzen du, Antzibako zubitik zehar lotzearen. LAPen (hasierako onarpena) sartutako trazadurak zubirik ez dagoen toki batean zeharkatzen du Oria ibaia.

Ezinbesteko irizten zaie Udalaren eta Garapen Iraunkorreko Departamentuaren arteko koordinazioari eta elkarrekiko lana bultzatzeari.

- A.b) Villabona - Irura: GBBOSren Villabona eta Irura arteko tartea, Oria ibaiaren ezkerretik zehar doana, eskuineko ertzetik N-1 errepidearen paraleloan joango den beste batez ordezkatzea eskatzen da. Horrela, eragin txikiagoa sortuko litzakete ezkerreko ertzean (landa izaera du honek Anoetan), eta sarbidea izango litzateke egungo industri poligonorako, Irurako antolamendu orokorrean txertatu eta Villabonan egindako beste tarte batzuekin bateragarri bat zehazki. Ezkerreko ertzean, trenbidearen paraleloan, bide asfaltatu bat badela eta honek aisialdiko erabilera garrantzitsua duela adierazten da.
- A.c) Irura - Anoeta: aurreko tartearen (Villabona - Irura) eta Anoetaren arteko lotura proposatzen da, ibaiertzeko tarte batez (Irurako egoitza-garapen bati loturik) eta egun badagoen oinezkoentzako zaldain batez igarota ibaia. Honen justifikazioa Irura eta Anoetako udalen artean dagoeneko adostutako tarte bat izatea da, Irurako antolamenduan dagoeneko jaso, eta Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Planeko proposamenarekin bat datorrena.
- A.d) Anoeta - Tolosa: Anoeta - Tolosa tartea egiteko lana GBLAPen lehen laurtekoan sartzea eskatzen da. Honetarako justifikazioa zera da, gaur egun oinezko eta txirrindulari ugari ibiltzen

dela bertan, segurtasun faltaz, industri eremuetarako sarbidea eman beharra dagoela, eta aisiarako zein lanera joateko eguneroko erabilera potentziala altua dela.

- B) Tolosaldeko GBBOS lehen laurtekoan garatzea eskatzen da. Horretarako justifikazio gisa, aipatzen da udalak hainbat pauso egiten ari direla, eskualdeko udalerrietako hiriguneetan bizikleta bideak sortzeko. Orain arte, zabaldu diren bideak oso erabilera altua izaten ari dira. Erabilera honek gora egingo du Oinarrizko Sarea egiten denean.
- C) Udalen eta Garapen Iraunkorreko Departamentuaren arteko koordinazioa bultzatzea eskatzen da, eta Departamentuaren aurreikuspenak eta Adunako Udalaren proposamenak bateragarri egitea.

ERANTZUNA

- A) Oso balorazio positiboa egiten da eskualde mailan erakutsitako interesari eta egindako analisi ahaleginari buruz; izan ere, honi esker nabarmen hobetu daiteke GBLAPetik egindako proposamena. Horrenbestez, ibilbide alternatiboak honela jasoko dira:

- A.a) Aduna: aldatu egiten da trazadura Erribera sektorean, 'Ernioaldean bizikleta eta oinezko mugikortasuna sustatzeko Mugikortasun Planak' planteatutako proposamen alternatibo GBBOSen sartuz. Proposamen hau Industrialdean sartzen den bizikleta bidearen osagarria da. Aduna eta Villabona arteko trazadura ere aldatzen da, Antzibako zubia erabiliz. Aldaketa horiek biak I-3 ibilbideari dagozkio, 03 010F tarteari zehazki.

Bat egiten dugu Udalek, Tolosaldea Garatzen-ek eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak koordinaturik eta elkarrekin aritu behar dutelako iritziarekin. Lan eredu hau oro har ari da sustatzen eta jarraitzen Gipuzkoan zehar, eta emaitza onak ematen ditu, ez bakarrik plangintzara begira, baizik eta baita GBBOS gauzatzera eta ustiatzera begira ere.

- A.b) Villabona - Irura: proposatutako trazadura sartzen da, udal tarte gisa hiriguneari lotuen dagoen tartean (03 011L) eta foru tarte gisa, aukerak aztertu zain betiere, errepide inguruko industri eremuekin lotuen dagoen tartean (03 012F).

Gaur egun aisiarako erabiltzen den trenbidearen paraleloan doan trazaduraren aukera ez da jaso; dena den, ez da analizatzeko aukera baztertzen, errepidearen eta industri eremuaren aldameneko trazadura bideragarri ez bada. Horrek guztiak Villabonako Plan Orokorrak ibar horretarako egun dituen garapen aurreikuspenekin loturik joan beharko luke (egoitza eta industri garapenak baitira), eta sekzioak birdimentsionatzeko kontsiderazioekin halaber, zeren eta egungo bideak hainbat muga baititu bizikletak eta oinezkoak batera izan daitezten.

- A.c) Irura - Anoeta: Irura eta Anoetako Oinarrizko Udal Sareko tartetzat (03 013L) jasotzen da trazadura.
- A.d) Anoeta - Tolosa: GBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta tartea lehen laurtekoan sartzen da; gogoratu beharrekoa da, dena den, azpitartean bat egiteko lanak Bide Azpiegiturako Departamentuak errepide inguruan aurreikusitako jarduketa batzuei loturik

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

egon daitezkeela, eta jarduketa horiek kontuan hartu beharko dutela bizikleta bideen arloko foru araudi teknikoa.

- B) GBBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta Ernioaldean egin gabe dauden GBBOFSren tarteak egiteko lanak lehen laurtekoan sartzen dira. Adierazten da, era berean, horrekin batera udal sareak eta hauen eta oinarrizko sarearen arteko lotura garatu beharko direla.
- C) Bat egiten dugu Udalek, Tolosaldea Garatzen-ek eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak koordinaturik eta elkarrekin aritu behar dutelako iritziarekin. Lan eredu hau oro har ari da sustatzen eta jarraitzen Gipuzkoan zehar, eta emaitza onak ematen ditu, ez bakarrik plangintzara begira, baizik eta baita GBBOFS gaiztatzen eta ustiatzen begira ere.

10.- Berastegiko Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Eskatzen da Oinarrizko Sarean sartzea 8. ibilbidea -Leitzaran bailara- Berastegiko Aintzerga auzoarekin lotzen duen bidea, 2,5 km ingurukoa. Bidearen hasierako zatia, kilometro ingurukoa, egoera txarrean dago (argazkiak eranstun dituzte), eta hobekuntza lanak behar ditu. Bidearen egoera hobetu egiten da A-15 autobidearen zubi azpitik igarotzearekin batera, inguruetako hainbat etxebizitzetarako sarrera diren bide sarean sartzen baita.

Honen justifikazioaren oinarrian ikuspegi estrategiko baten beharra dago, Berastegiren eta San Lorenzo bailararen potentzialtasunarekin loturik batez ere, naturan oinarritutako turismo iraunkor baten ildotik. Izan ere, turismo horrek Berastegin eta bailarako beste udalerrietan GBBOFSekin bateragarriak izan daitezkeen ekimenak eta jarduerak sortzeko aukera ematen duela irizten zaio. Berastegi inguruak 'Plazaola' bide berdearen erdian dagoela aipatzen du, Nafarroako eta Gipuzkoako tarteak kontuan harturik behintzat. Eta auzo honetatik zeharrek sarbidea I-8 Leitzaran bailara ibilbiderako sarrera berria izango litzatekeela uste du (erabiltzaile gipuzkoarrentzat batez ere), eta erabiltzaile kopurua handitu egingo litzatekeela.

ERANTZUNA

- A) GBBOFS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraio bide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOFSek bidaiak sortzen dituzten lotuneak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko tarteetan bai hiribarneko tarteetan, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOFSek landa-natur inguruneari lotutako laketa erabilera tarte batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinekoentzako sareekin lotzen direnak. Hauxe da Endarlatsa adarraren, Plazaolaren bidearen, Bergara - Urretxu tartearen eta Debagoieneko Eskoriatza - Muga tartearen kasua. Eta eginkizun hau betetzen dute, halaber, nahiz maila apalago batean izan, izaera mistoko eta natur ingurunean ekipamenduak lotzen dituzten beste tarte batzuek, Arditurriko adarrak eta Urola Garaiko Legazpi - Mirandaola - Telleriarte - Brinkola tarteak esaterako. Azkoitia eta Zumarraga arteko Urolako tarteak kasu berezia da, garrantzi bereziko hiru hirigune lotzen ditu eta. Kasu hauetan

guztietan, ugari dira GBBOFSen zati ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio-izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzea; egin nahi duen bakarra kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. GBBOFSek turismo proiektuen, kasu honetan Berastegiko udalera begirako garapenean oinarri edo laguntza gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesean bat egin arren, irizten zaio ezen proposatzen den ibilbideak ez dituela beharrezko ezaugarriak eskaintzen, ez maldezi ez konektagarritasunari dagokionez, bizikleta eta oinezkoentzako bide tarte bihurtzeko, ez behintzat GBBLAP honetan ezartzen diren irizpideen arabera.

11.- Legorretako Udala (2010/07/21). Honakoa adierazten du:

- A) GI-2131 eskualdeko errepideak Legorretatik igarotzeko dituen bi zubien arteko tarteak gaur egun burutu gabeko bizikleta bide izateko proposatu den tartetzat hartzea eskatzen da.

ERANTZUNA

- A) Alegia eta Itsasondo artean egindako bizikleta eta oinezkoentzako bide tarteak Foru Aldundiko Bide Azpiegiturarako Departamentuak egin zuen, batez ere errepideko trafikoa moteltzeko eta oinezkoekin bazterbideetan sortzen zen arazoa konpontzeko. Jarduketa hau errepideko jabari publikoan txertatu zen. Jarduketa honek ez zien zeharbideei eragin. Honekin batera, errepideko bazterbideak bizikleta eta oinezkoentzako -sektio txikiko- biderako murriztu edo kentzeak kexak eragin ditu errendimenduko kirol txirrindularien kolektiboan, honen eremua errepidea baita, eta izango baita. Muga horiek badira ere, bizikleta eta oinezkoentzako bideen eskumena duen departamentuak prestatu duen GBBLAPek GBBOFSeko tarte burututzat hartu du tarte hori.

Osterantzean, kontsulta bat egin zaio Bide Azpiegiturarako Departamentuari, GBBOFSen eraikuntzaren ikuspegitik zeharbideei eman beharreko tratamenduaren gainean. Bide Azpiegiturarako Departamentuak adierazi duenez -titulartasun kontuak alde batera lagata-, galtzadari dagokionean izan ezik zeharbideen erabilera udalei laga zaie. Adierazi du, era berean, ez dituela oro har bideragarri jotzen bizikleta bideetarako espazioa lortzearen egiten diren galtzada birbanatzeko planteamenduak. Hau da, zeharbideen gainean hartu behar diren erabakiak espazio partekatu batean gauzatu behar dira.

Egoera bera gertatzen da neurri txiki-ertaineko beste herrigune batzuetan ere, bai saihesbiderik ez dutelako bai, beste arrazoi batzuk tarteko (larrialdietarako bideak, besteak beste), zeharbidea ez denetan hiriko komunikazio sistema orokorrera transferitu eta, horrenbestez, irizpide atseginagoi (bulebarrak eta trafikoa moteltzeko elementuak eginez, etab.) jarraiki birmoldatu ez delako. Hauxe dugu, esaterako, Alegia, Ikaztegieta eta Itsasondoko kasua. Baina baita Zarautz edota Zumaiakoa ere, ezen herri hauetan, arrazoiak direnak direla, hiri espazioak zabalagoak dira eta berez laguntzen dute bizikleta erabiltzeko inguru askoz egokiago bat izan dadin. Edonola ere, egoera hau nahiko errepikatzen da Gipuzkoan zehar.

Herriguneeen arabera -neurria, banaketa, orografia, etab.-, 3 irtenbide mota orokor proposa daitezke, bizikleta trafikoak horietatik zehar igarotzera begira: (1) herria herriguneko beste kale batzuetatik zehar zeharkatzea, (2) bizikleta bidea zeharbidearen galtzadaren aldameneko hiri espazioetan moldatzea (kasu honetan, badirudi Bide Azpiegiturako Departamentuak zein Udalak berak badutela zeresana) eta, (3) bizikleta trafikoek zeharbidea erabiliz zeharkatzea herrigunea, trafikorako motelgarriak izan ala ez.

Bizikletaren erabileran ikusten den gorako joera orokorra dela eta, txirrindulariek bere irteera aurkitzen dute, honetan inplikaturako administrazioek egiten ez badute. Beraz, ahal den guztian aurre egitea komeni da, eta elkarrekin aurrera egitea irtenbiderik egokienerantz, betiere eskumen kontuetan gehiegi nahastu gabe.

Hori guztia dela eta GBBLAPek hasieran mantendu egingo du, Legorretarentzat, Burututako GBBOFS izaera, nahiz onartzen duen elkarrekin ahalegin sendoa egin behar dela behin betiko irtenbidea zehazteko; honek, edonola ere, ziurtatu egin beharko du hiriguneearen barnealdearekiko eta, azken batean, eguneroko txirrindulari-oinetzkoarekiko lotura on bat.

12.- Ordiziako Udala (2010/07/29). Honakoa adierazten du:

- A) 1-3 ibilbideak Ordiziatik igarotzean duen trazadura, foru erakundearekin kontrastatu eta adostua, jasotzea, ez baitator GBBLAPen hasierako onarpen dokumentuan jasotakoarekin bat.
- B) Ibilbideen kategoriei dagokienez: proposatzen da Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura puntuak Ordiziako antolamendu orokorreko lurzuaren kalifikazioari egokitzea, hau da, Oinarrizko Udal Sarea lurzoru hiritar edo hiritargarri osoan zehar zabaltzea. Udalbarruti barneko proposamen multzoaren koherentziagatik eta horiei begira egin beharreko lege eta hirigintza aldetiko erregulazioagatik, hau lurralde antolaketa mailan (GBBLAP) zein hirigintzako udal antolamenduaren mailan egin behar baita, trazadurak, oro har, Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarearen (GBBOUS) kategoria bera izan beharko luke, betiere kasuan kasuko sarerako aurreikus daitezkeen jarraibide eta kudeaketa eta gauzatze baldintzak hor egongo badira ere.

Zehazki, honakoak aipatzen dira:

- B.a) 1-3 Donostia - Beasain: San Juan auzoaren iparreko muturra, honek Itsasondorekin bat egiten duen tokian.
- B.b) 1-3.6 Ordizia - Zaldibia: '15 HEA. Txindoki Poligonoa' eremuaren ekialdeko muturra, Zaldibiako errepidearen ondoan, 15.5 gauzatze unitateari dagokiona.
- C) Araubideari dagokienez: kontsiderazio puntualak egiten dira, udalaren oraingo edo etorkizuneko hirigintzako erregulazioan izan dezakeen eraginaren ikuspegitik.
 - C.a.) Oinarrizko Foru Sarea oro har 'Bizikleta bidezko Komunikazio Sistema Orokor' gisa kalifikatzeari dagokienez. Argudioetan bat egiten dute Donostiako Hirigintza Bulegoarekin, esaten baitute ezen lurzuaren kalifikazio orokorraren erregulazioa hirigintzako egiturazko

antolamenduaren zehaztapen bat dela, eta antolamendu orokorrari dagokion hierarkia maila dagokiola, ez lurralde antolamenduko tresna batena [Lurzoru eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa]. Komenigarri eta beharrezko deritzote honi dagokionez planean (GBBLAP) ezarritako zehaztapenak birdoitzeari, aipaturako tresna eta dokumentuen eskumen lerruna errespetatzearen.

- C.b.) Bizikletarako foru bidearen aldameneko zonen araubideari dagokionez: komenigarri irizten diote babes erregimena modu bereizi batean erregulatzeari (jabari publikoko zona eta zortasun zona), ukitzen den lurzoru hiritarra, hiritargarria edo hiritarrezina den (Oinarrizko Foru Sarean lurzoru hiritarrik edo hiritargarri sartuz gero), aipatu lurzuaren kalifikazio xehekatua zein den (eremu hiritarretan edota hiritargarrietan), lurzuaren finkatze egoeraren eta beste hainbaten arabera. Eta hori guztia hirigintzako errealitateari eta, azken batean, ukitutako lurzuaren funtzio edo erabilera aldetiko errealitateari hobeto egokitzearen.
- C.c) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearentzako araubidearen erregulazioa: ulertzen dute ezen, planean (GBBLAP) xedea Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea den neurrian, doiketa puntualen bat egin beharko dela araubidean (...), honetako zehaztapenak Foru Sarera egokituz (...). Eta, besteak beste, '12. artikulua.- Planak eta beste hirigintza-tresna batzuk egitea' artikulua aipatzen dute.

ERANTZUNA

- A) Zuzendu eta GBBLAPen agirian sartzen da Ordiziako Udalak bere Oinarrizko Udal Sarerako erabakitako trazadura.
- B) GBBLAPek abiapuntutzat du bere aplikazio eremua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea dela, hau oso-osorik harturik kontuan, plangintza, proiektzio, gauzatze eta kudeaketari dagokionez hainbat administrazio horren gainean dituzten eskumen eta ahalmenak alde batera lagata (4.1. art.). Gainera, azpiegituren ikuspegitik GBBOSeK jaso egingo ditu Planifikaturako Oinarrizko Sarea egiteko jarduketak guztiak, Burututako Oinarrizko Sarea egokitze, kontserbatzeko, hobetzeko eta zabaltzeko jarduerekin batera, titulartasuna dena dela (4.4. art.). Hauxe da lurralde antolaketako tresna honen helburu materialetako bat.

Dena den udalak, uneoro, egoki irizten dion Oinarrizko Udal Sarea planteatzen dezake, eta planteatu behar du, betiere bere antolaketa eta beharrei erreparaturik, eta udalerrian sartzeko zein bertatik irteteko hiriarteko tarteekeko loturak ere kontuan harturik; eta, zalantzarik gabe, plangintzagileen abiapuntua udal antolamenduak lurzuari dagokionez jasotzen duen sailkapenari egokitzea da, ahantzi gabe, baina, eguneroko praktikak agerian lagatzen duela ezen hiritarraren eta udal mailakoaren arteko baliokidetasuna, eta ez-hiritarraren eta foru mailakoaren artekoa, ez dela inolaz ere zuzena. Ildo honetatik, tresna hau lurraldea egituratzeko asmoz planteatzen da, eta bokazio nagusia du, horrenbestez, lurralde osoari ematea zerbitzua, errealitatean estaliz teoriar hiritarrak diren arren titularrek sistema oinarrizkoenak ere ezarri ez dituzten lurzoruaren beharrak. Bestetik, esan daiteke ezen, ohiko praktikari jarraiki, proiektuak kasuan-kasuan dagokien eragileekin adosten direla, eta eskumena duten administrazioekin halaber, batzuen zein besteen eskakizunak GBBOSeK beharretara ahalik eta zorrotzen doitzearen.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- C) Araubideari dagokionez:

- C.a) Donostiako Udalarri igorritako erantzunean bezala, komeni da hemen aztertzen ari garen antolamendu tresnak lortu nahi dituen xede eta helburuak gogora ekartzea. Dokumentu osoari darizkion funtsezko helburuetako bat, begi-bistakoa izan arren garrantzi txikiagokoa ez den bat, errepideetatik autoak ateratzea da, hain zuzen baliabide berriztaezin eta energia kontsumoa murrizteko eta kutsadura eta berotegi efektuko gasak gutxitzeko. Ez da ahanzi behar lurzorua ere ingurumen ondasun bat dela, eta horren neurritz gabeko kontsumoa saihesteko behar diren tresna tekniko zehatzak lurralde antolaketan daudela; are gehiago, antolaketa horren udalaz gaindiko izaera eta jorra ditzakeen eskualde zein autonomia mailako espazioak direla eta, esan dezakegu antolamenduak bereganatu egin ditzakeela lortu behar duen helburu horretarako tresna baliagarriak. Horrela, aipatu plana bat dator, goitik behera, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, jasotzen dituen printzipio orokorrek, eta zehazki 3.e) artikularekin; honek azpimarratu egiten ditu mugitzeko modu eramangarriak, behar-beharrezko ez den guztietan motordun ibilgailuen erabilera murriztera zuzenduak, lehentasuna emanez, bide batez, ingurumena errespetatzen duten garraioei.

Bestetik, sistema orokorren edo zuzkidura publiko orokorren kontzeptuak ohikoak dira 1956az geroztik etorritako hirigintzaren garapenean.

Auzitegi Gorenaren egungo jurisprudentziaren arabera, lurraldearen egiturazailer izateak ematen dio sistema orokorrari bere izaera; honen bokazio nagusia lurralde osoari zerbitzua ematea da. Toki sistemak, aldiz, bokazio sektorialekoak dira. Udalak alegazio hauetan behin eta berriro egin homogenotzeko eskariari erantzuteko, eta bizikleta bideak antolatzeko ahalegin batez, hauei eman beharreko tratamenduari dagokionez sistema orokor hori planteatu nahi izan da, lurralde eta hirigintza ikuspegitik lurzorua antolatzea, erreserbatzea eta lortzea ahalbidetzearren batetik, eta udalerriek aukera izan dezaten, bestetik, sistema horretan sartzeko, horrela udal antolamendu eta kudeaketa gauzatu ahal izateko eta, ondoren, egoki ikusiz gero, plan zehatzago edo berezietan garatzeko. Dena den, onartu arren aipatu kontzeptua batez ere sistema orokorrek definitzen dituen antolamendu orokorraren esparrukoa dela, horren eduki materialak gainditu egin ditzake esparru horren mugak. Egia da, era berean, hirigintzako antolamenduak aurreikusi egin behar dituela unitateko sareak sare orokorrek, are udalaz gaindikoekin ere kasu honetan bezala, behar bezala lotzeko beharrezko azpiegitura eta kanpo zerbitzuetarako obrak. Argudio berari jarraiki, TBSLren 22. artikulua aipa dezakegu.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen helburua udalez gaindiko sare bat egituratzea da, hainbat udal eremurentzako erlazio ardatza diren bizikleta bideen udal sistemak lotuz eta, horrela, Gipuzkoako biztanleria guztiari zerbitzua ematen saiatuz. Hala, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, bere 52. artikuluan eta lurraldearen antolamenduaren nagusitasunari buruz, honakoa dio:

“1.- Hirigintzako antolamendu eta plangintzaren artean eta lurraldearen antolamendurako tresnen artean dagoen harremana azken horiek arautzen dituen legeriak eraentzen du. Bigarren apartatuan, honakoa dio: ‘Lurraldearen antolamendurako tresnak indarrean sartzeak ondorio hauek izango ditu: Antolamendu horren zehaztapenak hirigintzako antolamendu eta

plangintzakoei nagusituko zaizkie, bai horien artean kontraesan edo bateraezintasunik dagoenean, bai aplikazio eta eragin zuzeneko arau lotesleak direnean’, kasu honetan legez. Eta, hurrena: ‘Ukitutako hirigintza-plangintza interpretatzeko eta aplikatzeko orduan, lurraldearen antolamendurako tresnen zehaztapen enparau guztien eraginkortasun oso eta eraginkorra lortzeko modurik aldekoena hautatuko da.’

Edonola ere, behin-behineko onarpenaren faserara begira prestatutako zehaztapen multzoak xedapen gehigarri bat jasotzen du; honetan, neurri berezi gisa, adierazten da ezen VI. idazpuruan (Bizikleta Komunikazioko Sistema Orokorra) sartutako erregulazioak ez direla aplikatuko Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen adar diren bizikletarako udal azpiegiturretan. Argudio hori berori aurkitu daiteke, ostean, EAEko Trenbide Sarearen LAPen; eta honek dagoeneko jaso du horrelako gaiak erabakitzeko ardura duen EAEko Lurralde Antolaketarako Batzorde erakunde autonomikoaren oniritzia.

- C.b) Bizikletarako foru linearen ondoko zonei dagokienez, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak xedatzen duenera joko da, bat egiten baitu bizikleta bideen alboko eremuen babes erregimenari eta erabilera eta eraikuntza baldintzei buruzko GBBLAPeko zehaztapen ataleko VII. Tituluarekin.
- C.c) Aipatu 12. artikuluari dagokionez, hau Oinarrizko Udal Sareari buruzkoa da, afekzioa honela gauzatzen da: definitutako hirigintzako tresnetakoren bat erredaktatzeko proposatzen diren eragileek *“Foru Aldundiari eman beharko diote horren berri, eta plan edo proiektu horien eremuan kokatuko den Sareari buruzko informazioa eskatu, (...) koordinatzeko (...)”*, eta *“eskumena duen foru organoari txostena eskatu ahal izango diote bizikleta bideen arloan eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarearen eremuan hartu nahi diren irizpideei eta irtenbideei buruz”*, eta *“bat etorri beharko dute Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren zehaztapenekin”*; eta azken honek argi azaltzen du Oinarrizko Udal Sarea orientagarria dela; horrenbestez, ez da ulertzen instituzio bakoitzaren eskumen lerrunaren aldaketa planteatzen ari den inolako zehaztapenik dagoenik. Ondorio hauetarako, bereizi egin behar da ezen *‘planaren (GBBLAP) xedea Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea den neurrian’*, eta horrenbestez planaren helburua Oinarrizko Sarea, GBBLAPen indar loteslea Oinarrizko Foru Sareko tarteei aplikatu dakiekeela.

GBBLAPen eskalak ez du modurik ematen GBBOSen tarte bakoitzerako trazadura-aukera eta behin betiko ezaugarri teknikoak behar beste zehaztasunez finkatzeko; kontu hauek guztiak eraikuntza proiektuetan zehaztuko dira, eta hauek ere jendaurreko informazioa igaro beharko dute, onartu aurretik.

13.- Lazkaoko Udala (2010/07/29). Honakoa adierazten du:

- A) I-3.7 Senpere trazadura aldatzea eskatzen da, CAF Hirigintzako Jarduera Unitatetik (Lazkao) igarotzen den tokian. GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuak GI-4491 errepidearen paraleloan doan trazadura bat jasotzen du, Oinarrizko Udal Sareari loturik. Lazkaoko Udalak proposatzen du horren orde zehaztutako bizikleta bide bat jartzea (Agauntza ibaiaren eskuineko ertzean), 1 H.J.A. “CAF”-eko 1.1. Gauzatze Unitateko urbanizazio proiektuan sartu baitu aipatu azkena.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- B) I-3.8 Beasain - Ataun trazadura aldatzea eskatzen da, Kanpandegi H.J.A.tik (Lazkao) igarotzen den tokian. GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuak Agauntza ibaia zubi batetik zehar igarotzea jasotzen du; zubi honen orde zubi berri izango dira, ibilgailuen trafikoarentzat bata eta oinezko eta txirrindularientzat bestea. Lazkaoko Udalak proposatzen du horren orde z 21 H.J.A. "Kanpandegi"ko urbanizazioaren aurreproiektuan jasotako bizikleta bidea egitea.

ERANTZUNA

- A) Aldatu egiten da Oinarrizko Udal Sarearen trazadura Senpereren eta Ordiziarekiko mugaren artean, eskatuaren ildotik hain zuzen (03 036L).
- B) Aldatu egiten da Oinarrizko Sarearen trazadura Lazkaoko hirigunearen eta Zubierreka poligonoaren artean, eskatuaren ildotik hain zuzen (03 037L). Oinarrizko Udal Sarean sartzen da, zeren eta trazaduraren parte bat Kanpandegiko industri poligonoaren garapenaren esparruan gauzatuko baita.

14.- Ataungo Udala (2010/07/09). Honakoa adierazten du:

- A) GBBLAPI -Aurrerapen dokumentuari- egindako aurreko alegazioan bezala, adierazten da ezen Umarki eta Ergoiena arteko oinezkoentzako pasealekua egin zenetik udalaren borondatea izan dela hori bakar-bakarrik oinezkoek erabiltzeko uztea, eta ez dela beste inolako erabilerarik onartu, ezta bizikletarena ere. Berrito azpimarratzen da bide horri ez zaiola bizikleta erabilerarekin bateragarri irizten, egungo plataformaren sekzioaren eta baldintza geometrikoen arabera. Oinezkoentzako pasealekua ez erabiltzea eta bidegorria trazatzeko beste aukera batzuk aztertzea proposatzen da.

ERANTZUNA

- A) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea da Gipuzkoan hiriarteko mugikortasun motorrik gabea garatzeko azpiegituren sarea, eta helburu nagusitzat du bere eguneroko eta aisia-turismoko desplazamenduetan bizikleta erabiltzen duten erabiltzaile txirrindulariei zerbitzua ematea, eta baita oinezkoei ere, eta hauek eta bizikletak batera egon ahal izateko eta bereizteko hainbat aukera jorratzen ditu horretarako. Honen arrazoia zera da, bizikleta izatea garraiobiderik bizkorrena 5 km-tik beherako ibilbideetan, hiriko eta hiriarteko eremuetan. Edonola ere, zertzelada hau aldatu egiten da sareko tarte bakoitzaren bokazioaren arabera, eta diseinuetan (tipo sekzioetan) beti hartzen dira aintzat zerbitzua eman nahi zaion erabiltzaile mota eta aurrekusten diren bidaietarako arrazoiak. Inon ez dira bizikleta bideetarako proiektuak gauzatzen, lurraldean dagoeneko badiren erabilerak eta trafikoak kontuan hartzeke edo udalaren borondatea eta pertzepzioa bazterrean lagata, batez ere udalek jada sortuta dauzkaten azpiegiturako batzuk baliatu nahi direnean. Uneoro jasotzen ari dira badiren hiriarteko oinezko trafikoak, bai bideak bai errepideetako bazterbideak erabiltzen dituztenak, zeren eta ulertzen baita horiei ere erantzuna eman behar zaiela, hiriarteko mugikortasun motorrik gabearen parte direlako; baina ez da bistatik galdu behar mugikortasun motorduna murrizteko helburura begira ezin dela inolaz ere ahantzi bizikletaren erabiltzaile erreala edo potentziala.

Azpimarratzen da ezen tarte sartzeko horren asmoa Ataungo guneko nagusia (San Martin) eta auzoak (San Gregorio, Ergoiena) sare nagusiarekin lotzea dela, baina bakar-bakarrik udalak iritzi gero hori

onuragarria izan daitekeela bertako biztanleen mugikortasun orokorrerako, eta kontuan harturik, inolaz ere, ez dela aukerarik proiektatuko ez gauzatuko, udalaren iritzi Umarki - Ergoiena oinezkoentzako pasealekuarekin bateraezina izanez gero.

Aukera alternatiboak azter daitezke, baldin eta bideragarriak badira eta lurraldearen gainean onartezin jotako eraginik ez badute, edo neurri gabeko esku-hartzerik ez badakarte. Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan egiten den proposamena den bezala hartu beharko da, hau da, Ataunen eta Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen arteko loturaren irudikapen orokortzat; honen ezaugarri geometriko eta funtzionalak eraikuntza proiektuaren ulean zehaztuko dira, eta une hori arte atzeratzea proposatzen da tarte honen gaineko behin betiko erabakia. Horregatik guztiagatik, mantendu egingo da tarte honen grafia (03 038F) Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan, eta San Martingo gunerainoko trazadura mugatuaz, "aukeren azterketaren zain" dagoen tarte gisa, berriro ere udalak azaltzen dituen bestelako kontsiderazioen zain.

Adierazi nahi da ezen herritarren eguneroko mugikortasun nahitaezkoa garatzera begira bizikletaren erabilera ahalbidetzea dela lehentasuneko politika estrategikoetako bat mugikortasun iraunkorraren arloan; era berean, funtsezko neurritzat azpimarra daiteke garraioari lotutako aurrezkiaren eta energi eraginkortasunaren arloan, eta, kasu honetan, alokatzeko automobil elektrikoan oinarriturik udal mailan duela gutxi abian jarritako ekimenen osagarria izan daiteke. Gogoratu beharrekoa dugu bizikleta garraiobide lehiakorra dela automobilaren aurrean, batez ere 2-5 km-ko distantziak direnean; eta hauxe da Ataungo herrigune nagusitik (San Martinetik) Lazkao-Beasain-Ordizia konurbaziora dagoena.

15.- Azpeitiko Udala (2010/07/15). Honakoa adierazten du:

- A) Azpeitia - Urrestilla - Nuarbe adar berria jasotzea eskatzen da, auzo hauetarako errepidearen kudeaketa -honexen ondotik joango litzateke bizikleta bidearen trazadura- Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokiola kontuan hartuta. Gainera, aipatzen da Urrestilla auzoko biztanleek, auzo hau biztanleria irabazten ari da, gero eta indar handiagoz eskatzen dutela bizikleta bide bat.

ERANTZUNA

- A) Lotu nahi diren guneen neurria eta ibilbidean zehar interes orokorreko ekipamendurik ez dagoela kontuan harturik, GBBOSen sartzeko izaera lokalegiko irizten zaio, hasiera batean, eskatzen den lotura horri. Egiaz, eta trazadura, oso-osorik, foru errepidearen aldamenen garatu ahal izango delako iritzia behar bezain oinarrituta ez dagoenez, egokiagoa litzateke proposamena atzera botatzea eta tarte horri Azpeitiko Udal Sarearen beraren adar izaera ematea, oinarrizko sareari ekarpenik egin gabe alegia. Dena den, Landetan, tarteko zonarik hiritarrenean, duela gutxi, espero gabe eta saihasbidearekin batera oinezko-bizikleta bide tarte bat eraiki denez, sentsibiltate handiagoa erakuts daiteke proposatutako lotura horrekiko. Hori guztia dela eta, tarte eraiki berria Azpeitiko Oinarrizko Udal Sarearen tartetzat (05 014L) sartu da, eta Urrestillako gunerainoko tarte bat aukeren azterketaren zain dagoen Oinarrizko Foru Sarekotzat (05 015F). Baztertu egin da Nuarberainoko luzapena.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

16.- Legazpiko Udala (2010/07/27). Honakoa adierazten du:

- A) Legazpiko sarrera, Urretxutik etorrira: GI-2630 eskualdeko errepidearen bazterrean bizikletek bakarrik erabili ahal izango duten bizikleta bidea egiteko aukera aztertzea proposatzen da; honetarako, Elbarrena eta Lekuona-Azkuenea eremuetan aurreikusita dauden industria-pabilioi berrien garapenak ematen duen aukera balia daiteke, Zaldutik Legazpira sartzeko aurreikusi den sarbide berriak eskaintzen duenarekin batera. Honentzako justifikazio gisa, aipatzen da ezen egungo bizikleta eta oinezkoentzako bidea oinezkoek erabiltzen dutela masiboki, eta bertan ez dagoela bizikletentzako eta oinezkoentzako espazioak bereizteko behar beste zabalerarik.
- B) Aipatzen da presazkoa dela Urretxu-Zumarragatik datorren bidegorria Legazpiko bidegorrien sarearekin lotzea, udalerriko industria gehienak dauden tokira eta ondoko udalerrietara joateko asko erabiltzen den ibilbidea delako, hain zuzen.
- C) Legazpi - Telleriarte - Brinkola tartea: azaltzen da ezen, legazpiarrek gehien eskatzen dutena, eta horrekin bat dator Udala, Mirandaolatik Telleriarte auzora doan bide tartea konpontzea dela. Zona horretan aldapa handia dago eta, horren ondorioz, bizilagun asko eskualdeko errepidera ateratzen dira, istripu arrisku handia sortaraziz. Osterantzean, Telleriarte auzotik Brinkolara doan tartea motordun ibilgailuekin batera erabil daitekeela jotzen dute, gaur egun dagoen bidearen ibilbidea aldatu gabe. Udalak erasota lagatzen du duela hilabete batzuk plano batzuk eman zizkiola Foru Aldundiari, eta horietan adierazten zirela lotura honetarako izan daitezkeen aukerak -bizilagunekin aztertuak-, interesgarri irizten dioten aukerarekin batera.
- D) Besterik: alegazioak plano multzo bat ere jasotzen du. Honetan, udalak Oinarrizko Foru Sarerako egiten dituen proposamenez gain, Legazpiko Oinarrizko Udal Sarea ageri da, interes zeharo lokaleko beste tarte batzuekin batera.

ERANTZUNA

- A eta B) Urretxu - Legazpi tartean (05 010F) bizikleta eta oinezkoen trafikoak garatzen diren baldintzak hobetzea aurreikusita dago, egun dagoen plataformaren beraren gainean sekzioa handitzera joz; lan hau Legazpiko Oinarrizko Udal Sarearekiko konexioarekin batera gauzatuko da, seguruena. Eraikuntza proiektuak aukeren azterketa bat ere jasoko du. Honi dagokionez, eta hasieran udal proposameneetako bat bera ere baztertu gabe, dagoeneko eginda dagoen bidez gain proposamen horien parte bat bakarrik sartuko da GBBLAPen, zeren eta GI-2630 errepideak ez baitu, aurrez, iradokitako bizikleta-bazterbiderako aukera kontuan hartu ahal izateko baldintzarik eskaintzen, ez behintzat modu orokorrean harturik. Gainera, baztertu egiten da gaur egun bidea iristen den puntutik haratago pabilioien atzealdetik zehar jarraituz hirigunera iristeko aukera; izan ere, horrek industri jarduerari eragingo lizkiokeen afekzioak kritikoak dira, eta, honetaz gain, ahal den neurrian pabilioien aurrealdera ekarri behar da trazadura, inguru hauek ikusgarriagoak eta seguruagoak baitira.

Tarte honen (05 010F) hobekuntza eta Oinarrizko Udal Sarearekiko lotura jasota dago GBBLAPen programazioaren lehen laurtekoan.

- C) Mirandaola - Telleriarte (05 012F) tartearen eraikuntza proiektuak aukeren azterketa bat jasoko du, eta honetan Udalak emandako informazio guztia baloratu, eta foru erakundearen eta udalaren arteko koordinaziorako bideak ezarriko dira, prozesu osoan zehar. Oinezko eta bizikleta bideetarako proiektuen erredakzioan hiritarrek parte hartzeko eta proiektu horiek eragiten dietenekiko harremanetarako prozedura finkatuta dago GBBLAPen.

Tarte hau (05 012F) gauzatzea GBBLAPen programazioaren lehen laurtekoan dago sartuta; eraikuntza lan hauek bereizi egingo dira Telleriarte - Brinkola (05 013F) tarteko lanetatik, hauek atzeratu egingo baitira, batez ere aisialdiko erabilera duten GBBOSeko beste tarte batzuen kasuan ere gertatuko den moduan.

- D) Alegazioak aipatzen duen informazioa, oso positiboki baloratzen dena bera, jaso izanaren adierazpena egiten da. Behar izanez gero, beste formatu batean eskatuko da.

17.- Debegesa (2010/07/30), Deba, Elgoibar, Eibar, Mendaro, Mutriku eta Soraluzeko udalen izenean.

Debegesak "Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketa" sustatu du (LKS 2010). Honen helburu nagusia erakundeak ordezkatzeko dituen udalerrietarako 'oinarrizko udal sarea' garatzea izan da. Udal sarea, neurri handi batean, foru sareari buruz hartzen diren erabakien mendean dagoenez, dokumentuak azken hau aztertu du, eta hainbat iradokizun egiten ditu halaber. GBBOFSri buruzko iradokizun horiek trazadurari eta tarteari egiteko unean kontuan hartu beharreko alderdi eta aukerei buruzko kontsiderazioak dira, baina eskualde mailako interesa duten tarte berri batzuk ere definitzen dira (Eskualdeko Sarea), GBBOFSn sartu behar direla irizten zaie eta.

Eta, aipatu dokumentuan oinarriturik -alegaziolari erantsirik doa, Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Plan Integralarekin, Debako Bizikleta Bidezko Mugikortasun Planarekin eta Elgoibar - Altzola bidegorrirako udal proposamenarekin batera-, ondoko kontsiderazio hauek egiten dira:

- A) Maila orokorreko alegazioak.
 - A.a) Debabarreneko eskualdeko Bidegorri Sarea garraio publikoan eta batez ere trenen oinarritu beharra aipatzen da, ulerturik ezen Oinarrizko Udal Sareko tarteei Euskotren-en geltokiekiko lotura eman behar duela. Proposatzen da plangintza irizpide hau jasota geratzea, indar handiagoz, GBBLAPen dokumentuan, honek Debabarreneko eskualderako egiten duen proposamenean. Honetarako justifikazio gisa, adierazten da ezen eskualdeko udalerririk gehieneko arteko distantzia 5 km-tik gorakoa dela eta, horrenbestez, bizikletaren eta trenaren arteko intermodalitatea inplementatu beharra dagoela.
 - A.b) Hiriguneak errepide nazionalen bidez zeharkatzen dituzten tarteari (Mutriku, Deba, Mendaro) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzea proposatzen da. Honen justifikazioa zera da, Oinarrizko Udal Sare gisa definitutako trazadurak errepide nazionalak erabiltzen dituela, eta horrelako kasuetan udalak ez duela jarduteko eskumenik.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- A.c) Oinarrizko Foru Sareak poligono eta eskari-guneak konektatu eta horietako mugikortasuna egituratu behar duela planteatzen da, Foru Saretiko distantzia arrazoizkoa den kasuetan betiere. Eta azpimarratu egiten du Mijoa (Mutriku), Itziar (Deba), Erramone eta Esser (Mendaro), Olasope-Ibaiarte-Lerun-Oleta-Ballibar (Elgoibar), Mendiola eta Gabilondo (Soraluze) industri poligonoekiko lotura, eta baita auzo edota eskari-gune batzuekikoa, hauen artean baitira Altzola auzoa, Uni Eibar-Ermua eta Unibertsitate Laborala, eta Elgoibarko IMH (hemendik abiatuko litzateke Sallobenterako bidegorria).
- A.d) Beharrezko irizten zaio programazio irizpideen barnean aukera-jarduerak txertatzeari eta jasotzeari. Honakoak aipatzen dituzte:
 - Euskotren-en sarearen trazadurako aldaketak, trenbidearen egungo trazaduraren parte bat libre uztea ahalbidetuko baitute.
 - Eibarko saihebidia egiteko lanak Eibar eta Ermua artean Oinarrizko Foru Sarea gauzatzeko, inguru horretako ingurumena leheneratzeko beharra baliatuta. Garrantzi bereziko San Lorentzoko biribilgunean, Eibar eta Ermua artean oinezko eta bizikletarako igarobide seguruaren jarraitasuna jasotzeko, premiazkoa baita hau.
 - Mendaro - Altzola - Arriagan eta Eibar - Ermua artean egiteko dagoen estolderia.
 - Bide berria Astigarribia - Mutriku artean Kalbariotik zehar; honek aukera emango du egungo GI-638 errepideko trafikoa nabarmen murrizteko Deba eta Mutriku artean, batez ere ibilgailu astunei dagokienez; horregatik, ezinbesteko ikusten da gogoeta bat egitea, Deba - Mutriku artean bizikleta bide bat prestatzera begira.
- A.e) Lehentasunezko irizten zaio Eibar - Ermua loturatik ondorioztatzen diren aukera-elementuak dokumentuan kontuan hartzeari; izan ere, horixe da eskualdeko bidegorri sarearen tarte garrantzitsuenetako bat.
- A.f) Eskatzen da GBBLAPEk jasotzea 'Eskualde mailako Intereseko Sarea'ren trazadura, Oinarrizko Foru Sareari atxikia. Kategoria honetan sartzen dituztenak honakoak dira:
 - Saturraran, Mutriku eta Debako hondartzak
 - Itziar (Deba) eta Altzolako (Elgoibar) herriguneak
 - Mendaroko eskualdeko ospitalea
 - Eibarko Industria Ingeniaritza Teknikoko Unibertsitate Eskola (EHU)
 - Mintxeta kiroldegia (BTT zentroa) + Makina Erremintaren Institutua (Elgoibar)
 - Itziarko industrialdea
- A.g) Sarearen trazadura eta honi lotutako elementuak definitzeko unean, Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Plan Integralaren proiektuan proposatzen diren geltoki intermodaletarako bi kokapen posibleak, Elgoibarren bata (Arriaga) eta Eibarren bestea (Azitain) aztertzea eskatzen da.
- B) Toki mailako alegazioak.
 - B.a) Mutriku.
 - 1. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Mutrikuko porturako eta hondartzetarako sarrera Oinarrizko Foru Sarearen tarte gisa sartzeari eskatzen da, eskualde mailako eskaria duten zentroak direla ulertzen baita. Oinarrizko Saretik sartzeko adar bat proposatzen da.
 - 2. Mutrikuko Oinarrizko Udal Sarea: Oinarrizko Udal Sarearen trazadura osoa N-634 errepidearen gainetik doa; beraz, honetako aldaketa orok Foru Aldundiko Bide Azpiegiturarako Departamentuaren baimena beharko luke. Horregatik, Oinarrizko Foru Sarean sartzeari eskatzen dute.
 - B.b) Deba.
 - 1. Debako Oinarrizko Udal Sarea: Debako udalerriko bidegorriaren azterketan proposatzen den Oinarrizko Udal Sarearen trazadura GBBOFSen sartzeari eskatzen da, aldeak baitaude GBBLAPEko proposamenarekiko.
 - 2. GBBOFS: Oinarrizko Foru Sarearen hasiera (I-4) Deba - Mutrikuko zubitik eta Larangatik aldatzea eskatzen da. Honen justifikazio gisa, egun dagoen bidea aprobetxatzea aipatzen da, hiritarrek erabili ohi dute eta; gainera, N-634 errepideko tarte saihestuko litzateke, zaila baita hau, arriskutsua izateaz gain, bizikleta txertatzera begira.
 - 3. GBBOFS: adierazten da ezen Artzabal eta Mendaro arteko trazadurak aukeren azterketa bat beharko lukeela, eta horrek baloratu egin beharko lukeela Debegek sustatu dituen Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketak eta Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Planak egindako proposamena.
 - 4. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Itziarreko poligonorako eta Debako hondartzetarako sarbideak Oinarrizko Foru Sarean txertatzea eskatzen da.
 - B.c) Mendaro.
 - 1. GBBOFS: Oinarrizko Foru Sarearen trazadurak N-634 errepidetik zehar jarraitu behar duela irizten zaio, Azpilgoetako gunean sartzeari alegia. Honen oinarrian zera dago, hiri bilbearekin batera izateko arazoak sortzen direla, eta hauek onartezinak direla foru sareko tarte batean; tarteak gora egiten du lehenik, beherantz gero, eta honek kendu egiten dio erakarpen indarra; ez dago behar besteko zabalerarik ibilgailu pribatuaren erabilera eta bizikletarena bateragarri izateko; Mendaroko Plan Orokorra N-634 errepidetik zehar doan trazadura bereganatu du.
 - 2. GBBOFS: kontuan harturik Bidegorrien Eskualde Sareak trenbidea duela oinarri, sare hori Mendaroko tren geltokitik igarotzea planteatzen da.
 - 3. GBBOFS: aukera-trazadura bat planteatzen da, inguru horretan trenbidearen trazadurak izan dezakeen aldaketatik ondorioztatu bat; hori dela eta, aukerak aztertzea eskatzen dute.

