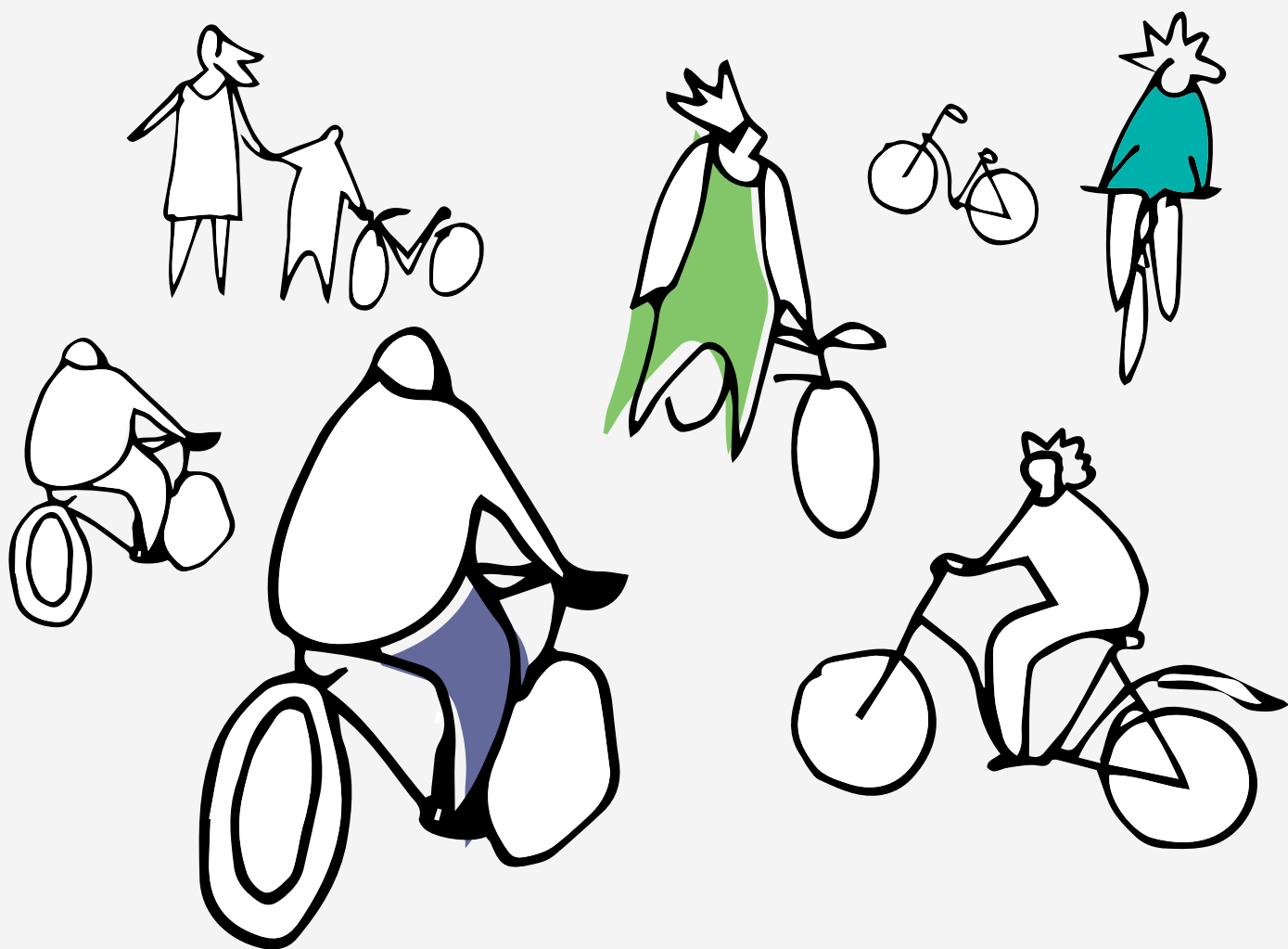


BIZIKLETA

ETA TOKIKO GOBERNUAK



Bizikleta bidezko mugikortasun politiken gida
Gipuzkoako, Nafarroako eta Pirinio Atlantikoetako
udalerrientzat

Koordinazioa
Edorta Bergua

Egilea
Alfonso Sanz Alduán (Grupo de Estudios y Alternativas 21, gea21 SL)

Laguntzaileak:
Aratz Arregi
Improvistos (ilustrazioa eta maketazioa)
TISA (itzulpena)

Esker eginez:
Manu González Baragaña, eskuliburu honen abiapuntua den eta
Cristina Enea Fundazioak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak editatu
duten “Bizikletaren udal gidaliburua. Nola garatu bizikleta bidezko
mugikortasunerako politika lokalak” (2016) lanaren egilekideari.

Ederbidea proiektuko lantaldea:
Euskal Hirigune Elkargoa

Hân Vo
Estelle Daviaud
Aurélia Maisonneuve

Bidasoa bizirik
Vicky Alquézar
Juan Luis Asensio
Jabier Bereziartua

Cederna Garalur
Ibon Mimentza
Pirinio Atlantikoetako Departamendu Kontseilua
Sabine Etcheverry-Deirolles

Plazaola Partzuergo Turistikoa
Gustavo Ortiz de Barrón

Gipuzkoako Foru Aldundia
Edorta Bergua
Mariví Álvarez

Nafarroako Gobernua
Javier Forcada
Patxi Saenz



Proiektuak EGEF Eskualde Garapeneko Europako Funtsaren % 65eko laguntza du Interreg V-A Espainia-Frantzia-Andorra (POCTEFA 2014-2020) programaren bidez. Programaren helburua da Espainia-Frantzia-Andorra mugaz gaindiko espazioaren integrazio ekonomikoa eta indartzea. Programak mugaz gaindiko jarduera ekonomikoak, sozialak eta ingurumenekoak antolatuta laguntzen du, lurralde garapen iraunkorraren aldeko baterako estrategien bidez.

BIZIKLETA ETA TOKIKO GOBERNUAK

SS-1320-2017
978-84-7907-773-0

BIZIKLETA ETA TOKIKO GOBERNUAK

Bizikleta bidezko mugikortasun politiken gida
Gipuzkoako, Nafarroako eta Pirinio Atlantikoetako
udalerrientzat

Gipuzkoako
Foru Aldundia
Departamento de Movilidad
y Ordenación del Territorio



FOROAN
GIPUZKOA



Interreg
POCTEFA



AURKEZPENA

Gipuzkoako Foru Aldundiak, mugikortasun iraunkorra bultzatzeko borondatearen eta horreki-konpromisoaren bidetik, bat egin du Nafarroako Gobernuarekin, Pirinio Atlantikoetako Departamendu Kontseiluarekin eta Gipuzkoa, Nafarroa eta Pirinio Atlantikoetako 9 toki erakunderekin, mugaz gaindiko EDERBIDEA proiektua bultzatzeko.

Proiektu horren bidez hobetu egin nahi dugu garraio iraunkorraren arloan egiten dugun eskaintza, zehatzago esanda, elkarrekin aurrera egin nahi dugu bizikletaren erabilera bai eguneroko joan-etorrietarako bai turismo zein aisialdirako indartzeko politikan.

Proiektua 2016 eta 2019 bitartean garatuko da, eta Eskualde Garapeneko Europako Funtsak (EGEF) % 65eko finantzaketa eskainiko dio, V-A Espainia-Frantzia-Andorra Interreg Programaren bitartez (POCTEFA 2014-2020).

Aurreikusitako jardueren artean bada mugikortasun iraunkorraren eta, bereziki, bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan sentsibilizazioa jorraztera zuzendutako ekintza sorta bat. Eta esparru horrexetan kokatzen da atsegin handiz aurkezten ari naizen "Bizikleta eta tokiko gobernuak. Gipuzkoa, Nafarroa eta Pirinio Atlantikoetako udalerrietarako bizikleta bidezko mugikortasun politiketarako gida" argitalpena.

Dokumentuak hiru hizkuntza izango ditu, euskara, gaztelania eta frantsesa, eta helburu hirukoitza halaber:

a) Mugikortasunaren esparruan erantzukizuna duten toki administrazioetako arduradun poli-

tiko eta teknikariak kontzientziaztea, ibilgailu motordunez egiten diren banakako joan-etorriak murriztearen eta eguneroko txirrindularitza bultzatu beharraren inguruan, eta oinez eta bizikletaz ibiltzea sustatzeak dituen alderdi positiboan inguruan.

b) Neurriren batean bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotuta dauden toki administrazioetako teknikarien gaitasun teknikoa hobetzea, horretarako jorratuz honakoak:

- Bizikleta bidezko mugikortasunaren oinarri teorikoak eta horiek mugikortasun iraunkorraren barnean duten egokitzapena;
- Arlo honetako esku-hartze publikoa egituratu beharko luketen ardatzak;
- Toki mailatik abian jar daitekeen jarduera sorta zabala, gure udalerrietan dagoeneko garatzen ari direnekin batera.

c) EDERBIDEA proiektuan parte hartzen duten lurraldeetan bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan garatutako praktika egokiei buruzko informazioa ematea, horrela balioetsiz esparru honetan dagoeneko metatutako esperientzia eta, bide batez, arduradun politikoen eta teknikarien artean beharrezko jarrera aldaketa gerta dadin lagunduz.

Azken batean, espero dut argitalpen honek laguntzea bai bizikleta bidezko joan-etorriak sustatzen dituzten jarduera publikoak bultzatzen, bai eta jarduera horietan irizpideak eta jarraibideak partekatzen ere, bizikletaren eguneroko erabilera nabarmen areagotzearekin eta normalizatzearekin batera.

Donostian, 2017ko irailaren 15ean

Marisol Garmendia Beloqui

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako foru diputatua
Gipuzkoako Foru Aldundia

Maitena Ezkutari Artieda

Turismo eta Merkataritzako zuzendari nagusia
Nafarroako Gobernua

Jean-Jacques Lasserre

Pirinio Atlantikoetako Departamendu Kontseiluaren presidentea

AURKIBIDEA

1	BIZIKLETAREN POLITIKA EGITEKO ERREZETA ARRAKASTATSU BAT	9
2	BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNARI BURUZKO DISKURTSOAREN UNTSEZKO KONTZEPTUAK	13
	2.1 Mugikortasun iraunkorra	13
	2.2 Bizikletak hiri mugikortasun iraunkorrean duen eginkizuna	15
	2.3 Bizikletaren abantailak eta tokiko beste erronka batzuekiko harremana	17
	2.4 Bizikleta bidezko mugikortasunaren aurreko baldintzatzaileak, aurreiritziak eta arrazoiak.	19
	2.5 Pertsona aniztasuna, bizikleta-beharren aniztasuna	24
3	TOKIKO GOBERNUEK EGIN DEZAKETENA ETA EGIN EZIN DUTENA	29
	3.1 Bizikleta hirigintzan txertatzea.	29
	3.2 Mugikortasunaren plangintza	38
	3.3 Mugikortasuna arautzea eta kudeatzea	46
	3.4 Koordinazioa departamentuen artean, eta administrazioen artean	49
	3.5 Aitzindaritza eta konpromisoa	50
	3.6 Jarraipen eta ebaluazioa. Bizikletaren behatokiak	52
	3.7 Gizartearen partaidetza.	56
4	BIZIKLETARAKO ZER AZPIEGITURA, ETA NOIZ SORTU BEHAR DIREN	61
	4.1 Bizikletaren politikak azpiegiturak baino gehiago behar du.	61
	4.2 Zertarako eta norentzat: arrazoi, pertsona eta bizikleta askotarik	62
	4.3 Bereiztea vs txertatzea. Bizikleta sare ereduak	63
	4.4 Oinezkoa-bizikleta: gatazkatsua izan daitekeen harremana	66
	4.5 Bizikleta bideak eta bide motak	68
	4.6 Bizikletarako egokitzapen motak.	73
	4.7 Seinaleztapena, balio erantsia	79
	4.8 Bizikletak aparkatzekoak, mugikortasunaren ezinbesteko katebegia	83

5

BIZIKLETARI ESKAIN DAKIZKIOKEEN ZERBITZUAK

89

5.1 Intermodalitatea	89
5.2 Bizikleta publikoak	92
5.3 Bizikletaren zentroak edo etxeak eta bizikleta geltokiak	96
5.4 Bizikleten erregistroa eta lapurreta kontrako beste neurri batzuk	97
5.5 Informazioa eta teknologia berriak	99

6

NOLA SUSTATU BIZIKLETA UDALERRIKO BAZTER GUZTIETAN

101

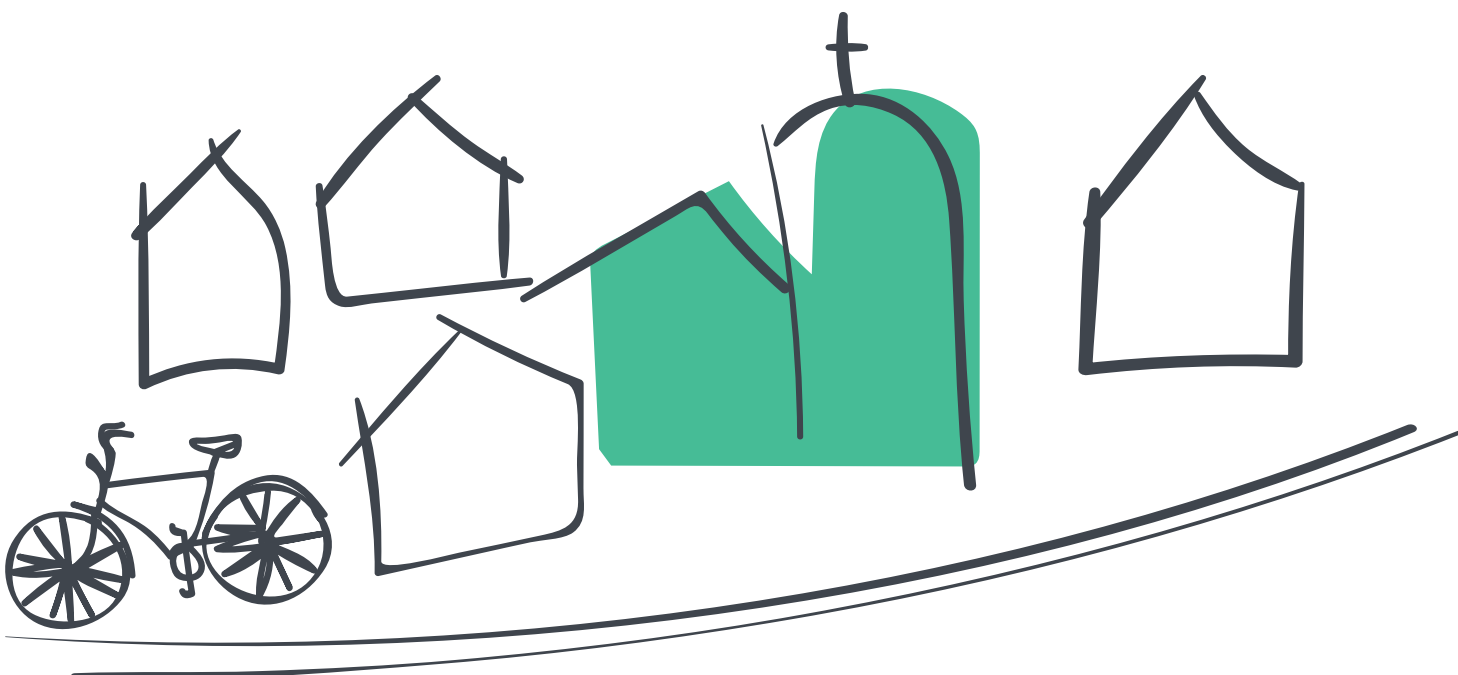
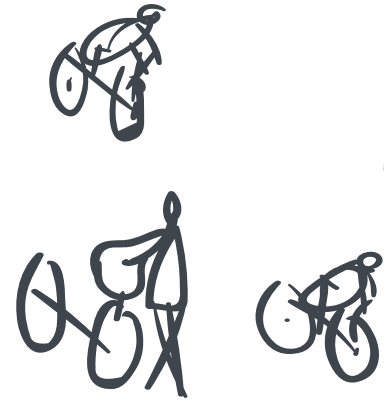
6.1 Sustapenerako irizpide orokorrak	101
6.2 Enplegu zentroak	107
6.3 Eremu komertzialak eta merkantzien garraioa	108
6.4 Ikastetxeak	112
6.5 Osasun zentroak, kiroldegiak, kultur zentroak eta liburutegiak	114
6.6 Bizikletari lotutako arlo ekonomikoa	115
6.7 Naturguneak eta turismoguneak	116

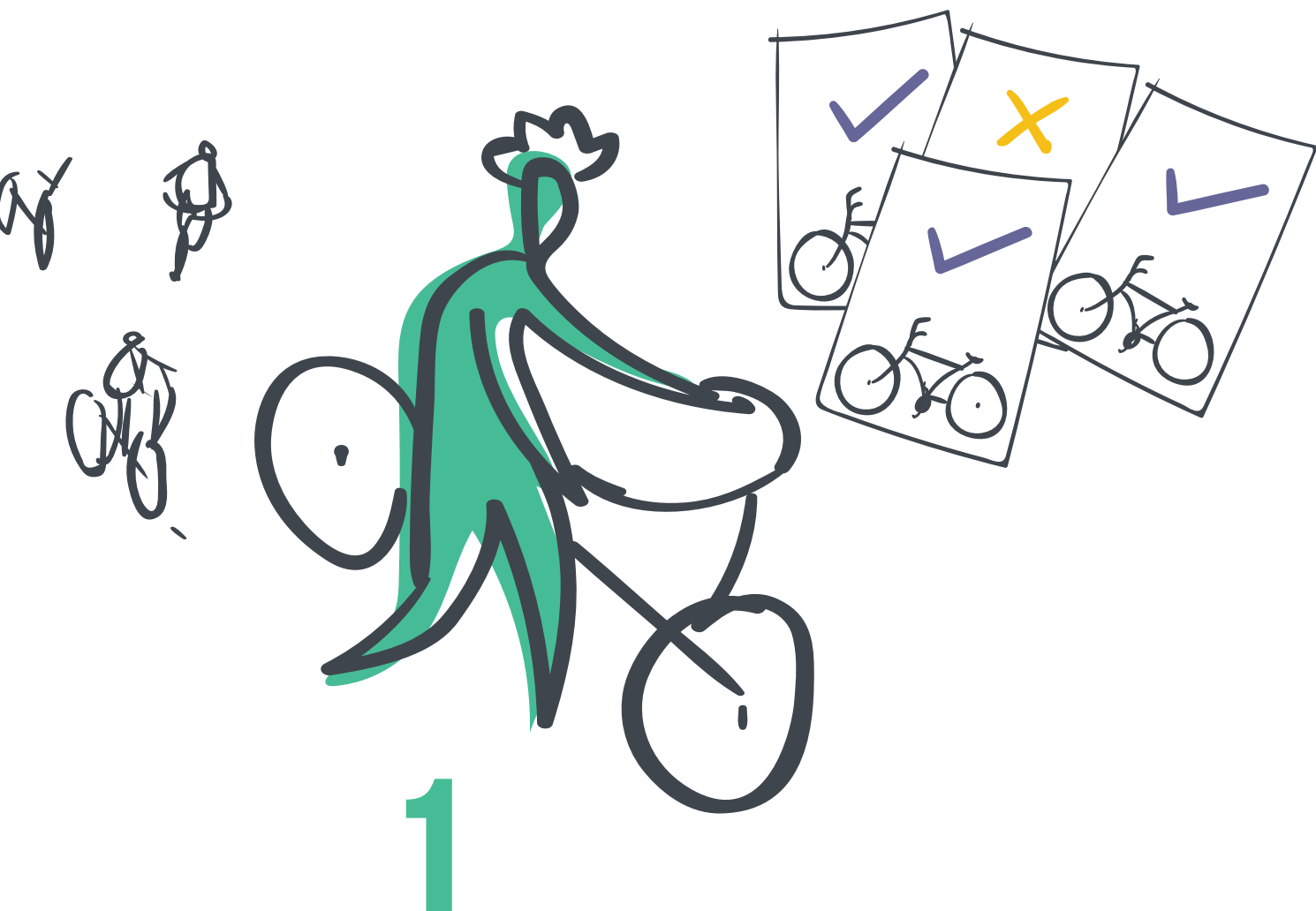
7

ERREFERENTZIA INTERESGARRIAK

120

7.1 Argitalpen teknikoak	120
7.2 Planak eta estrategiak	125
7.3 Bizikleta ibilbideen sarea	130
7.4 Azterketak eta inkestak	136
7.5 Beste argitalpen eta material batzuk	140
7.6 Webguneak	143
7.7 Hiru hizkuntzako glosarioa	144
7.8 Elkarteak	146





BIZIKLETAREN POLITIKA EGITEKO ERREZETA ARRAKASTATSU BAT

Udalerrri bakoitzean, bakoitzeko eskalan eta neurri egokian, bizikletaren politika integratuaren garapen arrakastatsurako errezetak zenbait elementu eduki behar ditu, honakoak:

- Aitzindaritza
- Plangintza
- Osagai egokiak
- Koordinazioa
- Partaidetza
- Ebaluazioa

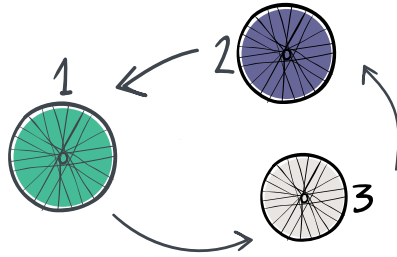




AITZINDARITZA

Bizikletaren politika gidatzeko “chef” ona

Bizikletaren politikak, ohitura eta imaginario sozialak eraldatzeko duen asmoa dela eta, udal arduradun politikoen babes sendoa behar du. Sukalde-buru on bat, lantaldea eta bitartekoak mobilizatzeko gai den bat, dugu bizikletaren politika sendo baten abiapuntua.



PLANGINTZA

Ekintza bakoitza une egokian

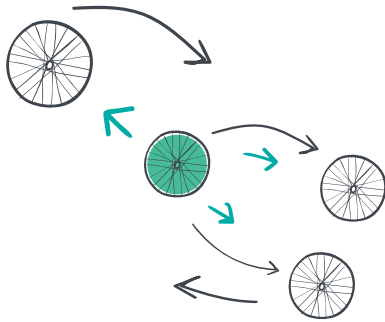
Etengabeko inprobisazioa ez dator bat eraginkortasunarekin. Bitartekoak, urriak beti, ahalegin ezdeusak edo kaltegarriak murriztuz baliatu behar dira. Plangintza egitea, hau da, garatzeko ekintzak aurrez eta zorrotz programatzea, funtsezko artea da jarduera konplexuak gidatzeko, bai jatetxe baten kasua bai bizikletaren politika baten kasua izan.



OSAGAI EGOKIAK

Tokiko merkatuan erostea

Udalerrien neurriak, ezaugarri urbanistikoak eta geografikoak kontuan hartu, eta kasuan kasuko osagaiak erabili behar dira, dagozkien teknikak aplikatzearekin batera. Udalerrri bakoitzak bere historia eta bere kultura ditu, eta horiek ezagutu egin behar dira, platerak ongi egoki dakizkion tokiko gastronomiari. Beste leku batzuetan garatutako ekintzei buruzko erreferentziak inspirazio iturri eta pizgarri izan daitezke, baina “tokiko merkatua” ezagutzea eta batzuetan errutinetan ezkutatuta dagoen horren aberastasuna aprobetxatzea funtsezkoa da.



KOORDINAZIOA

Espezialitate desberdinen esku hartzea ahalbidetzea

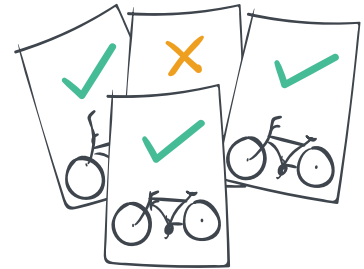
Eguno kudeaketa publikoaren konplexutasunak, horretan sartutako aktoreak eta diziplinak asko eta asko direla, eragiten du bizikletaren politikak eraginkorrak izatea, betiere toki administrazioaren esparru desberdinen ahaleginak eta eskumen maila desberdinenak biltzea lortzen badute, gobernu zentraletik abiatuak eta eskualde eta departamentuetaraino edo tokiko gobernuetaraino helduta. Harreman eta denbora konplexutasun hori gobernatzea, jabetxe on batean bezala, horretan ari diren agente guztiek bere eginkizunak besteekiko harmonian bete dezaten lortzea da.



PARTAIDETZA

Mahaikideek zeresan handia dute

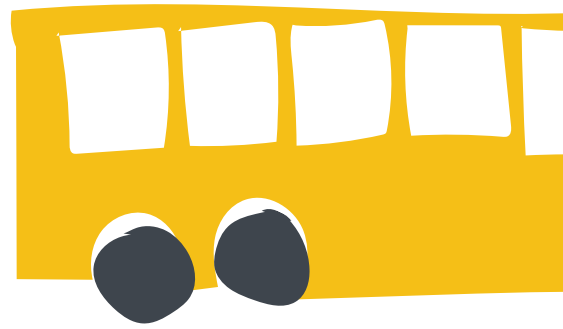
Politika lokala, XXI. mendean, partaidetzazkoa da ezinbestean. Partaidetza ez da soilik eskakizun demokratiko bat, baizik eta baita emaitzak hobeak izango direlako bermea ere. Eta ez soilik prozesuak aukera emango duelako neurriak fintzeko, baizik eta esku-hartzeak eztabaida publiko baten emaitzatzat onartuko direlako, goitik iritsitako inposiziotzat behar. Bizikletaren politika zuzentzen zaien pertsonen beharrak eta gus-tuak ulertzeak erraztu egiten du menua onartua izan dadin.



EBALUAZIOA

Errezetaren balorazioak bidea errazten du

Aurreko prozesu eta osagai guztiekiko koherentzian, bizikletaren politiketan bada azkena baina garrantzitsua den etapa bat: prestatutako menua eta prestatze prozesua bera baloratzea ahalbidetzen duena. Sarritan etapa hori ez da erabiltzen diren errezetaren parte izatera ere iristen, baina ezinbesteko eginkizuna da proiektuak jarraipena izan dezan. Emaitzak ezagutzea, menua dastatu dutenen iritzia biltzea eta zertutako jardueren alderdi ilunak aurkitzea dira etorkizuneko ekintzei ekiteko izan behar dugun oinarria.





BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNARI BURUZ- KO DISKURTSOAREN FUNTSEZKO KONTZEPTUAK

2.1 MUGIKORTASUN IRAUNKORRA

Mugikortasuna eta iraunkortasuna maizko hitzak dira egun mintzaira sozialean, politikoan eta hedabideenean, baina ez dute beti eduki bera adierazten, eta ez dira beti asmo berarekin erabiltzen, are gutxiago hitz horiek biak mugikortasun iraunkor kontzeptuan lotzen direnean. Horregatik, argitu egin behar da dokumentu honetan zer esan nahi dugun mugikortasun iraunkorra aipatzen dugunean, hain zuzen orrialdeotan zehar kontzeptu horren erabilera ez dadin hain anbigua izan.