- 4. GBBOFS: laster Mendaro eta Altzola arteko estolderia lanak laster egiteko direla eta, tartearen behin betiko trazadura eta gauzatzeko lanak proposatzen diren denbora-epea definitzeko unean lan horiek aukeratzat baloratzea eskatzen da.

- B.d) Elgoibar.

- 1. GBBOFS: Elgoibar - Altzola arteko tartean trazadura aldatzea eskatzen da. Honen justifikazio gisa, trazadura alternatiboaren abantailak aipatzen dira, N-634 errepidetik atera egingo bailitzateke ibilgailu trafiko guztia; trazadura horretan dauden industri poligonoekiko (Lerun, Morterika-Lerun Txiki, Ibaitarte, Rodisa, Arriaga) lotura egongo litzateke; errepideko bidegurutzak saihesten dira, eta maldak ere txikiagoak dira.
- 2. GBBOFS: tarte honetako trazadurara begira, eskatzen da Altzola eta Mendaro arteko estolderiako lanak eta inguru honetan ETSk dituen aurreikuspenak kontuan hartzea.
- 3. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Mintxeta kiroldegirako (BTT zentroa + Makina Erremintaren Institutua) sarreraren trazadura dokumentuan jasotzea eskatzen da, eta honetarako foru kudeaketa planteatzen.
- 4. Elgoibarko Oinarrizko Udal Sarea: GBBLAPek proposatutako trazadurara begira, beste bi aukera planteatzen dira, eta adierazten da Oinarrizko Udal Sarearen behin betiko trazadurak Elgoibarko Plan Orokorak ezartzen duenaren mendean egon behar duela.

- B.e) Soraluze.

- 1. Soraluzeko Oinarrizko Udal Sarea: alegazioak adierazten du gaur egun ez dagoela inolako trazadura definitu eta adosturik. Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketak proposatzen duen trazadura laster egingo den Plan Orokorari buruzko gogoetan aztertuko da. Trazaduraren definizioa Soraluzeko Plan Orokoraren garapenaren mendean geratuko da.

- B.f) Eibar.

- 1. GBBOFS: trazadurari buruzko kontsiderazioek Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua bera Eibar - Maltzaga inguruan egiten ari den aukeren azterketaren emaitzetara jotzen dute. Azitaingo tartean ETSren egungo bidearen parte bat libre uzteko aukera ere kontuan hartzea aipatzen da, Debabarreneko eskualdetik aurrera eramaten ari den geltoki intermodalaren definizioarekin batera.
- 2. Eibarko Oinarrizko Udal Sarea: honen trazadura egungo trenbidearen zati handienaren estaltzea aprobetxatuz egitea planteatzen da, eta erantsirik doan proposamena GBBLAPen txertatzea eskatzen da.

ERANTZUNA

- A.a). GBBOS trenbidean oinarritzeko irizpidea tarteen plangintzan eta horien proiektuetan jasotako lehenetsuneko elementuetako bat izan da beti. Gauzak argiago egon daitezke, behin-behineko onarpenaren fasean trenbide sareko geltokien kokapena jasotzen da GBBLAPen antolaketa planoetan ('C. Antolamendu planoak' dokumentua). Gainera, 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' izeneko dokumentuak trazadura aukeren arteko konparazio bat jasotzen du; honetan, besteak beste, trenbide sarearekiko intermodalitate maila baloratzen du, eta adierazten du ezen RENFE eta ADIFek kudeatutako tren geltokietatik % 98 GBBOSen trazaduratik 500 m baino gutxiagoko tartera dagoela, eta geltokietatik % 70 100 metrotik beherako tartera. Dena den, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren eta beste tresna batzuen bidez, beste neurri osagarri batzuk diseinatu eta garatuko dira, bizikletaren eta beste garraiobide batzuen arteko intermodalitatea sustatzearren.
- A.b). Kontsulta bat egin zaio Bide Azpiegiturarako Departamentuari, kontsiderazio honetarako aukerak elkarrekin aztertzeko, eta Mutrikuko zeharbidea (N-638), Debako zeharbidea (N-634), Mendaroko zeharbidea (N-634), Elgoibar-Rodisatik Elgoibar-Lerunerakoa (N-634), Maltzaga - Azitain (N-634) eta Maltzaga - Soraluze (N-627) analizatu dira. Bide Azpiegiturarako Departamentuak adierazi duenez -titulartasun kontuak alde batera lagata-, galtzadari dagokionean izan ezik zeharbideen erabilera udalei laga zaie. Adierazi du, era berean, ez dituela oro har bideragarri jotzen bizikleta bideetarako espazioa lortzearren egiten diren galtzada birbanatzeko planteamenduak. Hau da, zeharbideen gainean hartu behar diren erabakiak espazio partekatu batean gauzatu behar dira.

Egoera bera gertatzen da neurri txiki-ertaineko beste herrigune batzuetan ere, bai saihesterik ez dutelako bai, beste arrazoi batzuk tarteko, zeharbidea ez denetan hiriko komunikazio sistema orokorrera transferitu eta, horrenbestez, irizpide atseginagoi (bulebarrak eta trafikoa moteltzeko elementuak eginez, etab.) jarraiki birmoldatu ez delako. Hauxe dugu, esaterako, Alegia, Ikaztegieta eta Itsasondoko kasua. Baina baita Zarautz edota Zumaiakoa ere, ezen herri hauetan, arrazoiak direnak direla, hiri espazioak zabalagoak dira eta berez laguntzen dute bizikleta erabiltzeko inguru askoz egokiago bat izan dadin. Edonola ere, egoera hau nahiko errepikatzen da Gipuzkoan zehar.

Herriguneeen arabera -neurria, banaketa, orografia, etab.-, 3 irtenbide mota orokor proposa daitezke, bizikleta trafikoak horietatik zehar igarotzera begira: (1) herria herriguneko beste kale batzuetatik zehar zeharkatzea, (2) bizikleta bidea zeharbidearen galtzadaren aldameneko hiri espazioetan moldatzea (kasu honetan, badirudi Bide Azpiegiturarako Departamentuak zein Udalak berak badutela zeresana) eta, (3) bizikleta trafikoek zeharbidea erabiliz zeharkatzea herrigunea, trafikorako motelgarriak izan ala ez.

Bizikletaren erabilera ikusten den gorako joera orokorra dela eta, txirrindulariek bere irteera aurkitzen dute, honetan inplikaturako administrazioek egiten ez badute. Beraz, ahal den guztian aurre egitea komeni da, eta elkarrekin aurrera egitea irtenbiderik egokienerantz, betiere eskumen kontuetan gehiegi nahastu gabe.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Hori guztia dela eta GBBLAPEk hasieran GBBOS Oinarrizko Udal Sare gisa mantenduko du Debabarreneko hiriguneetatik zehar igarotzen den tartetean; dena den, onartzen du elkarrekiko ahalegina egin behar dela, bai behin betiko aukera zertzeko bai azkenean udal mailako kudeaketatik kanpo geratzen diren tartek Oinarrizko Foru Sarean txertatzeko. Gogorazten da ezen "kudeaketa" kontzeptuak ez duela soilik tartearen proiektio, gauzatze eta finantzaketa jasotzen, baizik eta baita horren kontserbazio eta ustiapena ere, zeharkatzen diren hiri espazioetako beste elementuekiko erlazioan. GBBOS ez da soilik sare berri bat lurraldean, baizik eta baita espazio juridiko-administratibo berri bat ere, oso heterogeneoa oraindik, eta sistematizazio prozesuan dago.

- A.c). Debegesaren Azterketak analizatzearen azpimarratu dituen eskualdeko interes puntuak jasotzen dira, eta kontuan hartuko dira dagozkien tartetako trazadura proiektuen garapenera begira. B) Oinarrizko Sarearen funtzionaltasunaren analisia jaso egin da GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuko Ingurumen Iraunkortasun Txostenean. Analisi honek jaso egiten du erakurpen puntuetan, tartean dira jarduera ekonomikoetarako alderdiak eta eskualde ekipamenduak, sortutako eskariari eman erantzun maila.
- A.d). Aukera-jarduerak egunean-egunean aztertzen dira, eta baita GBBLAPen programazio irizpideetan ere; txertatu eta onartu egiten dira, benetan aukerak izateko itxura hartzen duten neurrian. Politika guztiak beste batzuen babesean sortzen dira, baina une bat iritsita autonomo bihurtu behar dute, edo desitxuratuta gera daitezke bestela, edo beste baten barnean, are desagertzera helduz. Aukeren kontua, zeharo aintzat hartzekoa, inolako zalantzarik gabe, ikuspegi guztietatik, hasieran ematen duena baino modu askoz konplexuago batez aztertzen da. Azpiegiturak dituzten eskakizunak -bai maila teknikokoak bai beste mota askotakoak- ez datoz inoiz bat. Eta iragartzen diren programazio aurreikuspenak aldatuta geratzen dira sarri, proiektu bakoitzaren tramitazioan sortzen diren gorabeheren indarrez. Edonola ere, aukerak oztopo ez bihurtzea ziurtatu behar da.

Hau guztia esan ondoren, aipatutako proiektu guztiak hartzen dira kontuan; gehienak detektatuta zeuden jada, eta batzuk dagoeneko analizatuta eta neurri batean baztertuta. Edonola ere, aipatutako administrazioekiko zein Debegesa eta udalekiko ohiko koordinazio bideek aukera emango dute proiektu horien guztien eta sor daitezkeen beste batzuen jarraipen eta balorazioa egiteko.

- A.e). Berrito azpimarratzen da aurreko puntuan adierazia. Eta bat egin arren eskualde mailan Ermua eta Eibar arteko oinezkoentzako eta bizikletentzako loturak duen garrantzia, eta horretarako dagoen premia, baloratzeko unean -lotura honen etorkizuna Eibarko saihasbidearen azken tartearen eta egungo N-634 errepidearen arteko bategitearen (San Lorentzoko biribilgunea, Bizkaiko Lurralde Historikoa) diseinuaren mendean dago-, gogoan hartu behar da ezen GBBLAP Gipuzkoarako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sare bat planifikatzera eta antolatuzera mugatzen dela, eta Ermuarekiko lotura dagokion plangintza eremutik kanpo dagoela. Bigarrenik, aipatu errepide proiektu hori Gipuzkoako Foru Aldundiaren Bide Azpiegiturarako Departamentuak sustatuko badu ere, eta Departamentu honek eragina izan badezake ere horren diseinuan eta berehalako gauzatzean, bide egoki eta eraginkorrak jarraitu beharko ditu horretarako, hau da, zuzeneko gestioaren bidez jardun beharko du, ez hau bezalako plangintza prozesu bat baliatuta, are proiektu horren garapena dagoeneko oso fase aurreratuan dagoela.

Kontu hau berau aipatu zen jada eskualdeko partaidetza saioan (2010eko ekaina, ikusi txosteneko aurreko atala), eta Departamentua udalen esanetara geratu zen, esku hartu behar izanez gero prest baitzegoen horretarako. Oraingoan, ez da horrelako inolako eskaririk jaso.

Dena den, erasota utzi nahi dugu ezen 2010eko uztailaren 13an GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuaren kopia bat igorri zitzaioala Ermuko Udalari, hain zuzen egoki iritziz gero alegazioak egin ahal izan ziezazkion. Ez da inolako alegaziorik jaso.

- A.f). Oso positiboki baloratzen da Debegesak, bere azterketaren bidez, bizikleta arloko -eguneroko erabilerrako- eskualde mailako beharretara egin duen hurbilketa; gainera, toki eskala eta lurralde (foru) eskala izan ditu kontuan lan horretan. Oso gauza ona litzateke horrelakoak Gipuzkoa osoan egitea, nahiz badiren beste adibide azpimarragarri batzuk ere, esaterako Erretereriako Udalak eta Oarsoaldeak duela batzuk egindako lana, edota, duela gutxiago, Tolosaldea Garatzen-ek Ernioaldean egindakoa. Are gehiago, Departamentu honek, bere garaian, Goierri ingururako hurbilketa bat egin zuen, eta honek bertako herrigune gehienak GBBOSen sartzeko balio izan zuen. Eskualde mailako beste erakunde batzuek antzeko azterketak egin dituzte, udal sareetan sartzeko baina, hauek funtsezkoak diren arren bizikleta sistemara begira, herritarren eta erabiltzaile potentzialaren atean jartzen dute eta sistema bera.

Gauzak zehaztera joz, eta hondartzei dagokienez, adierazten da Saturrarango hondartza -lurralde arteko Mutriku - Ondarroa tartean dago- dagoeneko sartuta dagoela GBBOSen, foru tarte batean zehazki. Debako hondartza ere sartuta dago, Oinarrizko Udal Sarearen tarte batean. Orain, GBBLAPen behin-behineko onarpenarako dokumentuan sartu egin da Mutrikuko hondartzarekiko lotura, Oinarrizko Udal Sareko tarte baten bidez (02 029L), udalak azter dezan.

Altzolako guneari dagokionez, dagoeneko analizatzen ari da GBBOSen sartzea, Elgoibar - Altzola foru tarterako aukeren azterketaren bidez; azterketa hau udalarekin eta Debegesarekin partekatutako partaidetza esparru baten barnean ari da egiten.

Oinarrizko Foru Sarearen proiektuaren inguru osoan zehar ugari dira, noski, bizikletako bidaien eskaria sortzen duten nodoak, baina ez dago denak txertatzerik proiektuaren eremu arrazoizko eta zentzuzkotik, hots, hartzen duen espazio, eskumen eta aurrekontu eremutik, irten gabe. Kasu askotan, Oinarrizko Foru Sarea "atean" geratuko da, eta udalek bideratu beharko dute sarea auzo, poligono, lantoki eta abarren barnealdera, egun dauden espazio hiritartuetatik zehar edo mugikortasun bertikaleko aukeretara joz eremu horiek bizikleta bide baterako kota desegoki batean dauden kasuetan. Oinarrizko Foru Sarearen proiektuak udalek egin beharrekoak izan behar duten tarteez oztopatzen diren neurrian, GBBOSen gauzatze normala atzeratu egingo da, eta gainera udal administrazioarekiko berarekiko bidegabekeria esparru batean.

Konklusio gisa, eta planteatutako beste konexioei dagokienez, ez dira oraingoan GBBLAPen sartuko, hainbat arrazoi tarteko: (1) trazadurak ez daude behar beste aztertuta, ez behintzat proiektu bidez aztertzeko dauden foru tarteei dagokionez (2) ez dago argi, neurri batean behintzat, batzuek zein puntutaraino egon beharko luketen Oinarrizko Udal Sarean sartuta eta (3) ez dago garbi planteatzen diren konexioetako batzuek bizikletarentzat -ez egunerokoarentzat- duten benetako erabilera.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Baina, alegazioko A.c puntuari eman erantzunean adierazi den moduan, Debegesaren Azterketan analizatzera begira azpimarratutako eskualdeko interes puntu guztiak jasotzen dira, eta kontuan hartuko dira dagozkien tarteetako trazadura proiektuen garapenera begira; honakoak dira:

- Itziarko herrigunea eta industrialdea (Deba)
 - Mendaroko eskualdeko ospitalea
 - Eibarko Industria Ingeniaritza Teknikoko Unibertsitate Eskola (EHU)
 - Mintxeta kiroldegia (BTT zentroa) + Makina Erremintaren Institutua (Elgoibar)
- A.g). Geltoki intermodal posibleetarako bi proposamenak jasotzen dira, analizatzeko. Arriagakoa Elgoibar - Altzola tartearen proiektuaren eremuan txertatzen da, eta Azitangoa Eibar - Maltzaga tartearenean. Kasu biotan, Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako trazadura aldatu egin da, besteak beste geltoki bi horien kokapena harturik aintzat.
- B.a.1). Proposatutako aldaketa onartzen eta jasotzen da. Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.a.2). Alegazioaren A.b puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.b.1). Aldatu egiten da GBBOSen trazadura Debako hirigunean zeharreko tartean, oinarri harturik horretarako, batetik, Debako bizikleta bidezko Mugikortasun Planean jasotako proposamenak, batez ere Oinarrizko Udal Sarearen trazadurari dagokionez, eta bestetik Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketa, zehazki hirigunetik zeharreko trazadurari (I-2 ibilbidea, 02 015L tartea) eta Debatik Artzabal ingururako irteerari (I-4 ibilbidearen hasiera, 04 001L eta 04 002F tartea) dagokienez. Debako Mugikortasun Planean proposatzen den Udal Sarea txertatzeko eskariari dagokionez, gogoratu behar da Udal Sare osoak ez duela Oinarrizko Sarekoa zertan izan; honetakoak izango dira, bakar-bakarrik, GBBOSeko (hiriarteko sareko) tarteetako lotura-puntuen artean konektagarritasun handiagoa-hobea ahalbidetzen duten tartea, norabide-aukera eta interes puntuetarako (garraioa, aisialdia, hirigunea, etab.) irisgarritasun handiago-hobea ematen dutenak, eta Oinarrizko Sarearekin bat datorren diseinu eta tipologia bat (zabalera, seinaleztapena, trafikoak elkarrekin izateko aukera, bide zorua, etab.) izateko aukera dutenak.
- B.b.2). Proposatutako aldaketa onartzen eta jasotzen da.
- B.b.3). Artzabal - Mendaro tartea (04 002F) grafiatu da, aukeren azterketaren zain. Azterketa honek kontuan hartuko ditu alegazioan aipatutako dokumentuak. Dagoeneko helburu aldaketa bat antzematen da Azpilgoetako gunea inguratzen duen trazaduran, aipatu dokumentuetako edukiaren ildotik zehazki.
- B.b.4). Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.1). Alegazioaren B.b.3 puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.2). Alegazioko B.b.3 puntuari eman erantzunean aipatutako aukeren azterketan aztertuko da.

- B.c.3). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.4). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.1) Aldaketa horren egokitasuna analizatzen ari da dagoeneko, Elgoibar - Altzola foru tarterako aukeren azterketaren bidez; azterketa hau udalarekin eta Debegesarekin partekatutako partaidetza esparru baten barnean ari da egiten.
- B.d.2). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.3) Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.4) Elgoibarko Oinarrizko Udal Sareari buruzko alegazioa onartzen eta edukian jasotzen jaso da. Ez dira udal tarte guztiak jaso, bakar-bakarrik GBBOSen ondorioetarako proposatzen direnak.
- B.e.1) Behin-behinik mantendu egiten da Soraluze Oinarrizko Udal Sarearen trazadura orientagarria, harik eta udalak, bere antolamendu orokorraren berrikuspenaren esparruan, Maltzaga - Soraluze eta Soraluze - Bergara hiriarteko tartea lotzea ahalbidetzen duen trazaduraren bat aukeratzen duen arte.
- B.f.1) Eibar - Maltzaga tartearen trazadurarako, dagokion aukeren azterketaren bidez (09 001F) gaur egun egiten ari den analisisira joko da; honen edukiaren gaineko informazioa badute dagoeneko bai Eibarko Udalak bai Debegesak.
- B.f.2) Eibarko Oinarrizko Udal Sareari buruzko alegazioa onartu eta edukian jaso da.

18.- Bergarako Udala (2010/07/21 eta 2010/07/27). Honakoa adierazten du:

- A) Azaltzen da ezen, GBBLAPek jasotzen duen moduan, ebaluatu diren tarteetan eraiki berri diren bide guztiak sekzio bereizikoak direla (oinezkoa eta txirrundularia banatzen dituztela). Eta Bergarako kasuan hori ez dela zuzena; izan ere, kontuan hartu behar da gaur egun exekuzio fasean dagoen Soraluze - Osintxu (Mekolalde) bizikleta bidean ibilbidea aldi berean erabiltzen dutela oinezkoek, txirrundulariek eta trafiko motordunak.
- B) GBBLAPek jasotzen duenez, trazadura tranbiaren aurreproiektuarekin koordinatu da, eta horrela trenbide zaharreko plataforma erabiltzean, tranbiak erabili behar ez dituen tarte edo zatietan bakarrik erabiliko dela Oinarrizko Sarearako. Udalak alegazio batzuk aurkeztu zizkion tranbiaren aurreproiektuko trazadurari (2007ko urtarrilaren 20ko Batzarra), baina ez du horiei buruzko erantzunik jaso oraindik. Eusko Jaurlaritzak Udalari bidalitako tranbia proiektuko trazadura kontuan harturik, adierazten du ezen tarte gehienetan ardatzak bat datozela Oinarrizko Sarearako proposatutako trazadurarekin. Beraz, ez da bateragarria toki bera tranbia eta bidegorria izatea.
- C) Bergara - Beasain bizikleta bidearen ibilbideari buruz, GBBLAPen aipamen labur bat besterik ez dago, eta ez da hori gauzatzeko inolako irizpiderik adierazten. Udalerriarentzat lehentasunezko

ardatza da, ekialdeko hiriz kanpoko tartea lotu egiten duelako Urretxu - Beasain bizikleta ardatzarekin.

- D) Oinarrizko Udal Sareari dagokionez, GBBLAPek bereizi egiten ditu Burututako Udal Sarea eta Udal Sare Berria. Egiaztatu ahal izan dute GBBLAPek Oinarrizko Foru Sare gisa grafiaturik jasotzen dituela hirigunearen kanpoaldean kokatutako udal titulartasuneko tartek batzuk, Oinarrizko Udal Sare gisa grafiatu beharrean. I.08 planoak (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen egungo egoera. E: 1/200.000) titulartasunaren eta gauzatze mailaren arabera identifikatzen ditu tartekak. Horretan bertan, burututako sare gisa adierazten da Agorrosin Kirolgunearen eta Ibargaraiko atzealdearen (Zurraderoren) arteko tartea. Tarte horretan bada udalak txukundutako plataforma txiki bat, baina ez ditu betetzen GBBLAPek deskribatzen dituen sekzio, seinaleztapen eta abarreko ezaugarriak. Beraz, ezin da inolaz ere sartu bizikleta bideen kategorian. LAPek hutsune hori adierazi behar luke, eta bidegorri kategoria lortu ahal izateko egokitzapena aurreikusi beharko luke, halaber.
- E) I.09 planoak (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen egungo egoera. E: 1/200.000) San Antonioren eta Antzuolako mugaren arteko tartea Burututako Foru Sare gisa markatu du. Errealitatea ez dator bat GBBLAPek jasotzen duenarekin; izan ere, gaur egun ez dago Foru Aldundiak egindako dokumenturik edo proiektu teknikorik Antzuola eta Bergara arteko lotura egiteko (Ibargarain) eta, horrenbestez, burutu gabe dago. Era berean, berriz esan behar da ezen oraingo egoerari buruzko grafikoan berdin-berdin seinalatzen dela 3,04 kilometroko Bergara - Antzuola tartea, hau da, burututako tartea balitz bezala agertzen dela, nahiz eta proiektatu gabe eta, jakina, burutu gabe dagoen.
- F) 4-8.19 planoan (Antolamendu plano. E: 1/10.000) ez da seinalezatu Bergara - Beasain tartea inolako grafia motarekin, eta grafiatzea eskatzen du, lehentasunezko ardatza delako udalerrientzat. Plano horretan bertan, Udal Azokaren eta Ibargarainen arteko hiriz kanpoko tartea burututako bizikleta bidea balitz bezala agertzen da, nahiz eta udal fondoekin txukunduta dagoen, oinezkoentzako pasealeku moduan. Era berean, plano gehienetan zehaztugabetasun garrantzitsuak daude. Zehatz-mehatz, 4-9.19 planoan, Labegaraietan dagoen tartea Burututako Foru Sarekoa balitz bezala agertzen da, nahiz eta udalak oinezkoentzako bidea izateko egokitutako hirigunea izan. Hala ere, oinezkoek eta txirrindulariek partekatutako erabilera mantentzen du.
- G) Programazioaren xehetasunei dagokienez: Debarroko eta Bergara - Beasaingo ibilbideetan lehentasunak finkatzerakoan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren 1. laurtekorako programatu dira, baina proiektuak martxan jartzeko eperik ez da zehaztu. Kontuan izanda toki gehienak horren garapenaren zain daudela, programazioa gehiago zehaztea eskatzen du.
- I) 2010eko uztailaren 27ko alegazioa. Debarroko bidegorriaren tartek guztiak Gipuzkoako beste edonongo edozein tartek baino lehen eraikitzea eskatzen da, Gasteiz eta Eibar arteko autopistaren proiektuko Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenaren erabakian, 1998ko apirilaren 6koan (2. puntua, c.12.2 apartatua) jasotako obligazioa betetzearren; izan ere, honetan Debarroko bizikleta bidea gauzatzeko epea adierazten zen, eta baita autopistako lanak amaitu eta urtebetetera amaituta egon behar zuela ere.

ERANTZUNA

- A) Soraluze - Mekolalde tartek ez du sekzio berezia, halaxe da, eta bizikleta-oinezkoen eta trafiko motordun baimenduaren baterako erabilera du funtzionamendu erregimena. Oinarrizko Foru Sareko bizikleta bideen erabilerearen ebaluazioa da Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren eginkizunetako bat. Emaizten taulan bizikleta eta oinezko erabiltzaile portzentajeen arabera adierazten eta baloratzen dira erabilerak, modu berezian alegia, baina honek ez du zertan adierazi tartek horiek erabilera partekatukoak, mistoak edo bereziak direnik; egiten dena zera da, erabiltzaile mota bakoitzak egiten duen erabilera baloratu, baita ibilgailu motordun baimenduen erabilera bera ere, horrelakoa onartuta dagoen tarteen kasuan.
- B) EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak GBBLAPi buruz egin duen txosteneko zehaztapenetako bat, hain zuzen ere, tranbiaren proiektua GBBLAPen gainetik jartzekoa izan da. Horregatik, Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eraginak, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate - Bergara LPPrekin), honako zehaztapen hau jaso zen: *“GBBLAPen Debagoienerako proposatutako trazadura hurbil pasatzen da LPPk proposatutako tranbia proiektuaren tartek batzuetatik (Mekolalde - Bergara, Bergara - Elorregi, Arrasateko iparraldea eta Oñatiko sarrera), eta Vasco-Navarro trenbidearen plataforma aprobetxatzen du tranbia proiektuak erabiltzen ez dituen tarteeetan. Beti ere, tranbia proiektuaren behin-betiko proposamenera egokituko da, lehentasuna izango baitu hark. ETSrekin lankidetzahitzarmena egin ondoren, behin-behinean, sare horren tartek laburren bat erabiltzeko asmoa dago, etorkizunean tranbia berrezarri bitartean”.*
- C) GBBLAPek ez ditu planifikatutako tartek bakoitzerako esku-hartze irizpideak definitzen; irizpide horiek proiektu faseari dagozkio, bai aukeren gaineko azterketak izan, bai aurreproiektu edo eraikuntzako proiektu teknikoak izan, hauek zehaztuko baitute, oso-osorik eta beharrezko xehetasun mailarekin, egin beharreko obrak. Oinarrizko Sarea osatzen duten bizikleta bideen lehentasun mailari dagokionez, GBBLAPek maila funtzionaleko eta aukera mailako irizpideak txertatzeko ahalegin batez baloratu du hori. Erabilera funtzionaleko irizpideak koherenteak izan dira Planeko irizpide orokorrekin, eta zehazki lehentasunezko erabiltzailearen profilarren definizioarekin. Ildo honetatik, nahitaezko joan-etorrietarako eguneroko erabilera potentzial altua, erabilera dentsitate potentzial altua, eguneroko txirrindulari motarentzat onargarriak diren distantziak eta udal mailako bizikleta sareen garapen maila altua elkartzen diren tarteei eman zaie lehentasuna.
- Bergara - Urretxu tarteen kasuan, eta honek izan dezakeen eguneroko erabilera gutxietsi gabe, aisialdi eta laketaekin gehiago lotutako erabilera izan dezakeela ulertzen da; beraz, ez litzateke aipatu diren lehentasun horien artean egongo. Edonola ere, Bergarako ekialde inguruko eguneroko erabilera potentzial handieneko tartek Bergara - Antzuola bizikleta bidea izango litzateke; hau neurri batean dago eginda, eta lehentasun handiagoa eman zaio.
- D) GBBLAPek proposamen ireki bat egiten du, udal entitateek iritzia eman dezaketean bat, Oinarrizko Sarean sartutako tarteen etorkizuneko kudeaketarako, hiri bilbeetan kokatutako tartek eta hiriartekoak direnak bereziz horretan. Tartek foru kudeaketari edo udal kudeaketari atxikitzeko unean, kontuan hartzen ditu, besteak beste, kokapena, ezaugarriak, erabilera, tartek bakoitzaren hirigintzako kalifikazioa eta, bereziki, tartek egin ondoren beharko diren mantentze lanak (bide zorua,

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

argiztapena, garbiketa, etab.). Hala, egokiago iritzi zaio hiri eremuetan zehar doazen tarteen diseinu eta mantentzea udal erakundeei atxikirik egoteari, eta beste tartekak, berriz, foru administrazioaren kargura uzteari. Edonola ere, lehenago aipatu dugun moduan, proposamenak aldaketak izan ditzake, kasuan kasuko udalekiko koordinazioaren bidetik.

GBBLAPek proposatzen duen Oinarrizko Udal Sarearen trazadura orientagarria da; salbuespen bakarra zera da, udal tartekak, honen definizioa udal erakundeari dagokio, kontuan hartu behar dituela aipatutako hiri eremuen mugan dauden hiriarteko tartekiko lotura puntuak, eta bide batez bermatu egin behar duela, udalerrri edota eskualde mailako interes puntu nagusiekiko sarrera ahalbidetzeaz gain, ahalik eta zuzenena izan behar duen desplazamendua.

Agorrosin - Ibargarai tartean, Bergarako udalari berari egokituko zaio Oinarrizko Udal Sarearen behin betiko trazaduraren zati izango den ala ez erabakitzea, betiere hiri bilbearen multzoan motorrik gabeko mugikortasunerako sare zabalago bat sortzeari buruzko gogoeta komenigarri baten esparruan. Kasu horretan, GBBLAPek jaso egingo du udalak proposatzen duen trazadura, honen gauzatze mailarekin batera.

- E) I.09 Planoak, alegazioak aipatzen duenak, informazio mailan identifikatzen du (1/200.000 eskala) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen egungo egoera, hau da, bakar-bakarrik Oinarrizko Foru Sareari atxikitako tartekak; eta hauen artean bereizi egiten ditu gabe daudenak eta dagoeneko egindakoak. Gogoan izan behar da ezen GBBLAPek (A dokumentua. Memoria, '4.5.2. Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen egungo egoera') tarte burututzat hartu dituela LAPen behin-behineko onarpenaren dokumentua idazteko unean -2010eko maiatza- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Diputatuen Kontseiluak onartuta dituen eraikuntza proiektuetako tartekak, egin gabe dauden arren. Gauzatze aurrekontua onartuta duten tartekak "tarte burututzat" hartze honen arrazoia zera da, Oinarrizko Sare osoa gauzatzeko aurreikusitako kostuaren zenbatespenean koherentzia handiagoz joka daitekeela batetik tarte horiek eta, bestetik, proiektuetarako asignazio onarturik ez duten tartekak jarriz gero, hauek GBBLAPen etorkizuneko kostu eta aurrekontuari gehitu behar zaizkio eta.

Edonola ere, aztertzen ari garen tarte eginda dago jada, eta zerbitzu publikorako zabalik 1. eta 2. faseei dagokienez (04 020 F); 3. fasea geratzen da egiteko, eta hau URAk sustatutako ur-hodi bat egiteko lanei lotuko zaie. Horrenbestez, komeniko litzateke Udalak aktibatzea Bergarako Oinarrizko Udal Sarean hurren datorren tartearen proiektu eta gauzatze lanak, San Antonio auzotik hirigunearen barnealderantz hain zuzen (04 019 L).

- F) C. *Antolamendu planoak* dokumentuan sartutako planoak, hauetan askoz eskala (1/10.000 eskala) eta xehetasun maila handiago batez identifikatzen dira ibilbideak, ibilbideka daude antolatuta. Hala, alegazioan aipatzen den 4-8.19 planoak '4. ibilbidea. Debarroa'-ri dagokio; beraz beste ibilbideak, tartean alegazioko testuak aipatzen duen '6. ibilbidea. Bergara - Beasain' delakoa, beltzez grafiatuta ageri dira, dagokien legendak adierazten duen moduan hain justu. 6. ibilbideari dagozkion tartekak kontsultatu nahi izanez gero, trazadura honetan dauden planoak ibilbidearen plano nagusian daude identifikatuta, eta bat datoz ibilbide honen antolamendu planoekin.

Lehen adierazi bezala, 4-8.19 planoan sartutako tartekak Oinarrizko Udal Sarekoak dira; horrenbestez, tarte batzuk sartzea edo ez sartzea, kasu honetan Agorrosin - Udal Azoka tarteak, Bergarako udalaren beraren kontua izango da. Kasu horretan, GBBLAPek jaso egingo du udalak proposatzen duen trazadura, honen gauzatze mailarekin batera.

Labegaraietako tarteari dagokionez, hau 4-9.19 planoan sartuta dago, ez da Burututako Foru Sare gisa ageri, baizik eta Burututako Udal Sare gisa. Beraz, ez da ulertzen zergatik aipatzen diren kasu honetan okerrak edo zehaztasun falta, zeren eta alegazioak berak dioten moduan, tarte hori udalak oinezkoentzako bide gisa egokitu duen hiri eremu batetik zehar baitoa, oinezkoen eta txirindularien erabilera partekatua mantentzen dela aitortzen den batetik zehar alegia.

Edonola ere, Bergarako Udalak Burututako Udal Saretzat duenari buruz erabiltzen den informazioa Gipuzkoako bizikleta bideen bistaratzailerak mantentzeko aldi-aldi ematen duen informaziotik eskuratu da; bistaratzailerak hori herritarrentzako informazio zerbitzu bat da, eskura duen bizikletarako ondare guztiari -udal eta foru mailakoari- buruzkoa, eta [www.gipuzkoaingurumena.net] eta [www.gipuzkoabizikletaz.net] web orrietan dago. Komeniko litzateke Udalak berrikustea informazio zerbitzu horretan sartutako tartekak, zeren eta orain uste badu tarte horietakoren bat ez dela bizikletaz erabiltzeko egokia, kendu egingo baita, ahalik eta lasterren, aplikaziotik.

- G) Proiektu bakoitza garatzeko zailtasunak, tarte bat definitzen denetik gauzatzen den artekoak, oso ugariak dira, arrazoi asko tarteko. GBBLAPek bere mailako dokumentu bati dagokion programazio-xehetasuna du, hain zuzen ere tramitazioaren une honetan eskain dezakeen maila. Dena den, xehetasun falta hori bideratu egiten da, aldi-aldi, Bergarako Udalaren eta Departamentuaren artean zabalik diren komunikazio ildoei esker. Edonola ere, oso egokia izango litzateke egungo koordinazioa sendotzea, maila teknikoan batez ere.
- I) AP-1en Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.

Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar - Gasteiz autopistaren Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenak '4. ibilbidea: Debarroa' honekiko lagatako zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Adierazpen horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilera bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, Bergara - Elorregi tarteari dagokionez (04 011F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta.

19.- Elgetako Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Elgetako herrigunea Debarroa (4. ibilbidea) zeharkatzen duen Oinarrizko Sarearekin eta Debabarrenarekin (Eibar - 9. ibilbidea) lotzeko GBBOSi hainbat adar txertatzea eskatzen du.
 - A.a) Adar bat proposatzen da, Bergaratik abiatu eta Elgetako herriguneraino iristeko, Asentzio auzotik eta Intxortako Atetik zehar. Honen justifikazio gisa, aipatzen du ezen udal antolamenduak jasotzen duela Debarroko ibilbide nagusitik Elgetara arteko lotura, Bergarako Angiozar auzoan zehar, eta Asentzioko parketik igarota; izan ere, dagoeneko badagoen ibilbide bat da, eta egoera kaskarrean egon arren zikloturistek askotan erabiltzen dute. Orografia malkartsua duela onartzen du, baina, era berean, aipatzen du ez duela plataforma berri bat egitea proposatzen, baizik eta askotan erabiltzen den bide bat konpontzea eta egokitzea. Osterantzean, eransten du horretatik sarritan ibiltzen diren inguruko zikloturistek eta txirrindularitza elkarteek (Elgetako Txirrindulari Elkarte, Bergarako Lokatza Ziklismo Elkarte) behin eta berriz eskatu izan dutela.
 - A.b) Elgeta eta Eibar Aixolako urtegitik zehar lotzeko adar bat proposatzen du.

ERANTZUNA

- A.a) eta A.b). Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eraginak, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate - Bergara LPPrekin), honako zehaztapen hau egiten da: *“GBBLAPen ez dira Oinarrizko Sareko tartetzat hartzen LPPn jasotako trazadura hauek: Bergara - Angiozar - Elgeta, Aixola - Elgeta (Karabieta) - Eibar. Proposamen guztietan, trazadurek zailtasun orografiko handiak gainditu behar dituzte. Ezaugarri horiek kiroletakoak ez diren eguneroko joan-etorriak -Oinarrizko Sarearen erabilera nagusia-zailtzen dituzte. Halaber, ez dira Oinarrizko Sarearen barrukotzat hartzen aisialdirako eta naturaz gozatzeko beste trazadura batzuk (Aretxabaleta - Urkulu, Zubillaga - Urkulu, Oñati - Arantzazu). Edonola ere, GBBLAPen proposatutako sarean ez da baztertzen tokiko, eskualdeko edo bestelako jarduera osagarriak egitea, etorkizunean, bizikleta erabiltzeko aukerak gehiago izateko”.*

GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSek bidaiak sortzen dituzten lotuneak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko tarteean bai hiribarneko tarteean, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laketa erabilerako tarte batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendikoa bideen gainean ezarriak batez ere, oso

malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetako sareekin lotzen direnak. Hauxe da Endarlatsa adarraren, Plazaolaren bidearen, Bergara - Urretxu tartearen eta Debagaraiko Eskoriatza - Muga tartearen kasua. Eta eginkizun hau betetzen dute, halaber, nahiz maila apalago batean izan, izaera mistoko eta natur ingurunean ekipamenduak lotzen dituzten beste tarte batzuek, Arditurriko adarrak eta Urola Garaiko Legazpi - Mirandaola - Telleriarte - Brinkola tarteak esaterako. Azkoitia eta Zumarraga arteko Urolako tarte kasu berezia da, garrantzi bereziko hiru hirigune lotzen ditu eta. Kasu hauetan guztietan, ugari dira GBBOSen tarte ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio-izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzea; egin nahi duen bakararra kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. Sentikortasun handia izan arren udalak zein Bergara eta Elgetako zikloturista kolektibo aipatuek adierazten duten interesarekiko, eta bat egin arren GBBOSek kirol txirrindularitzaren oinarri edo garapenerako sostengu gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesean, uste dugu proposatzen diren ibilbideek ez dituztela betetzen GBBLAP honetan ezarritako irizpideen arabera bizikleta-oinetako tarte bihurtzeko baldintzak. Edonola ere, GBBLAPek proposatzen duen Sareak ez du udal, eskualde edo beste maila bateko ekimenetatik sor daitezkeen jarduera osagarriak egitea baztertzen; izan ere, bizikleta erabiltzeko aukera gehiago izan daitezke, horien bidez, etorkizunean.

20.- Arrasateko udala (2010/07/28). Honakoa adierazten du:

- A) Debarroko bidegorriaren tarte guztiak Gipuzkoako beste edonongo edozein tarte baino lehen eraikitzea eskatzen da, '0' laurtekoan zehazki GBBLAPen terminologiari jarraiki, Gasteiz eta Eibar arteko autopistaren proiektuko Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenaren erabakian, 1998ko apirilaren 6koan (2. puntua, c.12.2 apartatua) jasotako obligazioa betetzearren; izan ere, honetan Debarroko bizikleta bidea gauzatzeko epea adierazten zen, eta baita autopistako lanak amaitu eta urtebetara amaituta egon behar zuela ere.
- B) Elorregi - Arrasate tarte. Elorregi eta Arrasate artean proposatutako tartearen ordez behin betiko trazadura jartzea eskatzen da. Ulertzen da ezen, luzera begirako ikuspegi batez egin nahi den Plan batean, zentzu handirik ez duela behin-behineko trazadura jasotzeak, batez ere lurzoru erreserbari dagokionez, baina baita irudiaren beraren ikuspegitik ere. Ulertzen da askoz egokiagoa dela behin betiko trazadura jasotzea, kontuan harturik, betiere, Udalak eta Eusko Jaurlaritzak tranbiaren ibilbiderako adostu duten trazadura.
- C) Kaskonategi tarte. Interesgarriago ikusten da ibaiaren ezkerreko aldetik dagoen bidearen trazadurarekin jarraitzea, maldak egokituta betiere. Honen justifikazioaren oinarrian zera dago, inguru honetan aurreikusten den trazadura Eroski aurretik igarotzen dela. Hortik aurrera proposatzen den aukerak (Elorregirantz) zailtasun askotxo du, 'atzerantz egiteko' eragozpenak barne. Atzerantz egin behar honek errepidea gurutzatzeko joera sor edo indartu dezake, arrisku iturri bat eraginez

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

horrenbestez. Ezkerraldeko ertzetiko bidea erosoagoa da, eta gainera nabarmen errazten du trazadurak Kataide eta Elorregirantz jarraitu ahal izatea.

- D) Takoloko bidegurutzea (Fagor San Andres ingurua). Azaltzen dute ezen GBBLAPek irizpide zehatzak jaso beharko lituzkeela, laster egitekoak diren lanetan Takoloko bidegurutzea gauzatzera begira, hain zuzen horrela bizikleta bidearentzako arriskurik gabeko bidegurutze bat bermatzearren, inguru horretan diren errepideen arteko loturekin batera inolaz ere.

ERANTZUNA

- A) AP-1en Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.

Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar - Gasteiz autopistaren Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenak '4. ibilbidea: Debarroa' honekiko lagatuko zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Adierazpen horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilerara bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, Elorregi - Arrasate tarteari dagokionez (04 012F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta.

- B) "Behin-behineko" aukera aipatura jotzeko justifikazioa behar beste zehatz igorri zaio dagoeneko Arrasateko Udalari, Confederación Hidrográfica del Norte-k sustatutako lanak amaitu ondoren, 2011-2012an, gauzatzea aurreikusita dagoen tarte honen eraikuntza proiektuaren jendaurreko epean zehar.

EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak GBBLAPi buruz egin duen txosteneko zehaztapenetako bat, hain zuzen ere, tranbiaren proiektua GBBLAPen gaineratik jartzekoa izan da. Horregatik, Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eraginak, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate - Bergara LPPrekin), honako zehaztapen hau

jaso zen: "GBBLAPek Debagoieneko proposatutako trazadura hurbil pasatzen da LPPK proposatutako tranbia proiektuaren tarte batzuetatik (Mekolalde - Bergara, Bergara - Elorregi, Arrasateko iparraldea eta Oñatiko sarrera), eta Vasco-Navarro trenbidearen plataforma aprobetxatzen du tranbia proiektuak erabiltzen ez dituen tarteetan. Beti ere, tranbia proiektuaren behin betiko proposamenera egokituko da, lehentasuna izango baitu hark. ETSrekin lankidetzahitzarmena egin ondoren, behin-behinean, sare horren tarte laburren bat erabiltzeko asmoa dago, etorkizunean tranbia berrezarri bitartean".

Hain zuzen ere, eta besteak beste, herri administrazioen ekonomia, jabetzaren gaineko afekzio berriak saihestea, eta irudia dira tartearen trazadura udal titulartasuneko trenbidearen bide zaharrean mantentzeko erabakia gidatu duten arrazoiak. Tranbiaren proiektuko gorabeherak ezin dute, inondik inora, atzeratu edo behar gabe zamatu GBBOS gauzatzeko prozesua.

- C) Arrasate - Epele tarterako trazaduraren aukeraren justifikazioa ezaguna da jada Arrasateko Udalarentzat, zeren eta dagokion eraikuntza proiektuaren erredakzioa Udala bera jakinean dela zertu baita. Ibaiaren ezkerraldeko esku-hartzea onartezina da ingurumenaren ikuspegitik, eta URAk eman kontrako txostena du gainera. Honetaz gain, aipatzen den merkataritza-gunea bizikleta bidaiak sortzen dituen nodo bat da, eta ezin da tarte honetako ibilbidetik kanpo laga. "Atzera egin" eta errepidea zeharkatu behar horrek sortzen omen dituen arazoak seinale egokiak jarriz eta, hala dagokionean, zigortzera joz konpondu beharko dira.

Berriro azpimarratzen da ezen aisialdi-laket ikuspegiak, oinezkoak ere harturik, ez gaituela gure ibaiertzetan neurritz gain eta beharrik gabe esku hartzera eraman behar; ez behintzat tarte horrek behar dituen 4 metroko sekzioak direnean.

- D) Takoloko bidegurutzea une honetan ari da definitzen Bide Azpiegiturarako Foru Departamentua, sortu berriko biribilgune baten azpitiko pasagunerako proiektuaren bidez. Instantzia hauetatik berretsi egiten da denbora luzean aldatuko ez den obra batean zein garrantzitsua den behar besteko sekzio edo zabalerak -4 metro, oinezkoak eta bizikletak bereiziz-, % 6tik beherako maldak, eta argiztapen eta seinaleztapen egokiak ziurtatzea.

Era berean, Udalak zehaztu egin behar zu hiriguneranzko aldameneko zonaren behin betiko antolamendua, hirigunean sartzeko sarea behar bezala egokitu ahal izatearren.

21.- Leintz Gatzagako Udala (2010/07/26). Honakoa adierazten du:

- A) "Lau hilabeteko" epean Bidegik Gatzaga - Eskoriatza tarte egiteko beharrezko gestioak egitea eskatzen du. Honetarako justifikazioa zera da, AP-1 amaituta egonik, tarte honek eginda egin beharko lukeela.
- B) GBBLAPek jaso egiten du Gure-Ametsako tartean Udalak aurrez proposatutako zuzenketa, baina jarraian mendietatik egurra ateratzeko erabiltzen den bidera desbideratzen da trazadura, ibilbideak lehenagoko trenbidetik igaro beharko lukeen arren, egurrak ateratzeko bidea eta bizikleta bidea bereiziz horrenbestez.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- C) Herrigunetik Oinarrizko Sarera iristeko, bi aukera proposatzen ditu: 'A' eta 'B' aukerak dira. Lehenak izango luke lehentasuna, era berean baliozkoa izan daitekeen bigarrenaren aurrean. Bi aukera hauek 2007ko ekainean, proiektua analizatu zutenean, ingeniartzara bidali zituztela adierazten du.

ERANTZUNA

- A) AP-1en Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.

Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar - Gasteiz autopistaren Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenean xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpenak '4. ibilbidea: Debarroa' honekiko lagatuko zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Adierazpen horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilerara bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, Eskoriatza - Muga tarteari dagokionez (04 018F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta. Eskatzen den Leintz Gatzagako herrigunerako sarrera adarra (04 025F) bigarrenean sartu da, eta dagokion azterketaren bidez bideragarria dela egiaztatuz gero, ahalegina egingo da Eskoriatza - Muga tartearekin batera gauzatzeko, ahal den neurrian.

- B) Zuzendu egin da GBBLAPen sartutako trazadura, alegazioak azaltzen duenaren ildotik.
- C) Egun dagoen kota aldea nabarmena bada ere, arrazoizko ikusten da Udalak GBBOSerako sarrera bat herrigunetik hurbil edukitzeko interesa. GBBLAPen sartu egiten da Leintz Gatzagako herrigunerako sarbide ardatz bat (04 025F), aukerak aztertu zain betiere. Azterketa hori egiten den unean baloratuko dira udalak igorritako aukerak.

22.- Astigarragako Udala (2010/09/07). Honakoa adierazten du:

- A) Oinarrizko Udal Sarearen trazadura aldatzea eskatzen du, Kale Nagusitik barrena joan beharrean, Galtzaur erreka ondotik ekarri Kale Nagusiaren 78 zenbakiraino. Kale Nagusiko tartea errepidearen ezkerreko aldetik egingo litzateke, Oiartzungo norabidean. Honentzako justifikazio gisa, azaltzen du Galtzaur erreka ibaiertzeko pasealekua eginda dagoela, eta horrela guztiz bideragarria eta eramangarriagoa ikusten duela trazadura. Gaur egun Kale Nagusian egin gabe dagoen tartea bidearen ezkerreko aldetik egitea komeniko litzateke, zeren eta espaloia alde batean bakarrik baitago; eta aukera honi bideragarriago irizten dio.
- B) Ergobiko biribilgunearen eta Hernaniko mugaren arteko tartea eraikita dago jada; jakin ez, ordea, burututako tartetzat hartu ahal izateko GFAk emandako jarraibideak betetzen dituen. Eginda dago, halaber, Ergobia auzoa zeharkatzen duen tartea, planoan zehazten den bezala hain justu ere.
- C) Ikusten da ezen, Udalak proposatutako Astigarraga - Oiartzun tartea (Aurrerapen faseko iradokizuna da), aukeren azterketen zain dauden tarteen artean sartua, aztertzen ari dela, Donostia-erantz duen aisia aldetik erabilerara potentziala kontuan harturik horretan. Aisialdirako erabileraren potentzialtasunari dagokionez, aukera on irizten zaio Oinarrizko Sarea Perurenabentatik Listorretako laket generaino behintzat luzatzeari.

Perurenabenta - Erreterria lotura ere aipatzen da, honek aukera emango bailuke udalerriko auzo batzuetatik bizikleta bideen sarean sartzeko (edo hainbat herritako landako bizikleta bideetara iristeko), eta Markolatik Oiartzunen sartzeko aukera bat ere izango litzateke. Astigarraga - Listorreta - Oiartzun - Arditurri.
- D) Hernani aldera ikusirik, Ergobia - Zubigain - Florida lotura proposatzen da; honek aukera sortuko luke Floridako kirol ekipamenduetara, Galarreta ingurura, Errekaldera eta beste hainbatetara joateko.
- E) Lehentasunez jotzen da Astigarraga eta Hernani arteko lotura tartea gauzatzea; batzuek promotoreei dagozkie, eta beste batzuk Foru Aldundiari, baina guzti-guztiak premiazkoak dira.
- F) Era berean, Astigarraga - Oiartzun tarteari lehentasun maila altua eman behar zaiola irizten zaio.

ERANTZUNA

- A) Jaso egiten da Udalak bere Oinarrizko Udal Sareari buruz adierazia (03 028L tartea). Oinarrizko Udal Sarearen tarte gisa mantentzen da, halaber, Kale Nagusiaren beste zatian zehar doan orientazio gisako trazadura, honek sarrera zuzenagoa emango bailuke Astigarragako herrigunetik hegoaldera kokatutako auzoetatik. Gogoratu behar da, halaber, oinezko eta bizikleta sareetarako aukera eta diseinu desberdinak daudela, eta kasu guztietan ez dagoela sare bereizirik zertan egin, eta, Astigarragako herrigunearen kasuan bezala, trafikoa moteltzeko neurriak edota galtzada bera beste trafikoekin partekatuzeko tartea egokiturik antola daitezkeela sare horiek.
- B) Ergobiko biribilgunearen eta Hernaniko mugaren arteko tartea burututzat hartu da dagoeneko Bistaratzailearen Berrikuspenean, eta horrelakotzat hartuko da LAPen Behin-behineko Onarpenaren

dokumentuan. Dena den, Astigarraga eta Hernani artean egiteko dauden tarteen (03 003F eta 03 004F) eraikuntza proiektuari ekiteko unean, aztertu egingo da burututako azpitarteak, beharrezko iritzitako egokitzapenak zertu ahal izatearren.

- C) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSek bidaiak sortzen dituzten lotuneak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko tartetan bai hiribarneko tartetan, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laketa erabilerako tarte batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gairako izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinekoentzako sareekin lotzen direnak. Osterantzean, eta GBBOSen inguru osoan oro har, ugari dira sarearekiko lotura naturalak eskaintzen dituzten errepide txikiak, bideak, bidezidorrak, pistak, etab., sarerako iristeko erabil daitezkeenak baina sarearen tarte izateke.

Udalaren proposamenak aztertu dira, eta ez da behar besteko arrazoirik ikusten GBBLAP honetan ezarritako irizpide eta lehentasunen arabera proposamen horiek GBBOSen sartzeko.

- D) Onartu eta jaso egin da GBBOSen proposatutako Ergobia - Galarreta - Errekalde lotura (02 023F, 02 022L eta 02 021F), aukeren azterketen zain betiere foru tarteei dagokienez.
- E) Astigarragako zeharbidea (03 003F) eta Astigarraga - Hernani (03 004F) tartea lehen laurtekoaren programazioan daude sartuta. Astigarraga (Ergobia) - Hernani (Florida) tartea, sarean sartu berria eta aukeren azterketen zain dagoena bera, ez da LAPen oraingo programazio horizontean sartzen (bi laurteko), eta hurrengo berrikuspenak ezartzen duen horizontean jasoko da.
- F) Astigarraga - Oiartzun tartea (03 029F), sarean sartu berria eta aukeren azterketen zain dagoena bera, ez da LAPen oraingo programazio horizontean sartzen (bi laurteko), eta hurrengo berrikuspenak ezartzen duen horizontean jasoko da.

Beste udal batzuek, hainbat bide erabilita, alegazio idatzirik gabeko zenbait informazio igorri dute.

23.- Hondarribiko Udala (2010/08/06). Ingurumen Departamentuak dokumentazio hau aurkeztu du:

- "Hondarribiko Bidegorri Sarea". Alegazio idatzirik gabe. Informazio hau Hondarribiko Oinarrizko Udal Sarea berrikusteko erabili da.

24.- Zarauzko Udala (2010/08/10). Honako dokumentazio hau bidali, eta hurrena eman du aditzera:

- A) Talaimendiko hiritartze plana. Alegazio idatzirik gabe. Zona horretan ez dago udalak aurreikusitako bizikleta biderik, baina ez da aukera baztertzeko. Hiritartze lanek aldatu egin dute errepidetik kanpinerako irteera, Oinarrizko Sareak Zarautzerako sarrera seinalatuta zuen tokian. GBBLAPen tarte hau aldatzea eskatzen du.

ERANTZUNA

- A) GBBOSek Zarautzen sartzeko duen puntuak mamizko aldaketa bat izan du. "Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren barruan Gipuzkoako Lurralde Historikoko trenbidearen antolaketa dagokion zatia aldaketa delakoak jasotzen duen jarduketa lotesleeta baten arabera, Orio eta Zarautz arteko Zudugaraiko trazadura (eta tunela) baztertu egingo da etorkizunean. ETSrekin gestio bat egin ondoren, berretsi egin da etorkizunean GBBOSek tunel hori erabiltzeko aukera, hain zuzen eguneroko bizikleta mugikortasunari baldintza zeharo egokietan eskaintzearen, maldari eta tarte luzerari dagokienez, Orio eta Zarautz arteko lotura. Horregatik, GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuak aldatu egiten du trazadura, Orio - Zarautz tartea sartuz (02 006F), Orioko geralekuaren eta Zarauzko Asti kirol eremuaren artean (A-8tik hegoaldera), foru tartea zuzenean lotuz zona horretan dagoeneko burututa dagoen Zarauzko Oinarrizko Udal Sarearekin (02 007L). Beraz, GBBOSek ez dio jada eragingo aipatutako Talaimendi inguruari.

25.- Tolosako Udala (2010/04/27). Honakoa eskatzen du:

- A) GI-2135 errepideko bidegorriaren eraikuntza Garapen Iraunkorreko Departamentuaren aurrekontuetan sartzeko. GI-2130 errepidean, Tolosako Amartz auzotik zeharreko tartean, trafikoa hobetzeko aurreproiektua bidali dute. Errepide berean Txarama auzoraino egindako bidegorriari lotzen zaio. Honen justifikazioaren oinarrian hainbat elementu aipatzen dituzte, hala nola: GI-2135 (Tolosa - Lizartza) eta GI-2130A (Tolosa - Leaburu) errepideen arteko lotura berrirako proiektua, Usabal poligonorako (60 enpresa - 800 langile) eta Araxes paper-lantegirako sarrera, Amartz auzoa (1.400 biztanle) hirigunearekin lotzea, Amartzoko egoitza-garapen berria (300 etxebizitza), eta Amartz eta Txarama artean dagoen bidegorriarekiko lotura.

- B) GI-3650 (Tolosa - Anoeta) errepideko bidegorriaren eraikuntza Garapen Iraunkorreko Departamentuaren aurrekontuetan sartzea. Honetarako justifikazioa zera da, eguneroko erabilera potentzial altua (poligonoak, Anoeta - Tolosa desplazamenduak) eta gaur egun errepideko bazterbidean zehar doazen oinezkoentzako arrisku egoerak saihestu beharra.

ERANTZUNA

- A) Udalak bere udal sareari dagokionez GBBLAPen dagoeneko jasotako Oinarrizko Udal Saretik (03 015L) haratago dituzkeen aurreikuspenen gaineko plan eta irizpide teknikoak jakinarazi ezean, ezinezkoa da finantzaketa puntuala eskatzen den tarte horrek GBBOSen izan dezakeen garrantzia eta eginkizuna interpretatzea. Ez da ulertzen udalak nola ez duen inolako justifikazio gogoeta teknikorik adierazi Tolosaldea Garatzen-ek egin duen alegazioan, erakunde horren bidez agertu denean, ofizialki, jendaurreko informazio prozesuan. Beraz, aztertzen ari garen tarte Tolosako Udal Sarekotzat hartu behar da, ez Oinarrizko Sarekotzat, eta ez dago GBBLAPen aurrekontuetan sartzeko inolako arrazoirik.
- B) Udalak Tolosaldea Garatzen-en bidez egindako alegazioari Anoeta - Tolosa (03 014F) tarteari dagokionez emandako erantzunean adierazten den moduan, GBBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta tarte lehen laurtekoan sartzen da; gogoratu beharrekoa da, dena den, azpitarteren bat egiteko lanak Bide Azpiegiturako Departamentuak errepide inguruan aurreikusitako jarduketak batzuei loturik egon daitezkeela, eta jarduketa horiek kontuan hartu beharko dutela bizikleta bideen arloko foru araudi teknikoak.

Edonola ere, Udalak Bide Azpiegiturako Foru Departamentuan tarte hori gauzatzera begira egiten dituen gestioek emaitzarik emanez gero, ulertuko da Departamentu honen jarduketarik ez dela jada behar, eta GBBLAPen aurrekontua tarte horren finantzaketatik libre geratuko da.

III.2.- KONTSULTA EGINDAKO BESTE ADMINISTRAZIO ETA ERAKUNDE PUBLIKO BATZUEN ALEGAZIOAK

1.- Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak txosten bat igorri du, "Informe sobre la afección a la biodiversidad de la Aprobación Inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa" izeneko zehazki (Kodea: ECIA-2007_004_02), 2010eko urriaren 1eko sarrera dataz. Jasotako txostenaren luzera eta edukiak direla eta, dokumentu espezifiko bat prestatu da, hartan jasotako kontsiderazioak analizatzeko. Dokumentu hau hitzez hitz dator ondoren, hain zuzen ere txostenari eman ERANTZUN gisa:

Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen Hasierako Onarpenera dela eta Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak igorri duen txostenak (kodea: ECIA-2007_004_02) ezarritako zehaztapen lotesle eta gomendioak aintzat hartzeari buruzko dokumentua

1- SARRERA

Dokumentu honek, ahal den neurrian, azaldu eta argitu egiten ditu Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen Behin-behineko Onarpenerako dokumentua prestatzeko unean kontuan hartu diren eta Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak igorri duen txostenak aipatzen dituen alderdiak.

Agiriak jarraitu egiten dio aipatu txostenaren egiturari. Hartako aipamenak euskaraz moldatu ditugu, *letra etzanez*, eta bertatik atera dira, halaber, ñabarduraren bat egin dakiekeen edo, bestela, justifika daitezkeen kontsiderazioak. Txosteneko zehaztapen, gomendio edo kontsiderazioetan bat egiten ez den puntuetan, LAPek hartutako bidearen aldeko argudioak eranstean dira.

2- LAP ETA INGURUMEN IRAUNKORTASUNARI BURUZKO TXOSTENAREN ANALISIA ETA LABURPENA

Txostenak 2. LAPen eta Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenaren analisia eta laburpena atala du; honetan, hurrengo kontsiderazioak egiten dira.

2.1. Lurraldearen Arloko Planari buruz

Azpimarratu behar da ez dela egiteko dauden tarteak eraikitze beharrezko jarduketan identifikazio zehatzik egiten, aurreko txostenetan hori eskatu arren, eta alegatzen da ezen 'definitutako tarte batzuk aukeren aurretiazko proiektuen zain edo zehaztapen maila handiagoko eraikuntza proiektuen zain' daudela.

Gogorazten dugu ezen Lurraldearen Arloko Plana plangintza tresna bat dela, eta honen helburuen artean ez dagoela proiektu mailan definitzea trazadura; definizio maila hori proiektu prozesuaren faseetan zehar iritsiko da, 1/2007 Foru Arauan dagoeneko aurreikusita dauden garapen tresnen bidez (I. idazpuruak: II. eta III. atalburuak), aurretiazko proiektuez (aukeren azterketak, trazadura proiektuak, aurreproiektuak) eta eraikuntzako proiektu teknikoek. Oinezkoentzako eta bizikletarako bideen proiektzioa egokitu egingo zaio kasu bakoitzari, ondoko sekuentzia honen arabera:

- 1. fasea: Informazioa
- 2. fasea: Aukerak aztertzea
- 3. fasea: Zehaztapen teknikoa, apartatutako aukera eraikitzeke

Fase hauetako bakoitzaren edukia GBBLAPeko 'A. Memoria' dokumentuko 5.4.1.1 *Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak* apartatuan kontsulta daiteke.

Dena den, jardun daitekeen eremuen gaineko ezagutza handiagoak -kasu batzuetan aurrez egin aukera proiektuetan lortutako informazioaren bidez eskuratuak-, administrazio eta eragile zenbaitek egindako zehaztapen edota alegazioak eta partaidetza publikorako prozesuko emaitzak ere kontuan harturik, aurreko faseetan baino definizio maila handiagoa ekarri du proposatu diren jarduketarako. Definitio handiago hau beharrezkoa izan da, bai Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarearen (POFS)³ gauzatze kostu ekonomikoaren kalkulua zehatzagoa egiteko, bai gauzatze lanek ingurumenaren izan ditzaketen inpaktuak identifikatu eta baloratzeko.

Hala, POFS horren parte bateko tartek oraindik aurretik egin beharreko aukeren azterketen faltan daudela onarturik ere (POFSen % 31), lurralde edo arlo plangintzaren beste alderdi batzuei lotutako zenbait zalantza argitu zain, beste tarte guztiak ondoko jarduketa mota hauetara atxiki dira:

- Trenbide plataforma zaharren gaineko tartek (POFSren % 22)
- Lehendik dauden bide edo bidezidorren gaineko tartek (POFSren % 6)
- Eremu hiritartuetan espazioa berrantolaturik (komunikazio azpiegiturarako plataforma) sortu berriko tartek, edo etorkizuneko hirigintzako garapenen zain daudenak (POFSren % 25)
- Zelaigune berriko tartek (POFSren % 15)

Helburua dagoeneko artifizialdurik dauden eremuen gaineko jarduketei lehentasuna ematea izan da (bideak, pistak, trenbide plataforma abandonatuak, etab.); honek gauzatzeko dagoen Foru Sarearen % 28 egiten du, eta % 53ra iritsiko da espazioa berrantolaturik eremu hiritartuetan sortu berriko tartek gehituz gero. Bestetik, zelaigune berriko tipologia atxikitako tarteetako batzuk (POFSen % 15) errepide edo trenbidearen paraleloan doaz, eta bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura horietatik bereizirik eraikitzea aurreikusten da, antzeko trazadura batez baina.

Eraikuntzako tipologia bakoitzari atxikitako tartek *A-10. Foru Sare Berria eraikitzeke aurreikusten diren jarduera motak* planoan daude adierazita. Gainera, ibilbide bakoitzaren deskripzioan ('A. Memoria'

³ Foru administrazioari atxikitako Oinarrizko Sareko tartek, oraindik egiteko daudenak. Guztira 196 km dituzte luze.

dokumentuko 4.4.2.1 apartatutik 4.4.2.9ra), horietako bakoitzean aurreikusitako esku-hartze motak adierazten dituen azpialat bat jasotzen da; honen laburpena *D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena* dokumentuko 1.4.2 *Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea eraikitzeke jarduerak* atalean dator.

Udal administrazioei atxikiriko eta LAPen jasotzen den trazadura orientagarria den Planifikatutako Oinarrizko Udal Sareko tarteen kasuan, tarte gehienetan, ia-ia guztietan, lur eremu hiritartuen gaineko jarduerak izango dira, bai zirkulazioko ordenantzen aldaketara joz (trafikoa moteltzeko neurriak, etab.), bai espazio publikoa berrantolatzera joz (ibilgailuak-oinezkoak) motorrik gabeko mugikortasuna ere hartzearen; horrenbestez, horietan ez da ingurumenaren gaineko eragin adierazgarririk aurreikusten.

2.2. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena

"LAPeko Hasierako Onarpenerako Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak mantendu egiten du Zuzendaritza honek analizatutako aurreko dokumentuaren egitura eta analisia. Ez dago mamizko aldaketarik, aurretiazko dokumentu hartan biodibertsitatearen gaineko inpaktuak zirela eta egin analisiarekiko; horrenbestez, mantendu egiten dira Zuzendaritza honek antzemandako akatsak:

- *Donostia - Mutriku 2. ibilbidean, Planak ez du aztertzen bizikleta bidea egitea egokitu daitekeen Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko Natur Baliabideak Antolatzeke Planak (NBAP) definitzen duen erabilera erregulazioan.*
- *Gainera, Zuzendaritza honetatik ahalegin bat eskatu zen, egiteko tarte berri bakoitzerako inpaktu adierazgarrienak identifikatzeko eta kasuan kasuko eraikuntza proiektuetan hartu beharreko neurri zehatzak proposatzeko, baina horrelakorik ez da sartu bizikleta bideen LAPen Hasierako Onarpenean."*

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena, behin-behineko onarpenaren faseari dagokiona, nabarmen aldatu da hasierako onarpen faseko txostenarekiko, oso kontuan hartu baititu Gipuzkoako Foru Aldundiko Garapen Iraunkorrekiko Departamentuak emandako Ingurumen Eraginaren gaineko Aurretiazko Txostenean zein Biodibertsitatearako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostenean azaldutako zehaztapen eta gomendioak.

Dokumentuan egindako aldaketa nagusiak honakoak dira:

- Lehen kapitulua, Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren helburu estrategikoen eta kontuan hartutako aukeren deskribapena, gaurkotu egin da, batez ere aurreikusitako jarduerari, kontuan hartutako aukerari eta partaidetza publikorako prozesuari dagokienez. Azken kasu honetan, hasierako onarpenari dagokion partaidetza publikoaren fasearen laburpen bat sartu da; fase hau eskualde mailako saioak eginez garatu zen, jendaurreko prozesu zabal batez eta alegazioen aurkezpenaz. Parte hartze publikoko prozesuari buruzko informazio zabalagoa nahi izanez gero, 'F. Herritarren parte hartzea' dokumentua kontsulta daiteke.
- Bigarren kapitulua ere, *Beste plan edo programa batzuekiko elkarrengin azterketa*, gaurkotu egin da; GBBLAPeko proposamenen eta naturgune babestuetako antolaketa eta kudeaketa plan zenbaiten arteko bateragarritasun mailari buruz egin den azterketaren laburpena jasotzen du. Analisi honen garapen zabalago bat dugu 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuan -



BEHIN BETIKO ONARPENEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

LAPekoa da hau ere-; honetan analisisa gaurkotu egin da, Donostiako Lurraldearen Arloko Planarekiko, honen hasierako onarpenerako dokumentua duela gutxi argitaratu baita. Zehazki, ondoko plan hauek aztertu dira:

- Aiako Harriko Parke Naturalaren Erabilera eta Kudeaketarako Plan Eraentzailea (EKPE)
- Aizkorri-Aratz aldeko Natur Baliabideak Antolatzekeo Plana (NBAP)
- 'Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko NBAP
- Zarauzko Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Berezia.
- Leitzaran ibaiari buruzko biotopo babestu deklarazioa
- Natura 2000 Sarea eta Kontserbazio Bereziko Eremuetako Kudeaketa Planak

Azken kasu honetan, Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko Kudeaketa Planen dokumentuak ere kontuan hartu dira, hasierako onarpena baduten dokumentuak dituzten espazioei dagokienez.

- Hirugarren kapituluan, *Ingurunearen azterketa* izenekoan, jaso, gaurkotu edo zabaldu egin dira ingurumenari lotutako hainbat alderdiri buruzko informazioak. Zehazki, berriro egin da 3.3.3. *Lurrak eta gaitasun agrologikoa* apartatua, eta beste informazio plano bat erantsi zaio, *D-1.2 Balio estrategiko handiko lurrak (Nekazaritza-basozaintzako LAP)*, dagoeneko baden plano bildumari.
- Gaurkotu eta sakondu egin da teknikoki bideragarriak diren aukerei buruzko ingurumen azterketa, Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapitulua, 'esku-hartzerik ez gauzatzeko' aukera, sare eredurako aukerak eta trazadura aukerak analizatuz horretan.
- 'Esku-hartzerik ez gauzatzeko' aukeraren barnean, hainbat alderdiren gaineko ingurumen balorazio bat jaso da, puntu hauek ukituz horretan:
 - Airearen poluzioa eta berotegi efektuko gasen (BEG) emisioa
 - Poluzio akustikoa
 - Hiri ingurumena: auto-pilaketak
 - Energi kontsumoa
- Sare ereduaren aukeren ingurumen balorazioan, bizikleta bidearen kontzeptu edo modeloarekin batera GBBLAPek ezarritako lehentasunezko erabiltzaile profila hartu da kontuan. Ildo honetatik, alderdi biak baloratu dira, proposamenaren eta ingurumen irizpide estrategikoen arteko koherentzia (Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia) eta Sareak automobilaren erabiltzaileak erakartzeko duen gaitasuna, funtzionalitatea eta irismena harturik aintzat.
- Sarearen trazadura aukerei dagokienez, honako alderdi hauek aztertu dira:
 - Sarearen funtzionalitatea (hirigune, industrialde, ekipamendu eta nodo intermodaletako eskari potentzialari eman erantzun maila)
 - Ingurumen mailan estrategikoak diren helburuak (motorrik gabeko mugikortasunaren igoera, atmosferarako emisioak murriztea, kalitate akustikoa hobetzea) lortzeko ekarpena

- Ingurumen fisikoaren gaineko eraginak (lur kontsumoa, Naturgune Babestuen gaineko afekzioak, Ingurumen Zona Sentikorren gaineko afekzioak)
- Bosgarren kapituluan, *Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa* delakoan, sakondu egin da Lurraldearen Arloko Planeko helburuak betetzetik ondorioztatzen diren ingurumen eragin nagusien analisisa. Hala, identifikatu, baloratu eta, ahal izan den neurrian, kuantifikatu egin dira honako eraginak:
 - Motorrik gabeko mugikortasunaren igoera
 - Airearen kalitatearen hobekuntza. Berotegi efektuko gas (BEG) emisioen murrizketa
 - Kalitate akustikoaren hobekuntza
 - Hiri ingurunearen hobekuntza. Metaketen murrizketa
 - Txirrindularien istripuen murrizketa
 - Intermodalitatearen igoera
- Kapitulu honetan bertan, zabaldu egiten da Sareko tarteak gauzatzetik ingurumenean ondorioztatzen diren inpaktuen identifikazio eta balorazioa. Adierazi behar da ibilbide bakoitzean tarteak bereizi direla, eta bakoitzari kode bat jarri zaiola; tarte banaketa hau sartu egin da, ondoren, 1/10.000 eskalan egindako GBBLAPeko antolamendu planoetan eta ingurumen baldintzatzaileen planoetan ('C. Antolamendu planoak' eta 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena. Ingurumen Baldintzatzaileen Planoak' dokumentuak). Tarte banaketa honen bidez, inpaktu adierazgarrien identifikazio zehatzago bat egin daiteke. Hala, sakondu egin da inpaktuak ibilbideka identifikatzeko eta baloratzeko lana, eta tarte bakoitzeko inpaktu garrantzitsuenak zehaztu egin dira, beren neurria eta baldintza bereziak direla-eta horrela egitea eskatzen duten alderdietan. Hala, ingurumeneko zenbait elementurekin lotutako inpaktu adierazgarrienak analizatu dira. Elementu horiek honakoak dira:
 - Naturgune babestuak (natur parkeak, biotopo babestuak, Natura 2000 Sarea)
 - Kostaldea (Itsaso-Lehorreko jabari publikoa, Kostaldeko LAPeko Babes Bereziko Zonak)
 - Hezeguneak (Hezeguneen LAPeko babes bereziko eremuak)
 - Ibai ibilguak
 - Batasunaren intereseko habitatak
 - Korridore ekologikoen sarea:
 - Paisaia
 - Fauna mehatxatua
 - Uholde arriskuaren maila
 - Kutsatuta egon daitezkeen lurrak
 - Akuiferoak kutsatzeko arriskua
 - Kultura ondare katalogatua
 - Lanetan zeharreko eragozpenak
 - Funtzionalitatea mugikortasun terminoetan

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenean inpaktuen ezaugarriak eta balorazioa jasotzeko matrize bat erantsi da, ibilbide bakoitzerako.

Azkenean, azpiatal batean identifikatu egiten dira ingurumen baldintza jakin batzuk direla eta ibilbide bakoitzean, proiektioan zehar, ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tarteak.

5. kapitulu honek jaso egiten du, halaber, bizikleta bideen kudeaketa eta ustiapen fasean aurreikusitako inpaktuei buruzko apartatu bat; hauen artean dago ingurumen arrisku erantsien identifikazioa (uholde arriskua, arrisku teknologikoak, giro zarata) eta bizikleta bideen kontserbaziotik ondorioztatzen diren inpaktuen identifikazioa (biodibertsitatearen gaineko afekzioak, hondakin sorrera, ustekabeko isurketak, energi kontsumoa, etab.).

- Seigarren kapituluaren *-Prebentzio eta zuzentze neurriak-* baloratu egiten da egiteko dauden tartearen proiektio prozesuan txertatutako irizpide anitzeko analisiaren prozeduran ingurumen aldagaia sartzeari.

Prebentzio eta zuzentze neurri berriak jaso dira, aipatu tarte horien proiektioan txertatzera begira.

Burututako Oinarritzko Foru Sarearen Kontserbazio Plana prestatzeko praktika egokien eskuliburu batean jasotzeko proposatu diren neurrien zerrenda ere gaurkotu da.

Azkenik, Planaren ingurumen aldetiko jarraipenerako hainbat adierazle eskaintzen dira; hauek *6.7 Planaren jarraipenerako adierazlearen definizioa* apartatuan kontsulta daitezke. Finkatzen diren datu kuantitatibo eta kualitatiboak hurrengo kapituluaren ebaluatzen dira, *7. Zaintze eta ikuskatze programa* delakoan.

3. LAP/IITn sartzeari aurreko txostenetan eskatua

“(…) EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak LAP eta IIT erredaktatzera begira prestatutako txosteneko baldintzetako bat bera ere ez da dokumentu hauetan jaso.”

Biodibertsitaterako Zuzendaritzaren txostenak taula batean adierazten ditu EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordearen txostenean jasotako baldintzak. Ondoren, taula hori berori dakargu orriotara, LAP/Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak (Behin-behineko onarpenerako dokumentua) baldintza horiek zein neurritan betetzen dituen adierazita.

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana	
<i>Baldintza</i>	<i>Izaera</i>	GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako aldaketak	
1. IBILBIDEA. DONOSTIA - IRUN			
1.1	<i>Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziarekiko bateragarritasunari buruzko analisi bat jasotzea</i>	<i>Ez loteslea</i>	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2 apartatuak LAPen eta Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren (NBBAPB) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.
1.2	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzendaritza I. Eranskinen lehentasunezko habitatei, EAeko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	<i>Ez loteslea</i>	<p>5.3.1. I-1 Donostia - Irun. Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tartekak identifikatzen dira.</p> <p>Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektu prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.</p> <p>Hauxe da ibilbide honetako tarteetako baten kasua (01 012F Jaitzubia), lotuta baitago N-1 errepidearen Irungo saihebidetara Kateako lotunetik Osinbiribileko glorietaraino zabaltzeko proiektua gauzatzeko lanei. Horregatik, ingurumenaren gaineko ebaluazio indibiduala egin da kasu honetan. Horrela, Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Adierazpenak aztertu egin dituzte, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen tartearen egokitzapena, egun dauden gune babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Txingudiko Hegaztien Babes Bereziaren Eremua -HBBE- eta Txingudiko Ramsar hezegunea) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri dira, horretarako kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritza.</p>
2. IBILBIDEA. DONOSTIA - MUTRIKU			
2.1	<i>I-2 Donostia - Mutriku tarte egiteko proiektua Zuzendaritza honi bidali beharko zaio bere garaian, proiektu horri ebaluazio egoki bat egin behar ote zaion balora dezan, Habitat Zuzendaritza 6.3 artikuluko xedapenekin bat betiere. Baldintza hau jaso egin beharko da, lotesle gisa, LAPeko araudian.</i>	<i>Loteslea</i>	<p>I-2 ibilbidea, 84 km luzekoa, 29 tartetan egin da; hauetako batzuk eginda daude jada, eta egiteko, berriz, beste batzuk. Azken hauetatik, 16 tarte foru administrazioari atxiki zaizkio, eta beste 13, hiriguneetatik zehar doaz, udal administrazioari atxiki zaizkio.</p> <p>Ulertzen da ezen Biodibertsitaterako Zuzendaritzak adierazten duen baldintza loteslea ez dagokiola ibilbide osoari, ez baita aurreikusten osorako proiektu bakarra egitea, baizik eta bai banaka bai beste plan edo proiektu batzuekin konbinaturik Natura 2000 Sarean sartutako espazioei eragin diezaieketen tarteetarako proiektuei.</p> <p>LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasoak, 22. artikuluan "Foru bizikleta bideen proiektu eta ingurumen kontrolerako zein horiei lotutako herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanetarako tresnak"- honako apartatu hau jasotzen du, egindako eskariari erantzuteko:</p> <p>"4.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzendaritza I. Eranskinen lehentasunezko habitatei, EAeko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</p>

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana	
Baldintza		Izaera	
2.2	<i>Errespetatu egin behar da 92/43/EEE Zuzentzarauak Iñurritzako BILekin bat datorren tartean ezartzen duen prebentzio erregimena. Ildo honetatik, derrigorrean bete behar da Iñurritza eremurako NBAPek xedatzen duena.</i>	Loteslea	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.6 apartatuak LAPen eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak, 5.3.2. I-2 Donostia - Mutriku. Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, aztertu egiten du LAPeko proposamenak Iñurritzako ES2120009 BILen gainean duen eragina. Kasu biotan, agerikoa da espazio babestuaren gainean ez dagoela afekziorik. Lekuaren mugatik hurbileko tarte bakarra 02 007L da. Trazadura hau, orientazio gisa, Zarauzko udal sareari lotu zaio, eta Lekuaren hegoko mugatik doan egungo bidea erabiltzen du.
2.3	<i>Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko NBAPekiko eta Iñurritza inguruko NBAPekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i>	Ez loteslea	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.5 eta 2.5.6 apartatuek LAPen eta Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko tarteko Natur Baliabideak Antolatzeke Planaren eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen dute.
2.4	<i>Hezeguneen LAPek Deba (A1G1), Urola (A1G2), Iñurritza (A1G3) eta Oriá (A1G4) ibaien itsasadarretarako definitzen dituen erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i>	Ez loteslea	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.4.5.2 apartatuak GBBLAPen eta EAeko Hezeguneen LAPen (zonakatzea eta erabilera eta jarduera espezifikoen erregulazioa) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.
2.5	<i>Itsasertza Babestu eta Antolatzeke LAPek ezartzen duen erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i>	Ez loteslea	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.4.7.2 apartatuak GBBLAPen eta EAeko Hezeguneen LAPen (zonakatzea eta erabilera eta jarduera espezifikoen erregulazioa) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.
2.6	<i>Kendu edo berraztertu egin behar da aukeren azterketaren zain dagoen I-2.2 Txikiardi tartea, zeren eta Oriá ibaian gaineko hainbat zubi eraikitzea eskatzen baitu, eta honek eragina izan dezake bai uraren kalitatean bai ibaiertzetan beretan, katalogatuta dauden espezieentzat -igaraba eta kolakarentzat- interes berezikoak diren eremu batzuetan. Egun badiren azpiegiturretan oinarritutako tartetara jotzea gomendatzen da</i>	Ez loteslea	02 026L Usurbil (Txikiardi) - Zubieta tartea, 373 m luzekoa, Oinarrizko Sareari txertatua eta Udal Sareari (Usurbil eta Donostia - Zubieta) atxikia, orientazio gisakoa da, udal administrazioari dagozkion beste tarte guztiak bezala. Kasu honetan, udal biek egindako proposamen bat da, zeren eta udal antolamenduan jaso egiten baitute puntu bien arteko sarbide bat egitea, puntu horretan Oriá ibaiak dituen bi adarren gainean proiektaturik. Udal bien artean planifikatu eta adostutako sarbideak, beraz, trafiko motordunarentzat zein motorrik gabeko mugikortasunerako (bizikleta - oinezkoak) balioko luke. GBBLAPen tarte hori mantentzeko arrazoia, gogoratu udal eskumenekoa izango litzatekeela, azpiegituraren diseinuan -hau gauzatzerá iritsiz gero- motorrik gabeko mugikortasunerako sarbide bat ziurtatzea da.
2.7	<i>Bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak diogenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute</i>	Ez loteslea	Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza proiektuetan prebentzio neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsazio neurriak definitzeko irizpideak apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 Fauna azpiapartatuan zehazki.