Mugikortasun hitzak desplazamendu multzo bat izendatzen du hemen, bai pertsonen bai merkantzia edo salgaien desplazamendua izan, hori egiteko moduari erreparatzeke. Termino horrek, eztabaida tekniko eta politikoan eta herritarren artekoan, trafiko terminoa ordezkatu nahi du, azken hau ibilgailu motordunen fluxuak izendatzeko erabili izan baita. Mugikortasunak, trafikoak ez bezala, pertsonen oinezko desplazamenduak ere jasotzen ditu, adinak eta egoerak direnak direla. Fokua edukian jarririk ibilgailu edo edukiontzian baino gehiago, mugikortasunak sendotu egiten du, halaber, pedalei eragiten dieten pertsonen eta garraio kolektiboko ibilgailuetan bidaiatzen dutenen ikusgarritasuna.

Mugikortasun politikak, beraz, inguruan dutena bere barnean bildu eta jasotzeko politikak dira, desplazatzen diren pertsona eta ondasunen ikuspegi desberdinak eskaintzeko gai; trafiko politikek, aldiz, arazoei haizetakoaren ikuspegitik begiratzeko joera zuten, hau da, ibilgailu motordunen fluxuen eta, bereziki, automobil fluxuen interes hutsetik begiratzeko joera.

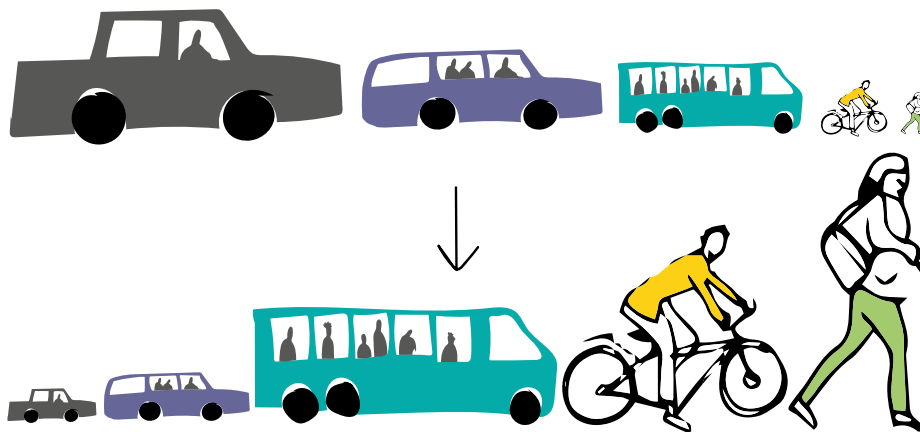
Iraunkor adjektiboak, bere aldetik, lehen-lehenik sistemek bere kasa mantentzeko izan dezaketene ezaugarri bat izendatzen du, hau da, tokiko bertako bitartekoak baliatuta eta inguruak xurgatu ezin duen inpaktu edo hondakinik sortu gabe mantentzeko gaitasuna. Alabaina, egungo erabileran termino horrek beste alderdi sozial eta ekonomiko batzuk gehitzen dizkie aipatutako elementu fisikoei, pertsonen ongizateari eta osasunari, ekitateari eta erabilera mantentzeko bitarteko erabilgarritasunari lotutako batzuk zehazki.

Testuinguru horretan, mugikortasun hitza kalifikatzen duten beste adjektibo batzuen, hots, osasungarri eta seguru adjektiboen erabilera hedatzen hasi da. Azken batean, mugikortasun iraunkor, osasungarri eta seguru aipatzen dugunean adierazi nahi duguna da pertsona eta merkantzia desplazamenduetarako sistema bat, maila sozialean, ingurumenean eta ekonomian ondorio negatibo murrizak dituen bat.

Agenda sozial eta politikoan mugikortasun iraunkor kontzeptuari garrantzia ematea ekarri duen faktore nagusia zera da, automobilaren zabalakunde masiboak zalantzan jartzen dituela bai ingurumenaren kalitatea bai kale eta errepideen segurtasuna, gizakiok desplazamendurako daukagun gaitasun autonomoa bera mugatuta.

“ Hiri mugikortasun iraunkorra

Bitarteko aktiboak (oinetzkoak eta bizikleta bidezkoak) eta kolektiboak nagusi diren eta automobilarekiko mendekotasuna murriztadun desplazamendu eredua. ”



1. irudia. Hierarkia tradizionala eta mugikortasun iraunkorraren hierarkia berria

Beraz, mugikortasun iraunkorraren horizontera iristeko, segurtasun eta kalitate handiagoko espazioak ireki behar dira oinezko eta bizikletazko desplazamenduentzat, eta horrek berekin ekarri behar du automobilarekiko mendekotasuna eta automobilak espazio publikoan duen presentzia eta nagusitasuna murriztea, garraiobideen hierarkia aldatzearekin batera, inolaz ere, ondoko irudian ikusten dugun moduan.

2.2 BIZIKLETAK HIRI MUGIKORTASUN IRAUNKORREAN DUEN EGINKIZUNA

Bizikletak eginkizun txiki baina gero eta handiagoa du Ederbidea lurraldeko hiriguneetan. Espainia eta Frantziaren arteko mugaren alde bietan, bizikletak eguneroko bidaietatik % 1 eta % 3 bitartean egiten ditu¹, oso urrun, inondik ere, esaterako Herbehereetan edo Danimarkan ematen diren kopuruetatik, bizikleta tradizio handiko herrialde horietako zenbait hiritan bidaietatik herena baino gehiago pedalei eraginez egiten baitira.

Alabaina, lurralde honetan badira bidaien banaketan bizikletak oso kontuan hartzeko moduko portzentajeak iritsi dituen hiriguneak, dagoeneko garraiobide normalizatua bihurtu den hiriguneak alegia. Horixe dugu,

esaterako, Zarauzko kasua, horretan bidaietatik % 8 bizikletaz egiten baitira, edo Donostiakoa, datu hori % 5etik hurbil baitago jada.

Kopuruetatik harago, bizikletak mugikortasun iraunkorrean bete dezakeen eginkizunik garrantzitsuena aldatetaren katalizatzailea izatearena izango da agian, hau da, hiriko bideetan eta paisaian eraldaketak sorrarazteko duen gaitasuna, beste aukera batzuek, batzuetan, eta zertzelada historiko edo urbanistikoaren eraginez, ez baitute gaitasun hori izaten. Beste era batean esanda, bizikletak hiri erreakzioa sortzeko bertutea du, imajinario sozialean mugikortasun ereduaren gaineko aldaketa bat eragitekoa, nahiz lehen etapa batean bidaia kopuru osoaren barneko portzentaje txikia hartuz izan.

Ildo horretatik doaz administrazioak egiten ari diren proposamenak; izan ere horiek planteatzen dute bizikletak gehienez ere bidaia guztietatik % 4-5 har ditzakeela epe ertainean, gaur egun oinez edo garraio kolektiboa erabiliz egiten diren bidaiak murrizteke². Tradizio ziklista handiko europar hiriekin alderatuta bizikletak dituen helburuetako apaltasun itxurazko hori-hiri horietan bidaietatik % 40 hartzera hel daiteke-ñabartuta geratzen da, tokiko testuinguruko funtsezko zenbait faktore kontuan hartzen ditugunean.

¹ Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasunari buruz 2011n egin azken inkestaren arabera ("Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunari buruzko azterlana, 2011", Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak argitaratua. Gasteiz, 2012), bizikletak eguneroko joan-etorrietatik % 2,4 hartzen zituen Gipuzkoan. Euskal Herria-Landak aglomerazioan egindako antzeko inkestek % 1,3ko kopuruak eman zituzten, eguneroko joan-etorrien banaketa horretan bizikletak zuen pisutzat (Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011).

² Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak planteatzen du 2022an bizikleta bidezko mugikortasuna lurralde historikoko joan-etorrietako % 4-5 izatea.

Lehenik, gogoratu behar da biztanleriaren parte bat bizikleta erabiltzeko oso egokia ez den topografia duten auzo edo herrietan bizi dela, eta horregatik Europako adibideekiko alderaketa ezin da hain zuzena izan. Bigarrenik, bizilekuetako asko eta askoren egitura sakabanatua adierazi behar da,

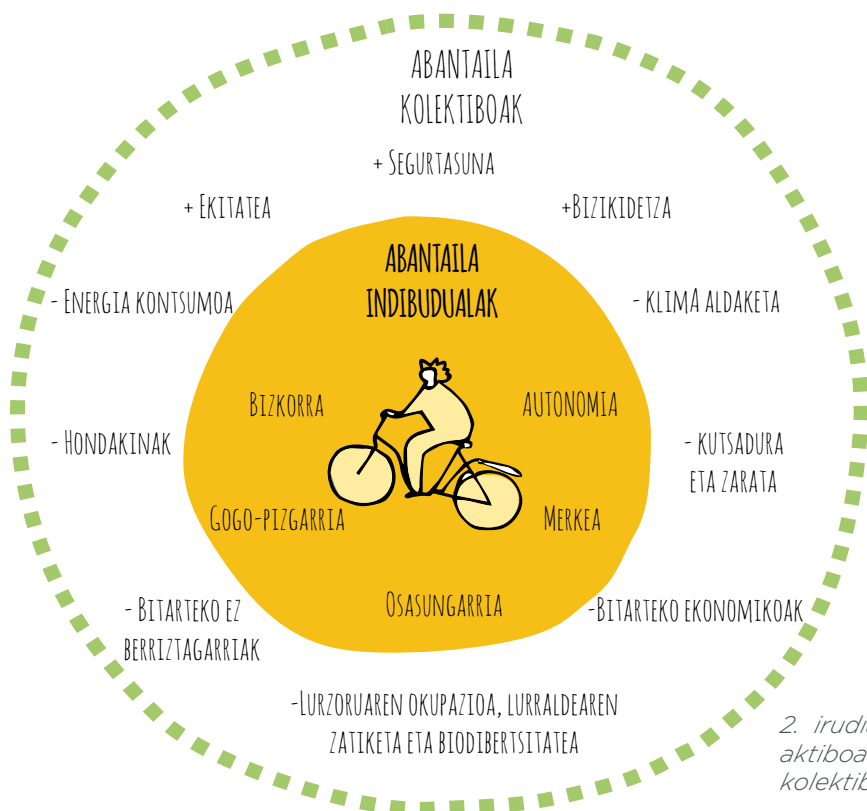
Pirinio Atlantikoen kasuan batez ere, horrek luzatu egiten ditu eta eguneroko bidaietako distantziak. Eta, hirugarrenik, mugikortasunaren beste pieza batek, oinezko desplazamenduek alegia, hirigune trinkoetan duen garrantzia azpimarratu behar da, ezen desplazamendu horiek garrantzi handiagoa dute erreferentziako europar hirietan baino; ereduaren eta espazio publikoaren funtsa dira hemen. Eta ez dugu horrela izateari uzterik nahi, kontua baita automobileren egiten diren bidaiak laburrak oinez edo bizikletazko desplazamenduez ordezkatzeko.

Garraio bide aktibo (oinezko edo bizikletazkoak) eta kolektibo batura da mugikortasun ereduaren modu argiago batez kalifikatzen duena. Horregatik, europar erreferentziekin alderaketan, bizikletaren egin-kizuna klabe horren bidetik interpretatu behar da; eta banaketa modalean automobilak duen pisua dauka ifrentzuan. Gainera, hiri nagusien eta lurraldearen beste zatiaren arteko aldeak kontuan hartu behar dira, zeren eta hiri aglomerazioetako aldirietako kopuruak ez baitira hain positiboak -ezta urrik eman ere- desplazamendu modu iraunkorretara begira.

Azkenik, gogoratu behar da ezen bizikletaren politikaren indarra ez dela soilik ibilgailu horri zuzenean lotutako neurrien mende egongo; oso bestela, neurri horiek konbinatu egin beharko dira hirigintzako antolamenduekin lotutako beste batzuekin (dentsitateak, trinkotasuna, dibertsitatea), espazio publikoaren tratamenduekin eta trafiko motorduna moteltzearekin (zirkulazioaren intentsitatea eta abiadura, aparkatzeko erraztasuna, etab.), hain zuzen ere estimulu eta disuasio politika deitu zaien horien bidetik joz, automobilaren alternatiba diren bitartekoak erabiltzea bultzatzearen eta ibilgailu motordun horren erakarmena ahultzearen.

“ Bizikleta, mugikortasun iraunkorraren funtsezko pieza

Ez da, baina, bakarra, eta ez du zertan garrantzitsuena izan. Oinezko bidaiekin eta garraio kolektiboarekin konbinatuta, automobilarekiko mendekotasun eta nagusitasunaren aurreko aukerak elikatzen ditu ”



2. irudia. Bizikleta sustatzeko politika aktiboa bultzatzeak dakartzan onura kolektiboak

2.3 BIZIKLETAREN ABANTAILAK ETA TOKIKO BESTE ER-RONKA BATZUEKIKO HARREMANA

“Onura indibidualak eta onura kolektiboak batuz

Bizikletaren bertuteak banakako ikuspegitik irakur daitezke, baina politika publikoen aurrean are sendoago ageri dira, onura kolektiboari egiten dioten ekarpenagatik

Gero eta errazagoa da bizikletaren alde hitz egitea eta hari mugikortasunean eginkizun garrantzitsua eskaintzeak duen garrantzia azpimarratzea. Zorionez, bizikleta sinbolo bihurtu da, osasungarriaren, ingurumenaren alde-tik onuragarria denaren sinbolo, are elkartasunezkoaren sinbolo ere. Sarritan, publizitateak edo kanpaina politikoek bizikletan doazela erakusten dizkigute beren protagonistak, hauen ezaugarriak erabiltzen ari diren ibilgailu atseginarene ezaugarrieekin lotuz.

Ondoko ilustrazioan era sintetiko batean aurkezten dira garraiobide hori sustatzeko politika aktiboa defendatzea ahalbidetzen duten onurak. Bizikletak garraiobide gisa eskaintzen dituen onura kolektibo horiek zuzenean jotzen dute tokiko gobernuek zein gobernantzako beste mailek aurre egin behar dieten erronka sozialen, ingurumenekoen zein ekonomikoen erdigunera.

Erregai fosilen gainbeherak eta klima-aldaketak markatuko dute agenda politikoa, datozen urteetan zehar, nazioarte mailan. Toki erakundeen esku-hartze aukerak gainditzen dituzten arazoak izan beharrez, Klima eta Energiaren aldeko Alkateen Ituna³ sinatu dutenek bezala esan dezakegu ezen, kasuan kasuko udalerriaren neurria eta kokapena direnak direla, ekintza zehatzak gara daitezkeela eta garatu behar direla horien lurraldea karbonoz gabetzeko, klima-aldaketaren ondorio saihestezinetara egokitzeko duten gaitasuna sendotzeko, eta energia iturri seguru, iraunkor eta eskuragarriarako sarrera ahalbidetzeko. Zehazki, sinatzaileek agintzen dute 2030eko urterako bere udalerrietako CO2 emisioak gutxienez % 40 murriztea, eta horrek oso neurri sakonak eskatzen ditu, bizimoduari dagokionez, pertsonen eta merkantzien mugikortasuna barne harturik.

Hiri sistemak eraldatzeko eszenatoki horietan, bizikletak oso aukera ona du egun duen eginkizuna sendotzeko, eta hirigintza berriaren ezinbesteko erreferentzia bihurtzeko, Nazio Batuek 2016an Quiton egindako Habitat III Konferentzian onartutako Hiri Agenda Berri deituan eskatu eta bultzatu duten moduan

Begi-bistakoa da, era berean, airearen kalitatearen eta zarataren inguruko politikak desplazamendu modu garbi eta isilagoei aukera gehiago eman beharra ari direla aipatzen, esaterako bizikletari, oinez ibiltzeari eta garraio kolektiboari.

Azkenean, ez ditugu ahantzi behar bizikletak, elkarbizitzarako eta espazio publikoan arriskugarritasuna murrizteko dituen ahalmen jada aipatuei esker, arindu ditzakeen gatazka sozial izugarriak.

Azken batean, bizikletaren politikak, dituzten onura zabalekin, politika transbertsal bihurtzen dira, eta bere ekarpena egiten dute XXI. mende honetan udalerriek planteatzen dituzten erronka nagusietan. Eta alderantziz ere bai, zeren eta beste politika lokalek ere lagundu baitzakete bizikletaren politikak abian jartzen edo, ikuspegi partzial eta sektorial batetik, hainbesteko justifikaziorik zein lehentasunik izango ez luketen neurriak sendotzen.

“ Bizikleta ez da mugikortasuneko pieza independente bat; eta mugikortasuna ez da beste politika publiko batzuekiko independentea

Bizikletaren aukerak beste garraiobide batzuekiko interrelazioan jokatzen dira, erabilera bultzatzen edo oztopatzen duten indar ugarien esparruan ”

³ Klima eta Energiaren aldeko Alkateen Itunak toki eta eskualde mailako milaka agintari biltzen ditu, EBk klimari eta energiari dagokienez dituen helburuak bere lurraldeetan aplikatzeko konpromiso boluntarioaren inguruan (http://www.pactodelosalcaldes.eu/index_es.html)

2.4 BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASU- NAREN AURREKO BALDINTZATZAILAK, AURREIRITZIAK ETA ARRAZOIAK

Baina onura horiek, onartuak izan arren eta “politikoki zuzena” den horretan sartzeko bidean badaude ere, talka egiten dute lehenagoko etapa bateko erreferentziekin, etapa horretan txirrindularitza kirolarekin, aisiarekin edo haurren jolasekin lotzen baitzen, eguneroko erabilera “gauza sinpatikoa baina XXI. mendeko beharretarako batere errealista ez den” aukera gisa geratuz. Kasu horietan ez dute askorik balio izaten ez nazioarteko erreferentziek ezta gugandik hurbilekoek ere, bizikletaren eguneroko erabileraren masifikazioko arrakasta erakusten dituzten arren; izan ere, aurreiritziak lausotu egin ohi du garraio bide honek dituen aukerak ikustea.

Aurreiritzi horiek berrikusteko, abiapuntu ona izango genuke ibilgailu horrenganako entusiasmoa bridatzeko lotzen zaizkion eragozpenen neurria ezagutzeari. Eta aitortzea ezen faktore sorta batek baldintzatu egiten dituela bizikletaren aukerak, espazio esparru eta gizarte profil desberdinetan murrizten baitute hark duen erabilera. Zehazki, topografia eta urbanismoaren eta lurraldearen egitura hartu behar dira determinatzaile gisa. Topografia, bizikletak bere eraginkortasunaren parte handi bat galtzen duelako malda handietan erabiltzen denean, eta urbanismoaren eta lurraldearen egitura, desplazamenduen sorburu eta helburuen arteko distantziak ezartzen dituelarik distantzia horiek halako kilometro kopuru bat gainditzeko badute herritar gehienek ez dituztelako jada bizikletaz egiteko modukotzat jotzen.

Hain egiturakoa ez den hirugarren baldintzatzaile bat ere badago: segurtasuna edo segurtasun pertzepzioa. Ikerkuntza soziologiko guztiek jasotzen dute herritarrentzat bizikleta, pisu eta abiadura handiko ibilgailu motordunekin nahastean, desplazatzeko modu arriskutsua delako sententzioak duen garrantzi itzela. Arazo hori konpontzeko, bizikleta

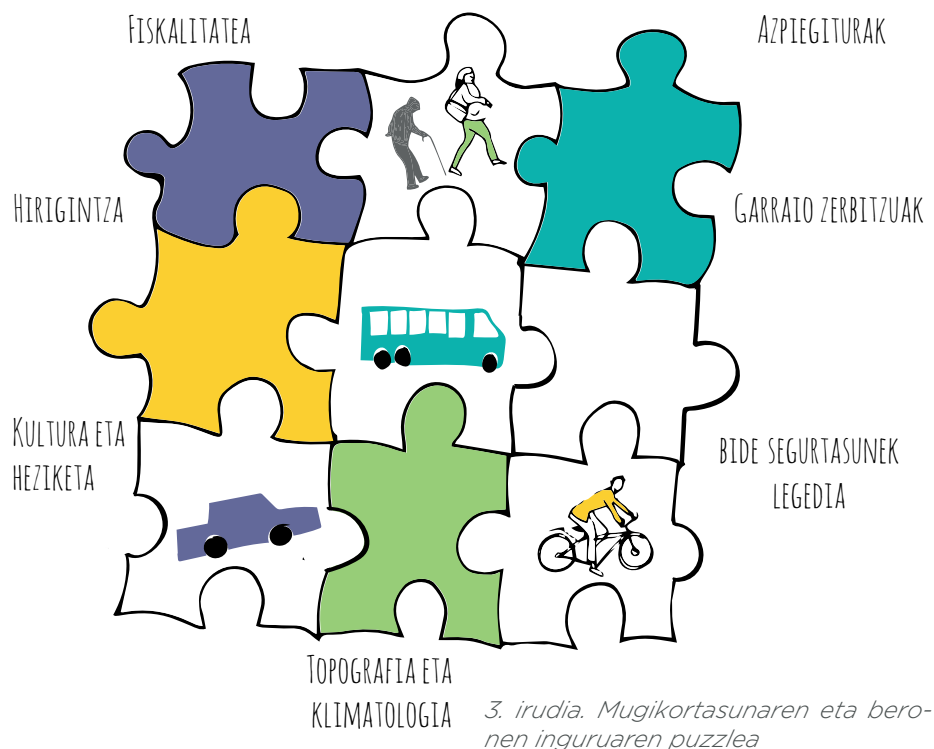
bideak sortzen dira eta, gero eta neurri handiago batean, trafikoa moteltzera jotzen da, hau da, trafiko motordunaren abiadura eta intentsitatea jaistera.

Azpiegituren arloan ere bereziki aipatu behar apartatzearrekin eta bizikletaren eta garraio kolektiboaren arteko aliantzarekin zerikusia dutenak. Lehen kasuan, kontua da segurtasuna sentitzea, ez baina bizikleta erabiltzen duen pertsonarena, baizik eta ibilgailua bera lapurreten aurrean seguru dagoela sentitzea. Bestetik, bizikletaren eta garraio publikoaren arteko konbinazioak aukera ematen du bizikleta bidezko mugikortasunaren helburuak eta ekintza-erradioak anizteko, baina hori dauden sare eta zerbitzuen kalitatearen mendean dago, noski, eta baita beste hainbat xehetasun garrantzitsuren mendean ere, tartean baititugu terminaletan apartatzeko edo ibilgailuetan bizikletak eramateko aukera izatea.

Azkenik, ezin dugu ahantzi bizikletaren erabileraren zein, oro har, mugikortasun iraunkorrerako politiken baldintzatzaile funtsezko bat, zera baita, desplazamenduen eraikuntza kulturala. Biztanleriak bere mugikortasunaren inguruan hartzen dituen erabakien oinarrian ohiturak eta sinesmenak daude eta, horrenbestez, udal politikak mugikortasunaren inguruko kultura nagusi hori aldatzera zuzenduta egon behar du, sarritan haizetakoaren ikuspegia baita horretan nagusi. Automobilaz aparteko aukerei, kasu honetan bizikletari, garrantzi eta ospe soziala emateak eta hori erabiltzeko aukerak eskaintzeak aldaketa pertsonal eta kolektiboaren zirkulu bertutetsu bat pizten dute, mugikortasun eredu are iraunkorrago baterantzko bidean.

Azken batean, bizikletaren papera ezin da desplazamendu sistema osatzen duen puzzle horretako beste piezetatik aparte egon, eta sistema bera ere ezin da ulertu baldintzatzaile duen bektore multzoa-urbanismoa, geografia, kultura, azpiegiturak, lege-dia edo fiskalitatea- gabe. Puzzle horretan mugitu behar dituzte bere fitxak udalen hiri politikek, gai-

tasun mugatu baina garrantzitsua baitute espazio publikoa, bideak eta hiri mugikortasuna kudeatzeko; esaterako, kaleetako espazioa erabilera desberdinen artean banatuz eta trafiko motordunaren abiadurak eta intentsitateak kontrolatuz, horiexek eragiten baitute bizikletaren erabileraren erakargarritasunaren zenbaterainokoa.



Bizikleta bidezko mugikortasunak sakonean duen baldintzatzaile sorta horri biztanleriaren parte handi batek adierazten dituen bizikletaren erabileraren gaineko aurreiritzi, aitzakia, gehiegikeria eta informazio oker pila bat gehitzen zaio; eta hori guztia berrikustea komeni da, bizikletaren politiken aukera eta mugei ere eragiten baitie.

Apartatu honen osagarri dugun taulan aitzakia sorta hori osatzen duten alderdi nagusiak jaso ditugu, oinarrian dutenarekin eta dagokien erreplikarekin batera, eztabaida sozialetan eta udalaren bizikleta politikaren zabalikundearen bertan argudio sorta sistematikoa izan dezagun.

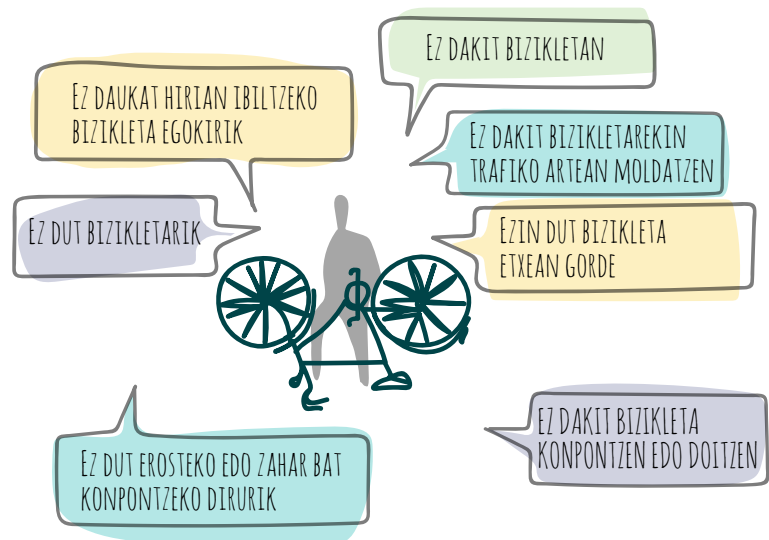
Aurreiritziak gaindituta, badira bizikletara pasatzeko interesa izan lezaketen eta oztopo sorta bat topatzen dutelako pausoa egiten ez duten



4. irudia. Bizikleta erabiltzeko aurreiritzi sorta

pertsonak, eta horiek ere kontuan hartu beharko lirateke bizikletaren politika publikoak diseinatzeko onean.

Hesi indibidual horien garrantzia mugatzeko, gogoratu behar da ezen, “Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa”⁴ lanaren arabera, gipuzkoar biztanleriaren % 88k dio badakiela bizikletan ibiltzen. Bizikletaz ibiltzen badakien biztanle multzo horren barruan, % 59k ez du erabiltzen, baldintzatzaila, aurreiritzi eta, era berean, aipatutako hesi indibidualekin zerikusia duten arrazoiak tarteko. Hala, esate baterako, bizikleta erabiltzeko unean segurtasun pertsonalik eza arrazoi oso edo nahiko garrantzitsutzat du biztanleriaren % 30ek.