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana
<i>Baldintza</i>	<i>Izaera</i>	GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako aldaketak
2.8	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzendarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	<i>Ez loteslea</i> 5.3.2. I-2 Donostia - Mutriku. <i>Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak</i> apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tartekak identifikatzen dira. Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.
3. IBILBIDEA. DONOSTIA - BEASAIN		
3.1	<i>I-3.6 Ordizia - Zaldibia, I-3.8 Beasain - Ataun eta I-3.9 Beasain - Zegama tartekak egiteko proiektuak Zuzendaritza honetara igorri beharko dira bere garaian, honek, Natura 2000 Sarearen behatokia izaki, balora dezan proiektu horiei ebaluazio egoki bat egin behar ote zaien, Habitat Zuzendarauaren 6.3 artikuluko xedapenekin bat betiere. Baldintza hau jaso egin beharko da, lotesle gisa, LAPeko hirigintzako araudian.</i>	<i>Loteslea</i> I-3 ibilbideak I-3 Donostia - Beasain ardatz nagusia eta 10 adar ditu. Biodibertsitaterako Zuzendaritzaren txostenak aipatzen dituen adarrak, Behin-behineko Onarpenaren dokumentuko kodeen arabera, I-3.7 Ordizia - Zaldibia, I-3.9 Beasain - Ataun, eta I-3.10 Beasain - Zegama dira. Adar hauek, ibilbideak bezala, tarteka banatu dira, bakoitzaren gauzatze maila, udal edo foru administrazioari dagozkion, edo kudeaketa arazoak direla eta. Ulertzen da ezen txostenak aipatzen dituen tartekak burutu gabe dauden tartekak direla, foru sareari atxikiak, hau da, Planifikatutako Oinarrizko Foru Sareko tartekak, eta eragina izan dezaketela Natura 2000 Sarean, Oria Garaia BILen zehazki. Tartekak honakoak dira: - 03 035F: Ordizia - Zaldibia (2.247 m luze) - 03 038F: Lazkao - Ataun (2.935 m luze) - 03 042F: Segura - Zegama (1.137 m luze oraindik egiteko) LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasoak, 22. artikuluan -"Foru bizikleta bideen proiektio eta ingurumen kontrolerako zein horiei lotutako herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanetarako tresnak"- honako apartatu hau jasotzen du, egindako eskariari erantzuteko: "5.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzendarauak ezartzen duen prebentzio erregimena, bai Batasunaren Intereseko Lekueta (BIL) bai Kontserbazio Bereziko Eremuekin (KBE) bat datozen tartetean. Proiektugileak ikusten badu aurretiazko proiektuek eta eraikuntzako proiektu teknikoek, zuzenean edo zeharka, eragina izan dezaketela Natura 2000 Sareko eremuetan, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara bidaliko dira proiektu horiek, Euskal Autonomia Erkidegoan Natura 2000 Sareak duen Behatoki Iraunkorra izaki berak balora dezan dokumentu horiei buruzko ingurumenaren gaineko eraginaren azterketarik egin behar den; erabaki hau Ingurumen Eraginaren Adierazpena igortzeko eskumena duen ingurumen organoaren ez beste inoren esku egongo da". Ildo honetatik, eta Natur Ondareari eta Biodibertsitateari buruzko 42/2007 Legearen 45. artikuluan eta Proiektuen Ingurumenaren gaineko Eragina Ebaluatze Legearen testu bateratua onartzen duen 1/2008 Errege Dekretu Legegilearen 3. artikuluan xedatutakoa aplikaturik, eta aipatu arauaren 16. eta 17. artikuluetan jasoarekin bat, eskumena duen ingurumen arloko organoak kontsulta bat igorri zion 2010eko uztailaren 12an Biodibertsitaterako Zuzendaritzari, Ordizia - Zaldibia bizikleta bide tartea eraikitze proiektuak Oria Garaiko BILen izan dezakeen afekzioari buruz; eta Zuzendaritzaren erantzuna 2010eko urriaren 20an iritsi zen. Biodibertsitaterako Zuzendaritzak jaso zehaztaperen eta neurriak erantsi egin zitzaizkion eskumena duen ingurumen arloko organoak eman zuen txostenari. Kontsiderazio bera egiten da ingurumen arloan eskumena duen organoak 2009ko azaroaren 25ean Biodibertsitaterako Zuzendaritzari egin zion kontsultari eta honek 2010eko urtarrilaren 11n eman zuen erantzunari dagokienez; kontsulta hau 'Kortaberria auzoko sarreratik (Segura) Zegamako Ondarlea industri poligonora bizikleta eta oinezkoentzako bidea eraikitze proiektua' eta 'Ondarlea - Zegama bizikleta eta oinezkoentzako bidea eraikitze proiektua. 1. fasea' proiektuei zegoen loturik. Gauza bera 2010eko otsailaren 4ko kontsultari eta Biodibertsitaterako Zuzendaritzak 2010eko martxoaren 17an eman zuen erantzunari dagokienez; kontsulta hau 'Beasain - Lazkao (3.9 ibilbidea. Beasain - Ataun) bizikleta eta oinezkoentzako bide tartea eraikitze proiektua'ri zegoen loturik.

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana	
Baldintza	Izaera	GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako aldaketak	
3.2	<i>Kendu edo berraztertu egin behar da aukeren azterketaren zain dagoen I-3.3 Epela tartea, zeren eta Urumea ibaian gaineko hainbat zubi eraikitzea eskatzen baitu, eta honek eragina izan dezake bai uraren kalitatean bai ibaiertzetan beretan, katalogatuta dauden espezieentzat -igaraba eta kolakarentzat- interes berezikoak diren eremu batzuetan. Egun badiren azpiegituretan oinarritutako tartetara jotzea gomendatzen da.</i>	<i>Ez loteslea</i>	<p>Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapituluaren lehentasunezko profilaria buruz egindako aukeren analisiak adierazten duen moduan, GBBLAPek bizikletaren ohiko erabiltzaileari lehentasuna emateko hartu duen bidea -egunero etxetik lanera joatea osagai garrantzitsua da-, kasu honetan, bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura bat ahalbidetuz gauzatzen da, honetan betiere, segurtasun, konektagarritasun eta erakargarritasunerako gutxienezko eskakizunak, enplegu kopuru handi bat biltzen duten Urumearen ibarreko industri poligonoei (Eziago, Ibarluze, Epela, Lastaola) erantzuna ematera begira. Ildo honetatik, tarte honek garrantzi ukazina du Ingurumeneko Esparru Programak ingurumen irizpide estrategikotzat duen motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzeko.</p> <p>GBBLAPek proposatzen duen trazadurak, iradokizun mailakoa eta aukeren aurretiazko azterketaren faltan dagoela, poligono horietako lur hiritartuak erabiltzen ditu nagusiki, lehendik dauden azpiegiturekin batera (Altzueta-Ibarluzeko zaldaina, Ibarluze-Lastaola, Lastaola-Epela eta Epeleko zubiak). Azpitarte hauek 3.830 m luze hartzen dute, hau da, trazaduraren % 82,5. Aukeretak bat, GBBLAPek iradokizun gisa aurkeztu bat, Eziago eta Ibarluzeko poligonoak Altzuetako ibarrarekin lotzean oinarritzen da; horretarako, Urumea ibaia bitan zeharkatu behar da, zaldain motaren bat erabiliz horretarako (dagoeneko bada bat). Aukera honek saihestu egiten du gehiegizko maldak gainditu beharko lituzkeen eta tartea nabarmen luzeago egingo lukeen beste trazadura mota bat; honek ez luke, inolaz ere, hainbesteko erakar indarrik izango, Eziago poligonotik haratagoko desplazamenduetara begira.</p> <p>Edonola ere, tarte honek azterketa zehatzagoak behar ditu; hauetan hainbat aukera analizatuko dira, irizpide anitz erabiliz, kontuan harturik bai ingurunearen gaineko eragina bai beste hainbat aldagai ere (ekonomikoak, teknikoak, ukituekiko harremanak, etab.).</p> <p>Aurreko kasuetan bezala, LAPen Araudiak jasotzen du tarte honen proiektua, lehen faseetatik, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara igortzea, honek, Natura 2000 Sareak Euskal Autonomia Erkidegoan duen Behatoki Iraunkorra izaki, balora dezan dokumentu horri buruzko Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketarik egin behar ote den.</p>
3.3	<i>Bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapenerako Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute.</i>	<i>Ez loteslea</i>	<p>Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. <i>Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza proiektuetan prebentzio neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsazio neurriak definitzeko irizpideak</i> apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 <i>Fauna</i> azpiapartatuan zehazki.</p>
3.4	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAeko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	<i>Ez loteslea</i>	<p>5.3.3. <i>I-2 Donostia - Beasain. Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak</i> apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tartekak identifikatzen dira.</p> <p>Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektu prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.</p>

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana	
<i>Baldintza</i>	<i>Izaera</i>	GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako aldaketak	
4. IBILBIDEA. DEBARROA			
4.1	<i>Aizkorri-Aratzeko NBAPekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea.</i>	<i>Ez loteslea</i>	LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.4 apartatuak LAPen eta Aizkorri-Aratz Parke Naturaleko Natur Baliabideak Antolatzeke Planaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.
4.2	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	<i>Ez loteslea</i>	5.3.4. Debarroa 4. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tarteak identifikatzen dira. Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiatzko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.
5. IBILBIDEA. UROLA BAILARA			
5.1	<i>Bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute.</i>	<i>Ez loteslea</i>	Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. Aurretiatzko proiektuetan eta eraikuntza proiektuetan prebentzio neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsazio neurriak definitzeko irizpideak apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 Fauna azpiapartatuan zehazki.
6. IBILBIDEA. BERGARA - BEASAIN			
6.1	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	<i>Ez loteslea</i>	5.3.6. I-4 Bergara - Beasain. Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten tarteak identifikatzen dira. Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiatzko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena		Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana	
<i>Baldintza</i>	<i>Izaera</i>	GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotako aldaketak	
7. IBILBIDEA. BIDASO BAILARA			
7.1	<i>Errespetatu egin behar da 92/43/EEE Zuzentarauak Txingudi-Bidasoko BILekin bat datorren tartean ezartzen duen prebentzio erregimena lldo honetatik, derrigorrean bete behar da Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren xedatutakoa.</i>	Loteslea	<p>LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2.1 apartatuak LAPen eta Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.</p> <p>I-7 Bidaso bailara ibilbidearen kasuan, bi tarte egin dira; horietako bat Santiagoko zubiaren eta Behobiaren artekoa da, eta Udal Sareari dagokio, eta bestea, GBBLAPek proposatutako trazadura, orientagarria da. Hasierako tarte honetan, badago dagoeneko egindako tarte bat (1.309 m) eta egiteko dagoen beste bat (410 m). Azken kasu honetan, NBBAPBk 'Babes Arrunteko' zonan sartzen duen eremu batetik zehar igarotzen da tartea, indarrean dagoen Irungo antolamenduak 'Hiri Espazio Librean Sistema Orokor' kalifikatzen duen batetik zehar; udalak hiri parke bat sortzea aurreikusten du bertan. GBBLAPek proposatzen duen trazadura ahalik eta gehien urruntzen da Bidasoaren ertzetik, eta bizikleta eta oinezkoentzako bidea erantsi egiten dio GI-636 errepidearen plataforma zabalduari.</p> <p>Bigarren tartea, 07 002F Behobia - Endarlatsa, eginda dago jada, eta lehendik dagoen eta dagoeneko erabiltzen ez den Bidasoko trenaren plataforma erabiltzen du nagusiki.</p> <p>Bigarren tarte honen kontsiderazio eta eraikuntza lotuta egon da 'N-121-A errepidea Laskuaingo glorietatik (Behobia) Endarlatsaraino zabaltzeko eta hobetzeko proiektua'ri; honek igaro egin zuen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio indibidualerako prozedura. Horrela, Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Adierazpenak aztertu egin zituzten, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen egokitzapena, egun dauden gune babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Aiako Harriko Natur Parkeko NBAP) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri ziren, horretarako kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritza.</p>
7.2	<i>Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziarekiko bateragarritasunari buruzko analisi bat jasotzea.</i>	Ez loteslea	<p>LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2.1 apartatuak LAPen eta Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.</p>
7.3	<i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentzarauko I. Eranskinen lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza proiektuentzat.</i>	Ez loteslea	<p>5.3.7. I-7 Bidaso bailara. Ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da Oinarrizko Udal Sareari atxikitako 07 001L Irun tarterako proposatu den trazadura orientagarriak ingurumen elementuen gainean izan ditzakeen afekzioei buruzko aurreitazko analisi bat.</p> <p>Ez dira tarte bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektu prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; eta, gomendio gisa, Planifikatutako Oinarrizko Udal Sarearen tarteetako proiektuetan ere elementu horiek egokitzea eta zehaztea proposatzen da.</p>

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

4. Biodibertsitatearen gaineko afekzioei buruzko kontsiderazioak

4.1. Txingudiri dagokionez

“Zuzendaritza honek berriro azpimarratzen du analizatu egin behar dela proposatutako trazadura gauzatzearen eta Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatze Plan Bereziak ezartzen duen erabilera erregulazioaren arteko bateragarritasuna, eta analisi horretan, era berean, baloratu egin behar dela eremu honen gainean aurreikusten diren jarduerak ingurumenean izan dezaketen eragina.”

NBBAPBk antolatutako sektoreren batekin muga egiten duten, bertan sartzen diren, edo zeharkatzen duten Oinarrizko Sareko tartek honakoak dira:

- 1. ibilbidea - 01 012F: Jaitzubia
- 1. ibilbidea - 01 013L: Hondarribia (Amute)
- 1. ibilbidea - 01 014F: Hondarribia (Amute) - Hondarribia
- 1. ibilbidea - 01 017L: Irun - Hondarribia
- 1. ibilbidea - 01 020L: Irun
- 7. ibilbidea - 07 001L: Irun
- 7. ibilbidea - 07 002F: Irun (Behobia) - Irun (Endarlatsa)

Hurrengo taulan identifikatzen dira tartekak, ukitutako luzerak, gauzatze maila, GBBLAPek ezarritako lotespen maila eta kasuan kasuko eremuan NBBAPBk ezarritako zonakatzea.

Tartea	Ukitutako luzera (m)	Gauzatze maila	GBBLAPeko zehaztapena	NBBAPBko zonakatzea	Oharrak
01 012F	419	Planifikatua	Loteslea	Nekazaritzako babesia	Tarte hau GI-636 eta N-638 errepideak zabaltzeko proiektuaren mugatik igarotzen da
01 013L	35	Burutua	Gomendioa	Babes berezia	Jaitzubia erreka igarotzen duen zubiaren gaineko espaloitik doa
01 014F	27	Planifikatua	Loteslea	Nekazaritzako babesia	NBBAPBk bere antolaketa eremuan sartzen duen N-638ren tarteko bazterbidetik doa
01 017L	51	Burutua	Gomendioa	Babes berezia	Jaitzubia erreka igarotzen duen zubiaren gaineko espaloitik doa
01 020L	5	Burutua	Gomendioa	Babes arrunta	GI-636ren azpiko pasagunearen ondoren Osinbiribilera iristeko dagoen pista
07 001L	1.309	Burutua	Gomendioa	Babes arrunta	Bi tartetan (Osinbiribil eta Behobia) dagoen bizikleta eta oinezkoentzako pasealekua
07 001L	410	Planifikatua	Gomendioa	Babes arrunta	GI-636 errepidean Osinbiribilaren zabaltzeko proiektuaren mugatik igarotzen den tartea
07 002F	226	Burutua	Loteslea	Babes arrunta + babes osoa	Egun burututa dagoen bizikleta eta oinezkoentzako Behobia - Endarlatsa bidea

Kategoria	Ukitutako luzera (m)	Gauzatze maila	GBBLAPeko zehaztapena	Bateragarritasuna
Burututako Oinarrizko Udal Sarea (BOUS)	1.399	Burutua	Gomendioa	Bateragarria. Trazadura orientagarria. Ez du jarduera berririk behar.
Burututako Oinarrizko Udal Sarea (BOUS)	411	Planifikatua	Gomendioa	'Babes arrunteko Zonari' dagokion araudiarekin bateragarria. Trazadura orientagarria. GI-636 zabaltzeak ukitutako alderdia.
Burututako Oinarrizko Foru Sarea (BOFS)	226	Burutua	Loteslea	Bateragarria. Ez du jarduera berririk behar. Bizikleta eta oinezkoentzako Behobia - Endarlatsa bidea
Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarea (POFS)	446	Planifikatua	Loteslea	'Nekazaritzako Babeseko Zonari' dagokion araudiarekin bateragarria.
GUZTIRA	2.483			

Aipatutako luzeraren % 73, 1.810 m zehazki, GBBLAPek orientazio mailan proposatu duen Oinarrizko Udal Sareko (OUS) tarteei dagokie; zehazte lana, berriz, udal erakundeek egin beharko dute. Edonola ere, udal tarte hauetako % 80 inguru eginda daude dagoeneko. Egin gabe dauden beste udal azpitarte hauetarako (Osinbiribil), Irungo Plan Orokorrean espazio libretzat kalifikatutako eremutik (hiri parketik) zeharreko trazadura gomendatzen du GBBLAPek, Plan Bereziak aisialdi eta, oro har, laket erabilerak ezartzen baititu horretan lehentasunezkoztat. Babespean dauden espazio hauetarako, jarduerarako jarraibidetzat jasotzen du espazioaren erabilera publikorako beharrezko instalazioak egitea, hala nola oinezkoentzako bideak, haur jokoetarako eremuak, etab. Edonola ere trazadura orientagarria, honen definizioa udalak egin beharko du, GI-363 errepidea zabaltzeko proiektuko ezpondari egokiturik ezarri du GBBLAPek, ibaiertzetik ahalik eta urrunen gainera, Oinarrizko Sareak eremu babestuan izan dezakeen eragina mugatzearen.

Taulan adierazitako beste azpitarteak Oinarrizko Foru Sarekoak dira, eta hauen trazadurari lotesle irizten dio GBBLAPek. Guztira 673 m egiten dituzte luze; eta horietatik % 33 eginda dago jada (Irun - Endarlatsa bizikleta eta oinezkoentzako bidea), Bidasoko trenaren plataforma zaharrean oinarriturik nagusiki.

Oinarrizko Foru Sareko tarte planifikatuak (POFS), hots, izaera loteslez definitu diren, egiteko dauden, eta eremu babestuan eragina dutenak (01 012F eta 01 014F), 'Nekazaritzako Babeseko Zonan' sartutako espazioen mugan garatuko lirateke, hain zuzen Plan Bereziak azpiegiturarako jarduerak - lehendik dauden errepideetako aldaketak izan ezik- galarazten dituen horien mugan; izan ere, eskuartean dugun kasua aipatu salbuespen horretan sartzen da, zeren eta proposamena lotu egiten baitzaio N-1 errepidearen Irungo saihezbidea Kateako lotunetik Osinbiribileko glorietaraino zabaltzeko proiektuari. Bizikleta bidearen trazadura, ukitutako eremuetan, egokitu egiten zaio GI-636 (lehengo N-1 errepideak Jaitzubiarekin igarotzen den tartean egun duen izena) eta N-638 (Hondarribirako sarrera) errepideen trazadurari; beraz, afekzioa eta Plan Bereziak jarraibideak bateragarriak direla ulertzen da. Proiektu honetan bete egin da ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio individualizaturako prozedura. Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Adierazpenak aztertu egin dituzte, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen tartearen egokitzapena, egun dauden gune babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Txingudiko Hegaztien Babes Bereziak Eremua -HBBE- eta Txingudiko Ramsar hezegunea) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri dira, horretarako



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritza.



01 012F Jaizubia tartea



01 014F Hondarribia (Amute) - Hondarribia tartea

	01 012F Jaizubia eta 01 012F Hondarribia (Amute) - Hondarribia tarteen trazadura
	Txingudiko HBBEren eta Ramsar hezegunearen muga
	Txingudiko BILen muga
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes Berezia
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Nekazaritzako Babes eremua
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes Bereziko eremua



01 019F Irun (Mendelu) - Irun (Iparraldea) tartea

	01 019F Irun (Mendelu) - Irun (Iparraldea) tartearen trazadura
	Txingudiko HBBERen eta Ramsar hezegunearen muga
	Txingudiko BILen muga
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes Berezia
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Nekazaritzako Babes eremua
	Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes Bereziko eremua

Osterantzean, GBBLAPek aukeren azterketa espezifiko bat jasotzen du 01 019F Irun (Mendelu) - Irun (Iparraldea) tarterako, hain zuzen Txingudiko BIL/HBBERi eragin afekzioa saihestearren. Iradokizun gisa, eta aukeren aurretiazko azterketa falta dela, trazadura egokitu egiten zaio, tartea honetan, lehen aipatutako Irungo saihebidetza zabaltzeko proiektuari, edo lehendik dauden udalerrri mailako bideak erabiltzen ditu bestela. Tartea, ia-ia osorik, eremu hauetan dauden babes figura desberdinetarako definitutako mugetatik kanpo dago. Txingudiko BILen hasierako mugaren kasuan, iradokitako trazadurak maila puntualean zeharkatzen baitu, ikus dezakegu ezen BIL sartu egiten dela gaur egun GI-636 errepideak hartzen duen eremu batean.

4.2. Natur inguruei dagokienez

“(…) (...) ez du jaso proposatutako jardueren eta trazatutako ibilbideekin bat datozen Natur Inguru Babestuetako antolaketa eta kudeaketa tresnetan jasotako xedapenen arteko bateragarritasunaren analisirik (...)”

“E. Plangintzaren gaineko eraginak” dokumentuak jaso egiten du proposatutako jardueren eta Natur Inguru Babestuetako antolaketa eta kudeaketa tresnetan jasotako xedapenen arteko bateragarritasunaren analisia, kontuan harturik, zehazki, antolaketa eta kudeaketa tresna hauek:

- 2.5.2. Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Berezia
- 2.5.3. Aiako Harriko Parke Naturalaren Erabilera eta Kudeaketarako Plan Eraentzailea
- 2.5.4. Aizkorri-Aratz aldeko Natur Baliabideak Antolatzeko Plana
- 2.5.5. Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko Natur Baliabideak Antolatzeko Plana
- 2.5.6. Zarauzko Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Berezia
- 2.5.7. Leitzaran ibaiari buruzko biotopo babestu deklarazioa

4.3. Natura 2000 Sarea osatzen duten espazioei dagokienez

“(…) Hasiera batean, EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordearen txostenean Zuzendaritza honek ezinbesteko gutxienezko bat hartu zuen kontuan, 92/43/EE edo Habitat Zuzentarauaren 6.2 artikulua ezarritako prebentzio erregimena errespetatzera begira:

- (1) *Iñurritzako eta Txingudi-Bidasoko BILen kasuan, errespetatu egin behar dira horietako antolaketa tresna espezifikoetako zehaztapenak. IITk ez du analisi hau garatu, eta, beraz, ez du araudi honekiko bateragarritasuna aztertu.*
- (2) *Oro har, saihestu egin behar da eraiki gabe dauden tartea guztiak azpiegitura gisa eratzea (beraz, dagoeneko erabiltzen diren aukerei eman behar zaie lehentasuna), finkatu gabe daudenak bezalaxe; hauxe izan liteke ibaitik hurbil dauden eta irisgarritasuna irabaz dezaketen landabideen kasua.*

Gainera, edonola ere, IITko ingurumen analisiak arreta berezia eskaini behar dio ibilguaren paraleloan azpiegitura berririk ez eratzeari, gaur egun landakoak edo partzelarioak diren sailtan eraikitzean.

Prebentzio erregimeneko 2. puntuan jasotako neurriak EAEko Natura 2000 espazioetarako kudeaketa planak -gaur egun behin-behinek onartuta daude- prestatzeko lanetik datoz; kudeaketa plan horiek balioko dute Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko, eta kudeaketarako neurriak ezarriko dituzte. Kudeaketa Plan hauek kontuan hartu behar dira, bizikleta bideen LAPen tramitazioan zehar.

Hori guztia dela eta, eskatutako analisia eta neurriak ez dira ez IIT ez LAPen jaso; horrenbestez, hori zuzentzea eskatzen dugu.

Lehen aipatu den moduan, LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2 eta 2.5.6 apartatuek jaso egiten dute LAPen eta, hurrenez hurren, Txingudi Inguruko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisia.

Analisi hauek laburturik jaso dira, halaber, 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuan, 2.3 *Naturgune Babestuak* apartatuan zehazki, honetan zabaldu egiten baita analisia,

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

GBBLAPeko proposamenen eta Kontserbazio Bereziko Eremuetako kudeaketa planen arteko koherentzia ere aztertuta.

Kontserbazio Bereziko Eremuak izendatzeko kudeaketa planak prestatzeko prozesua 2009an hasi zen. Erantzun txosten hau erredaktatzeko unean, 2011ko apirilean, eta GBBLAPen hasierako onarpenaren (2009ko azaroa) eta Biodibertsitaterako Zuzendaritzaren Txostenaren (2010eko iraila) ondotik, Gipuzkoan plan hauetako 13k jaso dute hasierako onarpena, eta baita hasi edo amaitu ere jendaurreko prozedura; tartean dira 'Aiako Harria ES2120016', 'Oriaren itsasadarra ES2120010', 'Oria Garaia ES2120005', 'Leizaran ibaia ES2120013' eta 'Urumea ibaia ES2120015', GBBLAPeko proposamenak eragina izan dezakeen guneak guztiak.

Isurialde biogeografiko atlantikoko ibaien eta estuarioen Kontserbazio Bereziko Eremuetako kontserbazio neurriei dagokienez, hasierako onarpena eman zaio 'Zati komuna. Jarraibide, arautze eta jardun komunak, ibaien eta estuarioen Kontserbazio Bereziko Eremu (KBE) guztietan aplikatzekoak' dokumentuari (Hasierako onarpena. 2010eko abendua). Ondoren, GBBLAPen helburuekin eta bertan aurreikusitako jarduerekin lotura duten eta LAPeko IITko analisisian (2.3.7 apartatuan) jaso diren arau orokorren laburpen bat aurkezten dugu:

- *E.1 EAEko Ibaiertzak eta Errekaertzak Antolatze Lurraldearen Arloko Planaren aplikazioaren ondorioetarako, ibaietako KBEen eremu osoa Ubidea Babesteko Areatzat hartuko da, aipatu planeko D2 epigrafean definitzen den moduan. Oro har, epigrafe horretako Lehentasuneko Interes Naturalistikoko Zonei dagokion erabilera erregulazioa aplikatuko da, jarraibide eta erregulazio hauetan jasotzen ziren zehaztapen eta mugez.*
- *E.2 Natur Ondareari eta Biodibertsitateari buruzko 42/2007 Legearen 45. artikuluan xedatutakoa aplikaturik, leku horretako kudeaketarekin inolako harreman zuzenik izan gabe edota kudeaketa horretarako beharrezkoa izan gabe, eta bai bakarka izan edo beste batzuekin konbinatuta izan, leku horietan eragin nabarmena izan dezakeen edozein plan, programa edo proiektu igaro egin beharko du toki horretan izan ditzakeen ondorioen ebaluazio egoki bat, kontuan harturik, betiere, lekuaren kontserbazio helburuak. Lekuan sortutako ondorioen ebaluazioaren konklusioak ikusirik, eta aipatu 45. artikuluko 5. apartatuan xedatutakoaren mende betiere, planak, programak edo proiektuak onartzeko edo baimentzeko eskumena duten organoek horiekiko adostasuna adierazi ahal izango dute, kasuan kasuko lekuaren integritateari kalterik ez diotela ekarriko ziurtatu ondoren soilik eta, beharrezkoa bada, jendaurreko informazioaren tramitea igarota.*
- *E.3. 42/2007 Legearen 45. artikuluan ezarritako erregimen orokorraren kaltetan izan gabe, toki bakoitzean funtsezkotzat jotako Batasunaren intereseko habitatak aldatzea edo desagertzea ekar dezakeen edozein proiektu edo jarduera berri afekzio garrantzitsua izan daiteke, eta ebaluazio egokia egin behar zaio.*

Erabilera eta jardueri buruz proposatzen duen erregulazio espezifikoak jasotzen ditu, halaber, bizikleta eta oinezkoentzako bideak, erabilera publikoari eta trafikoari eskainitako atalean; hala, honako arau (A) eta erregulazio (E) hauek ematen ditu:

- *8.A.1. Udalekin koordinatuko da jendea eta laketako azpiegiturak (kanpaketa eremuak, aparkalekuak, olgetarako areak, pasealekuak eta bizikleta bideak...) eremuaren mugetatik kanpoko zonetarantz bideratzea.*
- *8.A.2. Oro har, ez da oinezko edota bizikletentzako bide berririk egingo, ibaiertz edo itsasadarren paraleloan edo horietatik hurbil.*
- *8.A.4. Jendea estuario inguruetara hurbiltzea erregulatzeko unean, eta bide sarea definitzean, saihestu egingo dira zonarik kalteberenak: hegaztien hazkuntza lurraldeak, interes bereziko inguruak edo fauna mehatxatuko gune kritikoak, kaltegarritasun handiagoko habitatak (1210 - itsas hondar gaineko urteroko landaretza, 1310 - padura eta gatzagetako halofiloak, 2110 - hasiera fasean dauden dunak, 2120 - Ammophila arenaria duten duna mugikorak, 2130 - duna gris finkoak), etab. Arau hau berau aplikatuko da 4040* "Erica vagans-en kostako txilardi atlantiko lehorrak" habitataren kasuan.*
- *8.A.1. Bizikleta eta oinezkoentzako bideak, beste trazadura aukerarik ez dutelarik KBEren baretik igaro behar badute, lehendik dauden azpiegiturretan oinarrituko dira eta, edonola ere, 42/2007 Legearen 45. artikuluan arabera ebaluatuko dira.*

GBBLAPeko 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuko 5. Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa atalean aztertu egiten da GBBLAPeko proposamenek Natura 2000 Sareko espazioetan duten eragina, ibilbide bakoitzean, eta ukitutako espazioetako afekzioa baloratzen duen atal espezifiko batez.

GBBLAPek kontuan hartu ditu definizio prozesuan dauden (hasierako onarpena baduten) KBEetarako araudi proposamenak. Ildo honetatik, GBBLAPek honako babes neurri hauek jaso ditu, Naturgune Babestuei eta ibai ibilguzi dagokienez:

- Naturgune babestuak
 - Bizikleta bidea ibaietako BILen paraleloan doan eta egun erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendik dauden errepideetako bazterbidean oinarritzen den kasuetan, saihestu egingo da plataforma hauek ibairantz handitzea. Era berean, espazio hauetan minimoan mantenduko dira landabideak finkatzeko lanak edota landa lurtean tartea eraikitze jarduerak.
 - Natura 2000 Sareko espazioei eragiten dieten tartea egiteko proiektuak Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzara igorri beharko dira bere garaian, honek, Natura 2000 Sarearen behatokia izaki, balora dezan proiektu horiei ebaluazio egoki bat egin behar ote zaien, Habitatai buruzko 92/43/EEE Zuzentarauaren 6.3 artikuluko xedapenekin bat betiere.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

- Ibai ibilguak
 - Ibaiertzetan bizikleta bideak eraikitzeke, izan daitezkeen trazadura aukeren analisi zorrotza egin behar da eta, ahal den neurrian, lehendik dauden azpiegiturretan oinarritzeko ahalegina egin behar da.
 - Aukeren azterketetan lehentasuna emango zaie ibilguetan afekzio erantsirik sortzen ez duten aukerei, eta ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriak hartuko dira. Ildo honetatik, lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri batzuetatik zeharkatzea saihesten duten aukerei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekziorik eragiteke.
 - Ibaia eta oinezko-bizikleta bideen artean sorturiko eremuetan ibaiertzetako basoak ezartzea gomendatzen da, neurri konpentsatzaile gisan.

2. ibilbidearen kasuan (Motondoko tartea), aipatu behar da ezen, gaur egun, Sail hau lanean ari dela Oriaren itsasadarra Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko; honek berekin dakar toki hau BIL izendatzea ekarri duten habitat eta espezieen kontserbazio egoera ona mantentzeko edo, hala behar bada, berreskuratzeko helburuak eta neurriak definitzea. Zehazki, besteak beste helburu hauek planteatzen dira:

- *Estuarioaren erregimen hidrológico naturala eta duen dinamika bermatzea eta mantentzea*
- *Fauna eta flora habitat eta populazioen kontserbazio aktiboa sistemaren barnean, eta ondoen ordezkatuak babestea.*
- *Hartzen duen eremua handitzea eta duen funtzionalitatea hobetzea.*

Helburu horiek lortzeko planteatzen diren neurrien artean, Motondo inguruan padura leheneratzea aurreikusten da; horretarako, barruti honetan marea dinamika leheneratzea da aurreneko pausoa, ezinbestean.

Sagartxipi baserrirako bidean bizikleta bide bat eraikitzeak eragotz dezake Motondoko padura leheneratzeko helburu hau; beraz, beharrezko deritzogu tarte honetan bizikleta bidearen trazadurarako beste aukera batzuk aztertzeari.

GBBLAPek 02 005F Usurbil - Ori (9,1 km) tartea identifikatzen du ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia eskatzen duten tarteen artean, eta adierazten du ezin dela baztertu trazadura horren inguruan dauden naturguneetako batzuen gaineko afekzioa sortzea (Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena, 5.3.2.2 apartatua). Kontuan hartu da inguruko ingurumen kalitatea (habitatak, korridore ekologikoak, paisaia), honek berekin ekarri baitu zona batzuk Natura 2000 Sarean sartzea (Oriaren itsasadarra) edo Hezeguneetarako LAPek hezegune batzuk babestea.

GBBLAPek proposatzen duen trazadura Ori ibaiaren ezkerreko aldetik doa Usurbildik Oriaraino, eta hau planteatzeko irizpideak garatzeko unean kontuan hartu dira pertsonen bere desplazamenduetarako

bizikletak aukeratzeko dituzten arrazoiak⁴: bizikleta bideen sare batek ...segurua, zuzena, kohesionatua, erakargarria eta eroso izan behar du. Irizpide hauek ez dira batere ondo egokitzen Ori ibaiaren eskuineko ertzetik doazen trazadura aukerekin, batez ere segurtasunari eta erakargarritasunari dagokienez, N-634 errepideak okupatzen duen plataformaren ezaugarriak direla eta. Izan ere, bizikletaren erabiltzaileek istripu gehien jasaten duten azpiegiturako bat da (ikus 'A. Memoria' dokumentuko 3.2.1.5 *Gipuzkoako bizikleta istripuen kopurua* atala).

Aztertutako aukeren artean, Zumaia eta Donostia arteko trenbide sarearen trazadura zabaltzeko eta hobetzeko proiektuak gauzatu ondoren ETSren azpiegituraren zati izateari lagako dioten tarteen trenbidearen plataforma erabiltzeko aukera aztertu da. Hala, Usurbil - Orio tarteen 9,1 kilometroetatik, gutxi gorabehera 2,9 km plataforma mota hau erabiliz planifikatu dira. Honi erantsi behar lehendik dauden pisten erabilera, 5,1 km-ko luzeran gutxi gorabehera; beraz, zelaigune berriko tartea 1 km-koa izango litzateke, gutxi gorabehera. Edonola ere, GBBLAPek adierazten du ezen aurreikusitako diseinu soluzioek (plataforma, bide zorua, etab.), gehienbat lehendik dauden bideak edo pistak erabiltzen dituztenek, egokitu egin beharko dutela eremu horietako antolaketa edo kudeaketa planetako zehaztapenetara (Hezeguneen LAP, Oriaren itsasadarreko BILen Kudeaketa Plana). *Tarte hau eraikitzeke prestatzen den proiektuan, edo proiektuetan, aipatu planekiko bateragarritasunaren ebaluazio egoki bat jaso beharko da*".

Lehendik dauden pistak erabiltzea planteatu den azpitarteen barnean dago Biodibertsitatearako Zuzendaritzaren Txostenak berriaz aipatzen duen Motondokoa (Sarobe-Txipi baserrirako pista⁵). Kasu honetan, ingurua leheneratzeko aukeren azterketa definitu ondoren proiektatuko da bizikleta eta oinezkoentzako bidearen trazadura; izan ere, Uraren Euskal Agentziak emandako txostenak zioen moduan⁶, lehendik dagoen hegia edo pista iragazkortzea -GBBLAPek kartografiatua du aukera hau- edo kendu eta beste toki batera aldatzea planteatzen du. Aipatu txostenak ezartzen du ezen zona honetan bidegorria egin gabe dagoenez eta hegia aldatzeko hainbat alternatiba daudenez, ingurua leheneratzeko alternatiben azken azterketara lotu beharko duela bizikleta bideen LAPek bidegorriaren azken trazadura.

Era berean, aipatu behar da ezen, 02 005F Usurbil - Ori (9,1 km -Motondo ingurua barne-) tarte oso honetarako trazadura-aukerari dagokionez, 2011ko martxoaren 14ko dataz abiatu dela hainbat administrazioari (Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitatearako Zuzendaritza tartean) eta hainbat eragileri kontsulta egiteko eta informazioa emateko tramitea, hain zuzen afekzio maila zehazteko eta tarte hori egiteak Natura 2000 Sarean duen eragina behar bezala ebaluatzeko, biodibertsitateari eta ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioari buruzko araudian xedatuarekin bat. Jasotako erantzunak aztertu eta aintzat hartu ondoren, ingurumenaren arloan eskumena duen organoak zehaztu ditu (2011/09/14) garatu behar den trazadura aukerak bete beharko dituen baldintzak, proiektuak jaso beharko dituen babes eta zuzentze neurriekin batera, hain zuzen eremu horretako habitaten osotasunari eta bertan diren espezieei kalterik ez zaiela egingo ziurtatzearen.

3. ibilbidearen kasuan, gaur egun, Sail hau lanean ari da Oriaren goi ibarra Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko. (...) aztertzen ari da leku hau egungo BILetik gora, Agauntza ibaian, handitzeko proposatzea. LAPek proposatutako bidegorriaren trazadura BIL honen barnetik doa, ibaiaren paraleloan

⁴ CROW (2007). Design manual for bicycle traffic. Record No 25. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W., Ede. Holanda.

⁵ <http://b5m.gipuzkoa.net>

⁶ Uraren Euskal Agentziaren (URA) txostena, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planari buruzkoa (Espedientea: OT-007/07-PTS), 2009ko irailaren 24koa.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

eta, tarte batzuetan, ibaitik oso hurbil. Trazadura hau finkatuz gero, afekzio garrantzitsua sor daiteke BIL honetan kontserbatu beharreko habitat eta espezieengan, bai obra fasean bertan bai funtzionamendu fasean bertan; eta ibaiertzeko basoa leheneratzeko prozesua eta ibai ekosistemaren konektagarritasuna ere arriskuan egon daitezke. Ildo honetatik, beste trazadura aukera batzuk baloratu behar dira tarte honetan eta, hala badagokio, horiek lekuan dituzten ondorioak behar bezala ebaluatu.

GBBLAPk nabarmen murriztu du I-3.9 Lazkao - Ataun adarraren trazadura, eta San Martin auzoan jarri du amaiera, San Gregorio eta Ergoiena auzoetarako luzapenaren aukera baztertuz. Ildo honetatik, 2,9 km-ko tarte Zubierreka poligonotik (Lazkao) abiatzen da, eta lehendik dauden pistak edo bideak erabiliz Ataungo San Martineraino iristen da; hemen, lehendik dagoen udal bide sarea erabiltzen du.

Tarte honek eragin zuzen samarra du Agauntza ibaian -Oria Garaiko BILen zatia da, tarte honetan-; hala, trazaduraren 1,8 km gune babestu horrentzat definitutako mugen barnean daude. Lazkaoko Zubierreka poligonotik Ataungo San Martin auzoraino, trazadurak lehendik dauden eta Agauntza ibaitik oso hurbil igarotzen diren pistak erabiltzen ditu. Beharrezko jarduera mota dela eta, pentsatzekoa da ez dela inolako eraginik sortuko BILeko elementu interesgarrien gainean, ez baita zelaigune berririk eraiki behar; dena den, dauden pistak handitu edo aldatu beharko dira, agian, trazaduraren parte batean, 950 m-ko tarte batean zehazki. Kasu honetan, afekzio zuzenak edo zeharkakoak sor daitezke espazio honetan, tarte gauzatzeko lanetan zehar zehazki. San Martin auzoan barrena doan trazadura bertan lehendik dauden bideetan oinarritzen da; beraz, ez da gune babestuari eragin diezaiokeen inolako jarduerarik zertu behar.

Edonola ere, eta Natura 2000ko leku batean barrena doan alde batera lagata, ibaiertzetan bizikleta bideak eraikitzeke, izan daitezkeen trazadura aukeren analisi zorrotza egin behar da eta, ahal den neurrian, lehendik dauden azpiegiturretan oinarritzeko ahalegina egin behar da; izan ere, bide hauek lagungarri badira ere igarotzen dituzten herrietako aisialdira begira, azpiegiturak dira, eta ibai ekosistema artifizial bihurtzen dute neurri batean.

GBBLAPeko dokumentuetan behin eta berriro aipatzen den moduan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzeko Sarea sortzearen helburu lehentasunezko bat eguneroko desplazamenduen (laneko, ikasketetako eta gestiokoen) modu-banaketan eragitea da; hauek ez daude, ezinbestean, herrien aisialdiari loturik. San Martin (Ataun), Lazkao eta Beasain-Ordizia nukleoaren artean dauden distantziak eta lurralde inguru horren itxuraketa direla eta, oso eremu egokia dugu egoitza alderdi, industri poligono eta inguru honetan dauden garraio publikoaren geltokien artean motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzera begira. Zona honetan, izan ere, 'bizikletaren kultura' berreskuratu behar da, duela hamarkada gutxi arte oso zabaldua baitzegoen.

03 038 Lazkao - Ataun tartearen trazadura iradokizun orientagarri gisa planteatu da GBBLAPen, alternatibean aurretiazko azterketaren zain; honek analisi zorrotz bat jaso beharko du, BIL honetako kontserbazioeko habitat eta espezieen gaineko inpakturik ez dadin egon, eta ibai ekosistemaren gaineko inpaktu oro minimora eramatearren.

Proiektuek Natura 2000ren gainean dituzten ondorioen ebaluazio egoki bat, Zuzentarauak jasotzen dituen baldintzetan egin bat, beharrezkoa baldin bada, ingurumenaren gaineko eragina ebaluatzeko prozedura arautua igaro beharko dute proiektu horiek. Beraz, eta aurretiazko txostenetan eskatuarekin bat, gogorazten dugu ezen I-2 Donostia - Mutriku, I-3.6 Ordizia - Zaldibia, I-3.8 Beasain - Ataun eta I-3.9 Beasain - Zegama tarteak egiteko proiektuak Ingurumen Sailburuordetzara igorri beharko direla bere

garaian, honek balora dezan dokumentu horiei Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketa egin behar ote zaien, 1/2008 Errege Dekretu Legegilearen 16. eta 17. artikuluetan ezarritakoaren ildotik. Baldintza hau lotesle gisa jaso beharko da bizikleta bideen LAPen araudian.

Lehen adierazi moduan, GBBLAPek Oinarritzeko Sarean sartutako ibilbide eta adarren tarte-banaketa bat ezarri du, horietako batzuk foru administrazioari atxikiz, hiriarteko tarteak funtsean, eta beste batzuk, hiri izaerakoak alegia, udal administrazioaren esku utziz. GBBLAPek lotespen maila desberdina ezartzen du, Oinarritzeko Foru Sarearen edo Oinarritzeko Udal Sarearen parte diren. Hala, Oinarritzeko Foru Sareko tartearen trazaduren lotespena zuzena da, alternatibean aurretiazko azterketa bat aurreikusten den kasuetan izan ezik, horrelakoetan iradokizun orientagarri gisa planteatzen da eta trazadura. Oinarritzeko Udal Sareko tartearen trazaduren kasuan, planteatzen den trazadura orientagarria da.

Ulertzen da ezen Biodibertsitateko Zuzendaritzak adierazten duen baldintza loteslea ez dagokiela Txostenean aipatutako ibilbide edo adar guztiei, ez baita aurreikusten horietarako guztietarako proiektu bakarra egitea, baizik eta bai banaka bai beste plan edo proiektu batzuekin konbinaturik Natura 2000 Sarean sartutako espazioei eragin diezaioketen tarteetarako proiektuei.

LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasotako, 22. artikuluan -"Foru bizikleta bideen proiektzio eta ingurumen kontrolerako zein horiei lotutako herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanetarako tresnak"- honako apartatu hau jasotzen du, egindako eskariari erantzuteko:

"4.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzentarauak ezartzen duen prebentzio erregimena, bai Batasunaren Intereseko Lekuaren (BIL) bai Kontserbazio Berezikoko Eremuekin (KBE) bat datozen tarteetan. Proiektugileak ikusten badu aurretiazko proiektuek eta eraikuntzako proiektu teknikoek, zuzenean edo zeharka, eragina izan dezaketela Natura 2000 Sareko eremuetan, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitateko Zuzendaritzara bidaliko dira proiektu horiek, Euskal Autonomia Erkidegoan Natura 2000 Sareak duen Behatoki Iraunkorra izaki berak balora dezan dokumentu horiei buruzko ingurumenaren gaineko eraginaren azterketarik egin behar den; eginkizun hau ingurumenaren arloan eskumena duen organoari egokituko zaio".

4.4. Beste interesgune batzuei dagokienez

4.4.1. Euskal Autonomia Erkidegoko Hezeguneen Lurraldearen Arloko Plana

Egungo dokumentazioak ez du Hezeguneen LAPeko erregulazioarekiko bateragarritasunaren gaineko analisirik jasotzen, Zuzendaritza honek aurreko txostenetan hori eskatu arren. Horregatik, LAPen esparruaren barnean bateragarritasun analisi hori egin beharra azpimarratzen da atzera.

GBBLAPek, behin-behineko onarpenaren fasean, proposamenen eta Hezeguneen LAPeko erregulazioaren arteko bateragarritasunaren analisi bat egiten du; analisi hori E. Plangintzaren gaineko eraginak dokumentuko 2.4.5.2 GBBLAPen eta EAeko Hezeguneen LAPen arteko bateragarritasuna apartatuan kontsulta daiteke.

4.4.2 EAEko Itsasertza Babestu eta Antolatze Lurraldearen Arloko Plana

Zuzendaritza honek eskatu zuen IITk analisi bat jasotzea 2. ibilbideko tarte sortu berriei eta hauen eta itsasertzeko LAPek ezartzen duen erabilera erregulazioaren arteko bateraezintasunei buruz, alegatuz ezen jarduera horiek Babes Zorrotz Berezikotako kategorian duen zona batean kokatzen direla. Aurkeztutako dokumentazioak atal hau aztertzen du, argudiatuz ezen jarduera hauek LAAen 5.7 artezpidean -'Interes paisajistikoa duten kostaldeko ibilbideak'- koka litezkeela, eta, edonola ere, tarte bakoitzeko xehetasunezko azterketetara joz eta Itsasertzeko LAPeko zehaztapenak betez. Zuzendaritza honen iritziz, sakondu egin behar da Itsasertzeko LAPeko babes figurei eragiten dieten tarteei buruz egin analisian, erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunerako neurriak jasoz.

GBBLAPek, behin-behineko onarpenaren fasean, zabaldu egiten du proposamenen eta Itsasertzeko LAPeko erregulazioaren arteko bateragarritasunaren analisia; analisi hori E. Plangintzaren gaineko eraginak dokumentuko 2.4.7.2 GBBLAPen eta Itsasertza Babesteko eta Antolatze Lurraldearen Arloko Planaren arteko bateragarritasuna apartatua kontsulta daiteke.

Apartatu honek adierazten duen moduan, I-2 Donostia - Mutriku kostaldeko ibilbideak tarte batzuetan zeharkatu egiten ditu Itsasertza Babestu eta Antolatze LAPek antolatutako eremu batzuk. Zehazki, identifikatutako tarteak Zarautz - Getaria (02 008F) eta Getaria - Zumaiak (02 010F) dira, eta Zestoa - Deba (02 014F) eta Deba - Mutriku (02 016F) tarteen parte batzuk. Tarte horiek xehetasunezko azterketak behar dituzte, gauzatzeko aukerak sakontzeko, eta, edonola ere, Itsasertzeko LAPeko zehaztapenak aintzat hartu eta bete egin behar dira horietan.

Tarte hauetarako proposamena, egingarria baldin bada, egun dauden errepideen (N-634 eta GI-638) diseinuen gaineko jardura hipotetiko bati dago loturik; plataforma horiek ez dira Babes Bereziaren kategorian sartzen, baina Itsasertzeko LAPek horien ondoko eremu ugari sartu ditu Babes Zorrotz Bereziaren kategorian, eta honek ezartzen duen erabileren erregulazioak neurri handian mugatzen ditu izan daitezkeen erabilera eta jarduerak.

Aurreko dokumentuetan adierazi moduan, azpiegitura hauek birmoldatzeko jardura hau bat letorke, koherentea izango litzateke alegia, LAAetako zuzentarauarekin (13. kapituluak: Garraio, Komunikabide eta Energiaren Azpiegiturak. 5.7 artezpidea. Interes paisajistikoa duten kostaldeko ibilbideak), honek ezartzen baitu ezen bideune hauen diseinu eta eraikuntzan, ingurugiro kalitatea, begiratokiak, laguntza zerbitzuak eta jolas eta atsedenerako ekipamendu osagarria nagusitu egingo zaizkiola lurraldeko puntu bat beste batekin konektatzeko eginkizunari berari, beti ere bide funtzionaltasuneko ezaugarri jakin batzuetan oinarrituta.

Edonola ere, ez da jasotzen kostaldeko eremu hauetan zabalgunen berririk sortzea dakarren beste aukerarik, horrelakoak gauzatzeko berekin ekarriko litzuzkeen topografia, teknika, ekonomia eta ingurumen mailako inplikazioengatik. Azpiegitura hauek berriro diseinatzerik ez badago, ibilbideak tarte isolatuak eduki beharko ditu, eta hauek garraio publikoaren bidez, trenaz, konektatuko dira.

4.5. Landaretza eta habitatei dagokienez. Espazioaren heterogeneotasuna.

Aurkeztutako informazioaren arabera, bizikleta bideen LAPek ez du oraindik jaso Planak landaretza eta habitateen gainean izan ditzakeen afekzioei buruzko analisirik. Horregatik, berriro eskatzen da IITk

landaretza eta habitateen gaineko inpaktuaren analisia jasotzea, zeren eta ibilbide gehienak ibai ibilguren eta haran hondoen paraleloan baitoaz, eta landaretza formazio interesgarriak eta Batasuneko habitatei eragin baitieziaiekete.

Gogorazten dugu ezen Lurraldearen Arloko Plana plangintza tresna bat dela, eta honen helburuen artean ez dagoela proiektu mailan definitzea trazadura; definizio maila hori proiektu prozesuaren faseetan zehar iritsiko da, 1/2007 Foru Arauan dagoeneko aurreikusita dauden garapen tresnen bidez (I. idazpurua: II. eta III. atalburuak), aurretiazko proiektuez (alternatiben azterketak, trazadura proiektuak, aurreproiektuak) eta eraikuntzako proiektu teknikoak.

'D. Ingurumenaren Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuak, 5.2.1 Sarea eraikitze inaktuak baloratze metodologia apartatua, honakoa dio:

Bistan denez, lurraldean izan ditzakeen ondorioen ikuspegitik Planifikatutako Oinarrizko Sarea (POS) eraikitzea da ingurumenean kontrako ondorio handienak eragin ditzakeen atala. Lau premisa garrantzitsu izan behar dira kontuan POS eraikitzearen ondorioak aztertzeko metodologia definitu aurretik.

1. LAP honen helburua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea (GBBOS) da; beraz, ondorioen azterketa oinarrizko sare horretara bideratuko dela, plan honen antolamendutik kanpo geratzen diren beste izaera batzuetako bizikleta edo oinezko bideetarako beste ekimen batzuk kontuan izan gabe.
2. GBBOSen zati bat eraikita dago (Burututako Oinarrizko Sarea). 5.3 atalean, egiteko dauden tarteen ondorioak soilik baloratzen dira, hau da, Planifikatutako Oinarrizko Sarearenak.
3. Hirugarrenik, Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarean (POFS) biltzen da nagusiki azterketa, Oinarrizko Sarea osatuko duten eta oraindik egin ez diren foru titulartasuneko tarteak hartuz horretan. Tarte horien kasuan, GBBLAP honetako zehaztapenak lotesleak dira, aukerei buruzko aurretiazko azterketak egitea aurreikusitako den kasuetan izan ezik. Izan ere, azken hauentzat GBBLAPen kartografiatutako trazadura iradokizun orientagarria da. Ibilbide bakoitzari dagokionez, udal sarean egiteko dauden tarteen -Planifikatutako Oinarrizko Udal Sarea (POUS)- eraginaren azaleko balorazioa egiten da; hauen trazadura, LAPek udal erakundearen plangintza eta ekarpenen arabera proposatua, orientagarria da.
4. Azkenik, LAP honetako bizikleta bideen trazadura 1:10.000 eskalan definitu da, plan honen helbururako nahikoa delako. Hala ere, litekeena da nahikoa ez izatea erabateko zehaztasunez ebaluatzeko ingurumen ondorio jakin batzuk, eta, edozein kasutan, gerora azterketa xeheago bat egitearen mende geratuko dira. Gainera, proiektuen xehetasun azterketak aldaketa txiki ez oso garrantzitsuak ekar diezazkioke Planari, baina ingurumen mailan oso eragin nabarmena izan dezake, zentzu positiboan (inpaktuak murriztea) edo negatiboan (inpaktuaren eragina handitzea).
5. Horrez gainera, gogoan izan behar da LAP honen Hasierako Onarpenaren dokumentu honetan definitutako tarte batzuk alternatiben aurretiazko proiektuen edo zehaztapen handiagoko eraikuntza proiektuen zain daudela, eta, beraz, ingurumen ebaluazioa ere dagokionean sakondu beharko dela.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Gogorazten da, halaber, GBBLAPetik ateratzen diren Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarerako aurretiazko edo eraikuntzako proiektu guztiek, ingurumenaren gaineko eragina ebaluatzeko prozedura igaro behar ez dutenek, proiektuan osatu egin behar dutela, derrigorrean, 5.4.1.1 Bizikleta bideen proiektzio, ingurumen kontrol, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanetarako garapen tresnak apartatuan eskatutako ingurumen informazio eta kontrola, proiektuko definizio fase bakoitzari dagokionez.

6. Dena den, ahalegina egin da Batasunaren intereseko landaretza eta habitaten gainean izan daitezkeen inpaktuen analisisan sakontzeko; ibilbide bakoitzari dagokion analisia egin da. Edonola ere, aitortzen da ezen (...) *landaretza interesgarriaren gaineko eraginen zenbatekoaren ebaluazioa zaila dela, plangintza tresnak eskaintzen duen definizio maila dela eta. Kontsultatu egin dira eskura diren landaretza mapak, eta ikusten da egiteko dagoen Oinarrizko Sareko tarte asko landaretza interesgarritzko orbanetatik hurbil igarotzen direla, edo zeharkatu egiten dituztela, esate baterako hostozabal autoktonoen basoen kasuan gertatzen den moduan, baina luzeegi joko luke hau bezalako dokumentu batean horien guztien xehetasunak emateak, eta zaila litzateke, gainera, efektuaren intentsitatea zehaztea.* Hau dela eta, GBBLAPetik proposatzen da tarte bakoitzaren proiektioaren, aukeren aurretiazko proiektuen edota eraikuntza proiektuen esparrua izatea proiektu berri bakoitzak ingurumeneko aldagai honen gainean izan dezakeen eragina xehetasun maila handiago batez adierazteko unea eta gunea. Lehen adierazi moduan, proiektuen xehetasun azterketak aldaketa txiki ez oso garrantzitsuak ekar diezazkioke Planari, baina ingurumen mailan oso eragin nabarmena izan dezake, zentzu positiboan (inpaktuak murriztea) edo negatiboan (inpaktuaren eragina handitzea).

Osterantzean, Zuzendaritza honek beharrezko ikusten du Planaren barnean proposatutako jarduerak kontuan hartzea honakoak:

- *Ibilguetan afekzio erantsirik ez dakarten aukerei emango zaie lehentasuna, gauzatze kostua handiagoa izan arren.*
- *Ibilguen gaineko afekzioa sartu egingo da aurretiazko proiektuei eta eraikuntzako proiektu teknikoari buruz egingo den irizpide anitzeko analisiaren ingurumen aldagaian, beste aldagai tekniko, ekonomiko edo ukitutako eragileei lotutako batzuekin batera. Dena den, ez zaio egoki irizten afekzio mota oro minimora eramateko helburuz gehiegizko edo tokiz kanpoko kostua izan dezaketen aukerei lehentasuna emateko modua zabalik uzteari.*
- *Lehentasuna emango zaie ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriei.*
- *Lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri batzuetatik zeharkatzea saihesten duten aukerei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekzioerik eragiteke.*
- IITn adierazten diren babes neurrien artean, honakoak daude:
 - o *“Aukeren azterketetan lehentasuna emango zaie ibilguetan afekzio erantsirik sortzen ez duten aukerei, eta ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriak hartuko dira. Ildo honetatik, lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri*

batzuetatik zeharkatzea saihesten duten aukerei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekzioerik eragiteke”.

- o *“Hasiera batean baztertu egiten den arren GBBOseko proiektuek inpaktu adierazgarriak izan dezaketenik konektagarritasun ekologikoan, behar bezala aztertuko dira lotura korridore nagusiekin, lotura interes berezia duten ibai zatiekin edo arrain-hazkuntzako espezie migratzaileentzat interesgarriak diren ibai zatiekin bat egiten duten tarteak, bereziki beste azpiegitura batzuekin efektu metatzaileak edo sinergikoak izan daitezkeela aurreikusten denean”.*
- *Ez da sortu berriko inolako biderik jarriko zuhaitz autoktonoen eta ibaiertzekoaren masen gainean.*
- IITn adierazten diren babes, zuzentze eta konpentsazio neurrien artean, honakoak sartu dira azkenean:
 - o *“Aurretiazko proiektuek eta eraikuntza proiektuek landaretza interesgarriari eragitea ekidingo dute, bereziki Batasunaren intereseko habitatei (zehazki lehentasunezko) Natura 2000 Sareko espazioetan; horretarako, balio txikieneko landaretza-formazioetan eragiten duten edo intereseko landaretza-azalera txikiena kontsumitzen duten alternatibak aukeratuko dira”.*
 - o *“Mehatxatutako landaretza-populazioan ondorio negatibo txikiak dituzten alternatibak aukeratuko dira, bereziki babes maila handieneko landaretzaren kasuan”.*
 - o *“Prebentzio neurriak definituko dira trazaduratik gertu dauden intereseko landaretza-masa interesgarriari eta kontserbatu beharrekoei eragitea ekiditeko: balizak jartzea, aleak markatzea, etab.”*
 - o *“Landaretza-masa interesgarriari eragitea ezinbestekoa den kasuetan, proiektuek konpentsazio neurri egokiak proposatuko dituzte”.*
 - o *“Proiektuek landaretza berreskuratzeko neurriak definituko dituzte, ezpondek, instalazio osagarriak, aldi baterako okupazioek eta abarrek eragindako eremuak leheneratzeko. Landaretza berreskuratzean, bertako espezieak soilik sartuko dira. Salbuespenez, hiri eremuetan, espezie apaingarriak erabili ahal izango dira, baina inbaditzaileak ez direnak”.*

4.6. Fauna eta florako espezieei dagokienez

Zuzendaritza honek errepikatu egiten ditu aurreko txostenean ezarritako baldintzak. Horrenbestez, berriro aipatzen da alternatiben azterketen faltan dauden I-2.2 Txikiardi eta I-3.3 Epela tarteak atzera botatzeko gomendioa; izan ere, horietarako hainbat zubi eraiki behar dira Oria eta Urumea ibaien gainetik, baina hauek interes bereziko eremuak dira esaterako igaraba eta kolaka espezie katalogatuentzat. Beraz, gomendioa egun badauden azpiegiturretan oinarritutako zatietara jotzea da.

BEHIN BETIKO ONARPENEA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Txosten honetako 3. apartatuko taulan adierazi moduan, eta 02 026L Usurbil (Txikiardi) - Zubieta tarteari dagokionez:

“02 026L Usurbil (Txikiardi) - Zubieta tartea, 373 m luzekoa, Oinarrizko Sareari txertatua eta Udal Sareari (Usurbil eta Donostia - Zubieta) atxikia, orientagarria da, udal administrazioari dagozkion beste tarte guztiak bezala. Kasu honetan, udal biek egindako proposamen bat da, zeren eta udal antolamenduan jaso egiten baitute puntu bien arteko sarbide bat egitea, puntu horretan Ori ibaiak dituen bi adarren gainean proiektaturik. Udal bien artean planifikatu eta adostutako sarbideak, beraz, trafiko motordunarentzat zein motorrik gabeko mugikortasunerako (bizikleta - oinezkoak) balioko luke.

GBBLAPen tarte hori mantentzeko arrazoia, gogoratu udal eskumenekoa izango litzatekeela, azpiegituraren diseinuan -hau gauzatzera iritsiz gero- motorrik gabeko mugikortasunerako sarbide bat ziurtatzea da”.

03 026L Hernani (Karabel) - Hernani (Epela) tarteari dagokionez:

“Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapituluaren lehentasunezko profilari buruz egindako aukeren analisiak adierazten duen moduan, GBBLAPek bizikletaren ohiko erabiltzaileari lehentasuna emateko hartu duen bidea -egunero etxetik lanera joatea osagai garrantzitsua da-, kasu honetan, bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura bat ahalbidetuz gauzatzen da, honetan betirik, betiere, segurtasun, konektagarritasun eta erakargarritasunerako gutxieneko eskakizunak, enplegu kopuru handi bat biltzen duten Urumearen ibarreko industri poligonoari (Eziago, Ibarluze, Epela, Lastaola) erantzuna ematera begira. Ildo honetatik, tarte honek garrantzi ukalezina du Ingurumeneko Esparru Programak ingurumen irizpide estrategikotzat duen motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzeko.

GBBLAPek proposatzen duen trazadurak, iradokizun mailakoa eta aukeren aurretiazko azterketaren faltan dagoela, poligono horietako lur hiritartuak erabiltzen ditu nagusiki, lehendik dauden azpiegiturekin batera (Altzueta - Ibarluzeko zaldaina, Ibarluze - Lastaola, Lastaola - Epela eta Epeleko zubiak). Azpitarte hauek 3.830 m luze hartzen dute, hau da, trazaduraren % 82,5. Aukeretakoa bat, GBBLAPek iradokizun gisa aurkeztu bat, Eziago eta Ibarluzeko poligonoak Altzuetako ibarrarekin lotzean oinarritzen da; horretarako, Urumea ibaia bitan zeharkatu behar da, zaldain motaren bat erabiliz horretarako (dagoeneko bada bat). Aukera honek saihestu egiten du gehiegizko maldak gainditu beharko litzatekeen eta tartea nabarmen luzeago egingo lukeen beste trazadura mota bat; honek ez luke, inolaz ere, hainbesteko erakar indarrik izango, Eziago poligonotik haratagoko desplazamenduetara begira.

Edonola ere, tarte honek azterketa zehatzagoak behar ditu; hauetan hainbat aukera analizatuko dira, irizpide anitz erabiliz, kontuan harturik bai ingurunearen gaineko eragina bai beste hainbat aldagai ere (ekonomikoak, teknikoak, ukituekiko harremanak, etab.).

Aurreko kasuetan bezala, LAPen Araudiak jasotzen du tarte honen proiektua, lehen faseetatik, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitateko Zuzendaritzara igortzea, honek, Natura 2000 Sareak Euskal Autonomia Erkidegoan duen Behatoki Iraunkorra izaki, balora dezan dokumentu horri buruzko Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketarik egin behar ote den”.

Gogoratu behar aurreko txostenetan aipatua, hain zuzen LAPen araudiaren barnean jasotzearen ezean bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak diotenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapenerako Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dutela.

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza proiektuetan prebentzio neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsazio neurriak definitzeko irizpideak apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 Fauna azpiapartatuan zehazki.

“Edonola ere, bisoi europarraren (Mustela lutreola) eta muturluze piriniarraren (Galemys pyrenaicus) interes bereziko eremuekin bat datozen tarteen eraikuntza proiektuek, Gipuzkoako Lurralde Historikoari dagokionez kasuan kasuko Kudeaketa Planak diotenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapenerako Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute”.

4.7. Korridore ekologikoei dagokienez. Konektagarritasuna / Habitaten fragmentazioa.

Zuzendaritza honek berriro azpimarratu nahi du IITk jaso egin behar duela egin behar diren tarteek EAEko Korridore Ekologikoen Sareko egiturazko elementuen gainean duten inpaktuaren analisia. (...) Era berean, neurri zehatzak definitu beharko dira, konektagarritasun ekologikoaren gainean afekzio esanguratsurik aurreikusten den tarteak gauzatzera begira. Neurri hauek lotesleak izango dira, eraikuntza proiektuentzat.

IITk, bere 5. Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa atalean, egin behar diren tarteek Korridore Ekologikoen Sarearen aurreproiektuko egiturazko elementuen gainean duten inpaktuaren analisi bat jasotzen du. Analisi hau ibilbide bakoitzerako egin da.

Oro har, baztertu egin daiteke konektagarritasun ekologikoaren gainean GBBOsek afekzio esanguratsurik sortuko duelako iritzia; era berean, ez du ondorio metagarririk edo sinergikorik eragingo beste komunikazio azpiegitura batzuekin, hala nola errepide edo trenbideekin, bat eginik. Planak proposatzen dituen azpiegiturak arinak dira, eta aurrez ez dute hesi aipagarriarik sortarazten, zeren eta ez dute zatitzea eragin dezakeen elementu fisikorik, esaterako itxitura, hesi, murre edo presarik. Eta ez dute trafiko motordun aipagarriarik ere; izan ere, tarte batzuetan bakarrik egongo da ibilgailu motordunen trafikoren bat, txikia inolaz ere. Beraz, ibilgailuek inor harrapatzeko arrisku adierazgarriarik ere ez dago.

4.8. Paisaiari dagokionez

Zuzendaritza honek emandako txostenetan ikusten den moduan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren Hasierako Onarpenaren dokumentuak ez du paisaiaren kalitatearen gaineko afekzioen analisirik aurkeztzen; beraz, IITk paisaiaren gaineko afekzioei buruzko atal bat jasotzea eskatzen da berriro, proiektatutako tarte berrien gauzatzeari harturik horretan kontuan.

Aurreko kasuan bezala, Behin-behineko Onarpenaren dokumentuko IITk, bere 5. *Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa* atalean, Oinarrizko Sareko tarte berriak gauzatzetik ondorioztatzen diren paisaia afekzioen gaineko analisi bat jasotzen du. Analisi hau ibilbide bakoitzerako egin da.

2.- IHOBEk (2010/09/15), A. Memoria dokumentuaren analisisan oinarriturik, honakoa adierazten du:

- Ez da kontuan hartu historikoki industri erabilerak hartu dituzten eta, horien eraginez, lurra poluituta eduki dezaketen partzelak egon daitezkeela. Horrelako orubeak sartuta daude *“Lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak izan dituzten edo dituzten lurzoruen Inbentarioa”* (165/2008 dekretua) delakoan, eta baita inbentario horren gainean egin geroagoko eguneratze lanetan ere.
- CD bat eransten du, inbentario horrek jasotzen dituen lekuekin eta shape formatuan prestatutako gaurkotzearen zirriborroarekin.
- Aipatu zona horietan proiekturen bat garatu nahi denean, dena dela, lurzoria ez kutsatzeari eta kutsatutakoa garbitzeari buruzko 1/2005 Legeko 17. artikuluan jasotako zertzeladak gertatzen badira, lurzoriaren kalitatea ikertu beharko da, hain zuzen aipatu legeak ezartzen duen moduan. Honen amaieran, Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailburuordetzak emandako lurraren kalitateari buruzko Adierazpen bat izango da.
- Ikerketa hori 199/2006 Dekretuaren arabera kreditatutako erakunde batek egin beharko du.

ERANTZUNA

- Bizikleta bideen proiektzio, eraikuntza eta kontserbazioan kontuan hartuko dira bai egindako zehaztapenak bai etorkizunean egin daitezkeenak, betiere lurzoru kutsatuei buruz indarrean dagoen legediak xedatzen duena betetzera begira.

6.2.4. HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIARI JENDAURREKO ETA INFORMAZIO PUBLIKOKO PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK

IV.- HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIARI JENDAURREKO ETA INFORMAZIO PUBLIKOKO PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK

1.- Arteaga fundazioa. Zabalegiko finka (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Oinarrizko Foru Sarea Errekalde eta Galarreta arteko tarte batez zabaltzea eskatzen du. Honen justifikazioaren oinarrian, eskualde-lurralde mailako intereseko ekipamenduak (Zabalegi finka, Chillida-Leku) eta bisitari kopuruaren gorakadaren aurreikuspenak daude.
- B) Oinarrizko Foru Sarea Miramon eta Zabalegi finkaren arteko tarte batez zabaltzea eskatzen du. Honen justifikazioaren oinarrian, eskualde-lurralde mailako intereseko ekipamenduak (Zabalegi finka) eta bisitari kopuruaren gorakadaren aurreikuspenak daude.
- C) Tarte biak egiteko lanak lehen laurtekoan sartzea eskatzen du.

ERANTZUNA

- A) Errekalde - Galarreta tarte: Hernaniko eta Donostiako udalek ere eskatutako tarte bat da. Onartzen da foru sareko tarte berritatzat sartzea (02 021F) Hernaniko udal sarearekin bat egiten duen punturaino (02 022L). Oraindik aukerak aztertu behar diren tartetzat hartzen da; honetan, behar beste zehatz analizatu beharko da ondoko Añorga Txiki - Errekalde G-21 (02 020F) tartearekiko lotura, N-1 zaharra (GI-21) bulebar bihurtzetik aterako baita tarte hau. Eta Errekaldeko geralekuarekiko eta azken honetatik Lasarte-Oriaraino (02 002F) doan tartearekiko lotura ere aztertu beharko da.
- B) Proposatzen den lotura GBBOSetik erabat isolatuta geratzen da. Kontua da Zabalegi finka Miramonekin lotzea, hau da, muino mailan dagoen eta, ezarritako irizpideen arabera, GBBOSen adar ez den eta izaterik ez duen Donostiako udal sarearen tarte batekin lotzea. Edonola ere, udal mailako interesekoa dela irizten zaio; horrenbestez, ezetsi egiten da hori GBBOSen sartzea.
- C) Errekalde - Galarreta (02 021F) tarte gauzatzeko lana GBBLAPen bigarren laurtekoan sartu da, ezarritako programazio irizpideekin bat.

2.- Sebastián Reino Biggi (2010/06/23). Honakoa adierazten du:

Donostiako Txaparrene - Herrera (01 001L) bizikleta bide tarteari dagokionez, eta kokatuta dagoen partzelari dagokionez (Montesol azpian), aipatzen da neurri handiko zuhaitzak, kanaberadi bat eta mirotz bat eta hainbat hontz daudela bertan, eta balio hauek suntsituko ote diren kezka adierazten du. Eskatzen du bidegorri berria partzelan dagoen bide zahar batean egokitzea; tranbiaren bide zaharra dela uste du.

ERANTZUNA

Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasun eta Lurralde Antolaketako eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak Donostiako Udalak prestatutako proiektu batean oinarriturik eraikitzen ari diren Donostiako Oinarrizko Udal Sareko tarte honi dagokionez, aipatzen da ezen, egiaz, oinezko eta bizikleta bide berria tranbiaren zelaigune zaharrean oinarritzen dela, aipatu partzelaren ertzean hain zuzen ere.

3.- Mikel Bringas (2010/06/18). Honakoa adierazten du:

Eskertu egiten du ekarpenak egin ahal izateko aukera, bizikleta bere bizitzaren oso alderdi garrantzitsua delako. Iritzi orokor gisa, uste du GBBLAP aurrerapen begi-bistakoa dela, baina ez dituela egun dauden behar guztiak asetzen, ez behar diren epeei dagokienez ez aurrekontu hornidurari dagokienez, ez baitu eman behar zaion lehentasunezko postua lortu.

Iritzi hauetatik haratago joz, Gipuzkoan LAPek bizikleta bidezko turismoaren garapenean sorrarazten dituen ondorioak aztertu nahi ditu. Uste du bizikletaren laket erabileraren beharrak, bizikleta bidezko turismoari dagokienez bereziki, ez daudela merezi duten neurrian beteta. Bizikleta bidezko turismoaren arloak Alemanian ematen dituen onura ekonomikoen hainbat adierazle aurkezten ditu (urteko negozio kopuruak, sortutako enplegua, erabiltzaile kopurua, igarotako gau kopurua...), modu interesgarri batez kudeatuz gero zikloturismoak eman dezakeenaren erreferentzia gisa. Ondoren, zikloturismoak bizikletarekiko fidelizaziorako estrategia nagusizat duen balioa azpimarratzen du.

Uste du ezen ezarritako programazioak zapuztu egiten duela publiko zabal bati begira pentsatutako ibilbide luzeen barnean Gipuzkoa kokatu nahi duen ekimen oro. Aurkitzen dituen muga nagusiak honakoak dira:

- 1.- Erretereria - Gaintzurizketa tartea programaziotik kanpo laga izana.
- 2.- Kostaldearen zati handi bat programaziotik kanpo laga izana.
- 3.- Lasarte eta Urnieta arteko tunela berreskuratu ez izana.

Uste du ezen jendaurreko epean zehar Aurrerapenari egindako iradokizunei eman zaien erantzuna ez dela behar bestekoa, eta, funtsean, horren atzean lehentasun ekonomikoak daudela. Uste du bizikleta bidezko turismoa lurraldez gairik ikuspegi batetik aztertu behar dela, eta zenbat eta handiagoa izan Gipuzkoa zeharkatzen duten ibilbideen trazadura globala hainbat eta handiagoa izango dela turistak erakartzeko aukera.

Azpimarratzen du garrantzitsua dela LAP kanpo loturetan gehiago biltzea, eta Plazaolaren balioa aipatzen du, Iruñea edo Gasteizetik (Larraun - Sakana - Lautadatik zehar) loturarako; horrenbestez, aipatu tunela berreskuratzea, desjabetze kostu handia badu ere -inplikaturako enpresa jarduera barne-, funtsezkoa da.

Lurralde mugakideekiko koordinazio handiago baten falta ikusten du. Ipar itsasoko ibilbidea aipatzen du, honetan seinaleak eta interneteko informazio gunea zortzi estaturentzat komunak baitira. Uste du koordinazioa, kalitatea eta bereiztea jarraitu beharreko estrategiak direla.

LAPen arduradunak animatu nahi ditu, Gipuzkoan bizikleta bidezko turismoak dituen beharrei arreta handiagoa jar diezaieten, batez ere aipatu hiru espazioetan eta lurraldez gairik koordinazioaren arloan.

ERANTZUNA

Lehen-lehenik, baloratu eta eskertu egiten da GBBLAPekiko erakutsitako interesa, eta baita egindako gogoeta guztiak ere, are gehiago bizikleta bidezko turismoa ondo ezagutzen duen eta kontu honetan inplikazio pertsonal handia duen pertsona batengandik datozenean. GBBLAPen ikuspegia dela eta, eta alor dokumentu bat dela eta, zaila da erantzun hau asebetegarria izatea, Aurrerapenari egin iradokizunei emandakoa izan ez zen bezalaxe; baina beste argudio edo informazioen bat gehitzeko ahalegina egingo dugu, erakutsitako interesa konpentsatzeko ahalegin batez.

Hasteko, argitu nahi dugu ezen GBBLAP dokumentu bat dela, besterik ez, GBBOS Gipuzkoako eta EAeko lurralde antolaketan txertatu ahal izateko. Dokumentu honek espazio zilegi bat eman diezaioke GBBOSi lurralde antolaketan, eta programazio eta aurrekontu obligazio batzuk ezar ditzake, denok adosturik eta Batzar Nagusiek onarturik. Azpiegiturara begirako dokumentu bat da. Informazio asko duen arren, ez da Gipuzkoako "bizikleta sistema" osoa aipatzen duen dokumentu bat. Eta ez da beste politika sektorial batzuk -turismoari, osasunari, errepideei, ekonomiari eta abarri lotuak- markatzeko tokia ere, horiek bizikletarekin edo bizikleta bideekin harreman handia izan arren.

Gipuzkoako bizikleta politikari modu osoago batez heldu beharko dion dokumentua, bultzatu nahi den ikuspegia dena dela, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia izango da; aurten hasiko da erredaktatzen, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren aholkularitzaz. Indar handiz garatu beharreko ildo estrategiko argietako bat bizikleta bidezko turismoarena da.

Hau da, alegazioan egiten diren kontsiderazioetako batzuk onargarriak badira ere, GBBLAP ez da biderik egokiena Gipuzkoan bizikleta bidezko turismoak izan ditzakeen edo dituen arazoak konpontzeko. Bakar-bakarrik GBBOSerako ezartzen duen eraikuntza erritmoan eragin dezake, baina hau ere errealtateak ezartzen du.

GBBLAPek markatzen dituen helburuei dagokienez, esan behar hauek erabat bat datozela Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak markatzen dituenekin eta, egiaz, GBBOSen eginkizun lehena bizikletaren erabilera bultzatzea da, Gipuzkoako biztanleen ohiko garraiobide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (Iana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBLAPeko programazioa eskura dauden baliabideetan, eta helburu nagusi horretara begira, lehentasunak ezartzera dago bideratuta.

Gainera egia da, halaber, GBBOSen helburu bat dela lurralderako sarbideak ahalbidetzea, aisia-turismo xedez. Eta erabat bat geroz alegazioan aipatutako alderdi on eta onura guztiekin. Baina bizikleta sustatzeko politiketako eta hauek bultzatzen dituzten azpiegiturak eraikitzeke argudio guzti-guztiak eraman daitezke ekonomi, ingurumen eta gizarte mailako adierazleetara. Are gehiago, bizikleta bidezko eguneroko mugikortasunarekin lotutako argudio guztiak alde batean lagata (CO₂ emisioak murriztea, energia aurrezte, istripuak murriztea, mota guztietako baliabideak aurrezte, diskurtso osoa, etab.), eta, adibidez, herritarren osasuna hobetzeko argudioa hartzen badugu kontuan, agian garrantzitsuagoa izango da lehenik eguneroko erabilerarako tartea eraikitzea, nazioz gairik erabiltzaileentzako laketa

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

erabilerakoak baino. Konklusioa: bai, oso desiragarria izango litzateke, arrazoi asko dira eta, GBBOS oso-osorik eraikita egotea. Baina hori ez da posible izan, eta ez soilik arrazoi ekonomikoengatik. Eta horregatik hasi behar da lehenetsunak ezartzen. Eta Foru Arauaren lege espirituari dagokionean sartzen gara, hauxe baita bizikletaren inguruko europar politikek ere lehenetsuntzat ezartzen dutena: eguneroko garraio iraunkorra.

Eta aipatu nahi dugu bizikleta bideen foru politikak, Gipuzkoan, 12 urte dituela. Zenbat urte daramate politika horiek alegazioan aipatzen diren herrialdeetan?

Adierazi nahi dugu Oinarrizko Foru Sareak 90 km dauzkala jada, eta espainiar estatuko handiena eta monitorizatuta dagoen bakarra dela. Eta Oinarrizko Udal Sareak 74 km dauzka. Guztira 165 km. Kopuru hori barregarri geratzen da beste latitude batzuetan dituztenekin alderatuz gero, baina, berriro diogu, igarotako denbora hartu beharko litzateke kontuan, are gehiago, zerbitzua ematen zaion biztanle kopurua eta garatzen den esparru juridiko-administratiboa ere aintzat izan beharreko alderdiak dira.

Adierazi behar dugu ezen, krisialdi garai hauetan, bizikleta bideen programaren aurrekontua murriztu egin dela baina, proportzioan, foru politika gehienena baino askoz gutxiago. Ez zuen lortuko eman behar zaion pisua, baina mantendu egin da.

Ohar egin nahi dugu ezen aipatzen diren lurralde mugakideetako -Iparraldea, Nafarroa, Araba, Bizkaia- bizikleta sareak -ez zikloturismorako errepide egokienak- askoz gutxiago, askoz ere gutxiago garatuta daudela Gipuzkoakoa baino. Zati-tuta. Eta arrazoi simple bat dago horretarako: Gipuzkoako asentamendu gehienak modu erregular batean daude banatuta, eta funtzio anitzeko lurralde sare baten planteamendua erabilgarri agertu da. Beste lurraldeetan ez da bizikleta bideen sareetarako aurrekontu programa espezifikorik, Gipuzkoan bai, eta Europatik heldutako dirulaguntza puntualak erabili behar izan dituzte bestek askotan; bide kaxkarra, inolaz ere, politika bati serio ekiteko. Lurralde horietako batek berak ere ez du gai honetan legedirik, ezta GBBLAPen mailako plangintza dokumenturik, ez kontserbazio zerbitzu propiorik, ez beste tresna askorik ere. Hauek guztiak ezagutu ahal izango dira, alegaziorik guztiei bidaliko zaien GBBLAPen Behin Betiko onarpen dokumentuaren bidez. Beraz, bizikleta bideen foru programa oso apala bada ere Alemania, Holanda, Erresuma Batua, Danimarka eta beste hainbat tokitan dituztenekin alderatuz gero, gure ondoko lurraldeen oso aurretik goaz.

Aditzera ematen dugu, halaber, hainbat urtetatik hona ohiko harremana dugula Eusko Jaurlaritzarekin, Bizkaiko eta Arabako Foru Aldundiekin, udalekin, eskualdeetako garapen agentziekin, hiri txirringularen hainbat elkarterekin, Plazaola eta Bertizeko Kontsurtzioekin eta Pirinio Atlantikoetako Departamenduarekin. Era berean, koordinazio maila on samarra dugu eragile mota guztiekin. Hori guztia GBBLAPeko herritarrek parte hartzeari buruzko plana irakurrita egiazta daiteke. Koordinazio hori ez dago GBBOSen turismo alderdiaren ikuspegi zentralatuta, noski, zeren eta GBBOSek, bere helburuen artean, turismo eskaintza garatuko den ardatza izatea duen arren, turismoaren garapena ez baita Departamentu honen eskumenetako bat, herritarren osasuna edota errepideen egoera ez diren bezalaxe.

Departamentu honi zuzenen dagokiona, hain justu ere, ahaleginak GBBOSen eraikuntza optimizatzea bideratzea, horren kalitatezko kudeaketa ezartzea azpiegituraren kontserbazioari eta trafikoen garapen egokiari dagokionez, eta bizikletaren erabilera eta bizikleta bideak eguneroko garraiorako sustatzea da. Hau guztia oinarrizkoa da turismora begira ere.

Turismoa, kalitatezkoa, baliabide asko, ia-ia lurralde bateko ekipamendu eta zerbitzu guztiak, egoki prestatuta egotea eskatzen duen sektore ekonomiko bat da. GBBOS jaio berria da, eta oraindik doiketa teknikoak, juridikoak eta administratiboak behar ditu, nahiz dagoeneko eskaini daitezkeen sare eroso, seguru eta erakargarri gisa. Eta, honen harira, aditzera ematen dugu duela hilabete batzuetatik hona finkatu dela BASQUETOURE-ekiko eta eskualdeetako turismo bulego batzuekiko lankidetzaren ildo bat, GBBOSen turismo ikuspegiari elkarrekin heltzearen.

Konklusioa: Gipuzkoan bizikletari lotutako turismoak aipatutako herrialdeetako mailak lor ditzan, bidea egin behar da, eta bide horretan GBBLAP honen arduradunenak baino askoz ahalegin gehiago bildu behar dira.

Gonbidapena egiten dugu, GBBLAPen Behin Betiko Onarpenaren dokumentuko eduki guztiak ezagutzeko eta horiek eragindako kontsiderazio eta iradokizun guztiak guri helarazteko. Ondo hartuak izango dira, zalantzarik gabe, eta kontuan hartuko dira Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzeko unean.

4.- Ismael Alonso Martín (2010/06/14). Honakoa adierazten du:

Uste du Urnieta - Lasarte/Oria lotura, Plazaolatik zeharrekoa, ez dela egokia eguneroko txirringularen zentzuzko dituen malda handiak direla eta; horrenbestez, Andoain eta Lasarte-Oria arteko lotura ez litzateke Urnietan egin behar, baizik eta zuzenean, N-1 errepidearen paraleloko bidegorri baten bidez.

ERANTZUNA

Erabat bat gatoz alegazioaren edukiarekin. Etorkizuneko Urnieta - Lasarte-Oria tartearan, Plazaolaren bide zaharretik zeharrekoaren izaera dela eta -Plazaolaren trazadura desmuntatuta dago tarte honetan, neurri handi batean-, espero litekeen bizikleta eta oinezko erabilera laketari lotua da.

Foru Aldundiaren Bide Azpiegiturako Departamentuari behin eta berriz egin zaio kontsulta, Andoain eta Lasarte-Oria artean N-1 errepidearen inguruan bizikleta bide bat aurreikusteko aukeraren inguruan. Alegaziorik berak ongi dakien moduan, mehargune batetik zehar doan haran zati bat da, eta, ibaiaren gain, trafiko (arin eta astun) intentsitate eta lastertasun handiko errepide bat hartzen du. Errepidearen ondoan zelaigune bat egiteko aukerari zein errepidearen beraren zelaigunean bizikletarako bazterbide bat jartzeko aukerari ezin bideratuzko iritzia zaie, oraindik. Lehen kasuan espazio fisikorik ez dagoelako, eta bigarrenetan errepidearen zirkulazio erregimenagatik. Errepideak bazterbide zabalak baditu ere tarte batzuetan, kontu hau ez da erregularra, eta gainera badira bizikleta bide seguru batekin bateragarriak ez diren beste sarbide eta errealitate batzuk ere.

Añorga Txiki eta Errekalde arteko errepidearen gainean doan bidegorria posible egin dutenak trenak zelaigunea abandonatu izana eta mazela erdian hiri bideak egotea izan dira. Lasarte-Oria eta Andoain arteko egoera oso bestelakoa da.

Dena den, bat gatoz Andoain - Lasarte-Oria arteko konexio zuzena interes gorenekoa dela esateko unean; horregatik, GBBLAP honetan islatu ez arren, ez da baztertzeko etorkizunean horren inguruko gestio gehiago egitea.

5.- José Mari Iturbe Leceta (2010/07/06). Honakoa adierazten du:

Bat dator GBBOS egitearekin, baina uste du ez dagoela hainbeste diru gastatu beharrik. Adibide gisa jartzen du Bergara eta Antzuola arteko behin-behineko tartea -2 km eta 600.000 €-, eta azpimarratzen du landabideak askoz diru gutxiago gastatuz egiten direla, eta auzoetako bizilagunek ordaindu behar izaten dituztela. Uste du bidegorriek ez dutela 3 metro zabal zertan eduki, ezta argirik ere erabilgarriak izateko.

ERANTZUNA

GBBOS eguneroko txirrindularitzarako azpiegitura bat da bere tartetako askotan, zeren eta Gipuzkoako herri gehienak -hiriguneak, auzoak, industrialdeak, etab.- haran hondoetan eta kostaldeko lautadetan baitaude, batetik besterako tartek txikiak direla. Bizikleta automobila baino ibilgailu bizkorragoa da atez ateko distantzietan, batez ere 2 eta 5 km arteko ibilbideetan.

Motorrik gabeko garraioa -bizikleta bidezkoa- sustatzea da energia, lurzoru, istripu, baliabide material, osasun eta beste hainbat arlotan kostuak murriztu nahi dituzten herrialdeetan jorratzen ari den estrategia nagusietako bat. Eta kostu ekonomikoez gain, egungo garraio sistemak beste hainbat kostu ditu: ingurumen mailan (CO2 emisioak, biodibertsitatea...), gizakiari lotuak (gaixotasunak eta heriotzak, sedentarisismoak eragindako kardiopatia eta obesitateagatik, edo automobil istripuengatik), eta gizarte mailakoak (hiriko bizitzaren kalitate kaxkarra, autonomiarik gabeko haur-emakume-hirugarren adinekoak, auto-pilaketetan galdutako denbora...).

Zabalera eta bide zoru egokiak, malda txikiak, hesiak, seinaleak, argiztapena, etab., hori guztia behar da bide segurtasuna, erosotasuna eta txirrindulari eta oinezkoen arteko existentzia ona bermatzeko. Gipuzkoako bidegorriak behar beste frogatutako gomendio teknikoei jarraiki eraikitzen dira (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua). 12 urteko esperientzia, 90 km-ko sarea eta 2 milioi erabiltzaile/urte baino gehiago izanda, dagoeneko badakigu zerk funtzionatzen duen eta zerk ez. Gainera, Gipuzkoa lurralde zaila da edozein eraikuntzarentzat; lur laua gutxi da, eta hor azpiegiturak kokatu behar dira, beste errealitate askorekin batera, eta mota guztietako obligazioak betez (ingurumenari lotuak, kalte-ordainak, etab.).