5. irudia. Oztopo indibidualak

4 2014an, eta Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzeko lanekin batera, SIADCOk Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat egina.
Gaztelaniaz: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>.
Euskaraz: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

Argudioa	Dimentsioa, kontra-adibideak eta aringarriak⁵
<p>Hotza, euria, haizea, elurra</p> <p>Muturreko fenomeno meteorologikoek zigortu egiten dute bizikletaren erabilera.</p> <p><i>Eguraldi txarra” izaten dugu urteko hilabete askotan zehar</i></p>	<p>Hotz, euri eta haize konbinazioa askoz okerragoa da bizikleta urte osoan zehar modu estentsibo batean erabiltzen den beste herrialde batzuetan. Gipuzkoan, Nafarroan eta Pirinio Atlantikoetan, klima suabe samarra dela, lau urte-sasoietan zehar erabil daiteke bizikleta.</p> <p>Oulun, 142.000 biztanle dituen hiri finlandiarra bera, eta neguko tenperaturek urteko bi heren hartzen dituztela, desplazamenduetatik % 21 bizikletaz egiten dira.</p> <p>Faktore horien eragina ezaugarri kulturalen eta azpiegituren kudeaketaren mende dago. Eguraldi txarraren aurrean babesteko bitarteko indibidualak eta ongi diseinatu eta mantendutako azpiegitura batek, elkarrekin, aukera ematen dute baldintzatzaile horien garrantzia izugarri murrizteko.</p>
<p>Maldak</p> <p>Maldek nabarmen zigortzen dute bizikletaren eguneroko erabilera.</p> <p><i>Nire herrian aldapa asko dago</i></p>	<p>Ederbidea lurraldeko biztanleriaren parte handi bat haran hondoetan edo kostaldeko zona lauagoetan bizi da.</p> <p>Suitzan, herrialde menditsua da, bizikletak erabilera handia du esaterako Basilean (desplazamenduetatik % 20) edo Bernan (% 11), eta horietan kaleetako zenbaitetan maldak handi samarrak dira.</p> <p>Bizikletaren eboluzio teknologikoak arindu egin ditu, neurri batean, malde-tarako eskakizun fisikoak, eta oztopo topografikoak bizikletarako ibilbideak trazatuz eta ohiko garraio publikoarekiko (autobus, tranbia eta trenekiko) edo bertikalarekiko (igogailu eta eskailera mekanikoekiko) konbinazioaz arindu daitezke. Gainera, pedalei eragiteko laguntza elektrikoa duten bizikletak agertu direlarik, malda inguruetarako aukera esparru berri bat zabaldu da</p>
<p>Distantziak</p> <p>EAzken hamarkadetan zehar hirigintza sakabanatzeko fenomenoak sortu da. Lanerako edo ekipamendu eta merkataritza-gune jakin batzuetarako desplazamendu askok bizikletaren ekintza-erradioa baino handiagoko distantziak hartzen dituzte</p> <p><i>Lana oso urrun daukagu</i></p>	<p>Metropolizatze fenomeno hori bada ere, oraindik esan dezakegu Ederbidea lurraldean desplazamenduetako asko eta asko bizikletaren ekintza-erradioaren barnean garatzen direla; erradio hori 6-8 kilometro ingurukoa izan daiteke (ordu erdiko bidaia). Adibidez, Euskal Herria-Landak aglomerazio-ko mugikortasunari buruz egin azken inkestaren arabera, etxea-lantokia ibilbideek, 2010ean, 7,6 km egiten zuten batez beste; hau da, horietatik erdiaren kasuan bizikletaz egiteko moduko distantziak dira⁵.</p> <p>Bizikletarako ibilbide sareak sortzeak eta bizikleta garraio kolektiboarekin konbinatzeak aukera ematen dute bizikletaren ekintza-erradioa handitzeko; eta 5 kilometrotik beherako “atez ateko” joan-etorrien kasuan, bidaia-denborak automobil pribatuarenak baino laburragoak ere izaten dira.</p>

5 Taula honetako moduen arteko banaketa kopuruak EPOMMen datu-basetik datoz (The EPOMM Modal Split Tool). <http://www.epomm.eu/tems/>

6 Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011.

<p>Eguzki-argia</p> <p>Argiztapen artifiziala behar duten ordutegiek zigortu egiten dute bizikletaren erabilera, arrisku handiagoa sumarazten baitute, aparteko ekipamendua eskatzearekin batera</p> <p><i>Gauez ateratzen naiz etxetik, eta gauez itzultzen naiz</i></p>	<p>Eguneko argia ez da, inolaz ere, Europan bizikleta gehien erabiltzen den herrialdeen ezaugarrietako bat. Suediako Upsalako hirian, 140.000 biztanle ditu, bidaietatik % 28 pedalei eraginez egiten dira.</p> <p>Argiztapen eta ikusgarritasun sistema indibidualak argiteria publikoa duten azpiegiturekin konbinatzeak murriztu egiten du, halaber, faktore honen disuasio indarra.</p>
<p>Gauzak garraiatzeko aukera</p> <p>Bizikletak ezin ditu oso karga astun edo bolumen handikoak eraman</p> <p><i>Erosketak eta tramankulu asko eraman behar ditut</i></p>	<p>la-ia inoiz ez da eraman behar izaten fardelak eramateko gailu edo saski motaren batez hornitutako bizikleta baten edukiera gainditzen duen gauzarik. Esaterako, 8-10 kilogramo bitarteko erosketa-zorroak edo 15 kilogramo arteko haurrak nahiko eroso eraman daitezke bizikletan.</p> <p>Bizikletaren erabilera zabala den hirietan ohiko garraiobidea da, era berean, eguneroko erosketak egiteko unean. Groningan, 182.000 biztanleko hiri holandarra da, bizikleta bidezko joan-etorriak % 31 dira, eta ehuneko horixe da, era berean, erosketak egitera pedalei eraginez joaten diren pertsonena (Cycling in Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009)⁶</p>
<p>Bizikletaz mugitzen diren pertsonen irudia</p> <p>Ez dago ondo ikusia lanera edo leku jakin batzuetara bizikletaz joatea</p> <p><i>Gaizki begiratuko lidakete</i></p>	<p>Zorionez, irudi negatibo horren tokian, bizikleta gizarte balio berriak sinbolizatzen dituen ibilgailu errespetuzkotzat ikusten duen irudi positibo bat ari da zabaltzen. "Gipuzkoan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa"⁷ lanaren arabera, 15 urte edo gehiagoko gipuzkoarretatik % 37 bizikletaz ibiltzen da gutxienez hilean behin, eta % 7 egunero, baina horretaz gain, % 27k dio interesgarri ikusiko lukeela egunero erabiltzea, egun dauden baldintzak hobetuz gero. Gainera, % 79 oso edo nahiko ados dago Gipuzkoan bizikletaren erabilera sustatzeko bitarteko publiko gehiago erabiltzearekin.</p>
<p>Adina edo egoera fisikoa</p> <p>Herritar guztiak ez daude bizikletaz ibiltzeko egoera egokian</p> <p><i>Ez nago sasoiari</i></p>	<p>Lau urterekin ikas daiteke jada bizikletarako behar den oreka, eta lau-rogeitik gora izan arte mantendu.</p> <p>Pedalei eragiteko moduan ez dauden talde sozialak txikiagoak dira adinagatik edo egoera fisikoagatik automobila gidatzeko aukeratik kanpo daudenena baino. Hala, Italiako Ferrara hirian -135.000 biztanle ditu eta joan-etorrietatik % 27 bizikletaz egiten dira-, biztanleriaren ia-ia % 90ek ohiko txirrindularitzat du bere burua.⁸</p>

7 Cycling in Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009).

8 2014an, eta Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzeko lanekin batera, SIADECOK Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat egina. Gaztelaniaz: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>.

Euskaraz: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

9 Ferrara: a city for cyclists, Gianni Stefanati.

2.5 PERTSONA ANIZTASUNA, BIZIKLETA-BEHARREN ANIZTASUNA

Bizikleta ikusteko modu bat baino gehiago dago. Pertsona bakoitzak baldintza eta testuinguru bat ditu pedalei eraginez mugitzea pentsatzeko unean. Horregatik, bizikleta bidezko mugikortasunari borondate eta pertsona asko gehitzeko kontuan hartu behar dira, besteak beste, **genero eta belaunaldi ikuspegiak**, hau da, aintzat hartu behar da bizikleta erabiltzeko erosotasun eta segurtasun beharrak desberdinak direla sexuaren eta adinaren arabera.

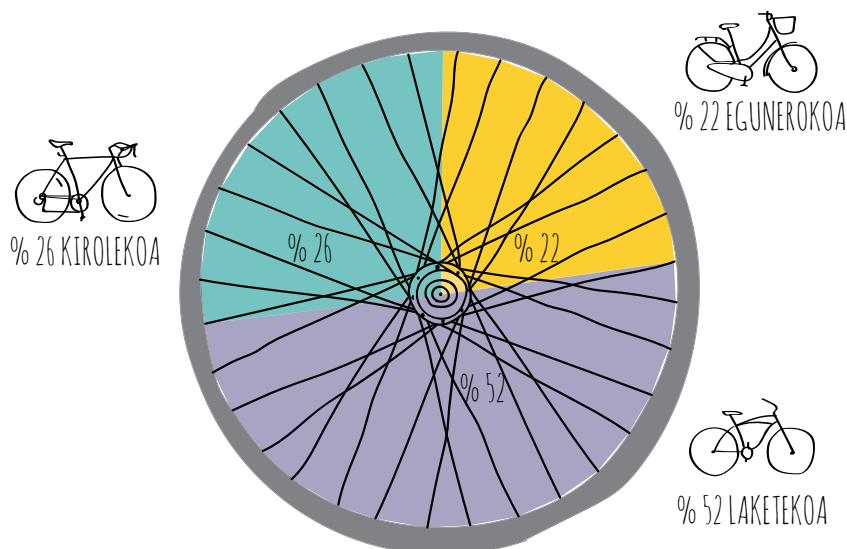
Ezagutu egin behar dira, halaber, pertsonen errentagatik eta sustrai kultural eta etnikoengatik sortzen diren behar diferentzialak ere. Gizarte talde batzuen kasuan, bizikletaren kostua erabakigarria izan daiteke ibilgailu hori ez erabiltzeko, eta beste talde batzuen kasuan emakumeek zailtasun handiagoak izango dituzte bizikletak eskaintzen duen autonomia aprobetxatzeko.

Bizikletaren politikak, horrenbestez, behar aniztasun bati erantzun behar dio, eta horrek esan nahi du ESTRATEGIA bat ezarri behar dela, ekintza eta lehentasunetarako hurrenkera finkatu bat. Bizikletaren politika garatzeko, jakin egin behar da zer kolektibori zuzentzen zaizkion neurriak, eta horietako bakoitzak zer behar dituen. Lehen hurbilketa batek erakusten du bizikleta ohiz erabiltzen duten pertsonen artean hiru kategoria nagusi ditugula:

“Eguneroko” txirrindulariak	Joan-etorrietan bizikleta erabiltzen dute lanagatik, ikasketengatik edo eguneroko beste jarduera batzuentzat..
Laketeko txirrindulariak	Laketerako, aisialdirako edo paseoetarako erabiltzen dute bizikleta.
Kiroleko txirrindulariak	Kirol arrazoiengatik erabiltzen dute bizikleta (errepidekoa edo mendikoa).

Gipuzkoan egindako ikerkuntza soziologiko goian aipatuak berak detektatu ditu distantzien, topografiaren edo azpiegituren ikuspegitik baldintza onargarriak izan arren batez ere kultural edo ideologikotzat har daitezkeen arrazoiak direla-eta bizikletaren ohiko erabilera errefusatzen duten kolektibo batzuk: era askotako arrazoiak dauzkate bizikleta ohiz ez erabiltzeko, eta politika publikoak garatzera begira, arrazoi horiek honela labur ditzakegu:

Ezaugarri nagusia	Kolektiboaren karakterizazioa
Aurreiritzia	Joan-etorritarako modu gisa bizikleta probatu ez duten pertsonak, bere pertzepzioaren oinarri aurreiritziak dituztenak (“ez da eroso, ez da praktikoa, gazte eta kirolarientzat da, gizonezkoentzako praktika bat da, etab.)
Errefusa	Ibilgailu motordunetan ibiltzeko ohitura sendoko pertsonak eta bizikletari “gutxiegi” deritzotenak (“denbora-pasarako”, “haur/gazteen kontua”), portaera iraunkorrekiko interes txikikoak (“ekologisten kontua da”). Bizikletarekiko errefus hori erabatekoa izan daiteke, edo bakar-bakarrik eguneroko erabilerari lotua, kiroleko txirrindularien sektore batzuekin gertatzen den moduan.



6. irudia. Gipuzkoan bizikleta ohiz erabiltzen duten pertsonen profilen proportzioak

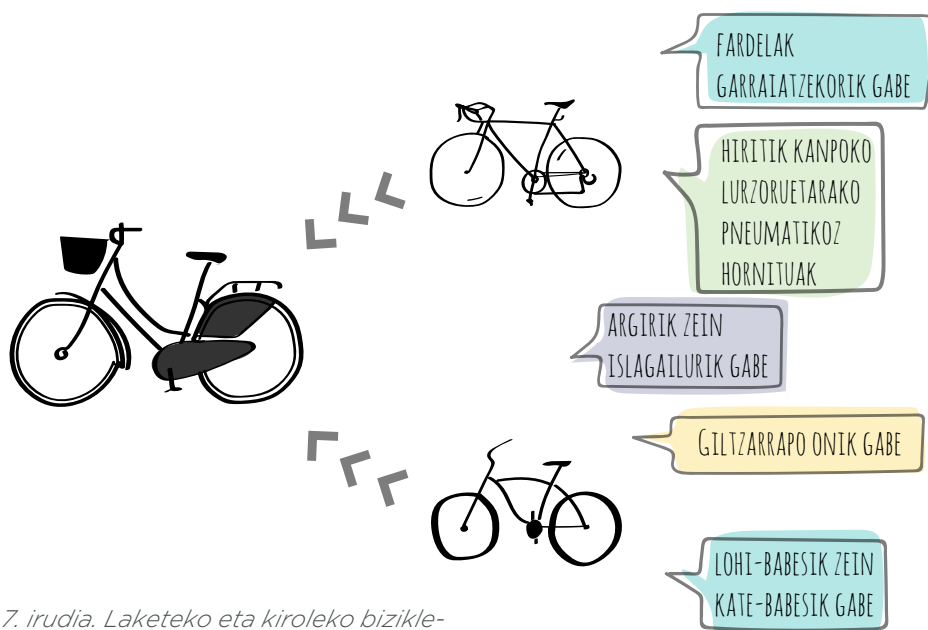
Hasiera batean bizikletaren eguneroko erabilera errefusatzen duten kolektibo horien parte bati arreta eskaini behar zaio, halaber, bizikletaren politika garatzeko unean, biztanleriaren zati garrantzitsua direlako.

Udalerrri batean bizikleta erabiltzen duten pertsonen profilek aztarna asko ematen dizkigute, horren bizikletarako kalitatearen edo baldintzen gainean. Ildo horretatik, urrezko arau bat aipa dezakegu: udalerrri batean, bizikletaren normalizazioa bizikletaren eguneroko erabileran ikusten den sexuen arteko orekarekiko eta adinen arteko orekarekiko proportzionala da.¹⁰

¹⁰ Économie du vélo dokumentuak jasotzen duen moduan –Grand Angle-ren zenbaki berezia, Atout France-k 2009ko uztailean argitaratua eta www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_complete.pdf helbidetik jaits daitekeena), txirrindularitzaren kirol praktika oso maskulinizatuta dago; aisiako eta eguneroko praktikak, aldiz, oreka handiago baterantz doaz, bizikletaren erabilera normaldu ahala.

Emakumeen proportzioa garraibide hori erabiltzen duten pertsonen erdira hurbiltzen denean, esan dezakegu bizikletak normaltasun estatusa eta erakarmen zabaldua lortu duela. Era berean, pedalei eragiten dieten pertsonen adinen banaketa bat datorrenean biztanlerian oro har ikusten denarekin, esan dezakegu bizikletaren gaineko arrisku pertzepzioa nabarmen murriztu dela, halako moduan ezen gurasoek, esaterako, adin txikikoei uzten baitiete bizikletan modu autonomoan ibiltzen.

Pedalei eragitearen inguruko pertzepzio eta behar pertsonalen aniztasunak bizikleta tipologia sorta zabala ekarri du, kiroleko bizikletekin hasi eta hirian ibiltzeko bizikletetara iritsiz, tartean direla zikloturismo edo mendirako diseinatuak, besteak beste.

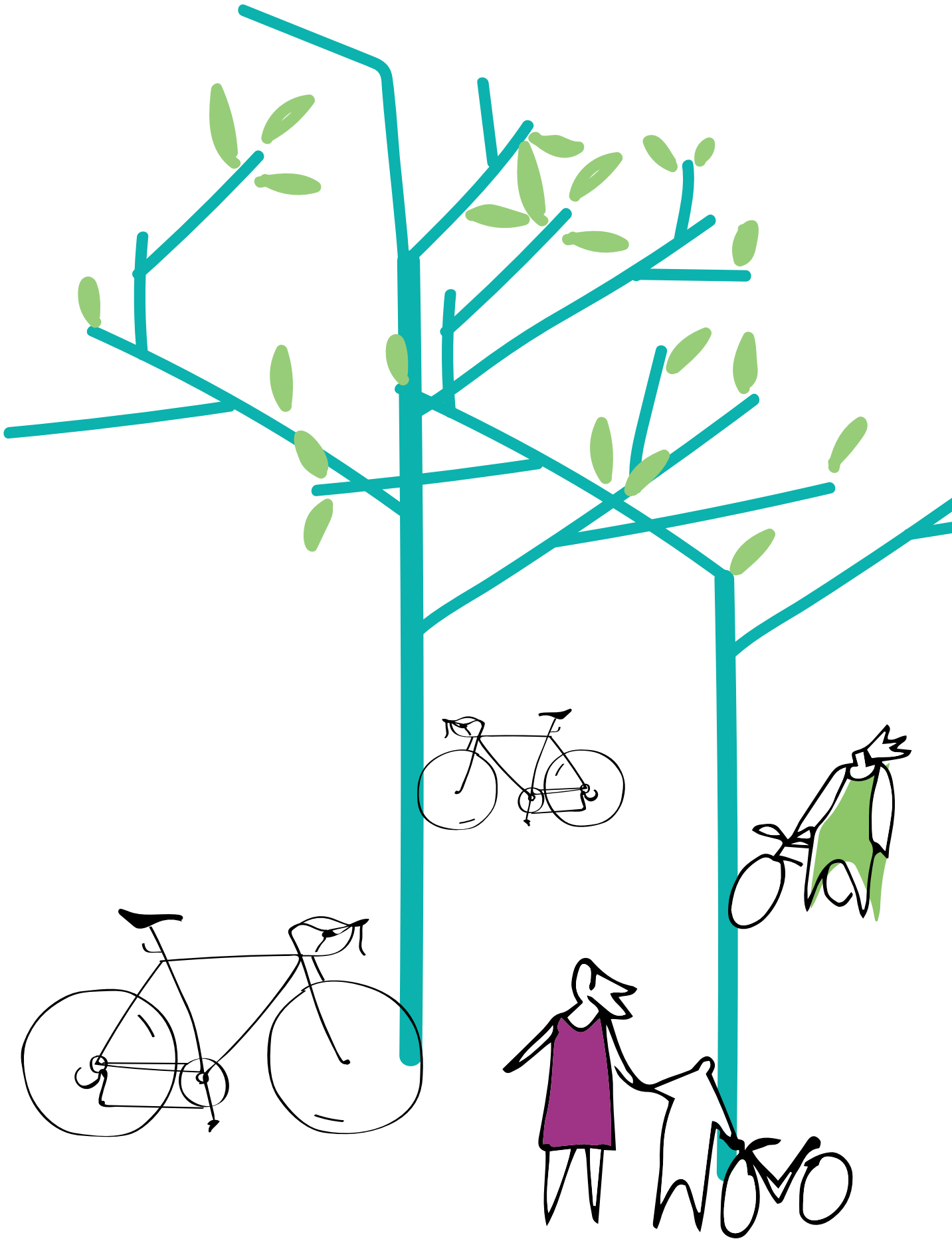


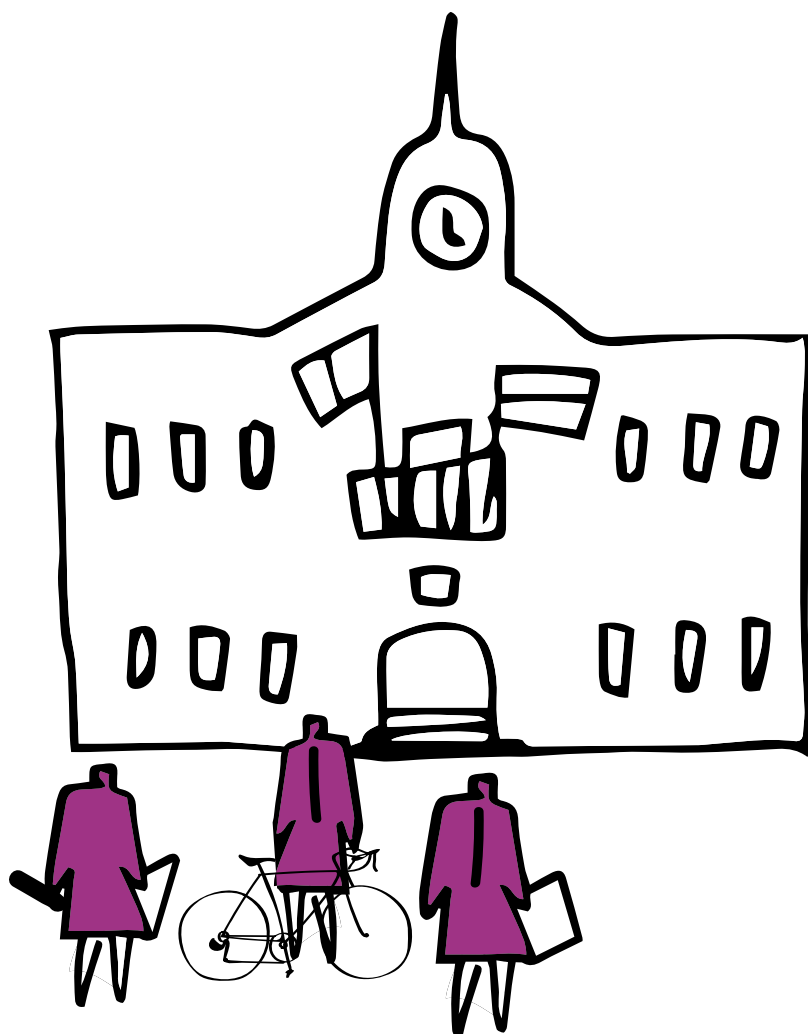
7. irudia. Laketeko eta kiroleko bizikletetatik hirirako bizikletara

Hirian erabiltzekoak dira eguneroko bidaietarako egokienak, eroso eta segurua baita horiekin zirkulatzea, baita trafiko motordunarekin baterako zirkulazioaren kasuan ere. Horregatik, udalerrri batean ikusten denean euritan eta ilun denean ibiltzeko eta gauzak garraiatzeko prestatutako bizikleten proportzioa handia dela, bizikleta bidezko mugikortasuna normaltze prozesuan dagoela esan dezakegu.

Hiriko bizikleta horiek ezaugarri batzuk dauzkate, kirol edo paseoaren esparruan erabiltzen direnek ez dituzten batzuk alegia, hala nola lohi-babesak eta kate-babesak, giltzarrapoak, argiak eta garraio sistemak (fardelak eramatekoak eta zakutoak).

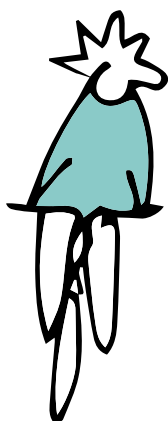
Hirirako bizikleta nagusi horri beste hainbat modelo ari zaizkio gehitzen azken aldi honetan, erabiltzaile profil desberdinetara iristearren; hala, bizikleta tolesgarrietatik -oso erabilgarriak igogailuetan sartu ahal izateko edo garraio kolektiboarekiko intermodalitaterako-, pedalei eragiteko laguntza elektrikoa dutenetaraino helduz, horrelakoak malda handiko zonetan erabiltzeko edo elementu astunak garraiatzen dituzten pertsonentzat baitira, edo muga fisikoak dituzten edo oso ibilbide luzeak egiten dituzten pertsonentzat, betiere ahantzi gabe trizikloak, adina edo egoera fisikoa dela-eta hainbat pertsonarentzat egokiak, eta merkantziak garraiatzeko kargako bizikletak (honi guztioni dagokionez, ikusi <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/hiriko-ziklismoa> webgunea).





3

TOKIKO GOBERNUEK EGIN DEZAKETENA ETA EGIN EZIN DUTENA



3.1 BIZIKLETA HIRIGINTZAN TXERTATZEA

Bizikleta txertatu behar den lehen espazio politikoa hirigintza eta lurralde antolaketarena da. Izan ere, espazio horiek tokiko gobernuen eskumen partziala dira eta, gainera, aukera ematen diete hiri eredu jakin batzuk ezartzeko, izan baitaitezke bai bizikleta bidezko joan-etorrietarako erraztasun eta segurtasun maila handiagoak edo txikiagoak eskaintzen dituztenak, bai bidaietarako jarraibide iraunkorrak bultzatzen dituzten edo ez dituztenak.



Pirinio Atlantikoetan, Nafarroan eta Gipuzkoan, hirigintzaren arauketa eskala desberdineko planak txertatzen doazen prozesu baten bidez egiten da; lehenik lurraldearen antolaketari dagozkionak izaten dira, udalez gaindiko administrazioek hartzen

baitute eskumen hori bere gain, eta azkenak udalerriri edo udalerrriaren zati bati dagozkionak izaten dira. Planen hierarkia hori hirigintzako legedian finkatzen da, ondoko taulan laburtzen den moduan:

BIZIKLETAREN POLITIKARAKO ERREFERENTZIAKO HIRIGINTZAKO LEGEDIA

Frantzia	Nafarroa	Gipuzkoa
<p>* SRU Legea. 2000-1208 Legea, 2000ko abenduaren 13koa (Solidarité et au Renouvellement Urbains).</p> <p>* Inguruarekiko Konpromiso Nazionalerako Legea, Grenelle II deitua, 2010eko uztailaren 12koa.¹¹</p>	<p>35/2002 Foru Legea, Lurralde Antolamendu eta Hirigintzari buruzkoa.</p>	<p>* 4/1990 Legea, maiatzaren 31koa, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa.</p> <p>* Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legea</p>

¹¹ Duela gutxi, Frantziako lurralde eta hirigintzako legediaren aldaketa mamizko bat gertatu da. Horrek dituen inplikazioak laburbildu egin ditu Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées (AUDAP) deituaren Les cahiers de l'Audap argitalpenaren 2015eko azaroaren 9ko zenbakiak, Une nouvelle (r)évolution de la planification territoriale et urbaine goiburu adierazgarri baten pean bildu baititu. Lurralde Koherentzia Plana (SCoT) 2000ko abenduaren 13ko 2000-1208 Legeak ezarri zuen. SRU siglaz ezagutzen den lege horrek Solidarité et au Renouvellement Urbains deituak ditu gai, eta lehengo Schémas Directeurs-en (SD) tokian SCOT aipatuak jartzen ditu; Plans d'occupation des sols-en lekuan (POS) Plans locaux d'urbanisme (PLU) izenekoak; eta Plans d'aménagement de zone (PAZ) deituak kentzen ditu. Ingurunearekiko konpromiso nazionalerako legeak, 2010eko uztailaren 12ko eta Grenelle II deituak, sendotu egiten ditu SCoT horien helburuak, eta beste zenbait helburu finkatzen ditu garapen iraunkorren eta berotegi efektuko gasen emisioaren arloan. Eta ALUR eta MAPTAM legeek ere tinko birbideratu dute lurralde eta hiri plangintza.

BIZIKLETAREN POLITIKARI ERAGITEN DION LURRALDE ETA HIRIGINTZA PLANGINTZAREN ESPARRUAK ETA HIERARKIA

Plangintzaren eskala	Pirinio Atlantikoak	Nafarroa	Gipuzkoa
Eskualde edo autonomia maila	--	Nafarroako Lurralde Estrategia. Lurralde Antolaketarako Artezpideak (NLE, 2005)	Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolaketako Artezpideak (LAA) (1997) ⁵
Eskualde edo udalez gaindiko maila	<p>Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)²</p> <p>Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).</p> <p>Programme Local de l'Habitat (PLH)</p> <p>Plan de Déplacements Urbains (PDU)³</p>	<p>Lurralde Ekintza Plan Zuzentzailea (LEPZ)</p> <p>Lurralde Antolaketako Planak (LAP),⁴ NLE garatzen dutenak Nafarroako lurraldea banatzen den bost eremuetan.</p> <p>Udalez gaindiko Plangintza Sektorialak (UPS)</p>	<p>Lurralde Plan Partzialak (LPP), autonomia erkidegoko lurraldea banatzen den hamabost eremu funtzionaletako bakoitzean LAAk garatzen dituztenak⁶.</p> <p>Lurraldearen Arloko Planak (LAP), Eusko Jaurlaritzaren sailek edo foru aldundiek bere eskumenen esparruan garatuak⁷.</p>

2 2014an Schéma de Cohérence Territoriale Bayonne-Sud Landes onartu zen

3 2015eko uztailaren 27an Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluak erabaki zuen Lurralde Antolaketako Artezpideak (LAA) berrikusteko prozedura abiatzea. LAA horien berrikuspenerako hiru urteko epea jotzen da, eta administrazio tramitaziorako hiru une izango ditu (Hasiera, 2015ean egina, Aurrerapena, 2016an aurkeztua, Hasierako Onarpena, 2017rako aurreikusia, eta Behin Betiko Onarpena, 2018rako jarria). 2016ko dokumentuaren Aurrerapenean berariaz aipatzen da bizikleta hurrengo plangintza-mailatan kontuan hartzea eta, bereziki, Bizikleta Ibilbideen Plan Zuzentzailean aurreikusitako ibilbideak jasotzea.

4 Nafarroako Gobernuak, 2011n (NAO, 145 zk., 2011ko uztailak 21), Nafarroako Foru Komunitateko Lurraldearen Antolamenduko bost Planak (LAP) onartu zituen; horrela, lurralde plangintzarako esparrua osatu zuen, eskualde-azpiko eskalan

5 2015eko uztailaren 27an Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluak erabaki zuen Lurralde Antolaketako Artezpideak (LAA) berrikusteko prozedura abiatzea. LAA horien berrikuspenerako hiru urteko epea jotzen da, eta administrazio tramitaziorako hiru une izango ditu (Hasiera, 2015ean egina, Aurrerapena, 2016an aurkeztua, Hasierako Onarpena, 2017rako aurreikusia, eta Behin Betiko Onarpena, 2018rako jarria). 2016ko dokumentuaren Aurrerapenean berariaz aipatzen da bizikleta hurrengo plangintza-mailatan kontuan hartzea eta, bereziki, Bizikleta Ibilbideen Plan Zuzentzailean aurreikusitako ibilbideak jasotzea.

6 Eremu funtzional bateko udalerrietako bakoitzari eragin egiten dio dagokion LPParen edukiak, esate baterako eskualde barneko edo udal arteko mugikortasunari dagokionez.

7 Gipuzkoak, 2013ko urteaz geroztik, Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plan bat dauka, berariaz zuzendua bera bizikletaren arloan lurraldea antolatzerako. Planak Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzko Sarea definitzen du, Oinarritzko Foru Sarea eta Oinarritzko Tokiko Sarea batuta, baina bakar-bakarrik lehen azpisareko, hots, Oinarritzko Foru Sareko tarte, adar eta elementu funtzionalei dagokionez du lotze indarra. Aurreikusitako bizikletarako azpiegituren konektagarritasuna bermatzearen, udal arteko bizikleta bideek igarotzen dituzten udalerrien kasuan horietako bakoitzeko sarrera eta irteera puntuak zehazten dira, eta puntu horiek lotzen dituzten tokiko sareei dagozkien hiri ibilbideak ere proposatzen dira. Era berean, Planaren arau atalean erabileren erregulazio bat proposatzen da, eta udalei bere hirigintzako plangintza egokitzeko derrigortasuna ezartzen zaie halaber; horretarako, bizikleta bide hauek "Bizikleta bidezko Komunikaziorako Sistema Orokor" gisa jaso behar dituzte.

Plangintzaren eskala	Pirinio Atlantikoak	Nafarroa	Gipuzkoa
Udal maila edo txikiagoa	<p>Plan local d'urbanisme (PLU)</p> <p>Carte Communale (CC)</p>	<p>Udal Plan Orokorra (UPO)</p> <p>Hiri Antolamenduko Arauak (HAA)</p> <p>Sektorizazio planak, plan partzialak, plan bereziak eta xehetasunezko azterketak</p>	<p>Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak (HAPO)⁸</p> <p>Hiri Antolamenduko Arauak (HAA)</p> <p>Plan partzialak, plan bereziak eta xehetasunezko azterketak</p>

Plangintzaren hierarkia horretan ikus daitekeen moduan, arlo honetan udal ekintza nagusia tokiko hirigintza planak dira, hiru lurraldeetako bakoitzean dauzkaten izen eta ezaugarriekin; izan ere horietan zehazten da udalerriak segituko duen hirigintzaren eredua eta, beraz, bizikletak eredu horretan izango duen egokitzapen maila.

Bizikleta bidezko mugikortasunaren ikuspegitik, tokiko hirigintza plan horiek zehaztu behar dituzten bi alderdi nabarmendu ditzakegu:

- Udal mugarte osoan, **hiri bilakaerarako eta lurzoruaren okupaziorako estrategia.**
- **Sistema orokorren sarea**, hirigintzaren garapenaren arrazionaltasuna eta koherentzia ziurtatzeko modukoa, erabilera kolektiboko espazioen kalitatea eta funtzionaltasuna bermatuta.

Lehen kontzeptuari jarraiki, neurri batean propio iraunkortasunera bideratutako hirigintzako plangintza bat egin daiteke eta, zehazki, oinezko, bizikletazko eta garraio kolektibo bidezko mugikortasuna bultzatzera zuzendutako bat. Lurraldean jarduerak izango duten banaketaren inguruko erabakiak funtsezkoak dira, joan-etorrietarako bitarteko motordunak erabili beharra edo era autonomoak (oinez edo bizikletaz) erabiltzeko aukerak areagotzeko edo murrizteko unean. "Hurbiltasuneko hirigintza" esaten zaiona da, eta horren elementu nagusia enplegu, ekipamendu eta etxebizitzaren kokapena da, erabileren dentsitate eta dibertsitatearekin batera).

Honetaz guztiaz gain, sistema orokorren sarearen zehaztapenak aukera ematen du ez bakarrik oinezkoentzako eta, oro har, ibilgailuentzako sarea jasotzeko, baizik eta baita beste hainbat jasotzeko ere, esaterako aparkaleku sistema (eraikinetan prestatutako bizikletentzako aparkalekuak barne), bizikleta bideen sarea, garraio kolektiboko sarea edo garraio bertikaleko sarea (igogailuak, eskailera mekanikoak), horiek guztiek ere lagundu baitezakete udalerrian bizikletak garraibide gisa izan dezakeen etorkizunean.

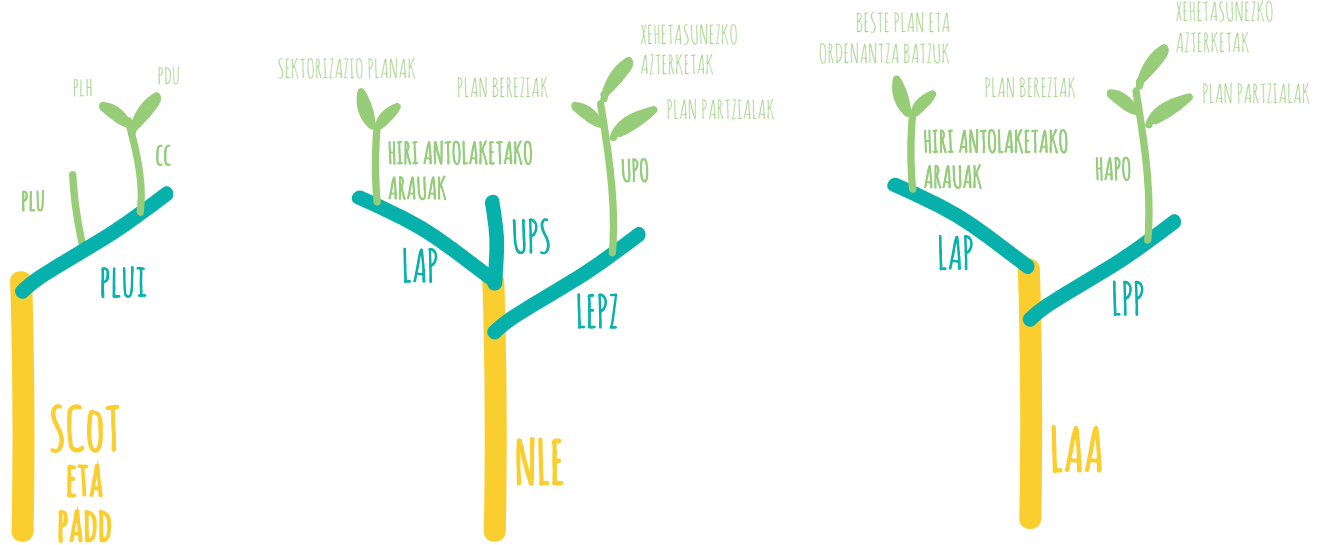
Azken urteotan aurrerapausoak egin diren esparruetako bat, Frantzia eta Espainia arteko mugaren alde bietan gainera, eraikinetan bizikletentzako aparkalekuak hornitzeari dagokiona da. Izan ere, udalerrietan praktika onak eragiteaz gain (Bidarteko eta Hernaniko plangintzei buruzko laukiak ikusi), udal mailaz gaindiko araudi bat ere prestatu da⁸.

Azken batean, esan dezakegu plangintza tresna indartsua dela epe ertain eta luzera begira bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko, eta udalerrri batzuek dagoeneko jakin dute hori baliatzen, ondoko laukiotan ikusten dugun moduan.

Edonola ere ez da ahantzi behar udalerriek ere funtsezko eginkizuna dutela goragoko eskalako planetako irizpideak eta zehaztapenak finkatzeko unean -plan horiek lantzeko eskumena udal mailaz gaindiko administrazio eta erakundeei dagokie-.

8 Euskal Autonomia Erkidegoaren Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak (LHL), bere hirugarren artikuluan, ezartzen du ezen hirigintzako sustapenaren obligazioetako bat dela “mugikortasun iraunkorrerako behar diren garraio publikoko azpiegiturak”, zeren eta “batetik, behar-beharrezkoa ez den guztietan, murriztu egin behar baita motordun ibilgailuen erabilera, eta bestetik, lehentasuna eman behar zaie ingurumena errespetatzen duten garraioei, garraio horiek elkarrekin ondo lotu eta konbinatuta”.

9 Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legearen Amaierako Bigarren Xedapenari eman erantzun gisa Eusko Jaurlaritzak idatzi duen Eraikuntzako Udal Ordenantzetako ereduak, Euskal Autonomia Erkidegoko udalerrientzat erreferentzia denak, ezartzen du ezen, oin berriko eraikinen kasuan, aparkaleku kolektiboetan bizikletetarako behar den gutxieneko aparkaleku-hornidurak aparkalekua dagoen eraikinaren okupazioaren % 25ekoa izan behar duela, edo plaza batekoa, berriz, bost ibilgailuko, erabilera nagusia aparkalekuarena duten eraikinen kasuan; gainera, bide edo espazio publikoen aldamenean, bizikletak aparkatzeko edo lotzeko plaza bat beharko da, gutxienez, ibilgailuak aparkatzeko bost plazako, bizikletetarako gutxienez 10 plazako multzotan antolatuta. Frantzian, udaletako Hirigintzako Planetarako Erregelamenduak bere 12. artikuluan baimena ematen du eraikin berrietan bizikletak aparkatzekoetarako estandarrak finkatzeko. Gainera 2011-873 zk.ko dekretuak, 2011ko uztailaren 25ekoak, ezarri egiten ditu Code de la construction et de l'habitation (CCH) deituak kontuan hartu behar dituen irizpideak, bizikletentzako aparkalekuei dagokienez. CCH horretan erreferentziako artikuluek, gai honi dagokienez, honakoak dira: R.111-14-4, R.111-14-5 eta R.136-4.



PIRINIO ATLANTIKOAK

NAFARROA

GIPUZKOA

8. irudia. Lurralde eta hirigintza plangintzaren zuhaitza

BIZIKLETA HERNANIKO HIRI ANTOLAKETAKO ARAUETAN (2011)

Antolaketa honetako Komunikazio Sistema Orokorrak bizikleta bideen sare bat eta hiriko igogailu sistema bat jasotzen ditu. Garapeneko plangintza honela arautzen dira bizikletentzako aparkalekuak:

Bizitegi-partzeletan (58. art.), honakoa ezartzen da:

- Hirigintza-garapen berrietan, hiria berritzeko lanetan nahiz lehendik dauden eraikinak oso-osorik ordezkatu eta birgaitzeko lanetan, bizitegi-erabilera duten partzelen edo eraikinen barnean bizikletak apartzeko gunek aurreikusi beharko dira -bizikleta-plaza bat, gutxienez, 100m²(t) bakoitzeko-. Bizikleta-plaza horiek bizitegi-eraikinen behe-solairuetan edo sestraren azpiko solairuetan kokatuko dira, edo hala badagokio, eraikinen kanpoaldean, jabetzan bertan lursail librea izanez gero.

Jarduera ekonomikoetarako eta ekipamendu komunitariorako partzeletan (63. art.), honakoa ezartzen da:

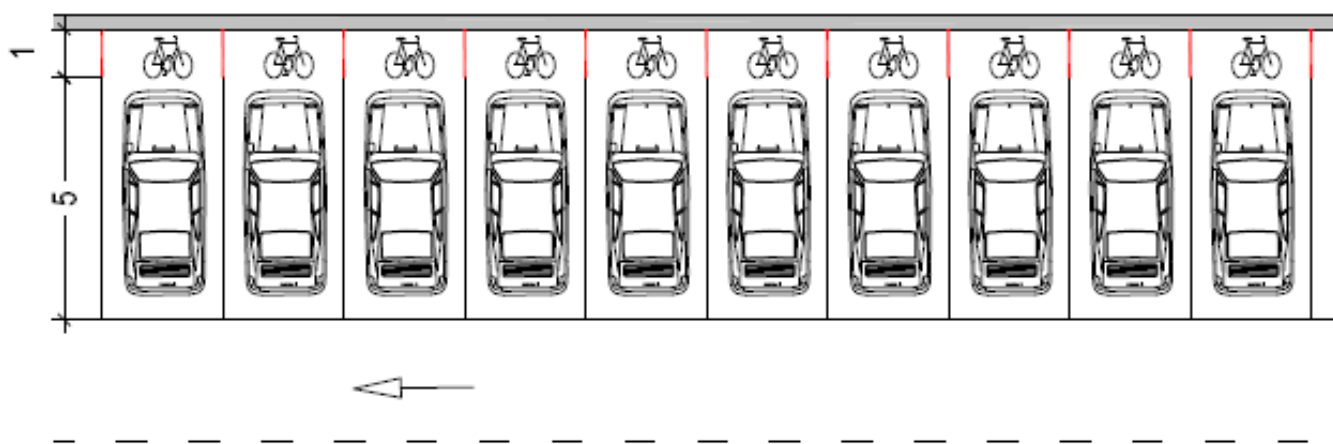
- Hirigintza-garapen berrietan, hiria berritzeko lanetan nahiz lehendik dauden eraikinak oso-osorik ordezkatu eta birgaitzeko lanetan, bizitegi-erabilerarik ez duten partzelen edo eraikinen barnean bizikletak aparkatzeko gunek aurreikusi beharko dira, 2 bizikleta-plaza, gutxienez, 100m²(t) bakoitzeko; eta bizikleta-plaza horiek bizitegi-erabilera ez duten eraikinen behe-solairuan edo sestrapeko solairuetan kokatu ahal izango dira; hala badagokio, eraikinen kanpoaldean ere ezarri ahal izango dira jabetzan horiei atxikitako lursail librea badute.

Hiri Antolaketako Arauen garapen gisa, 2013an onartu zen Eraikuntzaren Ordenantza (116. zk.ko GAO); horretan jasotzen dira bizikletentzako aparkalekuetarako baldintzak (1.2 – 2.8 artikulua).

BIZIKLETAK APARKATZEKO LOKALAK bizitegi-eraikinetako zerbitzu komuneko ESPAZIO ETA ELEMENTU KOMUNTZAT definitzen dira, Eraikuntzaren Kode Teknikoan definitzen diren instalazio gelak edo hiri hondakinak biltzeko gelak bezalaxe.

APARKALEKU GISA ERABILIKO DIREN LOKALETARAKO BALDINTZAK HERNANIKO HIRI ANTOLAKETAKO ARAUETAN (1.2-7.2 ARTIKULUA)

Bizikletak aparkatzeko lokalek eta espazioek sarbide eta neurri aldetiko beharrezko ezaugarriak eduki beharko dituzte, besteak beste, lortu nahi duten helbururako eta zerbitzua zuzentzen zaion garraio-bidearen ezaugarri funtzional espezifikoak erantzuteko egokiak.



BIDARTEKO PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Plan hau 2011n onartu zen, eta Euskal Kostaldea - Aturri aglomerazioko PLUi-k ordezkaturako du 2018-19an onartzen dutenean, aurreko laukian aipatu den moduan alegia. Helburuen artean du modu aktibo bidezko joan-etorriehi lehentasuna ematea, bizikleta ibilbide bereizi berriak eta oinezkoentzako bide berriak ezarrita.

Gainera, eraikin berrien kasuan bizikletentzako aparkalekuak sortzeko baldintzak ezartzen ditu, higiezin mota bakoitzerako honako magnitudeak ezarritako oro har:

- Etxebizitzarako kolektiboak: 1 bizikleta-plaza 50 m²-ko, gutxienez 1,5 plaza izanik etxebizitzako.

- Zerbitzuak: 1 bizikleta-plaza azaleraren 30 m²-ko.
- Dendak: 1 bizikleta-plaza salmenta-azaleraren 20 m²-ko.
- Industria, lantegiak, eskulangintza: 1 bizikleta-plaza azaleraren 100 m²-ko.
- Hotelak: 1 bizikleta-plaza logelako.
- Jatetxeak: 1 bizikleta-plaza jangelako 10 m²-ko.
- Ikuskizunak: 2 bizikleta-plaza 10 ikusleko.

Bizikleta kopurua goiko unitatera biribiltzen da.

BIZIKLETA, PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) DE LA EX-AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE – ADOUR DEITUAN

Udalergi arteko hirigintza plan honek bost udalerritako, hots, Angelu, Baiona, Biarritz, Bidarte eta Bokaleko hirigintzako plan lokalak ordezkatu ditu. Lurralde diagnostiko baten erredakzioaren ondoren, 2016an onartu egin zen Hirigintza Kodean aurreikusitako dokumentu politikoa (L151-5 artikulua), *Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)* deitua, 2017an egingo den eta 2018-19an onartuko den araudia formalizatu aurretik.

PLUi-k kontuan hartzen ditu aurretiko beste dokumentu batzuk, hala nola *Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)* de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes, *Plan de Déplacements Urbains (PDU)* du Syndicat des Transports de l'agglomération Côte Basque - Adour, *Plan Vélo* de l'Agglomération Côte Basque - Adour eta *Plan Climat Energie Territorial (PCET)*.

PLUi honen funtsezko ildo estrategikoetako bat desplazamendu modu aktiboen garapena da; eta horietarako zenbait helburu ditu, honakoak:

- Bizikleta ibilbide jarraituak eta seguruak sortzea, aglomerazioa zeharkatu ahal izateko eta lan, ikasketa, erosketa eta abarrentzatiko joan-etorri eragile nagusi guztietara iritsi ahal izateko.
- Bizikleta eta oinezkoentzako aisiako bide eta bidezidor sarea sortzea, hiriguneak landa eta natur espazioekin lotu ahal izateko.
- Zirkulazio motelduko eremuak eta espazio publikoak hobetzekoak sortzea

BIZIKLETA ARRASATEKO HIRI ANTOLAMENDUAREN PLAN OROKORREAN (2014)

Planak jasotzen dituen helburu estrategi-koen artean, bidegorri sarea zabaltzea jasotzen da; gainera, Bizikleta Bideen Sarea antolatzeko eredu bat finkatzen du, bere garaian ziren hiru ardatz nagusiak eta barneko ardatz berriak jasota. Antolaketa hau Komunikazio Sistema Orokorreko zirkulazio ez motordunaren bide sorta gisa dago formulatuta.

Gainera, HAPOk hiri lurzoru eta lurzoru urbanizagarri gisa kalifikatutako lurzoru guztia hainbat lurralde esparrutan banatu du, eta horien antolaketa xehakatur hiri antolaketako plan berezi batean jasoko da. Dena den HAPOk, esparruko hirigintza fitxen bidez -eta indar loteslez-, erabilerak eta gehienezko aprobetxamenduak adierazten ditu, esaterako bidegorri edo bizikleta ibilbide bat garatzea, Komunikazio Sistema Orokorren partetzat.

Gaztelaniaz: <http://www.arrasate.eus/es/ayuntamiento/plan-general-urbanistico/texto-refundido-del-plan->

Euskara: <http://www.arrasate.eus/eu/udala/udal-egitamu-orokorra/testubateratua-general>

ZARAUZKO BIZIKLETA AZPIEGITUREN PLAN BEREZIA (2015)

Bizikleta hiriko bidean txertatzeko prozesua azken hamarkadan zehar garatu da, hirigintza eta mugikortasunaren plangintzarako hainbat dokumenturen bidez. Prozesuaren azken katebegia Zarauzko Bizikleta Bide eta Azpiegituren Plan Bereziaren onarpena izan da, izenak berak dioen moduan hirigintzako araudiaren parte dena bera eta, horrenbestez, derri- gor betetzekoa.

Beste bide batzuekin eta ibilbide bakoit- zterako ezarritako destinoekin lotzeko, Plan Berezia aldatzeko prozesu bat zertu behar da.

Azkenean, Plan Bereziak jarduera guztien balorazio ekonomiko bat jasotzen du, programazio proposamen batekin batera.

Gaztelaniaz: http://www.zarautz.org/FTP/PLANES_URB/bizikleta.zip

Euskara: <http://zuzarautz.info/wp-content/uploads/2014/12/Zarauzko-Bizikleta-bide-eta-Azpiegituren-Plan-Berezia.pdf>

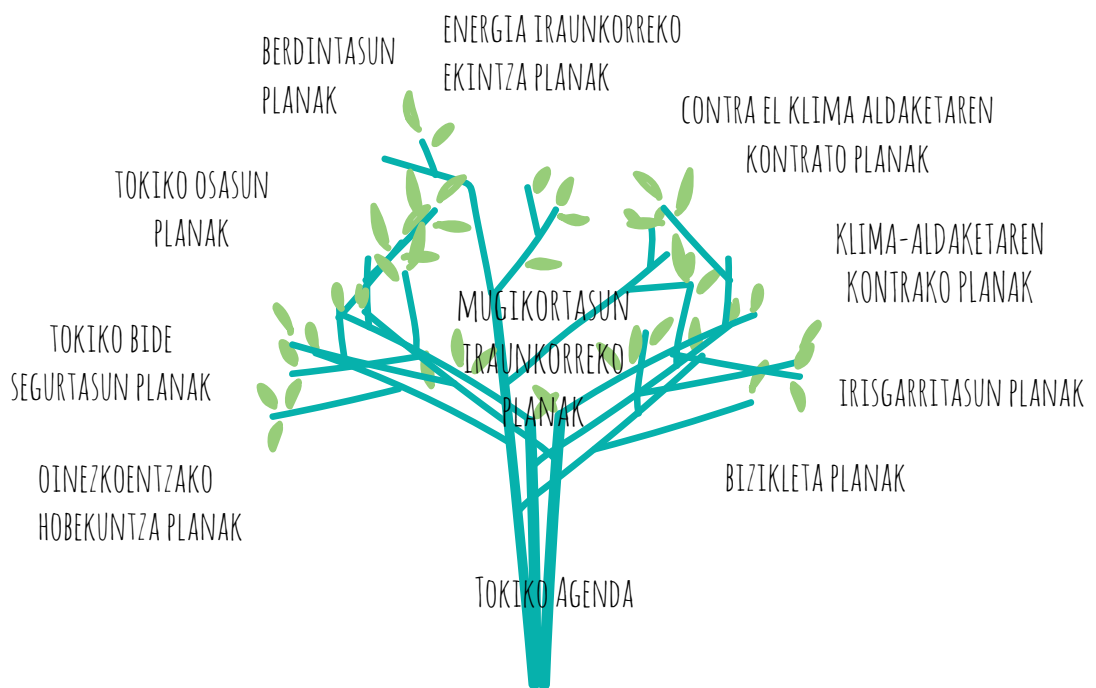
3.2 MUGIKORTASUNAREN PLANGINTZA

Mugikortasuna ibilgailu motordunen zirkulaziotik harago pentsatzeak, sarritan, eskatzen du esparru eta gai honetan eskumenak dituzten administrazioetan dokumentu espezifikoak izatea. Ikuspegi horretatik ez da harrizkeoa udal mailaz gaindiko bizikleta bidezko mugikortasuna planifikatzeko ariketa ugari izatea, geroago aipatuko dugun udal plangintzatik aparte. Zehazki, Ederbidea lurraldean zenbait bizikleta plan egin dira, lurralde antolamenduarekiko lege egokitzapen maila desberdinez.