Bergara - Antzuola bidegorriaren kostua 675.960 €koa izan da, eta 1.520 m luze ditu. Tarte horretan bada behin-behineko tratamendua eman zaion tarteko azpitarte bat (bide zorurik eta argirik gabe dago); horretan gutxienekoa gastatu da, zeren eta Bergara eta Zumarraga arteko errepide berriak hori kentzea ekarriko baitu, eta behin betiko baldintzetan jartzea atzera. Udalek uneoro eskatu dute bidegorria orain eraikitzea, herritarren etengabeko eskari bat delako, guri helarazi digutenaren arabera. Oraindik hirugarren tartea falta da, Bergarako San Antonioko auzoarekiko loturaraino; hau 2012-2013an egingo da, URAK sustatutako ur-hodi batekin batera.

GBBOSen trazadurek, hain zuzen ere, herrietako hirigunetik urrun dauden auzoekiko konexioa bilatzen dute. Orain autorik erabili beharrik gabe mugitzea ahalbidetzen dien bidegorri bat daukaten auzoetako biztanleak oso gustura daude horrekin. Besteak beste, egoki hornitutako bideak direlako, kontrolatuta daudelako eta gizarte osoak ordaintzen dituelako, hiriguneko kaleak bezalaxe.

6.- Lasarte-Oriako auzokide elkarteak (Oztabide, La Esperanza, Zabaleta Auzolan eta beste) (2010/03/22). Honakoa adierazten dute:

Uste dute Lasarte-Oriatik Donostiara garraio publiko edo pribatua erabiltzeke joatea eragozten duten hesi asko daudela -N-1, bigarren ingurabidea, beste azpiegitura batzuk...-, eta ez dagoela oinezkoarentzako edo txirrindulariarentzako aukerarik.

Adierazten dute beste udalerrri batzuetan bidegorri sareak ari direla garatzen -Donostian Errekalderraino, Plazaola Andoainen-, eta ez dela Lasarte-Oriarekiko loturarik jasotzen horietan. Eskatzen dute arazoa konpontzeko neurriak hartzea eta garraibide alternatibo iraunkorrenak bultzatzea.

ERANTZUNA

Bat egiten dugu, goitik behera, Lasarte-Oriako egoerari buruz egindako gogoetarekin; izan ere, Donostiaranzko iragazkortasun baxua edo hutsaren hurrengoa da bizikleta-oinezkoiei dagokienez. Herri bien arteko distantzia eta eguneroko harremanak direla eta -tartean sarturik, inolaz ere, hirigune bion artean dauden asentamendu guztiak-, Lasarte-Oriak ondoko herriarekiko harremanean bizikleta eta oinezkoen bidaiak sortzeko nodo gisa duen potentziala oso-oso handia da.

Usurbilekiko dauden aukerak ere azpimarratzen dituzte. Eta baita Andoainekikoak ere, nahiz oraindik ez den horrentzako irtenbide bideragarriak aurkitu. Urnieta eta Hernanirekiko lotura posibleek aukera gutxiago dute -orografiaren eraginez- nahitaezko mugikortasunari eta eguneroko erabilerari loturik, baina interesgarriak dira aisialdi-laketaren ikuspegitik, eta garrantzitsuak osasunaren aldetik.

Hori guztia dela eta, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea 4 tartetatik zehar iristen da Lasarte-Oriara:

- **Lasarte-Oria - Añorga Txiki - Errekalde:** Añorga Txiki eta Errekalde arteko lehen fasea eraikitzen ari da, eta 2012an amaituko da. Bigarrenak, Errekalde eta Froilán Elespe Parkearen artekoak, amaitua du proiektua. 2011ko urtean zehar lurzoruaren gestioa egin eta 2012an hasiko dira eraikuntza lanak, ustekabeko aurrekontu arazorik sortzen ez bada. Trenaren geralekutik abiatzen da trazadura, Belartzako poligonoarekin (Decathlon, etab.) lotzen da, eta zaldain bikoitz baten bidez errepideen gaineratik igarotzen da, parkeraino jaitsiz hurrena.
- **Lasarte-Oria - Urnieta:** Plazaolaren bidetik zehar. Egun dagoen udal bidegorritik abiatzen da, eta Urnieta - Andoain tarteararekin lotzen (hau 2011n zehar eraikiko da). Bakar-bakarrik aukeren ikerketaren mailan dago analizatuta. Laketa erabilerako tarte bat denez, atzean geratu da GBBLAPeko programazioan, eguneroko nahitaezko garraioaren ikuspegitik interes handiagokoak diren beste batzuen aurrean.
- **Lasarte-Oria - Usurbil (Txikiertatik zehar):** Usurbilgo Udalak duela gutxi eskatutako konexioa, aukeren azterketaren zain dagoena bera. Planaren bigarren laurtekoan eraikitzea aurreikusten da.
- **Lasarte-Oria - Usurbil - Orio - Zarautz (Oria ibaiaren ezkerrealdetik zehar):** Usurbildik halaber, Zubietatik zehar, beste bidegorri bat iristen da (eraikita dago jada Hipodromoko zubiaren eta Zubietaren artean). Bidegorri hau Donostiako Oinarrizko Udal Sarekoa da, eta Lasarte-Oriako

sarearekin egin behar du bat. Bidegorri hau, Santuenetik aurrera, foru sustapeneko da atzera Orio eta Zarautzeraino, eta trenbidea zabaltzearekin batera eraikiko da. Tarte hau aisialdirako izango da.

GBBOS eguneroko txirrindularitzarako azpiegitura bat da bere tarteetako askotan, zeren eta Gipuzkoako herri gehienak -hiriguneak, auzoak, industrialdeak, etab.- haran hondoetan eta kostaldeko lautadetan baitaude, batetik besterako tarteak txikiak direla. Bizikleta automobila baino ibilgailu bizkorragoa da atez ateko distantzietan, batez ere 2 eta 5 km arteko ibilbideetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laketa erabilerako tarte batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinezkoentzako sareekin lotzen direnak.

GBBLAPen Behin Betiko Onarpenaren dokumentuaren kopia digitala helaraziko zaie auzokide elkarteei, Lasarte-Oriako udalbarrutian sare osoak izango duen trazadura ezagutu ahal izateko, bai aipatutako foru tarteei -hiriartekoei- bai Usurbil eta Lasarte-Orian aurreikusitako Udal Sareei dagokienez. Oso garrantzitsua da udalek ekitea hiriarteko tarteen eta hiribarneko bide sistemaren arteko lotura aztertzeari, betiere sarearen kapilarizazio onaren, bizikleta eta oinezkoek partekatutako trafikoen antolaketa egokiaren eta beste garraio modu batzuekiko intermodalitatearen bila.

6.2.5. GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

V.- GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

V.1- Dokumentazioa bidaltzea

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua 2010eko ekainaren 4an bidali zitzaien Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko kide guztiei.

V.2- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzarako Lan Batzordearen bilera

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari -Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzarako Lan Batzordea- dei egin zitzaion, 2010eko ekainaren 30ean, GBBLAP eta beste hainbat kontu aztertzei. Ondoren, GBBLAPi dagokionez Batzorde horretan aztertua eta izandako gogoetak azaltzen ditugu:

Gai zerrenda:

Plangintza saioa:

- GBBLAPen tramitazioaren egoera.
- Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena.
- Ekarpeneen dinamika.

Banatu den dokumentazioa:

- Lurraldearen Arloko Plana azaltzeko dokumentazioa. Hasierako onarpenaren fasea.

Bertaratuak:

KONTSEILUKO KIDEAK	DEITUAK	BERTARATUAK
1.- Kontseiluburua	Carlos Ormazabal Urbizu	
2.- Kontseiluburuordea	Javier Zarraonandia Zuloaga	
3.- Kontseilu idazkaria	Beatriz Marticorena San Agustin	Beatriz Marticorena San Agustin
4.- Bizikleta Mugikortasunaren Arloko Teknikaria	Aitor Lekuona	Aitor Lekuona



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

ERAKUNDE KONTSEILUKIDEAK- BOKALAK	DEITUAK	BERTARATUAK
5.- HAMAİKABAT. Batzarkide taldea	Aitor Aranguren Iriarte	Aitor Aranguren Iriarte
6.- ARALAR. Batzarkide taldea	Emilio Zubia Flaño	
7.- EZKER BATUA. Batzarkide taldea	Ander Rodriguez Lejarza	
8.- EUSKAL SOZIALISTAK. Batzarkide taldea	Emiliano Cabañas	
9.- ALDERDI POPULARRA. Batzarkide taldea	Manuel Michelena Iguarán	Manuel Michelena Iguarán
10.- EUSKO ABERTZALEAK. Batzarkide taldea	Joseba Antxustegi Maneiro	
11.- Bide Azpiegituretako Departamentua – G.F.A.	Felix Urkola Iriarte	
12.- Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua - G.F.A.	Pilar Arana Perez	
13.- Kirol eta Kanpo Ekintzako Departamentua - G.F.A.	Iñaki Igardeburu Artamendi	Iñaki Igardeburu Artamendi
14.- Garraio eta Herri Lan Saila – Eusko Jaurlaritza	Ana Isabel Fonseca Miguel	Ana Isabel Fonseca Miguel
15.- Bidasoa Bizirik	Guillermo Echenique	Pilar Fuertes
16.- Oarsoaldea	Xabier Sanchez Arruabarrena	Aitziber Larrarte
17.- Leitzarar 31	Manu Segovia	
18.- Tolosaldea garatzen	Jose Luis Urdangarin	Garbiñe Olaberría
19.- GOIEKI	Iker Galparsoro Lasa	
20.- Urola Kostako Udal Elkarte	Lide Amilibia	
21.- UGGASA	Itziar Salaberria San Vicente	Inma Emparanza
22.- Debagoieneko Mankomunitatea	Agurne Barruso	
23.- DEBEGESA	Jose angel Balbás, Aitziber Kortazar	Aitziber Kortazar
24.- Donostiako Bizikletaren Behatokia	Leire Agirre Garcia Manu Gonzalez Baragaña	Leire Agirre Garcia Manu Gonzalez Baragaña
25.- Tolosako Udala - EUDEL	Iurre Peñagaricano Zubeldia	
26.- Zarauzko Udala	Gloria Vazquez Herranz	
27.- EHU	Miren Bermejo	
28.- Txirrinka	Daniel Enparantza	
29.- Kalapie	Giuliano Mezzacasa	Higinio Otazu San Martin
30.- Lurrats	Jose maria Eraña Gallastegi	
31.- Elkartu	Norma Andrade Raquel Barroso	
32.- Ekologistak martxan	Pilar Barquin	
33.- Gipuzkoako Txirrindularitza Elkargoa	Eduardo Sota Azkarate Jon Lasa	

Bileraren laburpena, GBBLAPi dagokionez

AURKEZPENA

- GBBLAPen tramitazioaren egoera. Beatriz Marticorenak azaldu egin du Lurraldearen Arloko Planaren egungo tramitazio egoera, hasierako onarpenaren fasearen ondotik eta geroko behin-behineko onarpena begira.
- Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena. Berritasun nagusiei buruzko sarreratxo baten ondotik, eta kontsulta eta informazio

publikoko prozesuaren ondorioz sartutako aldaketen gaineko errebaso bat egin ostean, Itziar Eizaguirrek azaldu egin du garatzen ari den partaidetza plana; zehazki, eskualdeetako saioetako ondorioak agertu ditu, laburbildurik, egindako ekarpenen heldutasun maila nabarmenduz batez ere, interes gero eta handiagoarekin, esku-hartze maila altuarekin eta egun dagoen sarearen funtzionaltasunari buruzko zenbait alderdirekin batera.

Izandako alegazio gehienak trazadura kontuen ingurukoak dira -udal sareak handitzea, aldatzea, etab.-, hirigintzako plangintzarekin eta bizikleta bideen ondoko zonen babes erregimenarekin lotutako forma eta lege kontuak, eta bideen titulartasunarekin eta funtzionaltasunarekin lotuak, besteak beste.

EZTABAIDA ETA KONTSEILUAREN EKARPENAK

Manu Gonzálezek, Donostiako Bizikletaren Behatokia berau, planteatu du GBBLAP lotzea une honetan jendaurreko epean dagoen Donostialdeko Arloko Planarekin; eta foru teknikariei eskatu die udalean dituzten homologoekin koordinatzea, gai honi heltzearen.

Programazioari dagokionez, proposatu du Kontseilua gogoetarako espazioa izatea, hain zuzen irizpide orokorrak planteatzera begira, ondoren, irizpide horiek landurik, eragile guztien arteko kontsentsua lortu eta aipatu programazioari gardentasun handiagoa emateko.

Kontseiluaren idazkari Beatriz Marticorenak zehaztu du ezen programazioak hainbat irizpide segitzen dituela, eta horien artean daudela aukera faktoreak, lurzorua kudeaketari lotuak eta hainbat administrazioaren arteko koordinazioa, besteak beste. Edonola ere, tramitazioaren fase honetan jasotako alegazioak aztertu eta hauei erantzun ondoren saio bat egitea proposatu du, irizpide hauek lantzearen.

Era berean, aditzera eman dute Garapen Iraunkorrek Departamentuko Obra Hidraulikoetako taldea gehituko zaiola bizikleta bideen gaia lantzen ari zen talde teknikoari, plangintzan eta gauzatze lanetan modu erregularrean aurrera egiteko; eta une honetan giza baliabideen kontua konpondu bada ere, orain diru hornidura ziurtatzea falta dela.

Higinio Otazuk, KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkartearen kide berau, galdetu du ea zenbatekoa izan den gastua, aurreikusitako aurrekontuarekin alderatuta. Kontseiluko idazkariak erantzun dio ezen, egungo egoera ekonomikoak ez dion arren eragin bizikleta bideen aurrekontuari Foru Aldundiaren beste jarduera ildo batzuei bezain gogor, abian diren obra guztiak moteldu egin direla; hala, orain amaitu dira aurreko urtean amaitzea aurreikusita zeuden eraikuntza lanak. Une honetan, eta arrazoi bera dela eta, datorren ekitaldiko aurrekontuaren (aurtengoaren pareko aurrekontu baten) % 80 konprometituta dago jada, tarte berrietako obren kargura. Eta, gastua handitu nahi izanez gero, eztabaida hori Gipuzkoako Batzar Nagusietan egin beharko dela planteatu dute. Udallerriak oso aktibo daude, eta maila teknikoak gora egin du; horrenbestez, emate irizpideak zaildu egiten dira.

Higinio Otazuk galdetu du ea noizko egongo diren erantzunda alegazioak, eta erantzun zaio ezen, gutxi gorabehera, azarorako izango dela.

Aitziber Cortazarrek, DEBEGESA Garapen Agentziakoak, galdetu du ea zein diren gauzatzen ari diren proiektuak, eta zein aukeren azterketak; idazkariak erantzun zehatza eman dio.



V.3- Kontseiluaren hurrengo esku-hartzea

Ez da Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko kideen aldetik inolako ekarpenik jaso gerora. Hala, GBBLAPen Behin Betiko Onarpenaren dokumentua Diputatuen Kontseilura eta Batzar Nagusietara - onartzera begira- igorri aurretik deitu egingo zaio, aurreikusita dagoen moduan, aipatu Lan Batzordeari, eta, hala egokituz gero, Kontseiluaren Batzar Osoari.

VI.- KONKLUSIOA

Jasotako alegazio guztien oso balorazio positiboa egiten da, eta horiek eragindako aldaketak GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jaso dira, prozesu osoa erasota lagaz Partaidetza Planari buruz hari gehituko zaion eranskinean.

Donostia, 2011ko apirilak 29

IRAUNKORTASUN ETA
BIZIKLETA BIDEEN ATALBURUA

Sin.: BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN



7. KAPITULUA.- PARTE HARTZEKO PLANAREN EBALUAZIOA



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana egiteko proposaturiko Parte Hartze Planak Gipuzkoako Foru Aldundiak egiten dituen Arloko Planei lotuta herritarren parte hartzearen garrantzia nabarmendu nahi izan du, kalitate demokratiko handiagoa eta aberatsagoa den eta lurraldearen errealitateari egokitutako plangintza bat lortzeko funtsezko tresna bat denaren uste osoarekin.

Hasierako faseetatik Parte Hartzearen Planaren helburuetariko bat izan da bizikleta arloan diharduten funtsezko eragileek onartu eta bere gain hartutako plangintza bat lortzea. Helburu honen bidez erraztu nahi izan da planifikatutakoa gero ezarri eta garatu ahal izatea, eta aldi berean herritarren artean gizarteratzea ere. GBBLAPren izapidetza iraun duen denboran (2007tik 2012ra) 200 eragile baino gehiagok hartu dute parte, Arestian aipatuenez, egiturazko parte hartze bat lehenetsi da, alegia, arloko politikan aritzen diren funtsezko eragileak lotzera bideratua, herritar guztiei zuzendutako parte hartze kuantitatibo baten ordeztasun; azken hau sustapen politika oso baten bidez bideratu daitekeena.

Hasierako faseetatik, Parte Hartzearen Planaren helburuetako bat bizikleta arloan diharduten funtsezko lurralde eragileen artean onarpen zabala lortu eta eragile hauek berezko egingo duten plangintza bat lortzea izan da. Helburu honen bitartez plan honek gerora izango duen ezarpena eta garapena erraztu nahi izan da, eta aldi berean planaren gizarteratzea sustatzea. GBBLAPren izapidetzak iraun duen bitartean (2007tik 2012ra), 200 eragiletik gora hartu dute parte. Lehen adierazi dugun bezala, egiturazko parte hartze batetik abiatu gara, hots, herritargoari zuzendutako parte hartze kuantitatibo batean baino arlo politikaren funtsezko eragileen lotura lortzea ardatz duena, izan ere lehen hau sustapen politika oso baten bidez gauzatu daiteke.

Gipuzkoan bertako bizikleta politika garatzen joan den heinean *ad hoc* partze-hartze organoak eratu dira, zeinak parte-hartze mailakatu eta lurralde, eskualde zein udalerrri mailako ikuspegiak integratzen dituen izatea ahalbidetu duten. Honek planifikatzaile eta kudeatzaileekin egunerokotasunetik nahiko dertu dagoen ikuspegi orokor bat izateko aukera eman digu. Era berean, parte hartu duten eragileen artean kontzeptu eta helburuen heltze bat hauteman da izapidetzak aurrera egin ahala; bizikletari buruzko ikasketa prozesu bateratu bat izan dela esan daiteke, zeinak gaiari kalitate eta sakontasuna eman dion. Elkarrizketaren maila bizikleta politika baten alde jaso da eta, ondorioz, parte hartze prozesuaren faktore pedagogikoa onuragarria izan da guztiontzat.

Bestalde, ahalegin handia egin da parte hartu duten eragileek GBBLAPren edukien inguruan egindako proposamenak jasotzeko, proposamen hauek bukaerako emaitza izan duten ezarpena ikus zezaten. Proposamen guztiak onartu ez diren arren, denak aintzat hartu dira eta irizpide teknikoekin zein departamentuak sustatzaileekin une oro zituzten aukeren arabera aztertu dira, *6. Kapituluan Herritarren parte hartzearen emaitzak GBBLAP egiteko prozesuan* jasotzen den moduan, proposamen guztien portzentaia oso altu bat planaren dokumentuan txertatu delarik.

Ekarpen guztiak aintzat hartu eta aztertu egin dira, ez bakarrik GBBLAP osatzeko, baita etorkizunean bizikleta politikaren arloan egingo diren esku-hartzeak hobetzeko asmoz. Ezbairik gabe, eskerrik beroena besterik ezin adierazi eskeinitako denboragatik eta azaldutako jarrera konstruktiboagatik modu batean edo bestean honelako proiektu konplexu batean parte hartu duten pertsona guztiei.

Honelako plan baten izapidetza parte hartzaileen lotura eta interes-maila mantentzeko zaila izan den arren, bukaerako emaitza ona dela uste dugu, GBBLAP egiteari eta bizikleta politikan etorkizuneko esku-hartzei dagokionez, besteak beste planifikatzaileekin ezarritako erlazio zuzenagatik eta parte hartzaileek beraiengana irismen iraunkor bat izateko azaldu diguten aukeragatik. Alderdi askotan hobetu zitekeen ziurrenik, baina Parte Hartzearen Planaren helburuak aski bete dira, berau xede gisa ordeztasun bat bezala ulertuta.

7.1. BURUTUTAKO PROZESUARI BURUZ PARTE HARTU DUTENEN IKUSPEGIA

Prozesu honetan parte hartu duten pertsona askori galdeketa egin zaie beren ikuspuntutik nabarmendu beharreko alderdi positibo eta negatiboen, eta bizikleta politikarekin eta berau garatzeko jarduerak zehatzekin loturiko hurrengo parte hartze prozesuetarako egin daitezkeen hobekuntzen inguruan, baita gura zuten beste edozein proposamen egin zezaten. Jarraian jasotako iritziak azalduko ditugu.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planari lotutako parte hartze prozesuaren **alderdi positibo** orokorreari dagokionez, bertan parte hartu duten pertsonen parte hartze prozesu honen alegiazkotasuna nabarmendu dute batez ere, eragileek bizikletaren arloan duten ezagutza hobetzearekin batera parte hartzea plangintzan zeharka aplikatu baitu lehen aldiz. Bestalde, plana egiteko prozesu guztian zehar eta bere izapidetzaren etapa desberdinetan etengabeko egiaztatze bat egon dela iritzi da.

Bileretako parte-hartzaileek legeak ezarritakoaz haratago joan nahi izateko jarrera bultzatzailea nabarmendu dute, baita komunikaziorako bide bat etengabe irekia izatea, honek Foru Aldundiak eskualde eta udaletara hurbiltzeko azaldu duen borondatea islatu baitu. Foru arduradunek bileren bitartez edozein zalantza azaltzeko eta iradokizun edo alegazioak egiteko lehen eskuko informazioa lortzea errazteko azaldu duten hurbiltasuna ere positiboki baloratu dute.

Eragile hain desberdinek parte hartu izana positiboki baloratu da, besteak beste, proiektu adostu eta ahal den errealistena izatearen gehigarria ematen baitio planari, hasieran proposatutako helburuekin bat eginez. Argudiatu dituzten beste arrazoietakoz batzuk, bai erakunde-mailan eta bai erabiltzaile-mailan sektore ezberdinen iritziak kontutan hartu direla eta plana ezagutarazteko denbora eta lekuak bideratu direla dira.

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluarek dagokionez, bere erapena eta bultzada oso positiboki baloratu dira, arduradun politikoen, herritarrek eta elkarteek osatutako organoa izaki, gizartearen errealitatea era zabalean islatzen baitu.

Alderdi negatiboei dagokionez, parte-hartzaileek prozesuaren gehiegizko iraupena nabarmentzen dute, "luzeegizat" jotzen delarik, nahiz eta plangintza mota hauetarako administrazioaren denborak epe luze eta motelak izaten dituela onartzen duten, prozesu irekien zailtasuna areagotu egiten delarik. Bestalde zenbait parte-hartzailek, erabiltzaileen ordezkatzeko baxuarekin kontrajarriz, bilerak "teknikoak" izan direla iritzi dute eta bileren orduak ez zirela elkarrekin beharretara moldatzen gehitzen dute, nahiz eta badakiten gutxi zirela partaide guztiekin alderatuz. Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren kasuan, deialdiak denboran zehar nahiko sakabanatuak izan direla uste dute eta bileretan ez dela GBBLAPren edukien inguruan sakondu, plana lantzeari begira. Azkeneko hilabeteetan komunikazio egokirik ez dela izan ere azpimarratu dute, honek dakarren gardentasun faltarekin.

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Gipuzkoako Foru Aldundiak bultzatutako parte harte prozesu berriei begira planteamendua eta emaitzen kudeaketa hobetzeko egindako **iradokizunak** eragile aktiboen parte-hartze handiago bat lortzeko lana egitearen beharra nabarmentzen dute, batez ere mugikortasun eskarien zentruen zerikusia dutenena (eskolak, kirol elkarteak, enpresak eta industrialdeak). Zentzu honetan, GBBLAPri buruzko erakusketa ibiltari bat antolatzea iradokitzen dute. Eskualde batzuetan merkataritza-sektorea nahiko ongi antolatuta dagoela gehitzen dute. Hori dela eta, zuzeneko harremana duten udaletxeen bitartez, sektore hau hurrengo foroetan sartu liteke, zeresana duen sektore aktibo eta konprometitua izanik.

Beste alde batetik, alde aurreko ezagutzan oinarritutako formakuntza espezifiko bat egitea proposatzen dute, udaletako tekniko eta politikoei zuzenduta, beren aldetik konpromiso handiago bat lortzeko. Besteak beste, honako alderdiak aipatzen dituzte: Zer da bizikleta bide bat? Zeintzuk dira helburuak?, helburuak zehazteko irizpide nagusiak, tresna tekniko eta ekonomikoak bizikleta bideen sarea garatzeko, mugarri nabarmenenak, udaleko plangintzan txertatzeko formula eta metodoak, jardunbide egokiak, etab. Gainera, garrantzitsutzat jotzen dute aholkularitza (laguntza) baten aukera izatea irizpidean zehatu eta ezartzeko, etab., udaletako bizikleta bideak era egokian garatu daitezzen eta hauek udaleko plangintzan sartu daitezzen ahalbidetu dezan. Zentzu honetan, udalek eta eskualdeek azaldu duten konpromisuaren arabera herri arteko bideak eraikitzeke lehentasunen irizpideak ezartzea oso lagungarria izango litzatekeela adierazi dute.

Parte-hartzaileek bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzen jarraitzeko egun badiren mugikortasun politikak (Mugikortasun Iraunkorreko Plana, soinu-eragina gutxiteko Ekintza Plana), araudia eta erregulazioak garatzen eta sakontzen jarraitzea iradokitzen dute.

Honetaz gain, eragile ezberdinak lanerako kronograma edota aurretiaz ezarritako deialdien bidez bermatzeak, ibilbide orri zehatz bat jarritz, etorkizun batean antolatu litezkeen parte hartze prozesuak hobetuko litzuzke. Eremu bakoitzera hobe mugatutako eskualde-mailako foroak antolatzea ere proposatzen da, eskualde ezberdinetako eragileak nahastu gabe, izan ere kasu gehientan egoera ezberdinak azaltzen baitituzte; udalerrri bakoitzean bilera bat antolatzeko aukera ere azaltzen dute. Beste proposamenetako batek prozesua azkartzeko aukerak aztertzen ditu, deialdiak talde homogeneoagoentzako egiteko eta, orain arte egin moduan, parte-hartzaileak zuzenean abisatzea proposatuz.

Parte-hartzaileek oso garrantzitsutzat jotzen dute deitutako eragileak ongi hautematea, publiko objektibo "ikusezina" ere kontutan hartuz, eta beren parte hartzea sustatuz. Bestalde, aurretiaz argitu beharra dago zer lortuko den parte hartzearekin eta zein izango den jokalekua, bere mugak eta ezarpenak zehaztuz. Adibide bezala, Planak sarearen ardatz estrategikoen elementu edo tarteren bat 8 urterako zehazturiko agertokiaren baitan programaziotik at uzteko aukera aipatzen dute.

Beste gai bati helduz, bileren formatua mantenduz, lantzen ari diren gaiak hobeto jarraitu ahal izateko teknologia berriak erabiltzen hasi beharko litzatekeela iradokitzen da. Honela, kide bakoitzak nahi duenerako intranet edo beste sistema baten bitartez eskuragarri luke informazio eguneratua, hartara beharrezkoak dituen ekarpenak egin ditzan. Bizikletaren Kontseiluaren foren dinamizazioa eta feedback handiago bat sustatzea izango litzateke, kasu honetan, interneten bitartez.

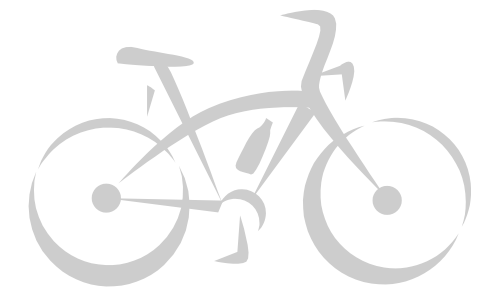
Parte-hartzaileek **eskualde- eta udal-erakundeei** bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan egon daitezkeen parte hartze prozesuak hobetzeko egingo lizkieten **iradokizunei** dagokienez, berriro ere eskualdeko eragile aktiboen eta mugikortasun eskarien zentruen (eskolak, kirol elkarteak, enpresak eta industrialdeak) parte-hartze handiago bat lortzeko lan egitea proposatzen dute, hartara dagoeneko badiren herritarren partaidetzarako foroetan parte hartu dezaten. Gainera, eskualde eta udalerrri guztietan inplikazio bera eskatzen dute, jakin zergatik eremu batzuei edo besteei zergatik ez zaien lehentasun bera ematen, denen arteko lana desiragarri izanik, azken finean denen onerako izango baita.

Bestalde, plangintza errealitate bihurtu dadin, funtsezko bi alderdi era koordinatuan aintzat hartu beharko lirateke: bideragarritasun finantzarioa eta kudeaketa. Honela, plangintza burutu dadin erakunde guztiek konpromiso eta onospena gehitu beharko litzateke, eta hauetariko bakoitzak dituen betebeharrak eta onurak islatu. Erabiltzaileen egunerokotasuna aintzat hartzea ere onuragarria litzateke, sare sozialen bidez kontsulta eginez, adibidez. Azkenik, garrantzitsua litzateke erakundeen arteko eta departamentuen arteko inplikazio bat lortzea. Erakunde bultzatzailearen beraren eskumen esparrua edo tartean dauden eskumen organikoak eta erakundeen eskumenak argitu beharko liratezke.

Erakunde sozial eta ekonomikoen inguruan parte-hartzaileek egin dituzten **iradokizunei** dagokienez, parte hartzera bultzatzen dituzte, baita prozesu mota hauek baldintzatzen dituzten lurralde zein ekonomia esparruak aintzat izatera. Eragile hauek ere konpromisuaren baitan egon beharko liratekeela uste da, izan ere plangintza benetan gauzatzearekin harreman zuzena dute. Prozesuaren partaide sentitu direlarik, plangintzaren osteko beren eginkizuna lortutako emaitzak gizartean hedatzea eta informatzea litzateke, baita berau betetzen ari ote den kontrolatzea ere, burutu ote den edo ez ezagutzera emanez.



8. KAPITULUA.- DEFINIZIOAK



27/2006 Legeak, uztailearen 18koak, ingurumenaren arloan informazioa jasotzeko, herritarrek parte hartzeko eta justizia eskuratzeko eskubideak arautzen dituenak⁷, hainbat definizio jasotzen ditu bere 2. artikuluan eta hurrengoetan:

Hala, lege honen ondorioetarako, honela interpretatu behar dira hurrengo kontzeptuak:

1. Publikoa: dagokien araudiaren arabera eraturako edozein pertsona fisiko edo juridiko nahiz pertsona hori kide den elkarte, erakunde eta taldeak.

2. Pertsona interesatuak:

a) Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko 30/1992 Legeak, azaroaren 26koak, 31. artikuluan aurreikusitako inguruabarretako edozein betetzen duen pertsona fisiko edo juridiko oro.

b) Lege honetako 23. artikuluan ezarritako baldintzak betetzen dituzten irabazi asmorik gabeko pertsona juridikoak.

3. Ingurumen informazioa: zenbait gairi buruzko informazio oro (idatzizkoa, ikusizkoa, entzutekoa, elektronikoa edo beste edozein eratakoa); gaiak honakoak izan daitezke:

a) Ingurumeneko elementuen egoera (airea eta atmosfera, lurzorua, lurra, paisaiak eta naturguneak, hezeguneak, itsasoko eta kostaldeko eremuak, dibertsitate biologikoa eta haren osagaiak, baita genetikoki eraldatutako organismoak ere) eta elementu horien arteko interakzioak.

b) Substantziak, energia, zarata, erradiazioak edo hondakinak -baita hondakin erradiaktiboak ere-, emisioak, isurketak eta ingurumenera egiten diren bestelako isuriak, a) letran adierazitako ingurumeneko elementuetan eragina duten edo eragina izan dezaketenak.

c) Ingurumenari buruzko neurriak (administratiboak, politikoak, arauak, planak, programak) eta a) eta b) letretan aipatutako elementu eta faktoreei eragiten dieten edo eragin diezaieketen jarduerak, baita elementu horiek babestera bideratutako jarduera edo neurriak ere.

d) Ingurumen legeriaren aplikazioari buruzko txostenak.

e) c) letran aipatutako neurri eta jarduerari buruzko erabakiak hartzeko erabilitako kostu-onura erlazioari buruzko azterketak eta izaera ekonomikoko bestelako azterketa eta suposizioak.

f) Pertsonen osasun eta segurtasun egoera, baita elikadura katearen kutsadura, bizi baldintzak, ondare historiko, kultural eta artistikoa eta eraikuntzak ere, a) letran aipatutako ingurumen elementuen egoerak edo, elementu horien bidez, b) eta c) letretan aipatutakoek eragiten badiete edo eragin badiezaiekete.

4. Agintari publikoak:

1. Legearen ondorioetarako, agintari publikotzat hartuko dira honakoak:

a) Estatuko gobernu eta autonomia erkidegoetako gobernu organoak.

b) Estatuko Administrazio Orokorra, autonomia erkidegoetako administrazioak, toki administrazioa osatzen duten erakundeak eta estatuaren mendeko edo estatuarekin, autonomia erkidegoekin edo tokiko erakundeekin lotutako zuzenbide publikoko erakundeak.

c) Organo publiko aholku-emaileak.

d) Zuzenbide publikoko korporazioak eta gainerako pertsona fisiko edo juridikoak, indarrean dagoen legeriaren arabera, funtzio publikoak betetzen badituzte (notarioak, jabetza-erregistratzaileak eta merkataritzako eta ondasun higigarrien arloko erregistratzaileak barne).

2. Legearen I. eta II. idazpurretan aurreikusitakoaren ondorioetarako, pertsona fisikoek edo juridikoek agintari publikoak izan behar dute ingurumenarekin lotutako erantzukizun publikoak hartzen, funtzio publikoak betetzen edo zerbitzu publikoak ematen badituzte aurreko atalean adierazitako edozein erakunde, organo edo erakunderen agintaritzapean.

3. Ez dira agintari publikotzat hartuko funtzio legegile edo judizialak betetzen dituzten erakunde edo organoak. Halaber, lege honen aplikazio eremutik kanpo daude Gorte Nagusiak, autonomia erkidegoetako batzar legegileak, Auzitegi Konstituzionala, botere judiziala osatzen duten epaitegi eta auzitegiak, Kontu Auzitegia eta autonomia erkidegoen kanpoko fiskalizazio organoak, funtzio legegile edo judizialak betetzen dituzten kasu guztietan.

5. Agintari publikoen esku dagoen informazioa: agintari horiek daukaten eta jaso edo sortu duten ingurumen informazioa.

6. Agintari publikoen izenean dagoen informazioa: agintari publiko baten izenean fisikoki pertsona juridiko edo fisiko baten esku dagoen ingurumen informazioa.

7. Eskatzailea: ingurumen informazioa eskatzen duen edozein pertsona fisiko edo juridiko edo hori kide den elkarte, erakunde eta taldeak. II. idazpuruan ezarritakoaren arabera, hori nahikoa da interesatutzat hartzeko.

⁷2006ko uztailearen 19ko BOE, 171. zk.

3. artikulua. Ingurumenaren arloko eskubideak.

Pertsonen garapenerako ingurune egoki bat izateko eskubidea eta hura zaintzeko betebeharrak betetzeko, eskubide hauek erabili ahal ditu pertsona orok agintari publikoekin dituen harremanetan, lege honetan eta Kode Zibileko 7. artikuluan aurreikusitakoarekin bat:

1) Informazioa jasotzeari buruz:

- a) Agintari publikoen edo, haien izenean, beste subjektu batzuen esku dagoen ingurumen informazioa jasotzeko eskubidea, hargatik interes jakin bat aitortzeko obligaziorik gabe, eta eskatzailearen nazionalitatea, bizilekua edo egoitza dena dela.
- b) Lege honek ematen dizkien eskubideei buruzko informazioa jasotzeko eta horiek ondo erabiltzeko aholkua jasotzeko eskubidea.
- c) Informazioa bilatzeko laguntza jasotzeko eskubidea.
- d) Eskatutako informazioa 10. artikuluan adierazitako gehienezko epeetan jasotzeko eskubidea.
- e) Eskatutako ingurumen informazioa aukeratutako moduan edo formatuan jasotzeko eskubidea, 11. artikuluan ezarritakoarekin bat.
- f) Informazio guztia edo zati bat ez jasotzeko arrazoiak jakiteko eskubidea, eta, halaber, informazio hori eskatutako moduan edo formatuan ez jasotzeko arrazoiak jakitekoa.
- g) Eskatutako informazioa jasotzeko ordaindu behar diren tasa eta prezioak jakiteko eskubidea, eta ordainketa eskatzeko edo egiteko bete beharreko baldintzak ezagutzekoa.

2) Herritarren parte hartzeari buruz:

- a) Modu eraginkor eta errealean parte hartzeko eskubidea ingurumenari buruzko izaera orokorreko plan, programa eta xedapenak -lege honen aplikazio esparrukoak barne- egite, eraldatze eta berrikusteko lanean.
- b) Aurrerapen nahikoarekin izaera orokorreko plan, programa eta xedapen horiei buruzko informazio garrantzitsua jasotzeko eskubidea.
- c) Alegazioak eta oharrak egiteko eskubidea, aukera guztiak irekita badaude eta aipatutako izaera orokorreko plan, programa edo xedapenei buruzko erabakiak hartu baino lehen, eta dagokion administrazio publikoak alegazio eta ohar horiek behar bezala kontuan izateko eskubidea.
- d) Parte hartutako prozeduraren behin betiko emaitza publiko egiteko eta hartutako erabakiaren oinarrian dauden arrazoiak eta gogoetak jakiteko eskubidea, parte hartze publikoko prozesuari buruzko informazioa barne.

e) Aplikatutako legerian ezarritakoaren arabera, modu eraginkor eta errealean parte hartzeko eskubidea, batetik, dagozkion administrazio prozeduretan (poluzioaren kontrol integratuaren prebentzio eta kontrolari buruzko legerian araututako baimenak emateko prozedurak, genetikoki eraldatutako organismoen arloko legerian araututako administrazio tituluak emateko prozedurak eta ingurumen inpaktuaren ebaluazioari buruzko legerian araututako ingurumen inpaktuaren deklarazioak egiteko prozedurak) eta, bestetik, urari buruzko legerian eta planek eta programek ingurumenean duten eraginaren ebaluazioari buruzko legerian aurreikusitako plangintza prozesuetan.

3) Justizia eskuratzeari eta administrazio babesari buruz:

- a) Agintari publikoei egozgarri zaizkien egintza eta ez-egiteen aurka helegitea aurkezteko eskubidea, lege honek informazioari eta parte hartze publikoari buruz aitortutako eskubideak urratzen badituzte.
- b) Agintari publikoei egozgarri zaizkien egintza eta ez-egiteen aurka herri ekimena aurkezteko eskubidea, egintza edo ez-egite horiek ingurumen legeria urratzen badute, lege honetan aurreikusitakoaren arabera.

4) Konstituzioak edo legeek aitortutako beste edozein eskubide.

4. artikulua. Administrazioen arteko lankidetzak.

Administrazio publikoek mekanismorik eraginkorrenak ezarri behar dituzte lege honetan aitortutako eskubideak behar bezala gauzatzeko. Hartarako, elkarrekiko informazioaren eta lankidetzaren printzipioen arabera jardun behar dute.