UDAL MAILAZ GAINDIKO BIZIKLETA PLANAK

	IZENDAPENA	OHARRAK
PIRINIO ATLANTIKOAK	Schéma départemental cyclable du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (2008)	Bi bizikleta ibilbide handi garatzeaz gain, sustapen eta arauketa politika batzuk ezartzen ditu, lurralde antolaketaren eskeman txertatzeke baina; beraz, ez du arau gisa balio. Hala eta guztiz, plan horri urte anitzeko finantza-programazioko tresna bat gehitu zaio, gauzatze progresibo eta koherentziazkoa ahalbidetzearen.
	Schéma directeur vélo littoral aquitain du Groupement d'intérêt public littoral aquitain (2009) Schéma Régional 2014-2024 des Véloroutes et Voies Vertes d'Aquitaine (2014)	Toki erakundeek ibilbideak koherenteak egitea eta horiei jarraitasuna ematea bilatzen du, arau egokitzapen espezifikorik gabe ordea. Sare hierarkizatua jasotzen du, eta horren barnean Europa, nazio eta departamendu mailako ibilbideak. Esku hartzeko tresna bat da, baina ez da hirigintzako plangintzaren hierarkia-eskemaren parte.
NAFARROA	Nafarroako Bizikleta Plan Gidaria (2006)	Ez zegoen lurralde antolaketaren arau eskeman sartuta, eta ez zen formalki onartu.
GIPUZKOA	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (2013)	Onartu zutenez geroztik, lurralde antolaketako legedian ezarritako arauen parte da.

Eskala aldatuta, azken hamarkadetan zehar, udal politikek gizarte eskaera eta erronka berriak kudeatu behar izan dituzte; izan ere betiko tresnek, esaterako hirigintzako plangintzak berak, ez zuten horientzako erantzun egokirik, edo ez behintzat erantzun behar beste arin eta bizkorrik. Horrela, udal esku-hartzeak bideratzera begirako plan, estrategia eta programa sorta bat itxuratzen joan da, eta horietan hainbat alderdi jaso dira, hala nola iraunkortasuna (Tokiko Agenda 21 eta dagozkion ekintza planak), irisgarritasuna eta hesiak kentzea (Irisgarritasun Planak), genero berdintasuna (Berdintasun Planak), trantsizio energetikoa (Energia Iraunkorreko Ekintza Planak), klimaren aldaketaren kontrako borroka eta mugikortasun ereduaren aldaketa (Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak edo Hiri Desplazamenduetarako Planak -Frantzia esaten zaien bezala-, Bizikleta Planak eta Mugikortasun Aktibo edo Ez Motordunerako Planak).



9. irudia. Hirigintzako plangintzatik at, bizikletaren politikari lagundu diezaioketen udal planak

Ingurune plangintza sektorialak, sarritan, mugikortasun iraunkorraren arloan estrategia espezifiko bat izan beharra zehazten du, hain justu ere. Horrela, Tokiko Agenda 21en ekintza planek edo energia iraunkorreko ekintza planek mugikortasun iraunkorreko neurriak dituzte funtsezko piezatzat, eta horien artean maizkoa dugu plangintza espezifiko bat erredaktatzea, bai modu guztietarako orokor bat bai bizikleta eta

oinezkoentzako partikular bat. Testuinguru horretan, bizikletaren erabileraren aldeko tokiko ekimen ugari eratu dira, ekintza ildo espezifiko gisa zein mugikortasun planetan txertatuta.

OÑATI. TRESNA GUZTIEK BIZIKLETAN EGITEN DUTE BAT

- Hiri Antolaketako Arauak
- Tokiko Agenda 21
- Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana
- Bizikleta Plana
- Irisgarritasun Plana
- Laneko Mugikortasun Plana
- Energia Iraunkorreko Ekintza Plana

Azken hamar urtean zehar, udalak plangintza eta kudeaketa tresna sorta zabala garatu du; horiek elkarrekin lotzen dira, eta helburu komunak dauzkate, iraunkortasuna esaterako. Bizikleta eta bizikletak dituen azpiegitura aldetiko beharrak dira dokumentu horietan guztietan jasotako elementuetako bat. Horrela, Bizikleta Plana ez da

udal politikaren “apaingarri” bat, baizik eta udal administrazioaren estrategian erabat txertatutako pieza bat.

Gaztelania: <http://www.xn--oati-gqa.eus/es/servicios-municipales/urbanismo-y-ordenacion-del-territorio/plan-de-movilidad-sostenible-de-onati>

Euskara: http://www.xn--oati-gqa.eus/eu/udal-zerbitzuak/hirigintza-eta-lurralde-antolamendua/onatiko-hiri-mugikortasun-iraunkorrekarako-plana?set_language=eu

LEGAZPIKO TOKIKO AGENDA 21 ETA MUGIKORTASUNEAN DITUEN ONDORIOAK

Legazpiko Udala izan zen 1998an Aalborgeko Gutunari atxiki ondoren udalerraren etorkizunari buruzko gogoeta estrategikoa iraunkortasunaren bidetik abiatu zuen Gipuzkoako lehen udaletako bat.

Udalerraren egoera diagnostikatzea ahalbidetu zuten gogoeta prozesuek hainbat udal departamentu bildu zituzten hasieratik beretik, udalez gaineko erakundeekin eta eragile ekonomiko eta sozialekin batera, eta horrela itxuratutako herritarren partaidetzarako foroari

esker era transbertsalean eragin ahal izan da udalean bizikletaren alde inplementatzen joan diren ekimenetan.

Gaur egun indarrean dagoen III. Ekintza Planarekin udaleko hamar departamentu eta udalez gaineko bost entitate daude konprometituta. Planak beste udal planen ekintza edo programak jasotzen ditu, esaterako iraunkortasun, euskara edo berdintasun planenak.

Aurreko atalean ikusi moduan, Frantziako kasuan hirigintzako plangintzaren kateak Hirigintzako Tokiko Planak (PLU) Hiri Desplazamenduetarako Planen (PDU) erredakzioarekin lotzen ditu; espainiar kasuan, berriz, hirigintza plan bakoitzak mugikortasun azterketa bat behar badu ere, horren formulazioak ez du Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan baten irismena zertan izan.

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak (HMIP), edo Plan de Déplacements Urbains (PDU) deituak Frantziako kasuan¹⁰, toki mailako ekintza tresnak dira; horietan udaleko mugikortasunaren egoeraren analisia izaten da abiapuntu, ondoren gatazkak identifikatu, eraldaketa-helburuak ezarri eta helburu horiek iritsi ahal izateko ekintzak zehaztearren. Planek, osterantzean, beren ekintzak gauzatzeko inbertsio, denbora eta kostuen programazio bat ere eduki ohi dute. Eta betekizunen artean dute bizikleta eta oinezkoentzako baldintzak hobetzea ¹¹.

¹⁰ Frantzian, 100.000 biztanletik gorako hiri aglomerazioetan derrigorrezkoak diren Hiri Desplazamenduetarako Planak (PDU) gain, Desplazamenduetarako Tokiko Planak (PLD) idatz daitezke era boluntario batean; hortxe dugu, esaterako, 2007an idatzitako Plan Local de Déplacements de la Communauté de Communes du Sud Pays-Basque. PDUen kasuan bezala, PLDen helburua mugikortasun politika koherenteak ezartzea da, betiere modu aniztasunaren inguruko gogoeta baten barnean; eta horrek bizikleta ere jaso behar du, ezinbestez.

¹¹ Horri dagokionez, ikusi Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains (PDU) argitalpena. CEREMA - Direction Territoires et Ville. 2016.

Tokiko Agenda 21 udaleko mugikortasunari lotutako arazoen gaineko diagnostikoa egitea ahalbidetu duen tresna izan da, eta modua eman du, halaber, funtsezkoak diren hainbat esparrutan eragiteko, esaterako hiri eremuan edo ibilgailu motordun pribatua erabiltzea bultzatzen duen kultura nagusian.

Ekintza Planak ildo estrategiko bat itxuratu du klimaren aldaketaren inguruan, eta bere ardatz nagusia mugikortasun iraunkorraren alde egiten duten eta energiaren erabilera arrazionala bultzatzen duten programak eta ekintzak dira. Esparru horretan, bizikletaren aldeko jardura eta inbertsio zehatzak jasotzen dira, hala nola bizi-

kleta bideen sare bat diseinatzea eta modu programatu batean gauzatzeta eta ondoren foru sarearekin lotzea, bizikletak aparkatzeko guneak, sentsibilizazio kanpaina espezifikokoak, edota zirkulazioa baretzeko neurri integralagoak, 30eko zonak prestatzearekin edo igogailuak instalatzearekin batera.

Gaztelania: <http://www.legazpi.eus/es/bizi-2/desarrollo-sostenible/que-es-la-agenda-21>

Euskara: <http://www.legazpi.eus/bizi/garapen-iraunkorra-agenda-21/zer-da-agenda-21>

EUSKAL KOSTALDEA-ATURRIKO HIRI DESPLAZAMENDUEN PLANA (PDU)

Euskal Kostaldea-Aturri aglomerazioko Plan de Déplacements Urbains (PDU) legedi frantsesak eskatzen duen dokumentu bat da, Périmètre des Transports Urbains (PTU) deitutako esparruan mugikortasun politika garatzera begira; esparru horretako udalerriak Baiona, Angelu, Biarritz, Bidarte, Bokale, Hiriburu eta Tarnose dira.

Aglomerazioko Syndicat des Transports-ek onartu zuen 2015ean, eta bere dokumentuen artean jasotzen du Bizikleta Plan (Plan Vélo) oso bat, horren bidez koherentzia eman nahi baitie aipatu zazpi udalerrietako bizikleta politikei. Egoeraren eta bizikletak analisi esparru horretan dituen aukeren gaineko diagnostikoa egin ondoren, zenbait neurri garatzen ditu bizikleta bidezko joan-etorriak erraztu, aseguratu eta bultzatzera begira.

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan eta Plan de Déplacements Urbains (PDU) deitu gehienak neurri handi edo ertaineko udalerrri edo hiri aglomerazioetan idatzi dira. Izan ere, Frantzian derrigorrezkoak dira 100.000 biztanletik gorako hiri edo hiri aglomerazioetan, eta Espainian ere eskatzen dira 50.000 biztanletik gorako udalerrien kasuan, hiri garraio kolektiborako diru laguntzarik jaso nahi baldin badute behintzat¹².

Batzuetan, toki gobernuek uste izan dute ezen, kasuan kasuko udalerrian, hirigintzako plangintzaren ikuspegiak, prestatze datak edo xehetasun mailak, are Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planenak ere, ez zetozeela bat bizikleta bidezko mugikortasunaren arazoei edo, modu orokorrago batean, motorizatu gabeko mugikortasunaren arazoei aurre egiteko beharrek. Horregatik, bizikleta edota oinezkoarentzako plan espezifikoak egin dituzte, izen desberdinak emanez horiei: Bizikletaren Plan Gidaria, Bizikleta Bultzatzeko Plana, Bidegorri Plana, Motorizatu gabeko Moduen Plana, etab.

Plangintzaren logikaren barnean aplikatutako bidezidorrak dira, eta erabilgarriak gerta daitezke benetan borondate politikoa izanez gero proposatzen dituzten eta, era batera edo bestera, udalerriko mugikortasun politika orokorrari eragiten dioten neurriak garatzera begira. Beraz, kontua da mugikortasun politika bat ezartzea, era esplizitu samar batean, bizikleta eta oinezkoentzako proposamenak ere bertan txertatuta.

Pentsa genezake mugikortasunaren plangintza egitea hiri handi samarren kontua dela, eta udalerrri txikietan -horrelakoak dira Ederbidea lurraldeko gehienak- ez dela garrantzitsua edo posible

¹² Ekonomia Iraunkorrari buruzko martxoaren 4ko 2/2011 Legearen 102. artikulua araber.

IRUNGO HIRI MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA

Honen sorburuan Agenda 21eko proposamenak eta aurretiko beste plan eta dokumentu batzuk daude. Ardatz nagusia izan da Hiri Antolaketako Plan Orokorra prestatzeko eta honen ondoko garapenerako.

HMIPn aurreikusitako jardueren helburua Irungo biztanleriaren mugikortasun joeretan eragitea da, garraiobideen arteko oreka berri bat bilatzearen, hain zuzen energia-gastu txikiagoaren, hiri egitura trinkoagoaren eta bizitegi eta lan inguru berrietatik hirigunera, auzoetara edo garraiobidez aldatzeko guneetara iristea ahalbidetzen duen garraio publiko sistema baten alde.

Planak hiru lan ildo nagusi ezartzen ditu:

- oinezko, bizikletazko eta bidezko azpiegiturak, edo aparkalekuen gaineko jarduerak.
- garraio sistemen plangintza eta kudeaketa, horien artean jasoz garraio publikoa bultzatzera eta hobetzera zuzendutako jarduerak edota garraio erabiltzaileen kolektibo espezifikoek, hots, ikastetxe, lan mundu, mugikortasun murriztuko pertsona eta abarri zuzenduak.
- hiriko garapen gune berriak

Planean garrantzi berezia du motorizatu gabeko moduak (oinezkoak eta txirrindulariak) bultzatzeak. Bizikleta bidezko mugikortasunari dagokionez, zazpi programa espezifiko ezartzen dira, egungo hiri ibilbideetarako jarduera zehatzetan bilduak, hain zuzen beharrezko beste tarte eta jarduera batzuen bidez hiriko bizikleta ibilbideen sare bat itxuratu ahal izateko, eta hori bizikleta bideen Foru Sarearekin lotu eta txertatzeko. Aurreikuspen horiek osatzeko, bizikletak aparkatzeko guneen sare bat eta intermodalitatearen hobekuntza. Gainera, Planak bizikleta erabiltzen ikasteko prestakuntza eta heziketa programa espezifikoak jasotzen ditu, eskola komunitatean autonomia eta bide segurtasuna indartzekoekin batera, besteak beste; eta horiekin batera, baita lan edo merkataritza guneetarako mugikortasunean eragitera zuzendutako neurriak ere.

Gaztelania:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=es>

Euskara:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=sk>

IRUÑEKO BIZIKLETA PLANA (2006)

Plan hori idatzi aurretik, bizikleta funtsezko erreferentzia zen bi dokumentu zeuzkan hiriak: Mugikortasunerako Ituna eta Hiri Antolaketako Plan Orokorra (HAPO). Mugikortasunerako Ituna 2005ean onartu zuten, eta Iruneke Tokiko Agenda 21en garapenaren barnean txertatu. Horixe da hirian mugikortasunaren arloko jarduerak duen esparru politiko eta soziala, eta printzipio eta helburu nagusien artean du bizikletaren erabilera bultzatzea garraiobide alternatibo gisa.

2002ko Hiri Antolaketako Plan Orokorrak, bere aldetik, udal esparruko bizikleta sare bat ezartzen du. Horregatik, abiapuntua izan zen Bizikleta Planaren xehetasun maila handiagoko lanera begira. Bizikleta Planak proposatzen duen sareak 116 kilometro dauzka; aldiz, Hiri Antolaketako Plan Orokorreko sareak 87 kilometro dauzka.

mugikortasuna planifikatzea, zeren eta arazoak ez baitira ahalegin hori justifikatzeko bezain garrantzitsuak, eta tokiko gobernuen bitarteko teknikoak ere ez baitira ahalegin hori egiteko adinakoak.

Egia da udalerrriaren neurriak eragin zuzena duela diagnostikoaren eta proposamenen konplexutasunera begira. Eta mugikortasun plan horiek prestatzeko gida metodologiko gehienek udalerrri er-tain edo handiak dituztela jomugan¹³, baina egia da, halaber, mugikortasunaren eta espazio publikoaren inguruko haserrea herrigune txikienean ere azaleratzen dela.

Horregatik, plangintzako tresnak udalerrri batzuetako errealitate lokalera egokitu daitezke, eta baita tresnak berak sinplifikatu ere. Mugikortasuneko plan konplexu samarren aurrean, toki erakunde txikiek aukera dute **Mugikortasun Iraunkorreko Ekintza Programak edo Espazio Publikoaren arloan zein Oinezkoentzako, Irisgarritasunerako eta Bizikletarako Hobekuntzarenean esku hartzeko programak** garatzera jotzeko, hau da, esparru horietako guztietan edo horietako batzuetan udalerrriak gauzatu behar dituen jarduerak denbora batez ezartzen eta antolatzen dituzten dokumentuak garatzeko.

13 2004an IHOBEk "Mugikortasun Iraunkorraren udal-planak egiteko Gida" argitaratu zuen: <http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?ldMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91b-c032&Cod=01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=es-ES&Tipo=>; erabilgarria izan daiteke, plan horien irismenaren eta udalerrri bakoitzeko ezaugarrietara egokitzearen gaineko toki mailako gogoetarako.

ERRETERIAKO OINEZKO ETA BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUN PLANA (2015)

Helburuak:

- Oinezkoen eta txirrindularien beharrak identifikatzea.
- Bi garraio modu hauen arteko aliantza sortzea.
- Oinezkoen desplazamenduen segurtasuna eta kalitatea hobetzea.
- Bizikletentzako sare seguru, eraginkor eta erakargarria bermatzea, kostu txikienez.
- Bizikleta bidezko bidaien % 5 lortzea, oinezko desplazamenduen edo garraio publikoen kuota galtzeke.
- Espazio publikoa, ingurumena eta bizi kalitatea hobetzea.
- Sentsibilizazioa eta parte hartzea lortzea mugikortasunaren kudeaketaren inguruan.

Proposamenak:

- Oinezkoentzako lehentasunezko sarea eta sare horretan antzemandako arazoak konpontzera bideratutako jarraibideak.
- Proposatzen den bizikleta bideen sarea hirian txertatzea, kasu bakoitzean proposatzen den bide tipologia bezalaxe. Sareko ibilbide egituratzaileek Sare Nagusia osatzen dute, eta periferikoagoak diren eta aisialdiarekin eta laketaekin lotuago dauden ibilbideek Bigarren Mailako Sarea itxuratzen dute.
- Bizikletaren erabilera sustatzera zuzendutako ekintza osagarri sorta zabala, esaterako bizikletak aparkatzeko edo gordetzeko esparruetan, ibilgailu mota honen lapurretan edota zirkulazioko araudiarekin, heziketaekin eta prestakuntzarekin lotutako beste esparru batzuetan eraginez.

Gaztelania: <http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/movilidad/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-errenteria>

Euskara: <http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/eu/ingurumen-gaiak/mugikortasuna/162-errenteriako-oinezko-eta-bizikleta-bidezko-mugikortasun-plana>

3.3 MUGIKORTASUNA ARAUTZEA ETA KUDEATZEA

Bizikletari eragiten dioten araudiak ez datoz soilik hirigintzaren eta mugikortasunaren esparrutik, baizik eta baita beste batzuetatik ere, ondoko taulan ikusten dugun moduan:

BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNAREKIN LOTUTAKO ARAUDI NAGUSIAK

ARAU ESPARRUA	ERREFERENTZIAKO ARAUDIA	BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNAREKIKO ERLAZIOA
HIRIGINTZA ETA ERAIKUNTZA	Lurzoru, hirigintza eta lurralde antolaketako legedia. Code de la construction et de l'habitation	Mugikortasun ereduaren eta, hala dagokionean, bizikleta sarearen definizioa. Eraiki berriko eraikinetako aparkalekuei buruzko araudia
IRISGARRITASUNA	Irisgarritasunari eta hesiak kentzeari buruzko legedia Irisgarritasunari buruzko udal ordenantzak	Oinezkoentzako espazio irisgarriaren eta bizikleta bideen arteko erlazioa definitzen du.
BIDE SEGURTASUNA ETA ZIRKULAZIOAREN KUDEAKETA	Zirkulazio Erregelamendu Orokorra Code de la Rue Mugikortasunari buruzko ordenantzak	Estatu mailako legeak eta erregelamenduak, txirrindulari, oinezko eta ibilgailu motordunen gidariek bide espazio publikoan izan behar duten portaerari buruzkoak. Eta horiek mugikortasunari buruzko ordenantzetan (lehenago trafiko eta zirkulaziokoetan) izan behar duten aplikazioa.
AZPIEGITURAK	Errepideei buruzko legedia Code de la voirie routière Bizikleta bideen araudia	Eskumenak artikulatzen dituzte eta bideak -bizikleta bideak barne- diseinatzeko eta kudeatzeko esparrua ezartzen dute.
INTERMODALITATEA	Garraio publikoko sistemako operadoreen erregulazioak	Ibilgailu kolektiboetan bizikletak garraiatzeko aukerak ezartzen dituzten arauak

Hirigintzako antolamenduari dagokion atalean deskribatu da indarrean dagoen hirigintzako legeditik ondorioztatzen den plan hierarkia; horiek, azkenean, eraikuntza eta hirigintza arau bihurtzen dira, eta hainbat elementu zehazten dituzte, esaterako bizikletarako aparkalekuak, bizikleta bideen sareak itxuratzeko irizpideekin batera.

BIZIKLETARAKO ERREFERENTZIAKO LEGEDIA, IRISGARRITASUNARI DAGOKIONEZ

PIRINIO ATLANTIKOAK	NAFARROA	GIPUZKOA
<p>La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes Handicapées.</p> <p>Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées</p>	<p>VIV/561/2010 Agindua, otsailaren 1ekoa, espazio publiko hiritartuetara iristeko eta espazio horiek erabiltzeko irisgarritasun eta bereizkeriarik ezerako baldintzen dokumentu teknikoa garatzekoa (BOE, 10/03/11).</p> <p>1/2013 Legegintzako Errege Dekretua, azaroaren 29koa, desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta gizarteratzeari buruzko Lege Orokorraren Testu Bategina onartzekoa (BOE, 2013/12/3).</p>	
	<p>22/2003 Foru Legea, martxoaren 25ekoa, hesi fisiko eta sentsorialeiei buruzko uztailaren 11ko 4/88 Foru Legea aldatzekoa.</p>	<p>68/2000 Dekretua, apirilaren 11koa, hiri inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazioko sistemen irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituen.</p>

Udal ekimenaren esparru hau eraikinak egin behar diren moduari buruzko estatu mailako araudiekin lotzen da. Hala, Frantziako kasuan, ingurumeneko legedia izan zen bizitegi edo erabilera tertziarioetarako eraikin berriak bizikletentzako aparkalekuz hornitzearen gutxieneko azalera eta beharrezko dispositiboetarako estandarrak Eraikuntza eta Habitat Kodean jasotzea ekarri zuena¹⁴.

Bere aldetik, irisgarritasunaren eta hesi kentzearen arloko legedia funtsezkoa da espazio publikoa oinezkoentzako ibilbide gisako kontzeptuaren -edo Frantzia aldeko cheminement (ibilbidea)- aldaeraren bitartez itxuratzeko; izan ere kontzeptu hori hartu behar da kontuan bizikleta-azpiegiturak sortzeko unean, esate baterako oinezkoentzako atalak eduki behar duen gutxieneko zabalerari dagokionez (1,80 m Espainian eta 1,40 m Frantzian¹⁵).

14 2010eko uztailaren 12ko 2010-788 zk.ko "Grenelle 2 - Engagement National pour l'Environnement" deitu legearen 57. artikulua. Eta 2012ko otsailaren 20ko agindua, Code de la construction et de l'habitation-en R 111-14-2tik R 111-14-5era bitarteko artikulua aplikatzeari buruzkoa

15 Frantzian ere 1,80 m-koa da gomendatutako zabalera, baina 1,20 m-ra murriz daiteke murririk zein albo oztoporik ez badago.

Espanian irisgarritasunari buruzko legediak estatu mailako erregulazioa jasotzen du, baina autonomia mailako arauen bidez garatzen da, eta azkenean tokiko ordenantzetan ere zehatz daiteke. Frantzian, estatu mailako legediak araudi teknikoa du osagarri eta, esate baterako, Bideetako Irisgarritasun Planen (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces Publics -PAVE-) toki mailako ezarpenean zehazten da hori¹⁶.

Bide segurtasunaren arloko legediaren esparruan ere arau hierarkia bat dago, eta horretan estatu mailako legediak esparru orokorra ezartzen du; arlo horretan alde nabarmenak daude Espainiaren eta Frantziaren artean. Frantziar legedia, oro har Code de la Route deitua osatzen duena, nabarmen aldatu da azken hamarkadan zehar, ikuspegi berri bat aplikatzen hasi baita, “bide zerbitzuak denentzat” (voirie pour tous) lelopean laburtu genezakeen bat alegia, hau da, bideak pentsatzea, ez baina bakar-bakarrik ibilgailu motordunen ikuspegitik, baizik eta bideetan dagoen begirada aniztasunetik, tartean dela bizikletatik egiten den begirada hori ere

Hola, 2008ko urtean frantziar araudian sartu ziren bai indartsuenaren zuhurtzia printzipioa ahulekin bat egiten duenerako¹⁷ bai bizikletarako noranzko bikoitza 30eko zonetan eta baterako zonetan (zones de rencontre). Azken neurri aipatua, 2015ean, 30 km/h edo txikiagoko abiadurako kale orotara zabaldu zen, agintari eskudunek kontrakorik ezarri ezean behintzat¹⁸, horrek garbi islatzen du bizikleta bidezko mugikortasunari eskaintzen ari zaion arreta berria.

Espanian bide segurtasunaren arloko legediak bizikletari dagokionez izan duen bilakaera motelagoa izan da, eta kontraesankorra; ildo horretatik espero da 2003ko Zirkulazio Erregelamendu Orokor berriak, duela urte batzuetatik hona eztabaidatzen ari da, aukera berriak zabaldu ahal izatea bizikletaren erosotasuna eta segurtasuna hobetzera begira, hain zuzen udalerrak zein bizikletaren aldeko erakundeak eskatzen ari diren moduan.

Izan ere, espainiar udalerrri asko hasiak dira jada indarrean dagoen araudi-ko aukerak berrinterpretatzen edo zabalagotzen dituzten zirkulazioa kudeatzeko seinaleak eta dispositiboak sartzeko, horrela aurre harturik bide segurtasuneko legedi berriak eta etorkizuneko Zirkulazio Erregelamendu Orokorrean jasotzea espero den aldaketei, eta bide batez erantzunez oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunaren beharretara egokitzeko nazioarteko joerari.

¹⁶ 2014ko martxoko Loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) deituaren arabera, PAVE horiek Tokiko Hirigintzako Planen parte dira.

¹⁷ R412-6 artikulua, 2008ko uztailaren 30eko 2008-754 zk.ko Dekretuaren 15. artikulua aldatua

¹⁸ R412-28-1 artikulua, 2015eko uztailaren 2ko 2015-808 zk.ko Dekretuaren 5. artikulua sortua

Ilido horretatik, udalerrri batzuetan mugikortasuneko ordenantzak onartu edo idazten hasi dira, bide segurtasunaren arloko legedia toki esparrura eramanez, lehengo trafiko edo zirkulazio ordenantzak ordezkatzeko. Mugikortasuneko ordenantza berri horiek aldatu egiten dute haizetako-tiko begirada, horren lekuan ipiniz pertsonak bere joan-etorrietan eta espazio publikoan daudenean dituzten beharren gaineko begirada zabalago bat.

Mugikortasun kontzeptu berriarekiko koherentziaz, ordenantza horiek sustapen estrategia bateko elementutzat har daitezke halaber, hain zuzen ere espazio publikoko portaeretan eragiten duten neurrian hierarkiak eta lehentasun harremanak ezartzen dituztelako kaleetako aktoreen artean.

Azkenik, aipa daiteke ezen **bide azpiegiturei edo garraio kolektiboko zerbitzuei** (intermodalitatea) berei lotutako araudiak -horiek ez dagozkio beti udal administrazioari- tokiko bizikleta politikaren baldintzatzaile ere izan daitezkeela.

3.4. KOORDINAZIOA DEPARTAMENTUEN ARTEAN, ETA ADMINISTRAZIOEN ARTEAN

Gorago aipatu moduan, bizikletak onura indibidual eta kolektibo anitz sortzen ditu, horiek gaintitu egiten dute mugikortasunaren esparrua, eta politika publiko sorta zabal batera heltzen dira. Horregatik, bizikletaren politika ez da modu eskusiboan administrazioaren departamentu bakar batetik eraman, eta ezin da gainera. Oso bestela, garraibide horren erabilera eragin dezaketen esparru guztietatik eraman behar da. Horrelaxe ulertu zuen frantziar administrazio zentralak, 2006an Bizikletaren Erabilera Garatzeko Ministerio arteko Koordinazioaren figura (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo) sortu zuenean; horren helburuen artean udalerrietako jarduerak sendotzea dago.

Udalen kasuan, departamentuen arteko koordinazio horrek erronka bat du, administrazio askoren kultura tradizionala, eskumen banaketa zorrotz eta hierarkiko batean oinarritua, gaintitzea. Mugikortasunaren esparruan, sarritan aurrekontu handiena duten departamentu edo udal atalek hartzen dituzte erabaki garrantzitsuenak, hirigintza edo obra departamentu edo atalek esaterako, edota kudeaketa-ahalmen zuzenagoa dutenek bestela, udaltzaingoak kasu.

Hala ere, jada esan moduan mugikortasunari ikuspegi askotatik begiratu behar zaio, eta arlo eta udal atal askoren, non eta ez den guztien, ekarpenen bidez aurrera egin behar da. Horrek eskatzen du barne funtzionamendurako dinamika berriak sortzea, administrazio askotan ohikoak ez diren elkarrekiko lanerako dinamika berriak, hala nola koordinazio bilerak, dokumentu partekatuak, erabaki kolegiatuak.

Eta ezinbestekoa da esparru honetan egiten den udal ahaleginak abiapuntu izatea udalerriko bizikleta bidezko mugikortasunaren egoeraren gaineko aurretiazko diagnostiko bat, baldintzatzaileak eta dauden aukerak ere kontuan harturik, besteak beste; horrek aukera emango baitu, izan ere, jarduera bideratuko duten helburu batzuk definitzeko eta, hurrena, horietatik jarduera plan bat sortzeko denbora-epe jakin batera begira.

Lan esparru transbertsala bada ere, toki mailako bizikleta politika baten arrakastak aitzindaritza politiko eta tekniko behar du herrian bertan, bizikleta bidezko mugikortasunari eragiten dion guztiaren gaineko ikuspegi orokor batez eta bizikletaren garrantziari zabalkundea emateko eta esparru horrekin lotutako guztiarekiko lotura lana egiteko arduraz hornitu bat.

Bestetik, departamentu arteko prozesu honek halako errefus eta erresistentzia batzuk topatuko ditu sarritan. Egoera horiek gainditzeko, laguntza politiko garbia behar da, ezinbestean, barne eta kanpo aliatu oinarri bat sortzeko, eta bultzatzen den mugikortasun eredu berriari lotutako onuren inguruan gobernu talde osoa eta inplikaturik dauden teknikariak sentsibilizatzeko.

3.5. AITZINDARITZA ETA KONPROMISOA

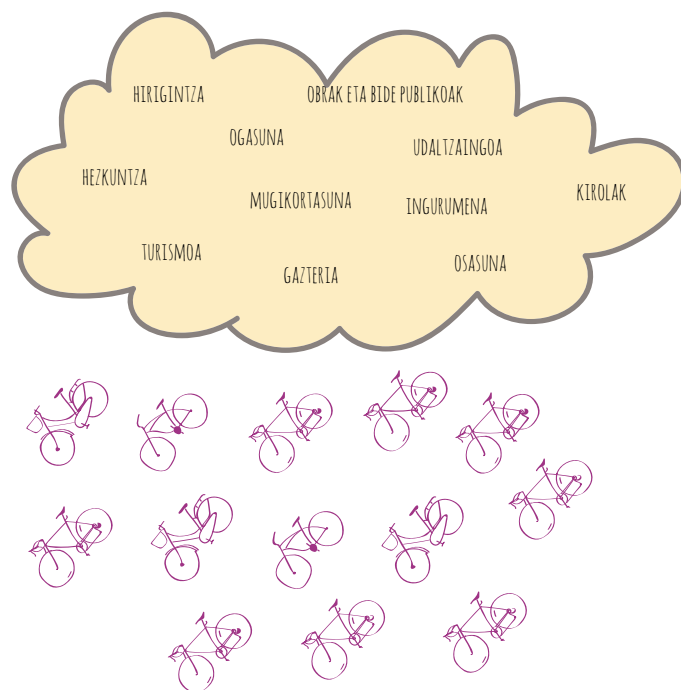
Toki administrazioek legitimitate handiagoa bereganatu ahal izan dezaten bizikleta politika bat bultzatzeko eta koordinatzeko unean, garrantzitsua da konpromisoa ere adieraz dezaten, mugikortasunari ekiteko berek dituzten jarraibideei dagokienez.

Ilido horretatik, zerbitzuek berek (paketeria, barne posta, hornidurak, etab.), ardura politikoa duten pertsonak, bertako langileak eta instalazioetara doazen pertsonak dauzkaten mugikortasun beharrak lehen aukera dira mugikortasunak bizikletarako egokiagoak eta iraunkorragoak diren jarraibideetarako aldaketa erakutsi dezan.

Eta, horretarako, ideala Mugikortasun Alternatiboko Barne Plan edo programa prestatzea eta gauzatzea izango litzateke, aipatutako faktore sorta osoa jasota eta, aldi berean, inplementatzeko ekintza multzo integral bat egituratuta.

Baina posible ez bada, planteamendu apalago bat egin daiteke, beste neurri batzuetara joz, tartean izan baititzakegu honakoak:

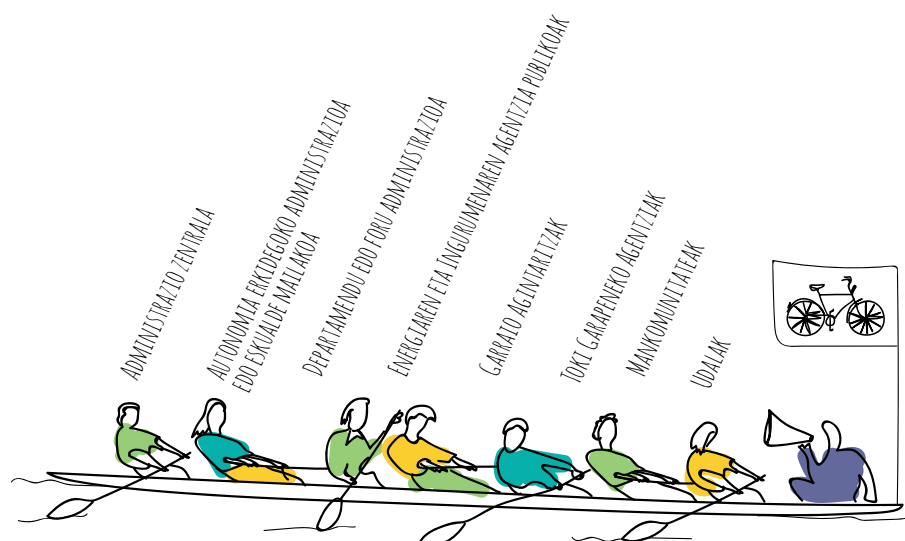
- Desplazamendu bitarteko aktibo eta iraunkorak bultzatzea eta motordun pribatuen erabileraren aurrean disuasio lana egitea, jarduerako udal zentroetara jotzean.
- Bizikletaren erabilera sustatzeko kanpainak egitea pertsonalaren eta ordezkari politikoen artean.
- Bizikletak aparkatzeko gune babestu eta ero-soak instalatzea udal ekipamenduetan, bai jendearentzat oro har bai pertsonalarentzat.
- Zerbitzuko bizikleta parke bat sortzea, langune eta jarduera mota bakoitzeko beharretara egokitua.
- Aldizkako pizgarriak eskaintzea lanera bizikletaz joaten diren udal langileei, esaterako bizikletarako materiala (txirrindularitzarako eta eguneroko erabilerarako jantzi egokituak, osagarriak...), oinarritzko tresna-jokoak, puzgailuak, bizikletaren urteko azterketa herriko lantegi batean egiteko aukera, etab.
- Mezularitza eta paketeria zerbitzuak bizikleta eta ziklo bidez eskaintzea.
- Udaltzaingoaren barnean bizikletazko patruilak sortzea.



10. irudia. Departamentuen ideiak konbinatzeak bultzatu egiten du "bizikleta euri edo zirimiria"

Lan eredugarri honek bere korrelatu ekonomikoa izan behar du; udal batzuetan planteatu den moduan, tokiko bizikleta politika bat garatzeko magnitude-ordena egoki bat 10-12 euro/biztanle ingurukoa da. Kopuru horretatik behera bizikletaren erabileran gorakada aipagarririk lortzeko aukerarik apenas dela irizten zaio.

Baina mugikortasuneko eskumenak ez dira udalen esparruan amaitzen. Beste administrazio eta instituzio publiko batzuek ere badituzte esparru honetako erantzukizun arautuak eta, beraz, norabide berean aurrerantz egin dezakete, era bateratu batean, edo bakoitza bere aldetik joan daiteke, besteekin ezertarako koordinatzeke. Horregatik, kasu honetan ere administrazio arteko kultura berritu bat behar da, administrazio guztien artean dauden hesi sendoak eta, batzuetan, mesfidantzak gainditzeko gai izango diren protokolo eta komunikazio tresna komunak ezartzeko.



11. irudia. Administrazio guztiak banda berean.

Administrazio bereko departamentuen artean eta administrazio desberdinen artean partekatutako ahalegin horiek guztiek bitartekoak behar dituzte, noski, eta pertsona taldeak eginkizun horri denbora eskaintzeko, eta horrelako dinamika batek epe laburrean emaitza handirik ez duela dirudien arren, luzera begira askoz eraginkorragoa da administrazio bakoitzaren jardura isolatua baino.

3.6. JARRAIPEN ETA EBALUAZIOA. BIZIKLETAREN BEHATOKIAK

Politika publikoen eginkizun ahaztuen baino eraginkorrenetako bat egindako jardueren jarraipen eta ebaluazioa da, betiere aurreikusitako helburu eta programen argitan zertua. Batez ere bitarteko eskasia dagoen garaian, administrazioak doitu egiten dituzte esku-hartzeetarako aurrekontuak, baina oso gutxitan planifikatzen dute horien jarraipen eta ebaluazioa. Horrela galdu egiten dugu bai administrazioari berari

bai antzeko neurri edo prozesuak martxan dituzketen beste batzuei aurre egitea ahalbidetuko liekeen jakintza kolektibo bat.

Oso gauza garrantzitsua da ebaluazioa eta jarraipena prozesu komunikatu eta partaidetzazkoak ere izan ahal izatea, herritarren begiradak begirada tekniko eta politikoak osatzen eta kontrastatzen dituen prozesuak alegia.

Ebaluazioa eta jarraipena garrantzitsuak dira udal esku-hartze mota guztietan, obra proiektuetatik hasi (bizikletarako azpiegiturak, bizikletak aparkatzeko guneak) eta sustapen kanpainetaraino iritsiz, mugikortasun edo bizikleta planetatik beretatik igarota. Bide publikoko jardueren aurretikoa eta ondorengoa erregistratzea ez da maizko kontua, gehiegizko ahaleginik ez baizik eta, batez ere, ekintza publikoa aurreratzeko eta balioesteko jarrera besterik eskatzen ez duen arren.

Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena sistematizatzeko modu bat Bizikletaren, Oinezkoaren eta Bizikletaren, edo Mugikortasun Iraunkorraren Behatokia eratzea da, hau da, desplazamendu modu horiekin

lotutako komunikazio, gogoeta eta proposamen nodo bat sortzea.

Behatoki horiek, behar dituzten bitartekoak direla eta, ez ohi dira aukera erreala izaten udalerrri txiki askorentzat, baina beste bide bat jorra daiteke horrelakoetan, Tokiko Agenda 21etako adierazleetan bizikletari, oinezkoari eta mugikortasun iraunkorrari arreta berezia eskaintzea.

Gainera, tresna sofistikatu bidez egiten ez bada ere, bizikleta bidezko mugikortasunaren eta beronen zerbitzu eta azpiegituren errealitatearen jarraipen lan batzuk egin daitezke, esaterako: txirrindulari zenbaketak; bizikletarako diren baldintzen aldizkako azterketak; bizikleta bideen sarearen eboluzioa eta egoera; bizikletak aparkatzeko guneen parkearen eboluzioa, kontserbazio egoera eta okupazio mailak; istripuak; lapurretak, etab. Horretarako hainbat lagun izan ditzakegu, besteak beste erabiltzaileak, denda espezializatuak eta txirrindulari elkarteak, sarri askotan tokian tokiko errealitatearen gaineko ezagutza bikaina baitute.

DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA

Donostiako Udalaren Mugikortasun Departamentuaren, Cristina Enea Fundazioaren eta Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartearen artean koordinatutako tresna bat da. Horren kudeaketa Cristina Enea Fundazioaren ardura da, eta hirian bizikleta erabiltzeko baldintzak ahalbidetzea, sustatzea eta hobetzea du helburu.

Era berean, bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipen eta analisi lana egiten du, eta gainera herritarrei ahotsa eman eta dituzten galdera, kexa eta iradokizunak bideratzen ditu. Gainera, Gipuzkoako bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko dokumentu zentro bat dauka bere instalazioetan, jendearen eskura.

Behatokiak, urtero, memoria bat argitaratzen du eta horretan, bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan izandako aurrerapenak zehazteaz gain, urtean herritarrengandik jasotako iritziak, kexak eta iradokizunak aztertzen ditu.

<http://www.observatoriodelabicycleta.org>
<http://www.donostiamovilidad.com>
<http://www.cristinaenea.org>
<http://www.kalapie.org>

GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA

Foru Aldundiak, 2007ko urteaz geroztik, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia dauka, bizikleta bideen foru sarearen erabileraren eta bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipen eta ebaluazioa egiten duen zerbitzu tekniko propioa.

Lan horiek elikatzen eta orientatzen dituzte Aldundiak ekiten dien bizikleta bideak erakitzeko, kontserbatzeko eta sustatzeko lanak.

Gaztelania: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>

Euskara: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/behatokia>

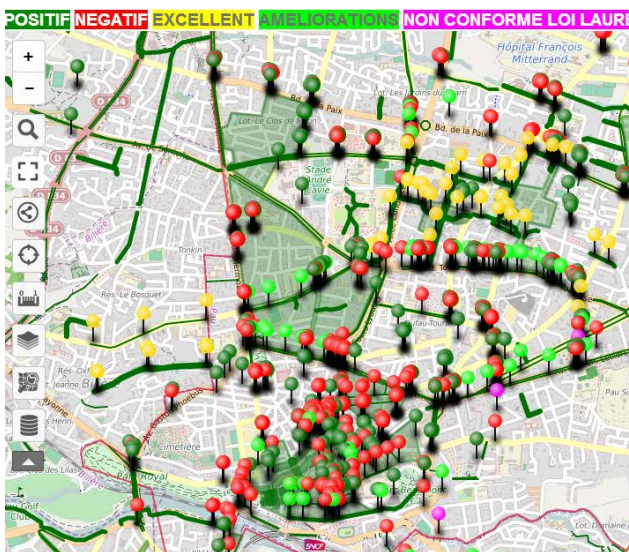
Behatokiaren eginkizun nagusiak honakoak dira:

- Bizikletaren eta oinezkoen erabileraren urteroko ebaluazioa.
- Erabiltzaile moten azterketak.
- Erabiltzaileei urtero egitea gogobetetze mailari buruzko inkestak.
- Kontagailu sistema automatikoaren mantentze lana eta kalibrazioa. Datuak kontrastatzeko eskuzko zenbaketak.

PAUEKO BIZIKLETARAKO ANTOLAKETA-KALITATEAREN BEHATOKIA

Behaketa kritikorako ariketa interesgarria, gizarte zibiletik egina. Interneteko mapeo kolektiborako tresna erakargarri bat erabiltzen du, horren bidez adierazten eta kalifikatzen baitira bizikleta bidezko mugikortasunak udalerrian topatzen dituen gune arazotsuak.

<http://www.pauavelo.fr/>



Gipuzkoako Foru Aldundiak Bizikleta Bideen Foru Sarearen ebaluazioa egin eta garapena jarraitzeko duen Bizikletaren Behatokia desberdin samarra da. Udalerrientzako erabilgarritasuna bikoitza da. Alde batetik aukera ematen du bizikletaren eta beronen azpiegituren erabileraren bilakaera hobeto ulertzeko, oro har, baina egoera eta testuinguru partiku-

BIZIKLETAREN BEHATOKIAK FRANTZIAN

Beste esparru batzuetan emandako informazioa ere balia dezakete udalerriek; horixe gertatzen da Frantzian, han bizikleta bidetzko mugikortasunarekin lotutako zenbait behatoki baitaude:

- Kilometroko Ordainsariaren Behatokia (Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo). Bizikleta Hiri eta Lurraldean Klubaren (Club des villes et territoires cyclables) eta Ingurumeneko eta Energia Aurrezpeneko Agentziaren (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME) ekimena da, lanera bizikletaz joateagatik ordaintze esperientzia horren jarraipena egiteko.
- Bizikleta bideen eta Bide Berdeen Behatoki Nazionala (Observatoire national des véloroutes et voies vertes, ON3V), Ekologia, Energia eta Garapen Iraunkor eta Itsas Ministerioak (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Meeddm) eta Bizikletarako Departamendu eta Eskualdeen Elkarteak (Association Départements & Régions cyclables - DRC) elkarrekin sortu eta finantzatu.
- Mugikortasun Aktiboen Behatokia (Observatoire des mobilités actives), Bizikleta Hiri eta Lurraldean Sare edo Klubak (Club des villes et territoires cyclables) kudeatua; honek argitara ematen ditu oinezko eta txirrindularien aldeko politikei buruz toki gobernuei bidaltzen dizkien inkesten emaitzak.
- Bizikletaren Behatokia (Observatoire du Cycle) arlo horretako industriaren (Union Nationale de l'industrie du vélo, UNIVÉLO) ekimena da. Bizikletaren merkatuari buruzko urtekari bat prestatzen du.
- Bide Antolaketaren Behatoki Nazionala (Observatoire National des Aménagements). CEREMA erakunde teknikoaren barnean sortua da, eta bere baitan biltzen ditu zuzenean edo zeharka bizikletaren erabilerarekin zerikusia duten behatoki hauek: Observatoire National des Zones de Rencontre (l'ONZoR), Observatoire National des Cédez le Passage Cycliste au Feu (ONCPC), Observatoire National de l'Apaisement des Vitesses en ville (ONAV), Observatoire national de l'usage des priorités à droite (ONPAD), Observatoire national des chaussées à voie centrale banalisée (ON#CVCB).

larrak eta oinezko eta txirrindularientzako tarte jakinak analizatzeko ere balio dezake, ekimen propioen eta toki mailako gatazka eta zailtasunei ekiteko moduen gaineko gogoeta ahalbidetzeko bidean.

3.7 GIZARTEAREN PARTAIDETZA

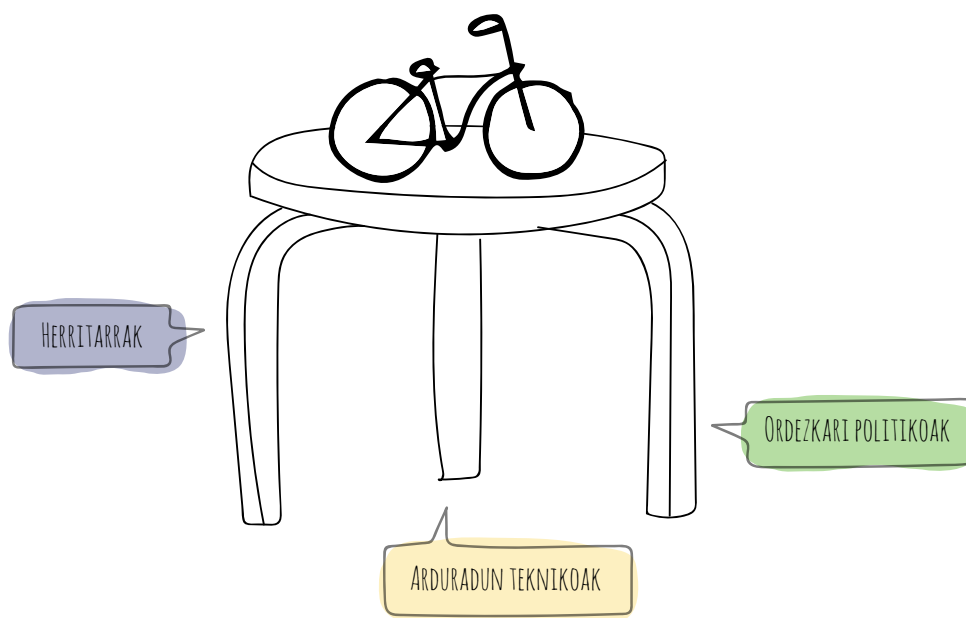
Nazioarte mailan dagoeneko oso kontsentsu zabala dago, desplazamenduetarako hiri ereduaren aldaketa mugikortasunaren kultura berri bat ekarri behar duen prozesutzat hartzea komeni dela esateko. Kontua ez da soilik azpiegiturak aldatzea, kasu honetan bizikleta-erentzako atseginagoak eta egokiagoak izan daitezzen, baizik eta portaera eta ohitura berriak sortu eta zabaltea, desplazatzeko dugun moduari dagokionez.

Horixe iritzi zion 2007an Europar Batzordeak berak “Hiri mugikortasunaren kultura berrirantz” Liburu Berdea¹⁹, onartu zuenean.

Kultur sustraiak ukitzen dituzten aldaketak izaki, begi-bistakoa da herritarren sentimenduarekin bat joan behar dutela; hau da, ezin dira goitik ezarri, gizarte eztabaida eta partaidetzaren bidez txertatu baizik. Eta horrexek azaltzen du, halaber, mugikortasun eredu eraldatzeko unean arrakasta handiena izan duten esperientziak hiru bektoretatik, arduradun politiko, teknikari eta herritarrenetatik, egindako ahaleginen emaitza izana.

Bizikletaren politika barnean hartzen duten mugikortasun iraunkorreko politiken arrakastaren “aulkia” esan diezaiokegu: epe luzerako ikuspegia duten arduradun politikoak behar dira, herritarren eskaerak jasotzeko prest eta aldaketei ekiteko ausart; teknikariak behar dira, espazio publikoaren tratamenduan edo udal bitartekoen kudeaketan irizpide berriak aplikatzeko sentsibilitatea dutenak; eta herritar antolatuak, ideia berriak adierazteko eta eskatzeko gai.

Aulkiaren hiru “hanka” horietakoren bat falta bada, seguruenik neurriak desegin egingo dira, nahiz beste laguntza batzuk ere izan daitezkeen, esaterako eragile ekonomikoek edo komunikabideek eskaini dezaketen. Horrenbestez, bizikletaren udal politiken funtsezko alderdietako bat partaidetzazko aliantza eta dinamikak ezartzea da, ahalik eta zabalena eta egonkorrenak betiere.



12. irudia. Bizikletaren politiken arrakastaren aulkia

19 Europako Erkidegoen Batzordea. COM(2007) 551 amaiera.

Partaidetzazko dinamika horien tresna edo bitartekoetako bat MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO ITUNAK izan daitezke, gizarte sektoreen artean arlo honetarako ibilbide-orri komuna adosteko balio duten dokumentuak. Horrelako lehen ituna Bartzelonan sinatu zen 1998an, eta ondoren mundu osoko hiri askotan errepikatu dira. Une eta leku jakin batzuetan mugikortasun politika arazo iturria dela eman badezake ere, horren inguruko esperientziak erakusten du Mugikortasun Iraunkorrerako Itunak, posible izateaz gain, oso baliagarriak direla gizarte eztabaida baldintza egokietan gauzatu ahal izan dadin.

Edonola ere, idazte eta sinatze prozesutik haragoko garrantzia izan dezaten, funtsezkoa da mugikortasunaren inguruko itunek, printzipio eta helburu inspiratzaileez gain, geroko jarraipen eta ebaluazio mekanismoak ere ezartzea, hain zuzen mugikor-

tasuneko udal politikak koherenteak izan daitezen kontsentsu bidez markatutako horizonteekiko.

Partaidetza prozesuen itxurazko konplexutasunak ez gaitu beldurtu behar; oso bestela, pizgarria izan behar du, egin beharreko heldu eta emaitzak bermatzeko.

Horrelaxe ulertu dute udalderri askok, eta orain foru, aholku kontseilu edo aholkulariak dituzte, modu egonkor batean, eta mugikortasunarekin lotutako gaiak aztertzen dituzten partaidetza-mahaiak, kasu batzuetan eskema zabalagoen barnean, esaterako Tokiko Agenda 21etako partaidetza foroan barnean, baina beste kasu batzuetan arlo honetako kontsultarekin eta eragile eta erakunde inplikatuaren arteko hitzartzearekin berariaz lotuak. Horixe dugu Donostiako Mugikortasuneko Aholku Kontseiluaren kasua, eta foru esparruan, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluarena.

IRUÑEKO MUGIKORTASUNERAKO ITUNA ETA IRUÑERRIKO MUGIKORTASUN IRAUNKORRAREN BEHATOKIA

Hiri batzuetan, Mugikortasun Iraunkorrerako Itunaren sinatzaile bakarrak eragile sozialak dira, esaterako auzotarren elkarte eta erakundeak, desgaituenak, dendariak, garraioko langileenak, txirrindulari, taxilari, emakume eta abarrenak, baina beste leku batzuetan udal talde politikoen ere sinatzen dituzte, horrela ahalbidetuz ekimenak legegintzaldi bat baino gehiago irautea.

Iruñean, 2005ean, Mugikortasun Iraunkorrerako Ituna sinatu zen (<http://www.mcp.es/content/la-movilidad-sostenible>), honakoak zituela printzipio gidari: iraunkortasuna, irisgarritasuna, segurtasuna eta eraginkortasuna, bizi-kalitatearen eta dinamismo ekonomikoaren bermea, eta kolektibo eta norbanako guztien integrazioa.

Prozesu horren jarraipen gisa, 2006an eta Iruñerriko eskualdearen esparruan, Mugikortasunaren eta Garraioaren Mahaia eratu zen; horrek, Iruñerriko Eskualderako Mugikortasun Iraunkorrerako Plana prestatzeaz gain, Mugikortasun eta Garraioaren Behatokia sortu zuen, zegozkion politikak ebaluatzeko. Mahai hori eskualdeko udalerrietako erakunde eta gizarte eragileekin sortu zen.