I. ERANSKINA: DEITUTAKO ERAGILEAK ETA PARTE HARTU DUTENEN ZERRENDAK





1. Eranskina: Prozeduran zehar deitutako eragileak eta parte hartu dutenen zerrendak

1.- DEITUTAKOAK:

AURRERAPEN FASEAN DEITUTAKO ERAGILEAK	
Hondarribiko Udala	Zestoako Udala
Irungo Udala	Urretxuko Udala
Bidasoa Bizirik Garapen Agentzia (ADEBISA)	Legazpiko Udala
Bidasoaldeko Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte	Zumarragako Udala
Bidasoa-Txingudi Mugaz Gaindiko Partzuergoa	UGGASA Garapen Agentzia
Donostiako Udala	URKOME
Pasaiaiko Udala	Beasaingo Udala
Lezoko Udala	Ordiziako Udala
Errenteriako Udala	Lazkaoko Udala
Oiartzungo Udala	Aramako Udala
Astigarragako Udala	Ormaiztegiko Udala
Hernaniko Udala	Mutiloako Udala
Urnietako Udala	Zegamako Udala
Andoaingo Udala	Segurako Udala
Lasarte-Oriako Udala	Idiazabalgo Udala
Usurbilgo Udala	Ataungo Udala
Donostialdeko Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte	Zaldibiako Udala
OARSOALDEA Garapen Agentzia	Itsasondoko Udala
Oarsoaldeko Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte	GOIEKI Garapen Agentzia
Donostiako HAPN bulegoa	GOIMEN
Santiago Bidearen Elkarte	Tolomendi
Behemendi	Eibarko Udala
Tolosako Udala	Elgoibarko Udala
Alegiako Udala	Debako Udala
Adunako Udala	Soraluzeko Udala
Alzoko Udala	Mutrikuko Udala
Anoetako Udala	Mendaroko Udala
Asteasuko Udala	DEBEGESA Landa Garapenerako Agentzia
Ikaztegietako Udala	Arrasateko Udala
Irurako Udala	Oñatiko Udala
Legorretako Udala	Leintz Gatzagako Udala
Villabonako Udala	Aretxabaletako Udala
Zizurkilgo Udala	Eskoriatzako Udala
Tolosaldea Garatzen Garapen Agentzia	Bergarako Udala
Plazaolako Partzuergoa	Antzuolako Udala

AURRERAPEN FASEAN DEITUTAKO ERAGILEAK	
Ezkio-Itsasoko Udala	DEBAGOIENA mankomunitatea
Zarauzko Udala	Debemen
Zumaiako Udala	Deba Garaia
Azpeitiko Udala	Txirrinka Txirrindularien Elkarte
Azkoitiko Udala	Lurrats Txirrindulari Elkarte
Getariako Udala	EGUZKI talde ekologista
Orioko Udala	EKOLOGISTAK MARTXAN talde ekologista

HASIERAKO ONARPENAREN FASEAN DEITUTAKO ERAGILEAK	
Eibarko Udala	Elgoibarko Udala
Debako Udala	Soraluzeko Udala
Mutrikuko Udala	Mendaroko Udala
Arrasateko Udala	Oñatiko Udala
Leintz Gatzagako Udala	Aretxabaletako Udala
Eskoriatzako Udala	Bergarako Udala
Antzuolako Udala	DEBAGOIENA Garapen Agentzia
Lurrats	Deba Garaia M.N.E.
DEBEMEN M.N.E.	Ezkio-Itsasoko Udala
Zarauzko Udala	Zumaiako Udala
Azpeitiko Udala	Azkoitiko Udala
Getariako Udala	Zestoako Udala
Urretxuko Udala	Legazpiko Udala
Zumarragako Udala	Ormaiztegiko Udala
URKOME M.N.E.	Tolosako Udala
Alegiako Udala	Adunako Udala
Asteasuko Udala	Ikaztegietako Udala
Irurako Udala	Legorretako Udala
Villabonako Udala	Zizurkilgo Udala
Beasaingo Udala	Ordiziako Udala
Lazkaoko Udala	Aramako Udala
Mutiloako Udala	Segurako Udala
Zegamako Udala	Ataungo Udala
Idiazabalgo Udala	Zaldibiako Udala
Itsasondoko Udala	Tolosaldea Garatzen Garapen Agentzia
PLAZAOLA PARTZUERGO TURISTIKOA	GOIMEN M.N.E.
TOLOMENDI M.N.E.	Hondarribiko Udala
Irungo Udala	Pasaiaiko Udala
Lezoko Udala	Errenteriako Udala

BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

HASIERAKO ONARPENAREN FASEAN DEITUTAKO ERAGILEAK	
Oiartzungo Udala	Astigarragako Udala
Hernaniko Udala	Urnietako Udala
Andoaingo Udala	Lasarte-Oriako Udala
Usurbilgo Udala	Orioko Udala
DONOSTIAKO PLAN NAGUSIAREN BULEGOA	Donostiako Udalaren Trafiko Atala
BEHEMENDI M.N.E.	OARSOALDEA Garapen Agentzia
KALAPIE	Gipuzkoako Santiago Bidearen Elkarte
BIDASOA BIZIRIK Garapen Agentzia	Bidasoa-Txingudi Mugaz Gaindiko Partzuergoa

2.- PARTE HARTU DUTENAK:

PARTE HARTU DUTEN ERAGILEAK	
IZENA	ERAKUNDEA
Euskal Autonomia Erkidegoko Kosta Mugapea. Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioa	
Kultura-Ondarearen Zentroa. Kultura Saila. Eusko Jaurlaritza	
Osasun Publikoko Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Lurraldearen Antolamenduarako Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Ingurumenaren Kalitatearen Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Itsas Bazterreko Herri Jabariaren Zuzendaritzaordetza Nagusia. Nekazaritza, Elikadura, Ingurumen Ministerioa	
Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa (IHOBE)	
Landaren eta Itsasertzaren Garapeneko Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Portu eta Aireportuen Zuzendaritza. Eusko Jaurlaritza	
Ur Agentzia (URA)	
Arteaga Fundazioa	
Lasarte-Oriako Auzo Elkarte	
Agurtzane Etxaniz	DEBEMEN Landa Garapena Elkarte
Ainhoa Azpeitia	Zizurkilgo Udala
Aitziber Cortazar	DEBEGESA
Alaitz Arreitunandia	DEBEGESA
Alaitz Bilbao	Asteasuko Udala
Alazne Olaizola	Zestoako Udala
Alfredo Etxeberria	Elgoibarko Udala
Amaia Argarate	Azkoitiako Udala
Amaia Lizarralde	UPV/EHU
Ander Poza	Pasaiaiko Udala
Andrea Iglesias	Irungo Udala
Angel Aranburu	Donostiako Bizikletaren Behatokia

PARTE HARTU DUTEN ERAGILEAK	
IZENA	ERAKUNDEA
Antton Elosegui	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Antton Lekuona	Tolosako Udala
Arcadio Benitez	Eibarko Udala
Asier Sarasua	Partikularra
Begoña Rodriguez	Zarauzko Udala
Begoña Etxaniz	Urretxuko Udala
Cristina Rodriguez	Zubiondo arkitektoak
Cristóbal Chica Ramírez	Partikularra
Danel Etxeberria	Itsasondo
Daniel Enparantza	Txirrinka
David Rebollo	Donostiako Udala
Edorta Bergua	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Eduardo Zubedia Azpiroz	Partikularra
Elixabete Mugika	Elgoibarko Udala
Eusebio Villar	Leintz Gatzagako Udala
Fermin Etxarte	Donostiako Udala
Garbiñe Mendizabal	Tolosalde Garatzen
Garbiñe Olaberria	Ernioaldea UT21. Tolosa Garatzen
German Bereziartu	Debagoiena Mankomunitatea
Giuliano Mezzacasa	Kalapie Donostialdea
Gloria Vazquez	Zarauzko Udala
Gotzone Ibarburu	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Gurutze Intxarburu	Donostialdeako Kalapie
Gurutze Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Helena Biurrun	Zumarragako Udala
Higinio Otazu	Kalapie
Iban Asenjo	Ordiziako Udala
Ibon Goikoetxea	Usurbilgo Udala
Idoia Alvarez	Deba eta Elgoibarko AL21ko Teknikaria
Iker Azurmendi	GOIEKI
Inma Hernandez	Legazpiako Udala
Ino Galparsoro	Arrasateko Udala
Iñaki Arratibel	Gabiriako Udala
Iñaki Azkarate	Errenteriako Udala
Iñaki Elosegui	Idiazabalgo Udala
Iñaki Iturbe	Irungo Plan Orokorraren Bulegoa
Iñaki Ormazabal	Pasaiaiko Udala



PARTE HARTU DUTEN ERAGILEAK	
IZENA	ERAKUNDEA
Iñaki San Pedro	Leintz Gatzagako Udala
Ion Elizalde	Hondarribiko Udala
Ioritz Imaz	Idiazabalgo Udala
Ismael Alonso Martín	Partikularra
Itziar Salaberria	UGGASA
Izaskun Ceciaga	Azpeitiko Udala
Izaskun Txintxurreta	Usurbilgo Udala
Javier Arin Gutierrez	Partikularra
Jesus Mari Agirrezabala	Debako Udala
Jesús Mari Garikano	Partikularra
Jesus Rementeria	Eibarko Udala
Joan Inazio Zumarraga	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Jon Esquisabel Del Bosque	Lazkaoko Udala
Jose Mari Iturbe Leceta	Partikularra
Jose Maria Eraña	Lurrats ziklisten elkarte
Jose Usabiaga	Lasarte-Oria. Herritar parte hartzea
Josebe Astigarraga	Mutrikuko Udala
Josu Benaito	Donostiako Udala
Josu Laguardia	Irungo Plan Orokorren Bulegoa
Joxan Urbiet	Partikularra
Joxean Meoki	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Juan Angel Balbás	DEBEGESA Garapen Agentzia
Juan Antonio Urdangarin	Arrasateko Udala
Juan Luis Asensio	Irungo Udala
Juan Luis Leache Gracia	Partikularra
Juan Mari Beldarrain	EGUZKI
Leire Garmendia	Ordizia AT21. Laia, S.Coop.
Luis Barredo	Santiago Bidearen Lagunen Elkarte
M ^a Angeles Olazabal	Mendaroko Udala
M ^a Carmen Iturbe	Deba Garaia Landa Garapena Elkarte
Manu Gonzalez	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Manu Segovia	Andoaingo Udala
Maribel Lozano	Bidasoa Bizirik
Marijo Olazabal	Aramako Udala
Marimi Ugalde	Irurako Udala
Mertxe Zapiain	Urnietako Udala
Miguel Angel Letamendia	Txirrinka

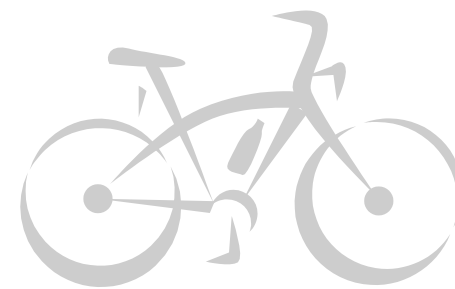
PARTE HARTU DUTEN ERAGILEAK	
IZENA	ERAKUNDEA
Miguel Royo Ocon	Partikularra
Mikel Alzelai	Legazpiko Udala
Mikel Bringas	Partikularra
Mikel Etxaniz	Bergarako Udala
Mikel Iriondo	Donostiako Udala
Mikel Izagirre	Urnietako Udala
Mikel Sorzabal	Partikularra
Mikel Zabala	Irungo Udala
Mikel Zendoia	BEHEMENDI
Naiara Zabala	Irungo Udala
Nerea Ollokiegi	Zarauzko Udala
Nora Erdozia	Hernaniko Udala
Oier San Martin Ibeas	Partikularra
Olatz Urrutibeaskoa	Hernaniko Udala
Oskar Agiriano	Donostiako Bizikletaren Behatokia
Oskar Ayllón	Oiartzungo Udala
Paco Etxeberria	UPV/EHU
Peio Cendoia	Villabonako Udala
Pilar Amenabar	Ordiziako Udala
Pilar Barquin	Ekologistak Martxan
Pilar Fuertes	Txingudiko Badiaren Kontsorzioa
Rafa Ugarte	Arrasateko Udala
Ramón Nogues Fernandez	Partikularra
Roke Akizu	Soraluzeko Udala
Rosa Aurkia	Beasain AL21. Laia, S.Coop.
Santiago Peñalba	Donostiako Plan Orokorren Bulegoa
Sebastián Reino Biggi	Partikularra
Soto Perkaz	Astigarragako Udala
Tomax Etxaniz	Ezkio-Itsaso
Ubaldo Ortiz	Zarauzko Udala
Unai Asurmendi Etxarte	Partikularra
Valen Monux	Antzuolako Udala
Xabi Iturrioz	Itsasondoko Udala
Xabier Intxaurza	Andoaingo Udala
Xabier Sanchez	Oarsoaldea, S.A.
Xabier Zelaia	Oñatiko Udala
Xabier Ziaran	Debako Udala

3.- GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUKO KIDEAK (2008-2011):

KONTSEILUKO KIDEAK	
1. Kontseiluko lehendakaria	Carlos Ormazabal Urbizu
2. Kontseiluko lehendakariordea	Javier Zarraonandia Zuloaga
3. Kontseiluko idazkaria	Beatriz Marticorena San Agustín
4. Bizikleta bidezko mugikortasunaren arloko teknikaria	Aitor Lekuona
GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA OSATZEN DUTEN ERAKUNDEAK. BOKALAK	
5.- HAMAİKABAT. Batzarkide taldea	Aitor Aranguren Iriarte
6.- ARALAR. Batzarkide taldea	Emilio Zubia Flaño
7.- EZKER BATUA. Batzarkide taldea	Ander Rodriguez Lejarza
8.- EUSKAL SOZIALISTAK. Batzarkide taldea	Emiliano Cabañas
9.- ALDERDI POPULARRA. Batzarkide taldea	Manuel Michelena Iguarán
10.- EUSKO ABERTZALEAK. Batzarkide taldea	Joseba Antxustegi Maneiro
11.- Bide Azpiegiturako Departamentua – G.F.A.	Felix Urkola Iriarte
12.- Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Dpta - G.F.A.	Pilar Arana Perez
13.- Kirol eta Kanpo Ekintzako Departamentua - G.F.A.	Iñaki Ugarteburu Artamendi
14.- Garraio eta Herri Lan Saila – Eusko Jaurlaritza	Ana Isabel Fonseca Miguel
15.- Bidasoa Bizirik	Guillermo Echenique
16.- Oarsoaldea	Xabier Sanchez Arruabarrena
17.- Leitzaran 31	Manu Segovia
18.- Tolosaldea garatzen	Jose Luis Urdangarin
19.- GOIEKI	Iker Galparsoro Lasa
20.- Urola Kostako Udal Elkarte	Lide Amilibia
21.- UGGASA	Itziar Salaberria San Vicente
22.- Debagoieneko Mankomunitatea	Agurne Barruso
23.- DEBEGESA	Jose Angel Balbás; Aitziber Kortazar
24.- Donostiako Bizikletaren Behatokia	Leire Agirre Garcia; Manu Gonzalez Baragaña
25.- Tolosako Udala - EUDEL	Iurre Peñagaricano Zubeldia
26.- Zarauzko Udala	Gloria Vazquez Herranz
27.- EHU	Miren Bermejo
28.- Txirrinka	Daniel Enparantza
29.- Kalapie	Giuliano Mezzacasa
30.- Lurrats	Jose Maria Eraña Gallastegi
31.- Elkartu	Norma Andrade; Raquel Barroso
32.- Ekologistak martxan	Pilar Barquin
33.- Gipuzkoako Txirrindularitza Elkargoa	Eduardo Soto Azkarate; Jon Lasa



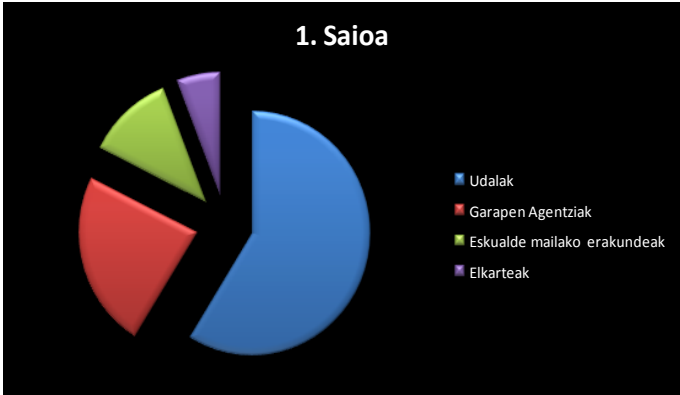
II. ERANSKINA: PARTE HARTZE AKTIBOKO SAIOEN LABURPEN FITXAK





BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

'DEBA' SAIOA											
AURRERAPENA											
Eibar, 2008ko Uztailaren 9a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze plana aditzera ematea. - GBBLAPen aurrerapen dokumentua aurkeztea. - Eragileek elkar ezagutzea. - Komunikazio bideak egokitzea. - GBBLAPen gai nagusiak aditzera ematea. - Beste gai batzuk proposatzea. - Beste eragile batzuk proposatzea. - Emaitzak txertatzea. - Zalantzak argitzea. 	<ul style="list-style-type: none"> 0.1.- GBBLAP egiteko prozesuko parte hartze publikoko plana aurkeztea. 0.2.- GBBLAPen Aurrerapen dokumentua aurkeztea. 0.3.- Dinamika parte hartzailea: eztabaida lantegia. 										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Iñaki Urrizalki Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze planaren aurkezpena. - GBBLAPen aurkezpena. - Aurrerapen dokumentuaren CDA. - Informazio liburuxka. - GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda. - Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda. 										
Erakunde deituak: 19											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Deba, Mutriku, Mendaro, Eibar, Elgoibar, Soraluze, Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Debegesa, Debagoieneko Mankomunitatea, Debemen, Deba Garaia - Txirindulari elkarteak: Txirrinka (Oñati), Lurrats (Arrasate) 											
 <p>1. Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Udalak ■ Garapen Agentziak ■ Eskualde mailako erakundeak ■ Elkarteak 	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td style="text-align: center;">19</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td style="text-align: center;">17</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td style="text-align: center;">11</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	19	Pertsona/erakunde bertaratuak	17	Gizonezkoak	11	Emakumezkoak	6
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	19										
Pertsona/erakunde bertaratuak	17										
Gizonezkoak	11										
Emakumezkoak	6										

PROPOSAMENAK
<ol style="list-style-type: none"> 1.- Kontuan hartu beharko lirateke probintzia mugakideekiko lurraldez gaindiko loturak, probintziara gehiegi mugatutako planteamendua ez egiteko. 2.- Kontuan hartu beharko lirateke GBBLAPek nekazaritza sektoreari eragin diezazkiokeen kalteak. 3.- GBBLAPek kontuan izan beharko litzuzke eremu batzuetan lehendik dauden erabilerak, batez ere landa eremuak, eta proiektu bakoitzean egindako ingurumen memorian jaso beharko litzateke puntu hori. 4.- Zalantzak daude trazadurari buruz eta lehenengo laurtekoko programazioan jasotako jardueren lehentasunei buruz. 5.- Soraluze - Maltzaga loturari dagokionez, lotura hori zer programazio alditan dagoen galdetu dute. Osterantzean, proiektu horri buruzko bideragarritasun azterketa egin beharko litzatekeela uste dute. 6.- Besteak beste, Elgoibar, Eibar eta Soraluze Maltzagatik lotzea lehentasunezkoa dela uste dute, eta probintziak gaindiko loturen gaia aipatzen dute, berriz ere. 7.- Eibarko udalerrian bizikleta bideak egokitzen direnean oinezkoen zirkulazioa handitu egingo dela uste dute, eta hori kontuan hartu beharko litzatekeela. 8.- Leintz Gatzagako herrigunetik lotura bat egin beharko litzateke bizikleta bidearekin. 9.- Udal sare batek zer irizpide bete beharko litzuzkeen -maldak, ibilbide egokienak, etab.- eta GBBLAPen horiek zehazten ote diren galdetu dute. 10.- Bergaran loturak falta direla eta horiek lehentasuna izan beharko luketela esan dute (adibidez, Bergara - Osintxu). 11.- Udal Sarea gauzatzen hasteko Foru Aldundiak ematen dituen diru-laguntzei buruz galdetu dute. 12.- GBBLAPen Arrasatek Gesalibarrerako lotura sartzeko aukera aipatu dute. 13.- Eskoriatza - Arabako muga ingurua aipatu dute, eta nekazaritzako, abeltzaintzako eta basogintzako erabilerekin dagoen arazoa. 14.- GBBLAP egiteko erabili diren beste sare eredu batzuei buruz galdetu dute. 15.- Eibar - Elgoibar mugikortasunaren gune estrategikoa dela uste dute, eta laurtekoen sistemaren bidez aurreikusitakoak baino lotura irizpide azkarragoak hartu beharko liratekeela kontuan. Kezka adierazi dute Eibar - Ego bailara - Soraluze loturak bigarren laurtekorako aurreikusten direlako. 16.- Ez daude ados bideak edo bide tarte garrantzitsuenak argiztatzeko irizpideekin. Argiztapen masiboko planteamenduak alde batera utzi beharko liratekeela uste dute, ingurumen eta ekonomi arazoiengatik, eta zer argitu behar den eta zer ez zehaztu beharko litzatekeela. Argiztapen eredu horien ordez, badaude beste aukera batzuk ere: adibidez, bizikleten aurreko argiarekin ibiltzea. 17.- Udal sareak egitean, herrien artean dauden aldeak nabarmendu dituzte. Izan ere, hiribarneko bizikletarien eredua ez da homogenea Gipuzkoa guztian (ez da kasu bera Zarautzekoa edo Eibarrekoa). 18.- Oinezkoek eta txirindulariek bideak partekatze horren mugei buruzko auzia jarri dute mahai gainean. 19.- Bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko sustapenak eta ohitura aldaketek duten garrantzia aipatu dute. 20.- Inguru honetako bizikletarien profil nagusia aisialdikoa eta kirolekoa dela uste dute, hiribarneko bizikletariarena baino. 21.- Intermodalitatearen gaia eta mugikortasunari buruzko planteamendu integrala egin beharra dagoela aipatu dute.

*Saioaren akten informazio osoa eta iradokizunei emandako erantzunak 6.1 Aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunei emandako erantzuna epigrafean kontsulta daitezke.



'UROLA' SAIOA											
AURRERAPENA Zumarraga, 2008ko Uztailaren 10a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze plana aditzera ematea. - GBBLAPen aurrerapen dokumentua aurkeztea. - Eragileek elkar ezagutzea. - Komunikazio bideak egokitzea. - GBBLAPen gai nagusiak aditzera ematea. - Beste gai batzuk proposatzea. - Beste eragile batzuk proposatzea. - Emaizak txertatzea. - Zalantzak argitzea. 	<p>0.1.- GBBLAP egiteko prozesuko parte hartze publikoko plana aurkeztea.</p> <p>0.2.- GBBLAPen Aurrerapen dokumentua aurkeztea.</p> <p>0.3.- Dinamika parte hartzailea: eztabaida lantegia.</p>										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Iñaki Urrizalki Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze planaren aurkezpena. - GBBLAPen aurkezpena. - Aurrerapen dokumentuaren CDa. - Informazio liburuxka. - GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda. - Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda. 										
Erakunde deituak: 13											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Zestoa, Urretxu, Zumarraga, Legazpi, Ezkio-Itxaso eta Ormaiztegi. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Uggasa eta Urkome. 											
<p>2. Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Udalak ■ Toki mailako erakundeak 	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	13	Pertsona/erakunde bertaratuak	6	Gizonezkoak	3	Emakumezkoak	3
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	13										
Pertsona/erakunde bertaratuak	6										
Gizonezkoak	3										
Emakumezkoak	3										

PROPOSAMENAK
<ol style="list-style-type: none"> 1.- Gipuzkoako Foru Aldundiak Aurrerapen dokumentuaren kopia bat bidali beharko luke udal bakoitzera, herritarrek udalean bertan informazioa eduki dezaten informazio publikoko prozesura begira. 2.- Zalantza agertu dute foru edo udal mailako bideen titulartasunari buruz, eta hori argitzea eskatzen dute. 3.- Legazpiko Udalaren ustez, bizikleta bideen erabiltzaileen profila aisialdikoa da gehienbat. 4.- Zumarraga eta Ormaiztegi lotzeko aukerari buruz galdetu dute, eta bidea inguru horretako industrialdera iristea interesgarria izango litzatekeela diote. 5.- Zalantza agertu dute proposatuko diren seinale motei buruz (piktogramak, lastertasunak, oinezkoek eta bizikletazaleek partekatutako bideak, etab.). 6.- Bizikleta bideetan basogintzako erabilera nola kontrolatzen den galdetu dute. 7.- Zumarraga - Urretxu - Ormaiztegi tartea bideragarria ote den galdetu dute.

* Saioaren akten informazio osoa eta iradokizunei emandako erantzunak *6.1 Aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunei emandako erantzuna* epigrafean kontsulta daitezke.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

‘TOLOSALDEA-GOIEKI’ SAIOA		
AURRERAPENA		
Ordizia, 2008ko Uztailaren 11a		
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:	
<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze plana aditzera ematea. - GBBLAPen aurrerapen dokumentua aurkeztea. - Eragileek elkar ezagutzea. - Komunikazio bideak egokitzea. - GBBLAPen gai nagusiak aditzera ematea. - Beste gai batzuk proposatzea. - Beste eragile batzuk proposatzea. - Emaitzak txertatzea. - Zalantzak argitzea. 	<p>0.1.- GBBLAP egiteko prozesuko parte hartze publikoko plana aurkeztea.</p> <p>0.2.- GBBLAPen Aurrerapen dokumentua aurkeztea.</p> <p>0.3.- Dinamika parte hartzailea: eztabaida lantegia.</p>	
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:	
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Iñaki Urrizalki Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze planaren aurkezpena. - GBBLAPen aurkezpena. - Aurrerapen dokumentuaren CDa. - Informazio liburuxka. - GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda. - Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda. 	
Erakunde deituak: 27		
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Villabona, Aduna, Zizurkil, Asteasu, Anoeta, Irura, Alegia, Altzo, Tolosa, Ikaztegieta, Legorreta, Itsasondo, Ordizia, Beasain, Ataun, Zaldibia, Lazkao, Arama, Mutiloa, Zegama, Segura eta Idiazabal. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Tolosaldea Garatzen, Plazaolako Kontsorzio Turistikoa (Lekunberri), Goieki, Goimen eta Tolomendi. 		
<p>3. Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Udalak ■ Toki mailako erakundeak 	Adierazleak	Kopurua
	Pertsona/erakunde deituak	27
	Pertsona/erakunde bertaratuak	12
	Gizonezkoak	7
	Emakumezkoak	5

PROPOSAMENAK
<ol style="list-style-type: none"> 1.- Udaletako auzoetatik igarotzen diren sare tarteak non kokatu behar diren galdetu dute (Foru Sarean ala Udal Sarean). 2.- Udal Sarearen udalerrri arteko loturak nola bermatuko diren galdetu dute. 3.- Kezka agertu dute Udal Sareak eta Foru Sarea lotzeko beharrezkoa den koordinazioa dela eta. 4.- Kontserbazio eta mantentze lanei buruzko plangintzarik dagoen galdetu dute. 5.- Oinezkoen eta bizikletazaleen aldi bereko erabilerari buruzko arazoa adierazi dute (Alegiako kasua). 6.- Hiriguneetan ibilgailu motordunentzako eta oinezkoentzako egokitutako bizikleta bideak planifikatzeko zer irizpide beteko diren galdetu dute (Tolosako kasua). 7.- Hiribarneko bizikletazaleen profila bultzatzeko zer neurri aplikatu beharko liritekeen galdetu dute.

* Saioaren akten informazio osoa eta iradokizunei emandako erantzunak *6.1 Aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunei emandako erantzuna* epigrafean kontsulta daitezke.



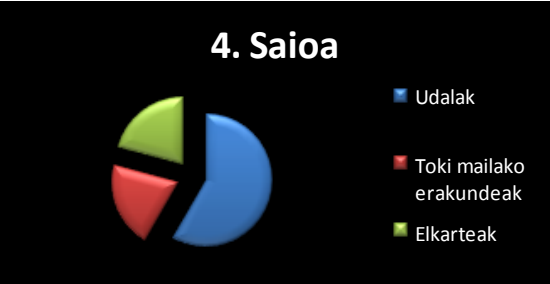
BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

‘Donostialdea-Buruntzaldea-Oarsoaldea-Txingudi’ SAIOA

AURRERAPENA

Donostia, 2008ko Uztailaren 14a

Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze plana aditzera ematea. - GBBLAPen aurrerapen dokumentua aurkeztea. - Eragileek elkar ezagutzea. - Komunikazio bideak egokitzea. - GBBLAPen gai nagusiak aditzera ematea. - Beste gai batzuk proposatzea. - Beste eragile batzuk proposatzea. - Emaitzak txertatzea. - Zalantzak argitzea. 	<p>0.1.- GBBLAP egiteko prozesuko parte hartze publikoko plana aurkeztea.</p> <p>0.2.- GBBLAPen Aurrerapen dokumentua aurkeztea.</p> <p>0.3.- Dinamika parte hartzailea: eztabaida lantegia.</p>										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Iñaki Urrizalki Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parte hartze planaren aurkezpena. - GBBLAPen aurkezpena. - Aurrerapen dokumentuaren CDA. - Informazio liburuxka. - GBBLAP osatzen duten gaien behin-behineko zerrenda. - Prozesuan parte hartzeko dei egin zaien eragileen behin-behineko zerrenda. 										
Erakunde deituak: 27											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Irun, Hondarribia, Donostia, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Urnieta, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil eta Orío. Donostiako Plan Orokorren Bulegoa ere bai. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Bidasoa Bizirik, Bidasoa-Txingudi Mugaz Gaindiko Partzuergoa, Oarsoaldea, Leitzarano 31 eta Behemendi. - Txirindulari elkarteak: Kalapie, Txirrinka ('Deba' saioan ezin izan zuelako parte hartu). - Bestelako elkarteak: Eguzki, Ekologistak Martxan, Santiago Bideko Lagunen Elkartea, Elkartu eta Club Vasco de Camping. 											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Adierazleak</th> <th>Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	27	Pertsona/erakunde bertaratuak	25	Gizonezkoak	18	Emakumezkoak	7
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	27										
Pertsona/erakunde bertaratuak	25										
Gizonezkoak	18										
Emakumezkoak	7										

PROPOSAMENAK

- 1.- EGUZKI talde ekologista oso eszeptiko agertu da GBBLAP dela-eta, 1985az geroztik antzeko hainbat ekimen izan baitira, gauzatzen gehiegi luzatzen direnak, talde horren iritziz. Lehenik eta behin, EGUZKIren arabera, bizikletak beste garraio bide bat izan behar luke, eta ez litzateke behar azpiegitura sare bat bizikletan ibiltzeko, alegia, aukera izan behar genuke errepidean bizikletan ibiltzeko. Bigarrenik, EGUZKI ez dago ados GBBLAPen ikuspegi babeslearekin, bizikletentzako azpiegitura berriekin lurralde gehiago okupatu behar dela ondorioztatuz gero, okupatu egiten baita, lehendik dauden azpiegiturak erabiltzeko irizpideak kontuan hartu gabe. Hirugarrenik, ez dago ados laurtekoen planteamendurekin ere. Laugarrenik, EGUZKIren ustez, elkarbizitzarako norbait hezi behar bada automobil-gidariak hezi behar dira bizikletazaleak errespetatu ditzen, eta erantzukizun hori ez da bizikletazaleen gain jarri behar oinezkoen dagokienez. Bukatzeko, atzera egin dela uste du, oro har.
- 2.- KALAPIE txirindulari elkartearen ustez, bizikleta ez da hartzen garraiorako benetako aukeratzat. Osterantzean, elkarte horren iritziz, plangintza-eragileak ez du bizikleta ezagutzen edo ez da erabiltzailea, egiteke dauden eta oso garrantzitsuak diren tarte batzuek nahiko irtenbide errazekoak ematen duten arren ez baitira egiten.
- 3.- Bizikleta garraio bide eraginkorra izateko, ohitura eta kultur aldaketak behar direla uste dute.
- 4.- Udal tarteak eta foru tarteak nola koordinatuko diren galdetu dute, ondorio guztietarako (ekonomikoak, programazioa, etab.).
- 5.- Parte hartzaileen ustez, ez dago plangintza planteamendu eraginkorrik. Izan ere, herritarren % 50 Donostialdean daude kontzentratuta, eta inguru horri ez zaio ematen proportzio horri dagokion garrantzirik GBBLAPen helburuak bete ahal izateko.
- 6.- Hainbat tarte egiteko aukerak galdu egin dira (adibidez, Irun - Gaintzurizketa tarte), eta adostasunik eta koordinaziorik eza nabari da Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideetako Departamentuarekin.
- 7.- Galdetu egin dute zergatik ez den Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana Errepideen LAPen sartu.
- 8.- Pasai Donibane - Lezo tarte kontuan hartzeko eskatu dute.
- 9.- Bizikleta bideen tarteak gauzatze unitate banaezinen bidez egitea proposatu dute, planifikatuta dauden baina plangintza-eragileek eragin gabeko arazoak direla-eta oraindik egin gabe dauden tarteak ez galtzeko.
- 10.- Garrantzitsutzat jo dute GBBLAPen kontuan hartzea Errenteria - Bidasoa - Lapurdi eta Errenteria - Pasai Donibane - Lezo loturak.
- 11.- Garrantzitsutzat jo dute bideen ezaugarri bereziak eta erabilerak (ikastetxeak, industrialdeak, etab.) kontuan hartzea, erabateko banaketa irizpideak ezarri ahal izateko.
- 12.- GBBLAP posibilitate dela uste dute, lehenbizi erraz egin daitezkeen tarteak egiten direla eta zailtasunak dituztenak gerorako uzten direla baitirudi.
- 13.- Leitzarango tarte GBBLAPetik ateratzea proposatu dute, ez baitu garraiorako bide izateko aukerarik, eta garraiorako hartutako sareari kilometroak gehitzeko balio baitu, benetan hartarako izan gabe.
- 14.- Zubillaga - Oñati tarte kontuan hartzeko eskatu dute, bizikletazale eta oinezko asko ibiltzea aurreikusten baita, industrialdeak gertu daudelako. Tarte hori egin aurretik, garraio bideen aldi bereko erabilerari buruzko araudia ezartzea gomendatu dute.
- 15.- Santiago Bideko Lagunen Elkarteak eskatu du hainbat tarte kontuan hartzea, honakoak: batetik Hendaia - Euro-Velo Helsinki - Algeciras Atlantikoko Arkutik, Nafarroatik pasatuko dela ematen baitu eta, bestetik, Endarlatsa - Tren Txikito bide berdea, Irun eta Bidasoa arteko bost kilometroak ukitzeke, Irun - Oiartzun tarte falta da eta.
- 16.- Zegama - Gipuzkoako sarea han bukatzen da - Araba Bizikletak elkarteak egindako proposamenarekin lotzea proposatu dute; hauek, izan ere, Araba zeharkatuko duen bide bakarra egitea proposatzen dute, Burgosetik Nafarroako Olatzagutiarraino, Euskal Autonomia Erkidegoko Santiago Bidearen ibilbideak dekretuz duen babesa aprobetxatuz. Nahikoa litzateke Otsaurteko mendatetik jarraitzea Altsasu - Olatzagutia - Zaldondo tarteraino.




BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

17.- Era berean, Bizkaiarekiko lotura kostaldetik egitea eskatu dute, Donostiatik aurrera ia-ia ez dagoelako ezer eginda, Zarautz eta Getaria arteko pasealekua oinezkoentzat bakarrik dela uste baitute. Euskal Autonomia Erkidegoko elkarteak Kostaldeko Santiago Bidea bultzatzen ari dira, eta arrakasta handia izaten ari da (2.800 erromes 2007an). Erromes kopuru horretatik, herena ausartu zen bidea bizikletaz egiten. Gainera, bide horrek izugarrizko aukerak ditu, aterpetxe sarea lanean baitu Irun-Donibanen, Donostian -Jakintza Ikastola-, Orio-Zarautz-Zumaian eta Deban.

* Saioaren akten informazio osoa eta iradokizunei emandako erantzunak *6.1 Aurrerapen dokumentuari egindako iradokizunei emandako erantzuna* epigrafean kontsulta daitezke.



'TXINGUDI' SAIOA											
HASIERAKO ONARPENA Hondarribia, 2010ko Ekainaren 8a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
- GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta.	0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak.										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21 Moderatzailea. MIRUA21	- Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.										
Erakunde deituak: 5											
- Udalak: Hondarribia, Irun - Toki/eskualde mailako erakundeak: Bidasoa Bizirik Garapen Agentzia eta Bidasoa Mugaz Gaindiko Partzuergoa. - Txirindulari elkarteak: Kalapie Bidasoaldea											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	5	Pertsona/erakunde bertaratuak	9	Gizonezkoak	5	Emakumezkoak	4
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	5										
Pertsona/erakunde bertaratuak	9										
Gizonezkoak	5										
Emakumezkoak	4										

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Mugaz gaindiko tarteak lotzeari buruzko gogoetak eranstea proposatzen da. - I-1.5 Jaizubia ibilbideari dagokionez, Irunek proposatzen du hori GI-636 zabaltzen duen proiektuan jasotzea, ondoren egitera begira. - Amute biribilgunean trazadura berrikustea eskatzen da, hor hainbat sistema gainjartzen baitira. - Hiri Antolaketako Plan Orokorrak, berrikuspen fasean dago, eta Irungo Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planarekiko koherentziaz, hau prestatze fasean dago, jaso egiten du hirigunea iparretik inguratzen duen bide sistemaren izaera eta diseinua aldatzea, hiri mugikortasuneko sistema sendotuz. Multzo ikuspegi bat planteatzen da, geroko lur erreserba doituago batera begira. Aipatu bide proposamenaren barnean, ona izango litzateke bizikleta sistema erakundeen artean modu koordinatuan jasotzea, lotura edo konexioak bermatzearen. Bestetik, Oinarrizko Sare Lokalaren trazadura Udalak berak definituko luke, erredakzio fasean dagoen bere Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren barnean. - Irungo Plan Orokorrak, hasierako onarpen fasean dago, bide sistemaren ikuspegi orokor bat emango du, eta GBBLAPen datuak antolamendu orokorrean txertatuz joango da. - Irun eta Hondarribia arteko loturari zalantzazko irizten zaio. Colon ibilbidetik zergatik ez den igarotzen galdetzen da. - Hendaiarekiko lotura ere kontuan hartu beharko litzateke, Santiago zubiko kontua bideratuz, oraingoz blokeatuta baitu Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailak. Iruneranzko lotura eta Behobiaranzko trazadura amaituta daude. Hendaiak aurrekusten du bost urtean bere sarea amaituta egotea, eta Getaria - Saint Steven tarte bultzatuko du, planteamendu turistikoago baten bidetik. - Hondarribiak funtsezko deritzo Hondarribia kaletik zehar Irun - Aireportuarekiko lotura egiteari, toki horri gaitasun mugatukoa dela irizten zaion arren. - Garrantzitsu irizten zaio GBBLAPek planteatutako aukeren trazadurari, zeren eta Irun horretan oinarritzen baita, eta antolamendu tresna honek eskatzen duen lotespena dela eta, euskarri pisuzkoa da udal antolamendua egitera begira. - Irunek Plaiaundiren berrikuspina eta han diharduten kontserbazio baldintzatzaileak berrikustea planteatzen du, eta afekzio errealak ebaluatzearen eta hainbeste mugatzaile gabeko beste trazadura bat planteatzearen alde egiten du, BILen birdefinizioarekin eta padura ertz osoa berrikustearekin batera, besteak beste. Mendelu - Hendaia adarrari dagokionez, Oinarrizko Foru Sarea handitzea proposatzen da, eta Mendelu auzoa Santiago zubiarekin lotzea ahalbidetuko duen tarte bat egitea horretarako, Plaiaundiko parkearen hegoalde zehar zehazki. - Egun dagoen azterketa baten arabera, Irunek beste aukera batzuk azter ditzakeela planteatzen da, udalerrri horretako Donostia kalean konexioa izango duen trenbide loturari dagokionez. - Oinurre eta Txenperenako bizikleta tarteei dagokienez, dirudienez horiek dagoeneko aurreikusita daude, are gehiago, tarteren bat egiten ari dira jada. - Hondarribiko Oinarrizko Udal Sareari dagokionez, hasteko begi-bistakoa bada ere horren zailtasuna, interesgarria litzateke horren konexioa GFAk berak planteatzen dituen aukeren bidez egitea.

* Saioaren akten informazio osoa 6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena epigrafean kontsulta daiteke.



'TOLOSALDEA' SAIOA											
HASIERAKO ONARPENA Tolosa, 2010ko Ekainaren 10a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<p>- GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan.</p> <p>- Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta.</p>	<p>0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea.</p> <p>0.2.- Partaidetza dinamika.</p> <p>0.3.- Konklusioak.</p>										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<p>- Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean.</p> <p>- Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.</p>										
Erakunde deituak: 12											
<p>- Udalak: Tolosa, Alegia, Aduna, Altzo, Anoeta, Asteasu, Ikaztegieta, Irura, Legorreta, Villabona, Zizurkil.</p> <p>- Toki/eskualde mailako erakundeak: Tolosaldea Garatzen.</p>											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Adierazleak</th> <th style="text-align: left;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	12	Pertsona/erakunde bertaratuak	6	Gizonezkoak	2	Emakumezkoak	4
	Adierazleak	Kopurua									
	Pertsona/erakunde deituak	12									
	Pertsona/erakunde bertaratuak	6									
Gizonezkoak	2										
Emakumezkoak	4										

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Villabonako udalaren ordezkariak azalpen teknikoren bat eskatzen du, bizikleta-oinezkoen zirkulazioari buruzko gomendio batzuk ezarri ahal izatearren. - Irurako herritik GBBOSerako sarbide bat eskatzen da. - Dirudenez, bada Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat; honek Aduna - Zizurkil - Villabona - Irura - Anoetako bizikleta trazadura hartzen du, eta Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusira bidaliko da, GBBLAPen iradokizun gisa txerta dezaten. - Zizurkilgo udalak proposatzen du azterketa hori onartzea herri bakoitzeko osoko bilkuran, onartu eta, ondoren, GBBLAPen sartzeko. Udal hau berau dagoeneko bere Plan Orokorren berrikuspenean ari da jasotzen aipatu planeko kontsiderazioak, proposatuz hurrena beste herriek gauza bera egitea eta bakoitzak bere kontsiderazioak bere udal antolamenduetan sartzeko. - Irura eta Villabonako udalerrien artean doan trazadurari dagokionez, GBBLAPek Oria ibaiaren ezkerreko ertzetik planteatzen du trazadura, baina beste aukera bat proposatzen da industri ingurura ezkerreko ertzetik iristeko Villabona eta Irura artean, N-1 errepidearen paraleloan; eragin txikiagoa sortuko litzateke landakoagoa den ezkerreko ertzean, eta industri eremuaren eta hiri eremuaren arteko konexioa egingo litzateke, honen potentzialtasuna sendotuz. - Tolosako udalak kontuan hartzeko bi proposamen egiten ditu. Alde batetik, Amartz auzoan zehar GI-2130 errepidearen bideragarritasuna hobetzeko aurreproiektu bat; errepide beretik Txaramaraino egindako bizikleta bidearekin lotuko litzateke. Bestetik, garrantzitsu deritzo GI-3650 (Tolosa - Anoeta) bizikleta bidearen eraikuntza foru aurrekontuetan sartzeari, eguneroko erabilera potentzial handia duelako.

* Saioaren akten informazio osoa *6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena* epigrafean kontsulta daiteke.



'DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA' SAIOA		
HASIERAKO ONARPENA Donostia, 2010ko Ekainaren 14a		
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:	
<ul style="list-style-type: none"> - GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta. 	<p>0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea.</p> <p>0.2.- Partaidetza dinamika.</p> <p>0.3.- Konklusioak.</p>	
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:	
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua. 	
Erakunde deituak: 21		
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Donostia (zenbait departamentu), Hernani, Urnieta, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Behemendi Landa Garapeneko Elkarteak, Oarsoaldea Garapen Agentzia, Leitzaran 31, Plazaola Partzuergoa. - Beste batzuk: Donostiako Bizikletaren Behatokia. 		
	Adierazleak	
	Pertsona/erakunde deituak	21
	Pertsona/erakunde bertaratuak	10
	Gizonezkoak	9
	Emakumezkoak	1
Kopurua		

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Egoki irizten zaio Donostialdeko Lurraldearen Arloko Planaren dokumentua, hasierako onarpenaren fasean dago, GBBLAPeko proposamen eta edukiekin berriro kontrastatzeari. - Planteatzen da ea koordinaziorik badagoen Euskal Autonomia Erkidegoko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren artean. - Gogoeta bat azaldu da, motorrik gabeko mugikortasunari, honen kudeaketari eta autoa ez erabiltzea bultzatzeari buruz. Garrantzitsu irizten zaio kontsiderazio hauek guztiak beste foru departamentuetara ere helarazteari, instantzia horietatik politika integral eta koherentziatzeko bat lortzearen. Harridura azaldu da, Gaintzurizketako trazadura programaziotik kanpo geratzen dela ikusita; izan ere, Europan zeharreko Eurovelo Sarearekin lotura estua du. Osterantzean, tarte berari dagokionez, beste partaide batek uste du intermodalitatea bultzatu behar dela, programazioari loturik, mugikortasun iraunkorren inguruko planteamendu integral batetik. - Funtzionaltasunaren ikuspegitik programazioa berrikustea planteatu da. - Mantentze eta sustatzearen inguruko kontuek gogoeta handiago eta sakonago bat behar dutela irizten zaie, eta aurrekontu zuzkidura handiago bat bideratzea halaber. - Seinaleei dagokionez, beste instantzia batzuekiko, hala nola Eusko Jaurlaritza eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiarekiko koordinazio eta bateratzearen inguruko galdera izan da. - Erabiltzailearen ikuspegitik, eta bizikleta bidearen tarteetan titulartasunak bereizteari dagokionez, halako nahasmen bat gertatzen dela azaldu da. Izan ere, erabiltzailearentzat tratamendu bateratua erabilgarriagoa zaiolako iritzia da nagusi. - Seinale bateratuak dauzkan sare bat edukitzearen garrantzi pedagogikoa adierazi da. - Galdera egin da, sarea Trintxerpen eta San Pedron ez sartzearen inguruan. - Foru tartearen eta udal tartearen arteko eskumen banaketak seinaleen tratamendu desberdina bultzatzen duela irizten zaio. - GBBLAPen hasierako onarpeneko dokumentuan adierazitako proposamenak egungo uneari lotuegi daudela eta etorkizuneko planteamendurik kontuan hartzen ez dutela irizten zaio. - Chillida-Lekuko tartea kendu ote den galdetu dute. - Hernanik jakin egin nahi du zein planteamendu dagoen Errekalderako, loturirik aurreikusten bada behintzat. Uste dute ezen, etorkizunean teknologi parke bat izateko aurreikuspena dagoenez, bizikleta loturak ziurtatuta geratu beharko lukeela. Urumea - Oria lotura egin beharko litzateke, nahiz teknikoki aukera konplexutzat baloratzen den. - Beste kontsiderazio batzuk egin dira Hernanirekiko loturari buruz, eta hainbat aukera planteatu dira (Cuesta de la Muerte deitua, etab.). - Jakin egin nahi dute aisialdi eta laketekeo tartek zergatik geratu diren atzean programazioan. - Jakin egin nahi dute Astigarragako udalerraren eta Trintxerperen arteko lotura planteatu den. Garrantzitsu irizten zaio hurbil dauden udalerrak lotzeari, egun dauden trakzio-guneak direla eta (27. poligonoa; Herrera; Garbera, etab.). - Errepideen bigarren ingurabidea sartzeak beste izaera eta beste eginkizun bat emango dionez egungo Donostiako saihebideari, galdera izan da horrentzat bizikleta eginkizunik aurreikusten den. - Saioan izan diren partaideen helbide elektronikoa eta zerrenda eskatu da.