Eztabaida eta adostasun behar horrek presente segitzen du gaur egun, esate baterako Iruñeko Udalak bultzatzen duen Iruñeko Bizikletaren Behatokiaren bidez, betiere bizikletaren politikan aurrera egiteko helburuarekin.

Eta udalerrri errealitate jakin batzuei hobeto egokitzen zaizkien herritarren partaidetzarako beste planteamendu batzuk ere bultza daitezke, esaterako:

- Bizikleta bidezko mugikortasunarekin interesatuta dauden tokiko eragileak eta herritarrak identifikatzea.
- Urtean bilera publiko bat egitea, esparru honetako udal proiektuak aurkeztu eta herritarren iradokizunak eta iritzia jasotzeko.
- Bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotutako talde lokalik egonez gero, horiekin aldian-aldian topaketak egitea, hitz egiteko eta dituzten eskaerak eta ikuspuntuak ezagutzeko.
- Eguneroko txirringularitza sustatzeko jarduerari, dirua irabazteko xederik gabeko entitate lokalek bultzatuei, diruz laguntzea.

Orain arte adieraziaren amaiera gisa, gogoratu egingo dugu bizikletaren alde lan egiten duten herritar erakundeak aldaketaren ezinbesteko aliatua direla, eta udalen errespetua eta laguntza merezi dutela.

DONOSTIAKO UDALAREN MUGIKORTASUNEN AHOZKUTZAREN KONTSEILUA

Partaidetzarako erakunde iraunkor honek sendotu egiten ditu udal erakundeen eta herritarren erakundeen arteko harremanak, eta aukera ematen du mugikortasunaren gaineko plangintza, jarraipen eta proposamenetan esku hartzeko.

2000ko urtean sortu zen, eta bertako partaide dira mugikortasunarekin zuzenean edo zeharka

lotutako hainbat erakunde, tartean dela Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarteak.

Ezinbesteko topagunea izan da hiria aldatu duten eta gaur egun barne mailan zein nazioarte mailan ezagutza lortua duten mugikortasun politikak eztabaidatzeko eta aplikatzeko.

GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

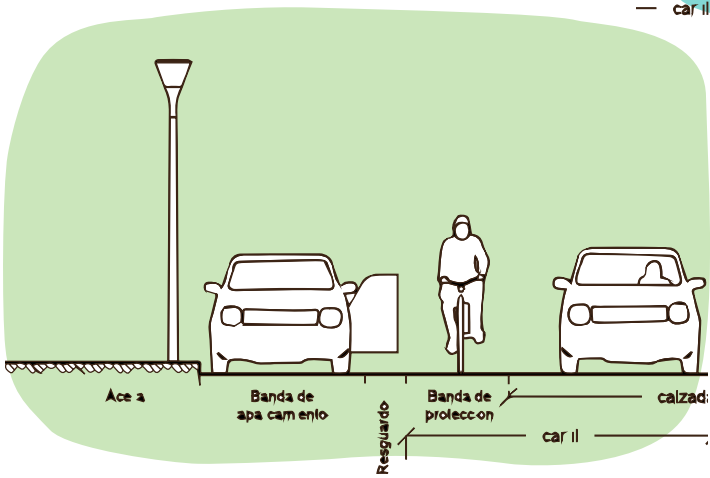
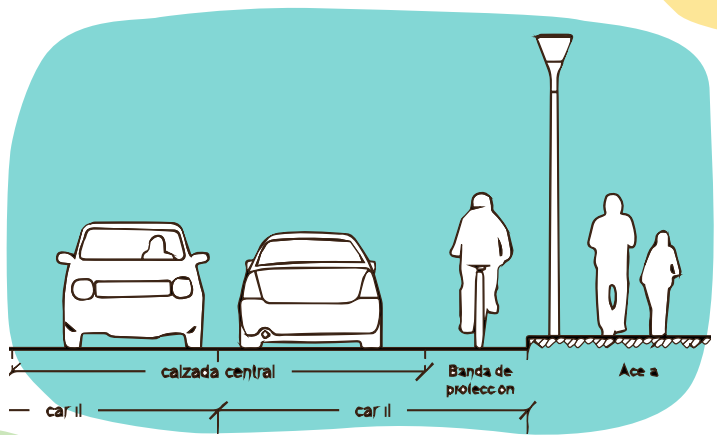
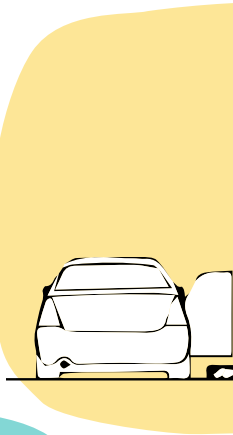
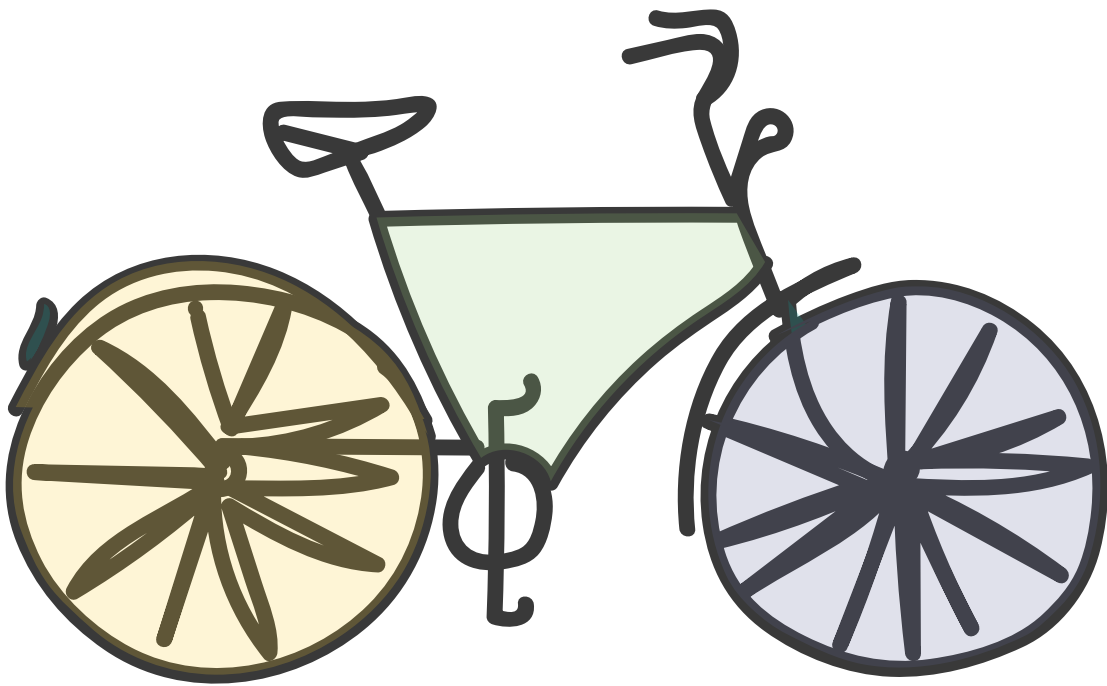
2008ko urtean sortua da, eta gaur egun Foru Aldundiaren Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari dago atxikita. Bizikletaren politikaren arloko kontsulta eta aholku organoa da Gipuzkoan, eta zabalik dago bere baitan jasotzearen gipuzkoar gizartearen barnean diren sentsibilitate guztiak.

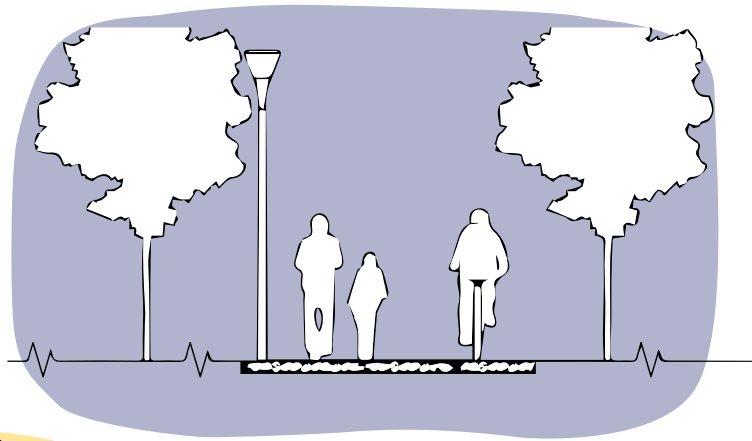
Zereginen artean ditu honakoak:

- Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzen eta garatzen aholkua ematea.
- Bizikletazko mugikortasunarekin zerikusia duten arategi aurreproiektuei, planei eta proiektuei buruzko proposamenak egitea.
- Hezkuntza arloan neurriak proposatzea, bizikletaren erabilerari buruz gipuzkoarrak orientatzeko eta sentsibilizatzeko.
- Herritarren parte hartzea sustatzea bizikletazko mugikortasunaren alorrean.

Gaztelania: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bizikletaren-kontseilua>

Euskara: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/bizikletaren-kontseilua>



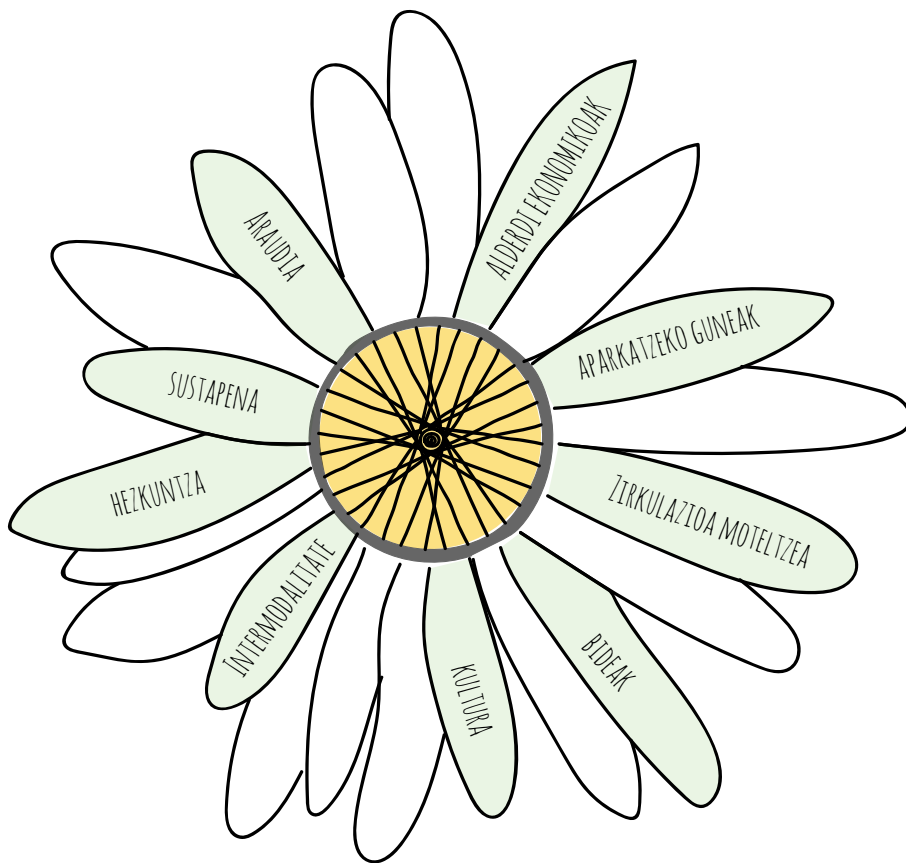


4

BIZIKLETARAKO ZER AZPIEGITURA, ETA NOIZ SORTU BEHAR DIREN

4.1 BIZIKLETAREN POLITIKAK AZPIEGITURAK BAINO GEHIAGO BEHAR DU

Bizikletaren politika ez da azpiegitura politika bat, nahiz batzuetan horixe ematen duen, baizik eta azpiegituren gaineko ekintzak ere jasotzen dituen politika bat. Bizikletaren politikak **INTEGRALA** izan behar du, eta barnean hartu behar ditu gaur egun bizikleta bidezko mugikortasunak (eta oinezkoarenak hala dagokionean) topatzen dituen baldintzatzaile eta hesiak arintzeko neurri mota guztiak.



BIDEGORRIETATIK HARAGO

Bizikletaren erabilera bultzatzeko, azpiegiturak, bizikleta bideak eta bizikletentzako aparkalekuak ez dira nahiko. Sustapen eta estimulu neurri sorta zabal bat behar da, mugikortasun iraunkorreko beste neurri batzuen testuinguruan

13. irudia. Bizikletaren politikaren bitxilorea

4.2 ZERTARAKO ETA NORENTZAT: ARRAZOI, PERTSONA ETA BIZIKLETA ASKOTARIKOAK

Gorago aipatu dugun moduan, bizikletaren politikak behar anitzi erantzun behar dio, eta horrek eskatzen du pertsonen bizikleta bidezko joan-etorrietara jotzeko dauzkaten arrazoia ezagutzea. Ildo horretatik, bizikletarako azpiegiturak pertsonen eta pertsona horiek erabiliko dituzten bizikleten beharrak kontuan hartuta pentsatu eta diseinatu behar dira. Ez da gauza bera trafiko motordunarekin batera moldatzeko ohiturarik ez duen bati bizikletaren erabilera erakarri egitera zuzendutako bizikleta bide bat, edo galtzada egokitzea txirrindulariak eta ibilgailu motordunak elkarrekin hobeto molda daitezzen. Ondoko taulan, txirrindulari mota bakoitzak bideekiko dituen eskaera nagusietarako hurbilketa bat eskaintzen dugu.

Eskaera bereizi horiek bizikletarako azpiegituraren beste alderdi batzuetara ere iristen dira, esaterako bizikletentzako aparkaleku ereduetara, horietan kontuan hartu behar baitira bai joan-etorriaren arrazoia (egonaldi laburra edo luzea) bai instalazio horiek hartu behar dituzten bizikleta motak.

AZPIEGITURARAKO ESKAERA BATZUK, TXIRRINDULARI MOTAREN ARABERA

	Hirikoa, egunerokoa		Aisialdikoa	Zikloturista	Errepideko kirolekoa	Mendiko kirolekoa
	Haurrak / helduak	Heldua				
Trafiko motordu-netik bereiztea	•••	•	••	•	○	•••
Maldak	•••	••	••	•	○	○
Azalera / Errodadura	••	••	•	••	•••	○
Informazio seinaleak	○	○	•	••	○	•
Ingurumen kalitatea	•	•	•••	•••	○	••

○ garrantzi handirik ez | • noizean behin | •• desiragarria | ••• garrantzitsua

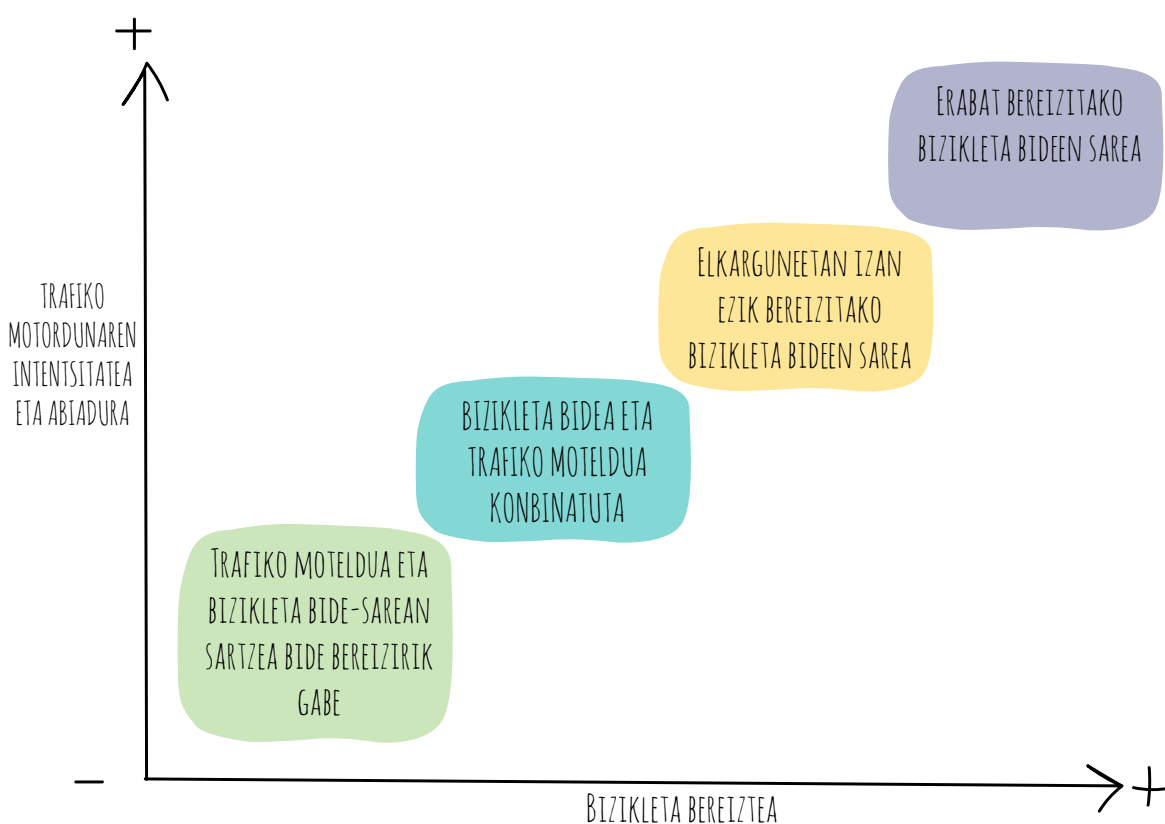
4.3 BEREIZTEA VS TXERTATZEA. BIZIKLETA SARE EREDUAK

Bizikleta bide edo bizikleta erabiltzeko egokitutako galtzada multzo batek, dagozkion bidegurutzeekin, **bizikleta ibilbide bat** definitzen du sorburu eta helburu jakin batzuen artean. Eta dauden ibilbide guztien baturak bizikleta sare edo **bizikleta bideen sarea** osatzen du. Bizikleta bide modalitateak aukeratzeak sare eredu desberdinak dakartza, bakoitzaren abantaila eta eragozpenez.

Bizikleta bideen sare ereduak aukera sorta zabala hartzen dute, bideetan, are bidegurutzeetan ere (maila desberdineko pasaguneak erabilia), bizikleta erabat bereiztetik, joan zen mendearen erdialdean europar hiri batzuetan, esaterako Erresuma Batuko Stevenagen, garatutako jardueren kasuan bezala, bizikleta bidezko zirkulazioa bide sorta orokorrean erabat txertatzeraino iritsiz, bakar-bakarrik zirkulazioa moteltzeko neurriak hartuta, esaterako Italiako hainbat hiritako erdigunean bezala, Ferraran kasu.

Alabaina hiri gehienetan aukera mistoetara jo izan da historikoki, hau da, bizikletak bide jakin batzuetan bereizten dituzten eta besteetan txertatzen dituzten aukeretara, hain zuzen ibilgailu motordunekin batera ibil daitezkeenean azken hauen kopuru eta lastertasun apalei esker.

ABereizteko, txertatzeko eta zirkulazioa moteltzeko neurriak aplikatzeko aukera sorta zabala badago ere, irtenbide bien abantaila eta eragozpenetarako lehen hurbilketa bat egin daiteke, udalerrri bakoi-tzean estrategia egokia ezarri ahal izateko.



14. irudia. Trafiko motordunaren eta bizikleta bereiztearen arteko harremana

Donostiako bizikleta sarearen arrakastak eragin handi samarra izan du eredu Ederbidea lurraldeko beste udalerrri batzuetan aplikatzera begira, nahiz beti ez den egokia izan aurreikusitako helburuak lortzeko. Bizikletaren hasierako erabilera mailak oso baxuak zirela, eredu hori, duela oso urte gutxi arte, elkarguneetan izan ezik trafikotardunetik

	Abantailak	Eragozpenak
Bizikleta bide bereziak elkarguneetan izan ezik	<ul style="list-style-type: none"> • Segurtasun pertzepzio handia. • Bizikletazko zirkulazioa oso eroso. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elkarguneen diseinu konplexua, oinezkoentzako bidegurutzeen kasuan bereziki. • Garraio kolektiboaren geltokiak kokatzen zailak. • Kostu handia. • Ezin dituzte hiri bateko kale guztiak hartu.
Bide multzoan txertatzea bizikleta, zirkulazioa moteltzeko neurriak hartuta	<ul style="list-style-type: none"> • Malgutasuna bideak bizikletaz erabiltzeko unean. • Diseinu eta gauzatze erraza, batez ere elkarguneetan. • Kostu txikia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Segurtasun txikiagoko irudia ematen dute, batez ere pertsona kalteberentzat eta ibilgailu motordunen artean zirkulatzen ohituta ez daudenentzat.

bereizitako bizikleta bideen eraikuntzan oinarritu zen; bide horiek, gainera, apenas bereizten ziren oinezkoentzako bideetatik. Gainera, bizikletarako azpiegitura berezia garatzeko unean zirkulazioaren noranzko biak norabide biko bide bakarrean konbinatzea aukeratu zen.

Zarautzen, bizikleta berrindartzeko bideak beste eredu bati segitu dio, lehenik bizikletaren hiri erabileran beti maila aipagarri samarra mantendu duen euskal udalerrri urrietako bat delako. Esan genezake bizikletaren erabileraren hedapena lehen bidegorritik askoz harago joan zela, adin talde guztiak eta, bereziki, adin txikikoena sartu ziren prozesu batean; izan ere azken hauek hasi ziren eskolara joateko unean azpiegitura bereizi hori erabiltzen, baina baita herriko beste kaleak ere. Bizikleta bideen sarearen geroko garapenez sendotzen ari da, gainera, bizikletak mugikortasunean paper handiena duen

gipuzkoar udalerrriaren bizikletaren aldeko izaera. Azpimarratu behar da, halaber, bizikletarako sarearen hasierako bereizketa-eredua bizikletak trafikoan gehiago txertatzeko esku-hartzeei ari zaiela lekua uzten, bideak egokitzeko eta trafikoa moteltzeko prozesu espezifikoekin bidez.

Aukeratzen den bizikletarako sare eredu dena dela, ezinbestekoa da horren diseinuak trazatu zuzenak, erosoak, seguruak, koherenteak eta intuiziozkoak izatea, erabilera maximizatzeko eta istripuak saihesteko.

4.4 OINEZKOA-BIZIKLETA: GATAZKATSUA IZAN DAITEKEEN HARREMANA



Oñatiko Udalaren diptikoa, oinezkoen eta txirrindularien arteko elkarbizitza hobetzera zuzendua

Bizikletaren erabilera berrindartu den leku guztietan azken urteotan bizikleten eta oinezkoen artean sortutako arazoak espazio publikoan aktore berri bat agertu izanaren ondorio naturala dira, baina baita oreka falta eta ikuspegi batzuen ondorioa ere; eta horiek berrikusi egin behar dira, lan honetako lehen kapituluan adierazitako mugikortasunaren hierarkia ezartzearen.

Oreka faltak eta ikuspegi horiek berekin ekarri dute oinezkoentzako espazioetan txirrindulariak ibiltzea, eta horrek oinezko erabileraren erosotasunari eta segurtasunari eragin dio, kolokan jarritz, gainera, espazio horien alderdi are garrantzitsuago baina gutxiago estimatu bat: espaloi eta beste espazio publiko batzuen izaera ez zirkulaziozkoa eta betetzen duten eginkizun sozial konplexu eta askotarikoa. Azpimarritu behar da, esate baterako, **espaloiak ez ditugula ikusi behar zirkulaziorako espaziotzat, ezta oinezkoen “zirkulaziorako” espaziotzat ere**, baizik eta herritarren eta elkarbizitzako harremanen espaziotzat, eta horretan lekua eduki behar dute ibiltzeak, egoteak, solasean aritzeak edota jolasak. Espazio horietan ibilgailuak sartzen direnean, zirkulaziorako espazio bihurtzen dira, berez dituzten bestelako hiri eginkizunen gainetik jarritz eginkizun berri hori.

Gatazka agertzea ekarri duten faktoreen artean honakoak ditugu:

- Bide segurtasunaren inguruko araudia ez betetzea, argi eta garbi ezartzen baitu espaloian ezin dela ibilgailurik ibili.
- Udal ordenantza batzuek eragindako nahaste orokorra, halako zabalera jakin bat baduten espaloietan bizikletak ibil daitezkeela ezarri baitute.
- Bizikletan doazen pertsonen ahalduntzearen -diskurtso politiko eta sozialek eragin baitute ahalduntze hori- eta oinez doazenen arteko desoreka.
- Txirrindulari elkarteek oinezkoen elkarteek baino antolaketa-indar handiagoa izatea.
- Bizikletarako eta oinezkoentzako azpiegituren sorreran eta diseinuan egindako akatsak, gehienetan oinezkoen beharrak kontuan ez hartzeari lotuak eta, sarritan, aipatu horien bien egoerak hobera egitea ekarri beharrean okerrera egitea dakartenak; borondate instituzional falta ere izaten da akats horien atzean, ibilgailu motordunei eskainitako espazioa murriztera jo beharrean bizikletarako bideak oinezkoentzako espazioaren gainean diseinatzeraz jotzen baita

BIZIKLETARAKO AZPIEGITURAN EGITEN DIREN AKATSIK OHIKOENAK, OINEZKOEN ETA TXIRRINDULARIEN ARTEKO GATAZKAK ELIKATZEN DITUZTENAK

1. Desoreka ibilgailuen eta espaloien arteko espazio banaketan.
2. Oinezkoa kontuan ez hartzea txirrindulariekin baterako elkarguneetan.
3. Bizikleta bidearen okerreko kokapena oinezkoentzako espazioarekiko eta galtzadarekiko.
4. Noranzko bakarreko kaleak dauzkaten zirkulazio-eskemak ezartzeko gehiegizko joera; horiek, izan ere, bizikletentzako
5. Ibilbideak luzatzen dituzte, eta hauek, espaloietatik zehar igaroz, ibilbidea motzago egitera jotzen dute. chando las aceras.

Azken batean, bizikletak arrakastaren indarrez egin dezake behera, bere proiektura erakartzen ez badu izan dezakeen aliatu potentzial sendoena, oinezkoa alegia.

4.5 BIZIKLETA BIDEAK ETA BIDE MOTAK

Bizikleta bideak diseinatzeko aukerak askotarikoak dira, askotarikoak diren bezala bide sortan bizikletarako espazio bat itxuratu beharra sortzen den egoerak. Eta ez da kontu hutsala. Modalitate bakoitzak abantailak eta desabantailak dauzka erabiltzen dituzten pertsonentzat edota beste ibilgailu eta oinezko batzuentzat; gainera, kostuak eta kokatuta dauden espazio publikoarekiko erlazioak era askotakoak dira halaber. Bizikleta bideak egitean bildutako eskarmentuak berak zabaldu eta argitu

egin ditu horiek diseinatzeko aukerak eta, ondorioz, erabilitako hiztegia aberasten eta zorrozten joan da, azkenean araudien parte bihurtu den arte. Espainian, mende honen hasiera arte eta, batez ere, 2001ean Zirkulazio eta Bide Segurtasuneko Legearen aldaketa bat onartu arte (laukia ikusi), ez zen arauzko definizio sortarik izan. Harrezkero, hiztegiak bilakaeratxo bat izan du foru esparruan eta udal mailako erregulazio batzuetan. Frantzian ere azken urteotan zehar adierazgarria izan da eboluzioa, bizikletak garraiobide gisa sortu duen interes gero eta handiagoaren babesean.