* Saioaren akten informazio osoa *6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena* epigrafean kontsulta daiteke.

'GOIERRI' SAIOA											
HASIERAKO ONARPENA Ordizia, 2010ko Ekainaren 15a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta. 	<ul style="list-style-type: none"> 0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak. 										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua. 										
Erakunde deituak: 14											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Beasain, Ordizia, Lazkao, Arama, Ormaiztegi, Mutiloa, Zegama, Segura, Idiazabal, Ataun, Zaldibia, Itsasondo - Toki/eskualde mailako erakundeak: Goieki Garapen Agentzia eta Goimen Landa Garapeneko Agentzia. 											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	14	Pertsona/erakunde bertaratuak	7	Gizonezkoak	4	Emakumezkoak	3
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	14										
Pertsona/erakunde bertaratuak	7										
Gizonezkoak	4										
Emakumezkoak	3										

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Galdetu egin dute Idiazabalgo trazaduraren eta honen loturen inguruan dauden aurreikuspenen gainean; ez dute ulertzen nola ez den oraindik egin. - Idiazabaldik beste zalantza bat ere sortu da, ibaiertzetan dauden poligonoei ematen zaien tratamenduarena eta zona horietan bizikleta bideek izan behar duten trazadurarena. Begi-bistakoa da bizikleta bideek lantokiak lotu behar dituztela, eta poligonoek dagoeneko kontuan hartu beharko lukete lotura eta ekipamendu hauek ikusgarritasun handiagoko zonetan egiteko aukera, ahal den neurrian, segurtasun arrazoiak direla eta, atzealdeak saihestuz. - Beasain eta Idiazabal arteko lotura Olaberriko poligonoetatik zehar proposatzen da. - Industri zonetako bizikleta erabilerari buruz zein datu dagoen galdetu dute. - Hiriko eta hiriarteko sareek izan beharko luketen itxurari dagokionez, kasu batzuetan hiriarteko saretik hiriko sarera igarotzeko unean azken hau desagertu edo lausotu egiten dela irizten zaio, eta ez duela itxura bera mantentzen; beraz, egoki irizten zaio tratamendu homogeneotara jotzeari, garbi izanik, hala ere, udalek oso errealitate eta behar desberdinak dituztela. - Hirigune bakoitzak errealitate batzuei erantzuten dielako konbentzimendua azaldu da, eta horrenbestez horietako bakoitzarentzat egokitutako azterketa egin behar dela, bizikleta bideak beste garraio modu batzuen osagarri gisa planteatuz. - Galdetu egin da auzo bide edo errepideak nola txertatzen diren GBBLAPen, eta horretarako irizpide espezifikorik ba ote den. - Aramak azaldu du herrigunea Orkirekin lotzen duen bidea oinezkoentzat dela, eta honen eginkizuna Aramako herrigunea GBBOSein (Itsasondo - Arama - Zaldibia tartea) lotzea izan beharko lukeela. Iradokizun hau GBBLAPen agirian txertatu nahi dute. - Iritzia eskatu da, Itsasondo - Ordizia trazadurako loturari buruz. - Idiazabalek zalantza agertu du, neurri handieneko udalerrietako bat izaki, eta hainbat gune lotzen dituela, bere trazadura oraindik ez dagoelako amaiturik. Ildo honetatik, udalak aztertu egingo du nondik joan daitezkeen, eta proposamen zehatz bat egingo du; ahalegina egingo dute proposamen hau GBBLAPen iradokizunen atalean sartzeko.

* Saioaren akten informazio osoa 6.2 *Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena* epigrafean kontsulta daiteke.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

'DEBAGOIENA' SAIOA		
HASIERAKO ONARPENA Arrasate, 2010ko Ekainaren 16a		
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:	
- GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta.	0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak.	
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:	
Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21 Moderatzailea. MIRUA21	- Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.	
Erakunde deituak: 10		
- Udalak: Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Landa Garapenerako Debemen Agentzia. - Txirrindulari elkarteak: Lurrats (Arrasate), Txirrinka (Oñati).		
<p>9.Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Udalak ■ Toki mailako erakundeak ■ Elkarteak 	Adierazleak	
	Kopurua	
	Pertsona/erakunde deituak	10
	Pertsona/erakunde bertaratuak	6
	Gizonezkoak	5
Emakumezkoak	1	

PROPOSAMENAK
<p>- Leintz Gatzagako udalaren ordezkariak bere udalbarrutia zeharkatzen duen trazadura proiektu zehatza aipatu du; honetan, halako nahasketa txiki bat sortu da, bilera honen xedearen inguruan, GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea baita, ez ordea trazadura zehatzen proiektuak, udal ordezkariak hori uste bazuen ere. Zuzenketa batzuk proposatu dira, zeren eta dirudienez antolamendu agirian ez dira ongi jaso udalak berak planteatutako aukerak eta, horrenbestez, kontu hauek (mendiak ateratzea, igarobide kanadarra, artzaintzaren GR, seinale egokiak, etab.) aztertzeke beste bilera bat egingo da foru teknikariekin.</p> <p>- Arrasateko udalak saihasbidearen trazadura aipatu du, eta ustekabea adierazi du, ikusirik programazioaren bigarren laurtekoan ekin behar zaiola, zeren eta uste baitu horrela aukera bat galdu dela. Alkate andreak ez du trazaduren titulartasunen desberdintasuna ezartzeko beharrik ikusten; are gehiago, konplikazio irizten dio horri. Ardatz bakoitza titulartasun bakarrekoa izatea planteatu du.</p> <p>- Bergarako udalak premiazko zatitza planteatu du Bergara - Elorregi trazadura proiektua erredaktatzea. Proiektua egiteko eta hau programazioaren lehenbiziko laurtekoan gauzatzeko aukera planteatu da. Dirudienez, Arrasateko kooperatibetan lan egiten duen pertsona bolumen garrantzitsu bat dago, eta aukera mugatua gertatzen da. Kolektorea amaituta egotea noizko aurreikusten den galdera ere planteatu da.</p> <p>- Soraluze - Osintxu (Mekolalde) tartean -honek hiru metro zabaleko plataforma du, eta oinezkoek, txirrindulariek eta trafiko motordunak partekatzen dute- txirrindulari eta oinezkoak batera izateko arazorik edo bizikletaren erabilerari loturik ikusten ote den planteatu da.</p> <p>- Maltzaga - Elgoibar tartean, ibaia zeharkatzean, uholde arriskuak arazorik ez ote duen sortzen galdetu dute.</p>

* Saioaren akten informazio osoa *6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena* epigrafean kontsulta daiteke.




'UROLA' SAIOA											
HASIERAKO ONARPENA Zarautz, 2010ko Ekainaren 17a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritzia jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta. 	<ul style="list-style-type: none"> 0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak. 										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokituia. 										
Erakunde deituak: 15											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Orio, Zestoa, Urretxu, Legazpi, Zumarraga, Ezkio-Itsaso - Toki/eskualde mailako erakundeak: Urola Kostako Mankomunitatea, Uggasa Garapen Agentzia, Urkome Landa Garapeneko Agentzia, Iraurgi Lantzen. 											
<p>10 Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Udalak ■ Toki mailako erakundeak 	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	15	Pertsona/erakunde bertaratuak	8	Gizonezkoak	1	Emakumezkoak	7
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	15										
Pertsona/erakunde bertaratuak	8										
Gizonezkoak	1										
Emakumezkoak	7										

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Zestoako ordezkariak adierazi du merkantzia-trenaren proiektuak ezartzen duen trazaduraren zain dagoela, udalerrian zeharreko bizikleta trazadura baten proposamena amaitzeko. - Azpeitiak azaldu du ezen, gaur egun, bere Plan Orokorra berrikuspen fasean dagoela, eta oraingoz bizikleta bideen planifikazioa etenik dagoela. Zalantza dago GBBLAPek planteatzen duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarriko Udal Sarearen (GBBOUS) trazadura-proposamena egiterik izango den, eta, gainera, Enparan etxeraino doan tartea urte honetan zehar gauzatzea aurreikusita dago. Foru plangintzagileak Azpeitia - Urrestilla - Nuarbe tartea kontuan hartu ote duen galdera ere egin du, interesatzen zaio eta. Aldi berean, Basarteko (Azkoitia) poligonoarekiko lotura eskatu du. Azkenean, udala bizikletaren plangintzagileari idazki bat igortzea planteatzen ari da, bizikleta bideko argiteriari dagokionez; izan ere, argiteria honek ez du murriztailerik, eta energi aurrezkirako sistema hori ez daukan argiteria publiko bakarra da. - Legazpi azaldu du Udal Mugikortasun Plana zabaltzen ari direla, eta honetan jaso egiten dela Elbarrenako industri poligonotik eta Lekuona - Azkuenetik zehar doan trazaduraren proposamena. Ildo honetatik, azterketa zabaldu eta jaso egingo dira GBBLAPek planteatzen dituen proposamenak, aztertu eta izan daitezkeen aukerak optimizatzearen. Gaur egun, berrikusten ari da BBOUS. - Legazpi hego inguruan, Mirandaola - Telleriarte trazadura zabaltzea planteatzen da. Auzo hauek Brinkolarekin lotu nahi dituzte, ibilgailu motordunekin batera erabiltzeko Telleriarte - Brinkola tarte bat jarritz, baina egun dagoen bide txiki baten egungo trazadura aldatu beharrik gabe. Aukera hau kontuan hartu, eta bideragarria ote den aztertu beharko litzateke. - Azkoitiak txakurren gaia planteatu du. Hiribarneko tarteetarako bada txakurrak lotuta eraman beharra ezartzen duen udal ordenantza bat, baina hiriarteko tarteetan ez dago horrelakorik, eta horietatik kexa ugari iristen da. - Zumarraga - Legazpi tartean bizikleten eta oinezkoen zirkulazioa seinale bidez adierazteko asmoa dagoela azaldu dute. - Zarautzek badu BBOUSen diseinua jasotzen duen azterlan bat. Azterlan horrek proposatzen du foru tarterako proposamena aldatzea, trafikoa moteltzeko elementuak eta oinezkoen babesgune bat sartuz horretan. Udal trazadura definitu ondoren, foru plangintzagilearekin adostuko da. Osterantzean, Santa Barbarari dagokion tartea aldatzea proposatu da; hau, amaitu ondoren, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusira igorriko da, kontrastatzearen. - Legazpi foru teknikariei galdetu die ea ezagutzen duten osasun eta bizikleta kontuetan mediku espezialistarik, hitzaldi sorta bat antolatu ahal izatera begira. - Lurralde mailan bizikleta erregistro bat egitea proposatu dute, segurtasunean irabazteko. - Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan elbarriek betetzen duten eginkizunaren gaineko kontsulta egin dute.

* Saioaren akten informazio osoa 6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena epigrafean kontsulta daiteke.



'DEBABARRENA' SAIOA											
HASIERAKO ONARPENA Eibar, 2010ko Ekainaren 28a											
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:										
<ul style="list-style-type: none"> - GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta. 	<ul style="list-style-type: none"> 0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak. 										
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:										
<p>Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21</p> <p>Moderatzailea. MIRUA21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua. 										
Erakunde deituak: 7											
<ul style="list-style-type: none"> - Udalak: Eibar, Elgoibar, Deba, Soraluze, Mutriku, Mendaro. - Toki/eskualde mailako erakundeak: Debegesa Landa Garapenerako Agentzia. 											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFD700;">Adierazleak</th> <th style="background-color: #FFD700;">Kopurua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pertsona/erakunde deituak</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Pertsona/erakunde bertaratuak</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Gizonezkoak</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Emakumezkoak</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Adierazleak	Kopurua	Pertsona/erakunde deituak	7	Pertsona/erakunde bertaratuak	5	Gizonezkoak	2	Emakumezkoak	3
Adierazleak	Kopurua										
Pertsona/erakunde deituak	7										
Pertsona/erakunde bertaratuak	5										
Gizonezkoak	2										
Emakumezkoak	3										

PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> - Kostaldeko ibilbideak sendotzea planteatu da, batez ere uda partera begira, orduan erabiltzaile karga handia izaten da eta. - Zalantza planteatu da, foru errepide nazionaletan finkatzen edo oinarritzen diren udal mailako trazaduren gainean udalek esku hartzeko duten ahalmen errearen inguruan. Horien gaineko eskumena aipatu da, esanez ez dela, inolaz ere, udalarena. Tarte hauek (Mutriku, Deba, Mendaro) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzea proposatu dute. - Mutrikun proposatu dute hondartzaren eta portuaren arteko lotura eskualde mailako sare kategorian sartzea (GBBOS - Mutrikuko portua adarra). Beraz, porturako eta hondartzetarako sarrera Oinarrizko Foru Sarearen zati izatea proposatzen da, eskualde mailako eskaria jasotzen duten zentroak direlako. - GBBLAPen proposamenari eskualde mailako azterlan eta gogoeta (Debabarreneko Bizikleta Bideen Plana) eranstea proposatzen da; garapen agentziak berak egin du proposamena, eskualdea osatzen duten udalkekiko elkarlanean, eta Oinarrizko Foru Sareari atxikitako "Eskualdeko Intereseko Sarea"ren trazadura jaso du. - Mendaroko udalak azaldu egin ditu trazadura Azpilgoeta auzotik igarotzeko dauden zailtasunak; hori dela eta, trazadura aldaketa bat proposatu du, herrigune horretan sartzeke eta aukera gisa Oinarrizko Foru Sarea N-634 errepidetik zehar jarraituz. URA erakundeak Mendaro eta Altzola artean planteatzen dituen estolderia lanak aukeratzat hartzea proposatu da. E.T.S. konpainiak planteatutako mendi-ebakia ere aukera faktoretzat hartzea planteatu du; izan ere, trenbidearen trazaduraren aldaketa bat ekar dezake. Horretarako, aukeren azterketa bat eskatu du. Bidegorrien Eskualde Sarea aipatzen ari garen herriko tren geltokitik igarotzea ere planteatu da. - Mendaron eskualdeko ospitaleranzko tarte bat proposatzen da, laneko mugikortasunari erantzuna emateko bertako langileei zerbitzua eskainiz, eta garbi izanda, betiere, bizikleta bide baterako gomendatzen diren irizpide teknikoak ez dituela betetzen. - Elgoibar - Altzolarako trazadura proposamen berri bat planteatzen da; honetan, bizikleta bidea ibai aldetik igaroko litzateke, industri poligonoak dauden ertzetik, eta horrela erabat bereiziko litzateke N-634ko trafiko motordunetik. Eskualde mailan egindako gogoetan jasota badago ere proposamen hau, berrikusi eta zehaztu egin beharko litzateke, udalarekin berarekin hain zuzen. Aldi berean, Altzola eta Mendaro arteko estolderiako lanak eta aipatu ETSren aurreikuspenak kontuan hartzea eskatzen da, tarte honetako trazadura planifikatzera begira. - Eibarren, Azitaingo tartean ETSren bidearen parte bat askatzea planteatzen da, eta eskualderako planteatutako geltoki intermodala definitzea. - Eibar - Ermua tartean Zaldibarko mugatik zeharreko bizikleta lotura bat proposatzen da, berriro ere estolderia lanei ekin beharra dagoela aprobetxatuta. Tarte horretako bazterbideak egunean batez beste 2.000 oinezko hartzen dituela kalkulatu da. - Eibarrek zalantza planteatu du, INJELAN enpresari agindu zaionaren inguruan, eta argitu zaio kontratazio hori Eibar - Maltzaga eta Maltzaga - Soraluze loturari dagokiola.

* Saioaren akten informazio osoa 6.2 Hasierako Onarpen Agiriari aurkeztutako alegazioei erantzun txostena epigrafean kontsulta daiteke.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

'DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA' SAIOA		
HASIERAKO ONARPENA Donostia, 2010ko Ekainaren 24a		
Bileraren helburuak:	Gai zerrenda:	
- GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. - Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz. Trazaduei buruzko gogoeta.	0.1.- GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea. 0.2.- Partaidetza dinamika. 0.3.- Konklusioak.	
Hizlariak	Banatu den dokumentazioa:	
Beatriz Marticorena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Iraunkortasunaren Sailaren atalburua Tomas Aranburu Idazketa taldea. EKOLUR Itziar Eizagirre Idazketa taldea. MIRUA21 Moderatzailea. MIRUA21	- Hasierako Onarpenaren Dokumentua formatu digitalean. - Aurkezpen-dokumentua (laburpena power point formatuan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.	
Erakunde deituak:		
- Donostiako udaltzaina (bide-hezkuntza) - Mugikortasun departamentua (Donostiako Udala) - Kalapie	- Kili ((bizikletaren munduan sartutako denda) - Alai Txirrinduak (bizikletaren munduan sartutako denda) - EHU	
<p>12. Saioa</p> <ul style="list-style-type: none"> Udaltzaingoa Mugikortasun departamentua Elkarteak Enpresak Unibertsitatea 	Adierazleak	
	Kopurua	
	Pertsona/erakunde deituak	
	Pertsona/erakunde bertaratuak	11
Gizonezkoak	9	
Emakumezkoak	2	

PROPOSAMENAK
<p>Planaren helburu nagusietako bat Gipuzkoarako bizikleta sare bat EAEko Lurralde Antolaketaren arau esparruan txertatzea da, hiriguneen artean motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzen eta garatzen laguntzen duen bizikleta azpiegitura sare bat planifikatuz eta antolatuz horretarako.</p> <p>Garraio moduen egungo banaketan eragitea da helburua. Bizikleta bideak garatu nahi dira, laneko guneetara bizikletaz joan ahal izatearren eta garraibide motordun pribatuen erabilera baztertzearren, bizikleta garraibide eraginkorra eta, denborari dagokionez, lehiakorra dela egiaztatzen ari den distantziak direnean.</p> <p>GBBLAP beste tresna batzuekin osatuko da, esaterako 2021eko horizonterako prestatuko den Bizikletaren Estrategia batekin.</p> <p>Planaren eta zabaldu beharreko azpiegituren xedea bizikleta eguneroko garraibide gisa bultzatzea bada ere, komeniko litzateke Planean kontuan hartzea Lurralde Historikoan dauden bizikletaren erabiltzaile mota guztiak. Lurralde Historikoan potentzial handia dago kirol txirrindulariei, aisialdikoei eta beste askori dagokionez; horregatik, sustapenaren eta erabiltzaile mota ororen segurtasunaren ikuspegitik komeniko litzateke beharrezko azpiegiturak edota egun dauden bide azpiegiturei (errepideei) eman beharreko tratamendua aintzat hartzea.</p> <p>Ikuspegi horretatik, egun dagoen bizikleta bidezko mugikortasunaren multzoa Lurralde Historikoan sortzen den mugikortasunaren plangintza orokorrean jaso eta aztertu beharko litzateke, hain zuzen bide azpiegituren, egungoen zein etorkizuneko direnen, plangintza, diseinu eta garapenean jardueren eta inbertsioen lehentasunak ezartzera begira.</p> <p>Bizikleta sare osoa 8 urteko denbora horizonte programatuan egitea jaso beharko luke BBLAPek. Mugikortasun iraunkor eta motorrik gabeko sustatzeko apustutik, hartutako Sareko inbertsio beharretan lehentasunak ezartzeko unean foru erakundeak garraio azpiegiturara bidera dezakeen aurrekontu eta inbertsio ahalmenaren ikuspegi orokor bat izan behar da, ez soilik Garapen Iraunkorreko Departamentuaren inbertsio ahalmenarena.</p> <p>Ildo honetatik, 8 urte programatuaren horizontean Donostia - Irun 1. ibilbidea oso-osorik egitea jaso beharko litzateke. Ibilbide hau lehentasun estrategiko altuko edo oso altuko gisa baloratzen zen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Planean, eta, gainera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Funtsezko bidea da Europako beste inguruekiko bizikleta bidezko lotura ahalbidetzeko. ▪ Santiago bidea bizikletaz egiten duen erabiltzaile kopuru gero eta handiagoa garatu eta Donostiarantz erakarriko du. ▪ Aukera emango du Gipuzkoako Bizikleta Sareko bide nagusiak Eurovelo proiektuan txertatzeko. ▪ Donostialdeko eta Bidasoko hiri eremuetako bizikletaren erabiltzaileen hainbat tipologiari emango die zerbitzua. Hiri eremu hauek Lurralde Historikoko biztanleriaren % 50 baino gehiago hartzen dute. <p>Donostialdeak biztanleriaz duen pisua eta konurbazio nagusia izatea, hiriburuaren erakartze indarra, dagoeneko baden hiriko bizikleta sarea, eta honek hartzen duen erabilera garrantzitsua, hauek guztiak kontuan hartu beharko liratekeen kontuak dira, Donostia eta ondoko beste udalerrak elkarrekin lotzeko lanak denboran aurreratzera begira, eta Lasarte eta Astigarragarekiko loturak lehentasunezko tartetzat jaso beharko lirateke.</p>



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

Donostia, 2009ko Ekainaren 15a
3. Osoko Bilkura

Bileraren helburuak:

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua, lurraldearen antolaketaren tresnaren ezaugarriak eta izapidetze alderdiak ezagutaraztea. Lehengo iritziak jasotzea.

Gai zerrenda:

- 0.1.- Aurreko saioaren akta baliozkotzea.
- 0.2.- GBBOFSren erabilerari buruzko alderdi orokorrak.
- 0.3.- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren aurkezpena. 2008ko Txostena.
- 0.4.- Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia egiteko oinarriak.
- 0.5.- GBBLAPen Hasierako Dokumentuaren aurkezpena.**
- 0.6.- Eskariak eta galderak.

Kontseilukideak

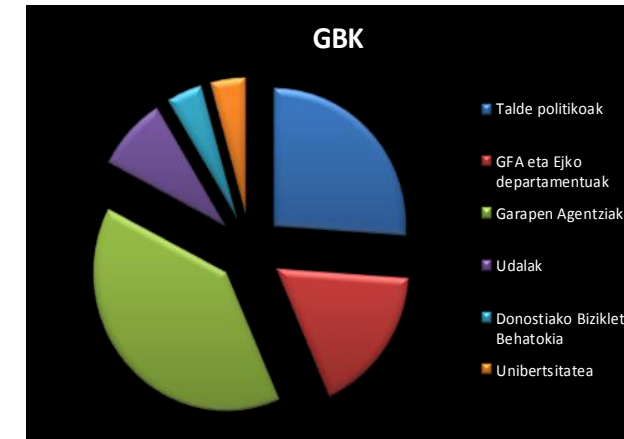
Lehendakaria: Carlos Ormazabal Urbizu
Lehendakariordea: Javier Zarraonaindia Zuloaga
Idazkaria: Beatriz Marticorena
Atalaren Teknikoa: Germán Pozas Zubizarreta

Erakunde deituak:

Talde politikoak: Hamaikabat, Aralar, Ezker Batua, Euskal Sozialistak, Alderdi Popularra, Eusko Abertzaleak,
GFA eta Eusko Jaurlaritza: Bide Azpiegiturak (GFA), Mugikortasuna eta Lurraldearen Antolaketa (GFA), Kirol eta Kanpo Ekintza (GFA), Garraio eta Herri Lan Saila (EJ)
Garapen Agentziak: Bidasoa Bizirik; Oarsoaldea; Leitzaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkarte; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Udal administrazioa: Donostiako Bizikletaren Behatokia (Kalapie+Udala), Zarautz, Tolosa.
Unibertsitatea: EHU
Elkarteak: Txirrinka, Kalapie, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Gipuzkoako Txirringarritza Elkargoa.

Banatutako dokumentazioa:

- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Araua.
- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren Araudiari buruzko 2008ko irailaren 9ko 70/2008 Foru Dekretua.
- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia. 2008ko Txostena
- Lurraldearen Arloko Plan. Hasierako Onarpenaren Fasearen CDa.
- GBBLAPen Parte Hartzearen agenda-foiletoa.
- 'Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia' egiteko ezaugarri teknikoen ziriborroa.
- BIZIKLETAZ aldizkaria



Adierazleak	Kopurua
Pertsona/erakunde deituak	29
Pertsona/erakunde bertaratuak	19
Gizonezkoak	10
Emakumezkoak	9

JASOTAKO EKARPENAK

0.5. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren Hasierako Onarpenaren dokumentuaren aurkezpena.

Plana idatzi duen lantaldeak Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana aurkezten du. Hartara, plana idazteko erabilitako irizpideak, erabiltzailearen profila, sarearen eredua, programazio-, aurrekontu- eta ingurumen alderdiak eta abar azaldu zituzten.

Elkarte Ekologistak planaren lotespenaren inguruan egindako galderari, Plana foru sareari dagokion tartetan soilik dela loteslela erantzuten da, gainerako tarteen titulartasuna udalena da eta.

Donostiako Bizikletaren Behatokiak aldetik zera aipatzen du, 2002ko Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Planak biztanle kopuruaren eta EUROVELO SAREaren inguruko gaiak lehenesten zituela jardueren programazioari begira. Lantaldearen aldetik erantzuten zaio, baliabide mugatuak direla eta Gipuzkoan dauden eguneroko beharrak lehenetsi direla, lurralde barneko sarea osatzen saiatuz, Frantziarako loturak eskasak direlako eta Hondarribiako eta Irungo udal sareak oraindik zehaztu gabe daudelako udal horien aldetik.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

Donostia, 2010ko Irailaren 14a
Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzarako Lan Batzordea

Bileraren helburuak:

- GBBLAPren Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztu zen, lehenengo usteak eta iritziak jasotze aldera, nahiz eta agiriarekin harreman hertsia ez izan. Bigarrenik, hasierako onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz.
- 'Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia' egiteko baldintza teknikoaren agiria aurkeztea eta eztabaidatzea.

Gai zerrenda:

- GBBLAPen tramitazioaren egoera.
- Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena.
- Ekarpeneen dinamika.

Kontseilukideak

Lehendakaria: Carlos Ormazabal Urbizu
Lehendakariordea: Javier Zarraonaindia Zuloaga
Idazkaria: Beatriz Marticorena
Atalaren Teknikoa: Germán Pozas Zubizarreta

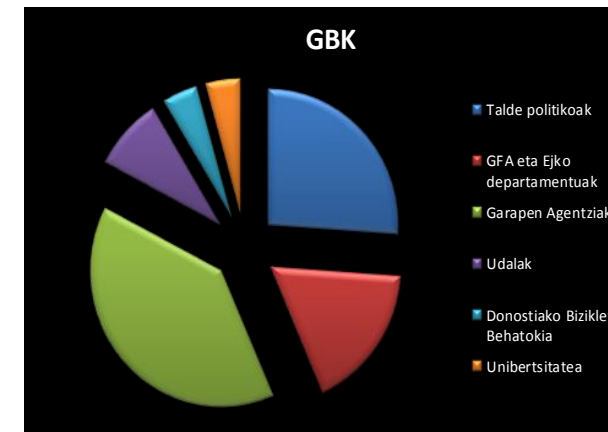
Moderatzailea: MIRUA21

Erakunde deituak:

Talde politikoak: Hamaikabat, Aralar, Ezker Batua, Euskal Sozialistak, Alderdi Popularra, Eusko Abertzaleak,
GFA eta Eusko Jaurlaritza: Bide Azpiegiturak (GFA), Mugikortasuna eta Lurraldearen Antolaketa (GFA), Kirol eta Kanpo Ekintza (GFA), Garraio eta Herri Lan Saila (EJ)
Garapen Agentziak: Bidasoa Bizirik; Oarsoaldea; Leizaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkarteak; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Udal administrazioa: Donostiako Bizikletaren Behatokia (Kalapie+Udala), Zarautz, Tolosa.
Unibertsitatea: EHU
Elkarteak: Txirrinka, Kalapie, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Gipuzkoako Txirindularitza Elkargoa.

Banatutako dokumentazioa:

- Lurraldearen Arloko Plana azaltzeko dokumentazioa. Hasierako onarpenaren fasea.
- 'Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia' egiteko baldintza teknikoaren agiriaren ziriborroa.



Adierazleak	Kopurua
Pertsona/erakunde deituak	29
Pertsona/erakunde bertaratuak	14
Gizonezkoak	6
Emakumezkoak	8

JASOTAKO EKARPENAK

GBBLAPen izapidetzearen egoera:

Lurraldearen Arloko Planaren egungo tramitazio egoera azaltzen da, hasierako onarpenaren fasearen ondotik eta geroko behin-behineko onarpena begira.

Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena:

Berritasun nagusiei buruzko sarreratxo baten ondotik, eta kontsulta eta informazio publikoko prozesuaren ondorioz sartutako aldaketen gaineko errebaso bat egin ostean, azaldu egiten da garatzen ari den partaidetza plana; zehazki, eskualdeetako saioetako ondorioak agertu ditu, laburbildurik, egindako ekarpenen heldutasun maila nabarmenduz batez ere, interes gero eta handiagoarekin, esku-hartze maila altuarekin eta egun dagoen sarearen funtzionaltasunari buruzko zenbait alderdirekin batera.

Izandako alegazio gehienak trazadura kontuen ingurukoak dira -udal sareak handitzea, aldatzea, etab.-, hirigintzako plangintzarekin eta bizikleta bideen ondoko zonen babes erregimenarekin lotutako forma eta lege kontuak, eta bideen titulartasunarekin eta funtzionaltasunarekin lotuak, besteak beste.

Ekarpeneak:

Donostiako Bizikletaren Behatokiak planteatu du GBBLAP lotzea une honetan jendaurreko epean dagoen Donostialdeko Arloko Planarekin; eta foru teknikariei eskatu die udalean dituzten homologoekin koordinatzea, gai honi heltzearen.

Programazioari dagokionez, proposatu du Kontseilua gogoetarako espazioa izatea, hain zuzen irizpide orokorrak planteatzera begira, ondoren, irizpide horiek landurik, eragile guztien arteko kontsentsua lortu eta aipatu programazioari gardentasun handiagoa emateko.

Planaren arduradunen aldetik zehaztu da ezen programazioak hainbat irizpide segitzen dituela, eta horien artean daudela aukera faktoreak, lurzorua kudeaketari lotuak eta hainbat administrazioen arteko



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

koordinazioa, besteak beste. Edonola ere, tramitazioaren fase honetan jasotako alegazioak aztertu eta hauei erantzun ondoren saio bat egitea proposatu du, irizpide hauek lantzearen.

Era berean, aditzera eman dute Garapen Iraunkorreko Departamentuko Obra Hidraulikoetako taldea gehituko zaiola bizikleta bideen gaia lantzen ari zen talde teknikoari, plangintzan eta gauzatze lanetan modu erregularrean aurrera egiteko; eta une honetan giza baliabideen kontua konpondu bada ere, orain diru hornidura ziurtatzea falta dela.

KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkartek galdetu du ea zenbatekoa izan den gastua, aurreikusitako aurrekontuarekin alderatuta. Honi erantzun zaio ezen, egungo egoera ekonomikoak ez dion arren eragin bizikleta bideen aurrekontuari Foru Aldundiaren beste jarduera ildo batzuei bezain gogor, abian diren obra guztiak moteldu egin direla; hala, orain amaitu dira aurreko urtean amaitzea aurreikusita zeuden eraikuntza lanak. Une honetan, eta arrazoi bera dela eta, datorren ekitaldiko aurrekontuaren (aurtengoaren pareko aurrekontu baten) % 80 konprometituta dago jada, tarte berrietako obren kargura. Eta, gastua handitu nahi izanez gero, eztabaida hori Gipuzkoako Batzar Nagusietan egin beharko dela planteatu dute. Udalerrriak oso aktibo daude, eta maila teknikoak gora egin du; horrenbestez, emate irizpideak zaildu egiten dira.

KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkartek galdetu du ea noizko egongo diren erantzunda alegazioak, eta erantzun zaio ezen, gutxi gorabehera, azarorako izango dela.

DEBEGESA Garapen Agentziak galdetu du ea zein diren gauzatzen ari diren proiektuak, eta zein aukeren azterketak; idazkariak erantzun zehatza eman dio.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

Donostia, 2012ko azaroaren 28a

Bileraren helburuak:

- Talde berriaren aurkezpena: eskumenak eta engaiamenduak.
- GBBLAPen Behin Betiko Dokumentua aurkeztu.
- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren 2011ko emaitzak aurkeztu.
- Kontseilukideen gogoetak jaso.

Gai zerrenda:

- GBBLAPen Behin Betiko Fasearen Dokumentua aurkeztu.
- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren 2011ko emaitzak aurkeztu.
- Ekarpeneen dinamika.

Kontseilukideak

Lehendakaria: Larraitz Ugarte Zubizarreta
Lehendakariordea: Unai Erroitzenea Gamio
Idazkaria: German Pozas
Atalaren Teknikoa: Izendatu gabe

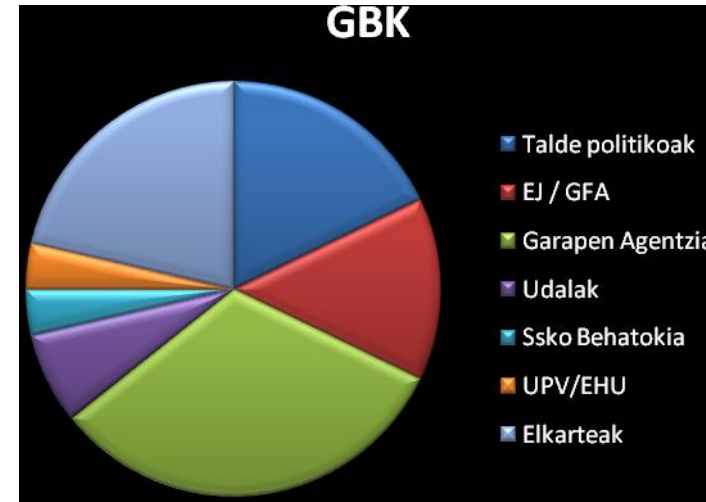
Moderatzailea: MIRUA21

Erakunde deituak:

Talde politikoak: Bildu, Euskal Sozialistak, Alderdi Popularra, Eusko Abertzaleak, Talde mistoa
GFA eta Eusko Jaurlaritza: Mugikortasun eta Bide Azpiegiturak (GFA), Ingurumena eta Lurraldearen Antolaketa (GFA), Kirolak (GFA), Garraio eta Herri Lan Saila (EJ)
Garapen Agentziak: Bidasoa Bizirik; Oarsoaldea; Leitzaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkarteak; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Udal administrazioa: Donostiako Bizikletaren Behatokia (Kalapie+Udala), Zarautz, Tolosa.
Unibertsitatea: EHU
Elkartek: Txirrinka, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Gipuzkoako Txirrindularitza Elkargoa.

Banatutako dokumentazioa:

- Lurraldearen Arloko Plana azaltzeko dokumentazioa. Behin betiko onespenearen fasea.
- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren 2011ko emaitzen aurkezpena.
- Saioaren ebaluazioa.



Adierazleak	Kopurua
Pertsona/erakunde deituak	34
Pertsona/erakunde bertaratuak	21
Gizonezkoak	13
Emakumezkoak	8

JASOTAKO EKARPENAK

Larraitz Ugarte foru diputatuak ongi etorria eman zien parte hartzaileei eta barkamena eskatu zuen kontseilua biltzeko deialdiak izan duen atzerapenagatik; 2013. urterako, kontseilua gutxienez bi aldiz deitzea aurreikusten dutela azaltzen du, lehen aldiz apirilean ziurrenik. Bestetik, eskumenak Mugikortasun eta Bide Azpiegituren departamentura aldatzearen zergatia azaldu zuen. Azkenik, bizikleta bideen sustapenerako tekniko bat kontratatuko dutela iragarri zuen, hain zuzen ere datorren otsailan hasi liteke.

GBBLAPen izapidetzearen egoera:

EKOLUR aholkularitzako Aranburu jaunak Lurraldearen Arloko Planean txertatutako eduki berriak azaldu zituen.

Aurkezpenaren ondoren, eduki hauei buruzko galderak egiteko tartea ireki zen.

Hasteko, Oarsoaldeko Garapen Agentziakoak jakin nahi zuen ea egindako aldaketek udal sareari bakarrik eragiten zioten; Aranburu jaunak erantzun zion hasierako onarpenetik sarearen trazadura egindako aldaketek, sarearen eskeman eragin nabarmenik izan gabe ere, bai foru sareari baita udal sareari ere eragiten dietela.

Arrasateko bizikletaren aldeko plataformak, LURRATSek, 'bidegorri' eta 'bizikleta bidea' terminoak zentzu berean erabiltzen diren jakin nahi zuen, horrek ondorioak izan baititzake txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzan. Bi terminoak bereizketarik egin gabe erabiltzen zirela erantzun zitzaion.

Tolosaldeko Garapen Agentzia Tolosaldea Garatzenekoak galdetzen du ea Mugikortasun eta Bide Azpiegiturako Departamentuak tokiko sareak bultzatzeko diru-laguntzak aurreikusten dituen, izan ere aurreko legealdian, eskumena Garapen Iraunkorreko Departamentuari zegokionean, bizikleta politika sustatzeko aukera ematen zen Tokiko Agenda 21entzako diru-laguntzetako dekretuaren bidez. Ugarte foru diputatuak ezetz erantzuten du.



BEHIN BETIKO ONARPENA

F. dokumentua: HERRITARREN PARTE HARTZEA

Donostiako Bizikletaren Behatokiak programazio irizpidei, laurteko aurreikuspeni, eta abarri buruz galdetu zuen.

DEBEGESA Garapen Agentziakoak bere eskualdean planifikatu diren zatiei buruz galdetzen du eta horietakoren bat behin-behineko onarpenetik behin betiko onarpenerako tartean programazioan aurreratu edo atzeratu ote den jakin nahi du. Aranburu jaunak erantzuten dio bi fase horien artean programazioan ez dela aldaketarik egin. Baita ere galdetzen du ea txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzaren sustatzeko sentsibilizazio-kanpainaren bat aurreikusita dagoen. Ugarte andereak baietz erantzuten du. Azkenik, udal sareetan seinaleetika eta gai honi ekiteko laguntza teknikoa onuragarria izango litzakeela adierazi zuen. Itziar Eizagirre moderatzaileak (MIRUA 21) horri buruzko txosten juridiko bat dagoela argitzen du.

Donostiako Bizikletaren Behatokiak lurraldeaz haraindiko loturak duten egoerari buruz galdetzen du eta irizpide bateratu batzuk ezartzeko beharra elkarren arteko irizpideak sortzea egokia litzatekeela azpimarratzen ditu. Unai Erroitzenea jaunak ildo horretan lan egitea aurreikusten dutela erantzuten du.

Oñatiko TXIRRINKA Elkartek beharrezkotzat jotzen du bizikletaren erabilera sustatzeko politika sendo bat martxan jartzea, besteak beste, heziketa eta hezkuntzari buruzko alderdi garrantzitsuak jorratuko dituen. Horretaz gain, galdetzen du ea sustapenerako politika honek portzentaje jakinen bat esleiturik duen berau indartzeko eta hartara eragileek zein baliabide izango dituzten jakin dezaten. Ugarte andereak erantzuten du ez dagoela portzentaje jakinik horretarako.

Oarsoaldeko Garapen Agentziakoak GBBLAPn planifikaziorako erabili diren zatiak eraikuntzarako ideia bezala erabili daitezken jakin nahi du. Zatiketa hau hiriarteko loturak eta sarearen kudeaketa kontuan harturik egin zela erantzuten da, baina gero proiektu bakoitzak zehaztu beharko duela eraikiko den tarte edo azpitartea.

KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkartekoak galdetzen du ea hiru milioiko aurrekontu-sailak sustapena eta eraikuntza barne hartzen dituen. Baietz erantzuten diote. KALAPIEko ordezkariak gaineratzen du egungoa bezalako garai kritikoetan bizikleta bidezko mugikortasunaren papera indartzea estrategikoa eta oso garrantzitsua izan daitekeela, izan ere erabileraren datuek eguneroko joan-etorrietan bizikleta erabiltzen duten pertsonen kopurua igo egin dela adierazten baitute eta, beraz erabilera funtzionalarena. KALAPIEK ere garrantzi handia ematen dio biztanleriaren heziketa eta hezkuntzari.

Aurrekontu erabilgarriari dagokionez, Ugarte foru diputatuak zehazten du bizikleta politikara bideratutako aurrekontuak, hiru milioi eurokoa, sustapena, Bizikletaren Estrategia idaztea, eta abar barne hartzea aurreikusten dutela. Aurrekontu hau asko murriztu da departamentuak dituen konpromisoak direla eta, hala nola, Zumarraga-Bergara errepidea 2015. urte baino lehen bukatzeko beharra, etab. Bestalde txartel bakarra abian jarri nahi dute, honek ere bere kostua du, eta gainera departamentuaren aurrekontuak 200 milioi gutxiago jaso ditu. Hartara, ezinezkoa izango da GBBLAPeko programazioa betetzea. Bizikleta bideak eguneroko mugikortasunari, eta ez aisialdiari begira eraiki beharko dira. Horretarako gaur arte erabilitako irizpideak zeintzuk izan diren aztertu beharko da eta orain arteko garatu den politika berraztertu.

Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia. 2011. urteko txostena.

TXIRRINKA Elkartekoak bizikleta publikoaren alokairua sustatzea proposatzen du, gure lurraldeko hiriguneetan dauden distantziak motzak baitira. Sistema hau Txartel bakarraren sisteman barneratu daiteke. Heziketa eta hezkuntza arloan aurreikuspen zehatzen bat badagoen ere galdetzen du. Unai Erroitzenea jaunak erantzuten du, arlo horiek udalekin, ikastolekin e.a landu nahi direla, eta programak garatzeko ardura izendatzeke dagoen sustapeneko teknikoarena izango dela. Horretaz gain, Debagoienan

abian jarritako estrategia bultzatu nahi dela esaten du.

Bidasoa-Bizirik Garapen Agentziakoak, bere aldetik, mugaz gaindiko testuinguru batean lan egiteak dituen eragozpenak azaltzen ditu, arautegi desberdinak direlako eta bizikleta-politika aurrera eramateko irizpide desberdinak erabiltzen direlako.

Tolosaldea Garatzen Garapen Agentziakoak bertaratutakoek '30eko eremuei' buruz duten iritzia ezagutu nahiko luke. Donostiako Bizikletaren Behatokiak beren esperientzia azaltzen dio eta egokia dela oinezkoari kendu beharrean lekua autoari kentzea, berriz ere hezkuntzaren garrantzia azpimarratuz.

KALAPIE Elkartekoak EUROVELO izeneko sare transeuropeo bat dagoela aipatzen du, eta honekin loturik aurreikuspenik ba ote dagoen galdetzen du. Nafarroa igarotzean sareak duen ibilbideari buruzko zenbati argibideren ostean eztabaida bukatzen da.

Besterik ezean, Ugarte andereak saioari bukaera ematen dio, bertaratutakoei beren parte hartzea eskertuz.