BIZIKLETA BIDE MOTAK, BIDE SEGURTASUNeko ESTATU LEGEDIEN ARABERA

Espainia ¹	Frantzia ²
<p>Bizikleta erreia: Galtzadari erantsirik doan bizikleta bidea, noranzko bakarrean edo bi noranzkotan doana.</p> <p>Bizikleta erreia babestua: bizikleta erreia, galtzadaren beste partetik eta espaloitik bereizten duten albo-elementuz hornitua.</p>	<p>Bande cyclable: Bi edo hiru gurpileko zikloentzako bakarrik erreserbatutako erreia, errei batzuk dituen galtzada baten gainean dagoena.</p>
<p>Bizikleta pista: trafikotik bereizitako bizikleta bidea, errepideen trazaduraz apartekoa duena.</p> <p>Bizikleta espaloia: espaloian seinalizatutako bizikleta bidea.</p>	<p>Piste cyclable: Bi edo hiru gurpileko zikloentzako bakarrik erreserbatutako galtzada.</p>
<p>Bizikleta bidezidorra: oinezko eta zikloetarako bidea, trafikotik bereizita, espazio ireki, parke, lorategi edo basoetan zehar doana.</p>	<p>Voie verte: Bide erreserbatuta ibilgailu ez motordun, oinezko zein zaldunentzat bakarrik.</p>

¹ 19/2001 Legea, abenduaren 19koa, martxoaren 2ko 339/1990 Errege Dekretu Legegileak onartutako Trafiko, Ibilgailu Motordunen Zirkulazio eta Bide Segurtasuneko Legearen testu artikuluduna eraberritzekoa. Bizikleta bidea honela definitzen du: bereziki zikloak zirkulatzeko egokitutako bidea, dagokion seinalizatzen horizontal eta bertikalez hornitua, eta horrelako ibilgailuak modu seguruan igarotzeko adinako zabalera duena.

² Code de la route, R110-2 art

“Bide berde kontzeptua era berezi batean gorpuztu da Espainian; trenbide zaharretan zehar doazen ibilbideak adierazten ditu”

Ikus daitekeen moduan, mugaz alde bateko eta besteko eboluzioak alde aipagarriak dauzkaten tipologiak ekarri ditu; gainera, eta geroago adieraziko dugun moduan, alde horiek are nabariago egiten dira bideak diseinatzeke unean zenbait elementu, esaterako bideak bereiztea edo seinaleztapena, erabiltzean.

Lehenik, adierazi behar da ezen Frantzia aldeko *piste cyclable* deituak, bakarrik bizikletek erabiltzeko izaki, bi aldaera nagusi dituela, trafikorako galtzada orokorretik urrun dagoen edo horren aldamenen dagoen. Galtzadaren aldameneko pisten multzoan ere zenbait aukera daude, espaloiarekiko garaieraren arabera eta aparkalekuarekiko kokapenaren arabera³.

Izan ere, frantziar erregelamenduan ez badago ere bizikleta espaloirik, espaloia-aren kota berean onartzen dira *pistes cyclables* deituak, baldin eta oinezkoen eta bizikleten espazioen arteko aldea bereizteko modukoa bada ikusmen murriztuko pertsonentzat; horretarako bide zoruko aldaketak balia daitezke (testura, kolorea), edota ukipen-zerrendak.

Bestetik, *bide berde* kontzeptua era berezi batean gauzatu da Espainian; izan ere, izen horrek trenbide trazatu zaharretan zehar doazen ibilbideak adierazten ditu⁴, eta horrenbestez ezin du zehatz-mehatz Frantzia aldeko *Voie verte* deituarekin parekatu, azken hau bizikleta bidezidorraren pareko genuke eta.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Arauak (2007) bere sarearen beharretara egokitu zuen estatu mailako espainiar legediko hiztegia, eta udal mailako araudi batzuek ere bide beretik jo dute, Zarauzkoak kasu, ezen herri horrek 2015ean Bizikleta Bide eta Azpiegituretako Plan Berezi bat onartu zuen, bizikleta bideei buruzko hiztegia argituz horretan, bere sarea egiteko behar teknikoetara egokitzearen.

³ Honi dagokionez, ikusi CERTUk 2013an argitaratutako Fiche Vélo n° 7 “Pistes cyclables”.

⁴ “VÍA VERDE” Fundación de Los Ferrocarriles Españoles (FFE) izenekoak Patente eta Marken Espainiar Bulegoan 1994an erregistratutako marka bat da. Legearen indarrez, horren erabilera trenbide azpiegitura zaharretan barrena doazen ibilbideetara dago mugatuta

BIZIKLETA BIDE MOTAK GIPUZKOAKO FORU ARAUDIAREN ARABERA

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarrilaren 24ko 1/2007 FORU ARAUA.

2.3 artikulua. Bizikleta bideak sailkatzeko orduan, ibilgailu motordunak eta oinezkoak ibiltzeko bideekin alderatuta, duten plataforma kontuan hartu behar dugu eta baita bide horietatik zertan ezberdintzen edo bereizten diren ere; ildo horretan, honako azpiegitura mota hauek daude:

- a. Bizikleta bidezidorra: Oinezkoak eta bizikletak ibiltzeko bidea da, kale eta errepideetatik bereizita dagoena, edo trenbideko plataforma abandonatuetan, lehendik dauden bideetan edo zabalgunek sortu berrietan egiten dena.
- b. Bizikleta espaloia: Oinezkoentzako espaloien espazioan ezarritako bizikleta bidea da. Bizikleten trafikoarekin batera oinezkoen zirkulazioa ezar daiteke, bi modu horietarako seinaleak jarrita; era berean, bizikleten zirkulazioa oinezkoen zirkulaziotik bereizita egon daiteke, seinaleen, zoladuran egindako marren edo fisikoki bereizteko beste edozein elementuren bidez. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoa izan daiteke.
- c. Bizikleta pista: Galtzadaren eta errepidearen eta espaloiairen paraleloan doan bizikleta bi-

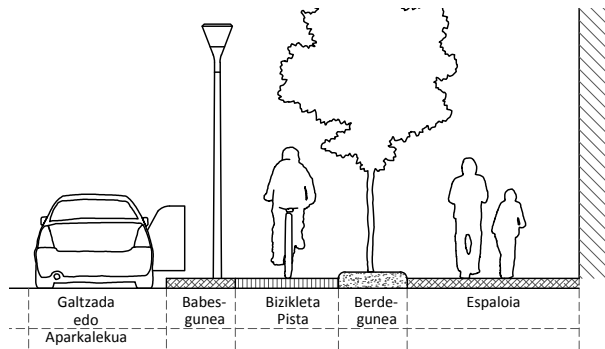
dea da, trazadura eta plataforma independente dituen, ibilgailu motordunen trafikotik bereizita. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoa izan daiteke.

- d. Bizikleta errei babestua edo bizikleta lerro babestua: Galtzadaren zati bat hartzen duen bizikleta bidea da, galtzadatik eta ibilgailu motordunen trafikotik bideko marren bidez, mutiloien edo bereizteko edota babesteko beste elementu batzuen bidez fisikoki bereizita dagoena. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoa izan daiteke.
- e. Bizikleta erreia edo bizikleta lerroa: Galtzadaren zati bat hartzen duen bizikleta bidea da, galtzadatik eta ibilgailu motordunen trafikotik banatuta dagoena, baina ez fisikoki bereizita, eta zirkulazioaren noranzko bera duena.
- f. Bizikleta bazterbidea: Errepideko bazterbidea hartzen duen bizikleta bidea da, zirkulazioaren noranzkoa duena eta fisikoki bereizita ez badago ere, bideko marren bidez, kolore eta egituraren bidez, sestra-aldaketa arinen edo beste metodo batzuen bidez banatuta dagoena.

Definizioetan ikus daitezkeen moduan, modalitate batzuk eta besteak bereizteko ezaugarri nagusia bizikletarako espazioa oinezkoen espazioarekiko eta ibilgailuentzako galtzada orokorrekiko txertatzen den modua da. Bizikleta bideen modalitate nagusiak ondoko irudietan ikusten ditugunak dira.

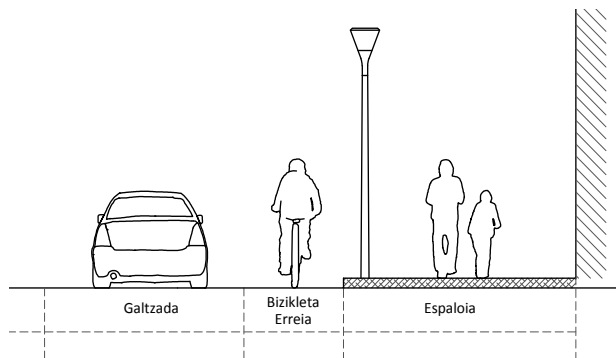
Bizikleta pista

Piste cyclable



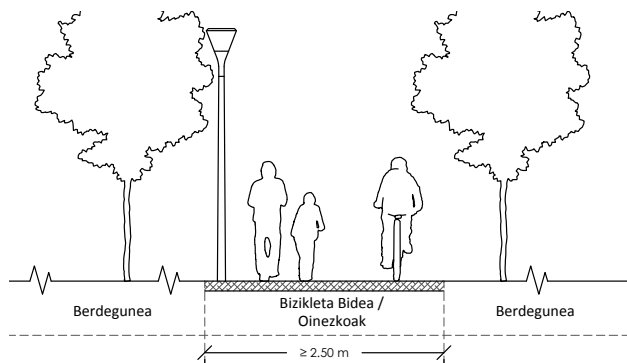
Bizikleta erreia

Bande cyclable



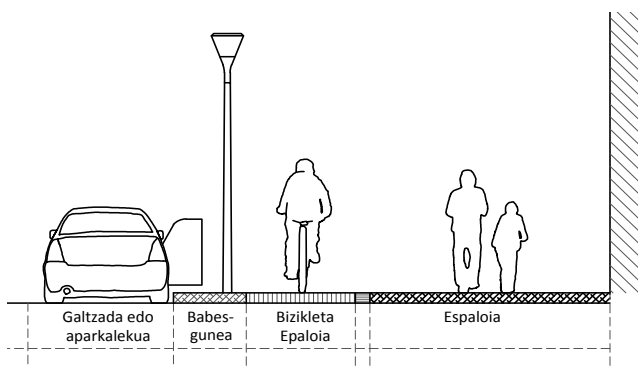
Bizikleta bidezidorra

Voie verte



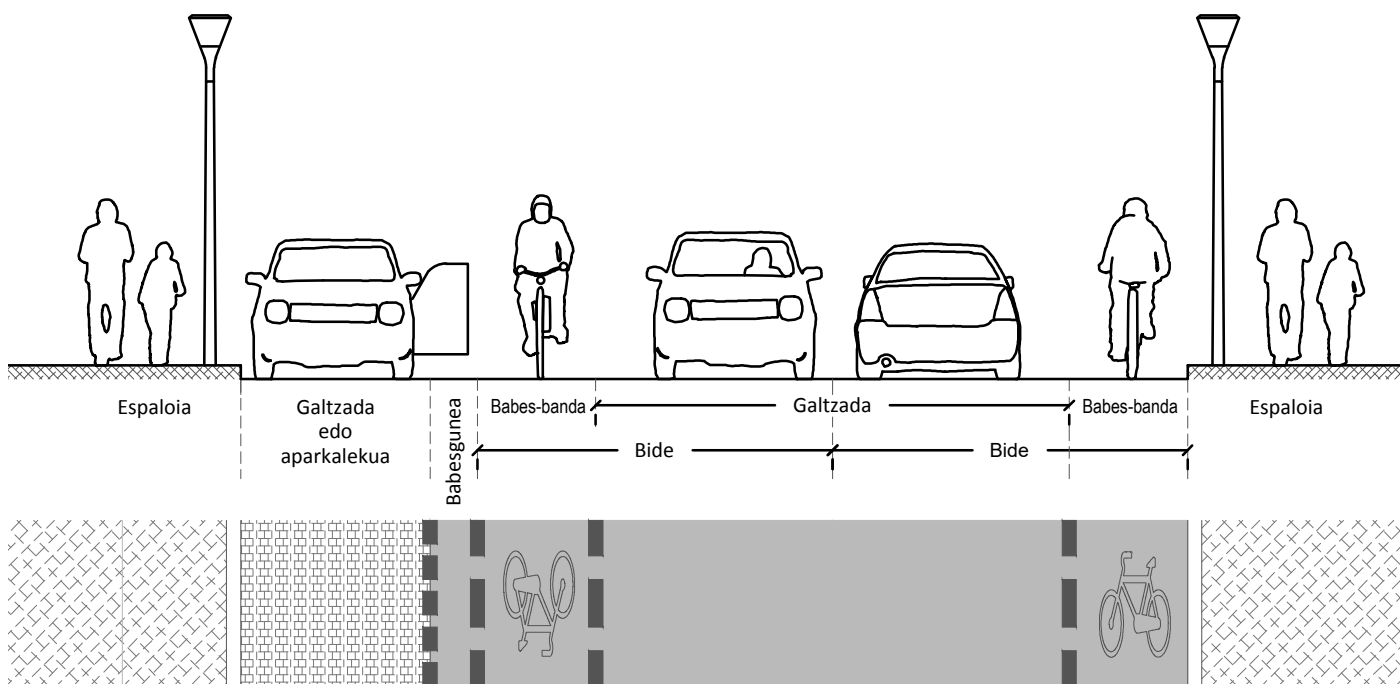
Bizikleta espaloia

Pistes cyclables au niveau du trottoir



Hiru bizikleta pista mota Iruñean

15. irudia. Bizikleta bideak (modalitate sinplifikatuak)



16. irudia. Babes banda

Dagokien eranskinean aipatzen diren beste argitalpen batzuetan bizikleta bide mota horietako bakoitzaren xehetasun teknikoak, neurriak eta eskakizunak aurki daitezke.

Bizikleta bide modalitate sorta horren osagarri gisa, hiri batzuetan **babes banda** deituak ari dira garatzen (advisory cycle lane, ingelesez), hau da, galtzadako zerrendak, Espainian eta Europako beste herrialde batzuetan lerro eten batez mugatuak, bizikletentzat eskusiboak ez badira ere nagusiki bizikletak ibiltzeko erabiltzen direnak berak. Bizikleta erreietatik bereizten dituen elementua zera da, ibilgailu motordunek eta bizikletek lerro etena zeharka dezaketela trafikoaren egoerak hori eskatuz gero, esate baterako ibilgailu handiak gurutzatzen ari direnean, betiere bideko erosotasun edo segurtasun falta eragin gabe.

Aukera horrek arazo bat du Frantzian, zeren eta lerro bereizgarri horrek bat egiten baitu bizikleta erreia (bande cyclable) bereiztekoarekin; horren-

bestez, herrialde horretan oraindik ez du egokitze modurik topatu. Alabaina, oso antzeko aukera bat garatu dute han: **Chaucidou** (Chaussée à circulation douce edo zirkulazio biguneko galtzada) deituak. Horien izen teknikoa “erdiko bide partekatuko galtzada” (chaussée à voie centrale banalisée) gisa itzul genezake⁵.

Ardatzean bide-markarik ez eta albo mugetako lerroak barnealderantz eramanda dauzkan galtzada bat da. Ibilgailu motordunek erdiko bidean barrena doaz, norabide bietan, eta txirrindulari eta oinezkoek galtzada-ertzak erabiltzen dituzte. Beharra sortuz gero, babes bandetan gertatzen den moduan, ibilgailu motordunek oinezko-bizikletentzako zerrenda erabil dezakete, esate baterako bi ibilgailu handi gurutzatzen direnean, zeren eta erdiko bidearen zabalera eskas geratzen baita horrelakoak gurutzatzeko; horrelakoetan maniobra egin behar izaten da, modu aktiboeri arriskurik ez eragitearren.

5 Bide modalitate hori hiriko bideetan zein hiriartekoetan ezar daiteke, 2015eko uztailaren 2ko 2015-808 zk.ko dekretuaren onarpenaz geroztik. Horri dagokionez, ikusi neurri horretan espezializatutako frantziar Behatokiak, Observatoire National des Chaussées à Voie Centrale Banalisée deituak, ematen duen informazioa (<http://voiriepour tous.cerema.fr/on-cvcb-r216.html>). CEREMAK gomendio tekniko batzuk argitaratu ditu, aplikatuak izan daitezzen: Fiche n° 37. Chaussée à voie centrale banalisée. Éléments de recommandation. 2017.



Udalerri batzuek, Irunek kasu (irudian), 30 km/h abiadura ezarri dute bere titularitatepeko bide guztietako erreferentziako abiaduratzat.

4.6 BIZIKLETARAKO EGOKITZAPEN MOTAK

Baina bizikletak zirkulatzeko baldintzak hobetzeko aukerak ez dira bizikletarako bide eksklusiboak edo lehentasunezkoak sortuz amaitzen. Bizikletarako segurtasuna eta erosotasuna hobetzeko aukera sorta zabala dago, trafikoa moteltzeko tekniken eta seinaleztapen espezifikoaren bidez.

Trafikoa moteltzeko teknikei dagokionez⁶, kontuan hartu beharreko abiapuntua bide segurtasuneko legedi espainiarrak zein frantsesak onartzen edo arautzen dituzten abiadura modulatzeko aukerak dira.

- **Abiadura espezifikoa mugatzea**, esaterako 10, 20 edo 30 km/h ezarrita kale jakin batzuetan.
- **Abiadura orokorra mugatzea** eremu edo udal-erri oso batean.
- **30eko** zona bat mugatzea.
- Elkarrekiko edo baterako zona bat ezartzea (zone de rencontre frantseseko terminologia erabiliz, edo “**bizitegi kaleak**” espainiar araudiaren arabera).

Garrantzitsua da Pirinioen alde banatan 30eko zonaren eta elkarrekiko edo baterako zona edo kalearen kontzeptuari dagokionez dauden desberdintasunak

azpimarratzea. Espainian, Zirkulazio Erregelamendu Orokorrek ematen duen definizioaren arabera, 30eko zona OINEZKOEK LEHENTASUNA duten espazio bat da; Frantzia, aldiz, ez dago oinezkoen lehentasun orokorrik, eta noranzko bietako bizikleta zirkulazioa onartzen da.

Oinezkoen lehentasun horrek esan nahi du oinezkoak kaleko edozein tokitan zeharka dezakeela, oinezkoentzako bidegurutze espezifikorik gabe alegia; horrenbestez, espazio publikoaren erabileraren erregimena erabat aldatzen da. Gauzak horrela, udal-erri batzuetan hasiak dira jada “**30eko eremua**” terminoa erabiltzen, nahiz espainiar legediak ez duen jasotzen, abiaduraren muga hori aplikatu bai baina oinezkoen lehentasun orokorrik ez dagoen kale multzoei aplikatzeko.

Zenbait udalerritan garatzen ari diren beste aukera bat hiriko erreferentziako abiadura murriztea da. Bide segurtasuneko legediak hiriguneetarako ezartzen duena 50 km/o abiadura bada ere, 30 km/o abiadura ari da ezartzen, esate baterako erakunde municipalista batzuk eta bizikleta eta oinezkoa babesteko gizarte mugimenduak bultzatzen ari diren moduan.

Espainian S-28 seinaleaz adierazitako “bizitegi kaleak” eta Frantziako **zones de rencontre** deituak (B52 seinalea) ere ez dira goitik behera parekoak. Kasu bietan oinezkoek lehentasuna badute ere bide sekzio osoan zehar, Frantzia txirrindulariek noranzko bietan zirkula dezakete. Frantziako seinaleak, gainera, zirkulazioko gehieneko abiadura baimendua jasotzen du, ibilgai-luek izan behar duten portaeraren argigarri.

⁶ Horri dagokionez ikusi “Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana” eskuliburuan bizikletari dagokion atala (A. Sanz. Sustapen Ministerioa. Madril, 2008), eta baita honako argitalpena ere: “Du calme en ville: aménager en faveur du bien-être”. CEREMA - Direction Territoires et Ville. 2017.

ABIADURA MODULATZEKO SEINALEAK ESPAINIAN ETA FRANTZIAN

<p>S-30. 30eko zona. Lehenetasuna oinezkoena den bereziki egokitutako zirkulazio zona adierazten du. Ibilgailuen gehieneko abiadura 30 km/h da horrelakoetan. Oinezkoek lehenetasuna dute.</p>			<p>Erabiltzaile guztiak ibili ahal izateko zona bat osatzen duen bide tarte edo bide tarte multzoa. Zona honetan ibilgailuen gehieneko abiadura 30 km/h-koa da. Galtzada guztiak norabide bikoitzekoak dira txirrindularientzat, eskumena duen polizia-agintaritzak besterik xedatu ezean. Zona honetako sarrerak eta irteerak seinale bidez adierazten dira, eta zona osoa behar bezala egokitzzen zaio ezarrita dagoen abiadura-mugari. R. 110-2 art.</p>
<p>S-28. Bizitegi kalea. Lehenetasuna oinezkoena den bereziki egokitutako zirkulazio zonak adierazten ditu; horietan ondoko zirkulazio arau berezi hauek aplikatzen dira: ibilgailuen gehieneko abiadura 20 km/h da, eta gidariek oinezkoei eman behar diete lehenetasuna. Ibilgailuak bakar-bakarrik seinale edo markaz adierazitako lekuetan gera daitezke. Oinezkoek zirkulazio zona osoa erabil dezakete. Jolasak eta kirolak baimenduta daude horrelakoetan. Oinezkoek ez diete zentzurik gabe traba egin behar ibilgailu-gidariei.</p>			<p>Area urbanizatueta erabiltzaile guztiak ibili ahal izateko zona bat osatzen duen bide tarte edo bide tarte multzoa. Zona honetan oinezkoak galtzadatik ibil daitezke, ezin dira bertan geldirik egon, eta ibilgailuekiko lehenetasuna dute. Zona honetan ibilgailuen gehieneko abiadura 20 km/h-koa da. Galtzada guztiak norabide bikoitzekoak dira txirrindularientzat, eskumena duen polizia-agintaritzak besterik xedatu ezean. Zona honetako sarrerak eta irteerak seinale bidez adierazten dira, eta zona osoa behar bezala egokitzzen zaio ezarrita dagoen abiadura-mugari (R.110-2 art.).</p>



Ziklo erreia Donostian

Bizikletentzako baldintza seguruagoak eragiten dituzten trafikoa moteltzeko aukera horiez gain, badira bideak bizikletarako egokitzeko beste modalitate batzuk; horiek jasotzen dituzten kategoriak honakoak dira:

- Ziklo erreiak
- Kontrako alderako zirkulazioa
- Bizikleta+garraio publiko zirkulazio konbinatua
- Bizikletarako abantailak bidegurutzeetan
- Bizikletak igarotzeko baimenak oinezkoentzako zonetan

Ziklo erreien kasuan, bizikletaren piktograma daramaten bide markaz seinaleztatzen da galtzada, txirringularien presentzia adieraztearren. 30 km/h abiadura muga izaten da, eta hori ere dagokion bideko markaz adierazten da. Eginkizun nagusia bizikleta ikusgarri egitea eta bizikletaren zirkulazioa ahalbidetzea dute, horrek espazio seinaleztatuan zein ziklo erreirik markatzen ez den lekuetan ekar ditzakeen abantaila eta eragozpen guztiekin inolaz ere. Aukera baliagarria da, batez ere trafikoarekin bizikleta erabiltzen halako esperientzia eta trebetasun bat baduten pertsonentzat, eta ildo horretatik estrategia zabalago baten pieza

izan daitezke, erabiltzaile ahulago edo kalteberentzat pentsatutako azpiegiturak osatzera begira.

Kontrako alderako bizikleta zirkulazioak abantaila nabarmenak dauzka bizikleta bidezko ibilbideetako distantziak eta denborak murrizteko unean, eta indarrez sartu da Frantzian 2008ko urteaz geroztik, hori erraztu duten hainbat lege aldaketa izan dira eta⁷. Lehen begiratu batean pentsa badezakegu ere bizikletarentzako segurtasun gutxiko aukera dela, zeharo kontrakoa egiaztatu ahal izan da, txirringulariak eta auto-gidariak elkar ikustea ahalbidetzen baitu.

Dagoeneko aipatu dugu aukera hori orokortu egin dela 30eko zonetan eta “rencontre” edo elkarrekiko zonetan, baina gainera, 2016ko urteaz geroztik, 30 km/o edo motelagoako abiadura duen kale orotan lehenesten den aukera da, non eta administrazio eskumendunak ez duen bestelakorik ezartzen⁸.

Egokitzapen horretarako seinaleztapena irudi erantsian doa. Baionan Saint-Esprit eta Saint-Léon auzoetan ezarri ziren bizikletarako noranzko bikoitzeko lehen kaleak, 2011n.

⁷ 2008ko uztailaren 30eko 2008-754 Dekretuak ezarri zuen 30eko zonetako trafiko orokorrak noranzko bakarra duen kaleetan bizikletentzako noranzko bikoitza jartzea.

⁸ 2015-808 zk.ko dekretua, 2015eko uztailaren 2koa (Mugikortasun Aktiboetarako Ekintza Planari eta aparkalekuei buruzkoa. R. 412-28-1. art. - Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police

BIZIKLETENTZAKO NORANZKO BIETARAKO ETA BIZIKLETA ZIRKULAZIO BAIMENDURAKO SEINALEZTAPENA, FRANTZIAN GARRAIO KOLEKTIBOARENTZAT GORDETAKO BIDEETAN

	<p>Galtzada gaineko zirkulaziorako baldintza partikularrak: zikloak kontrako alderantz.</p>
	<p>Ibilgailu guztiek sarrera galarazia, zikloek izan ezik.</p>
	<p>Garraio publikoko zerbitzu erregularrentzat eta zikloentzat gordetako bidea</p>

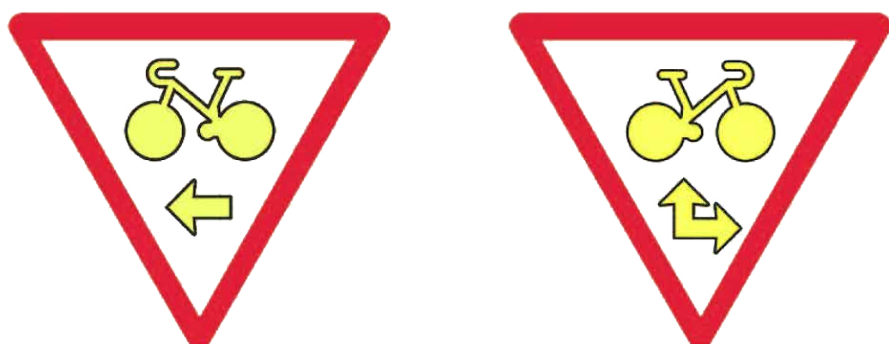
Frantzian halaber, **bizikleta+garraio kolektibo sekzio** konbinazioak aplikatu izan dira, oso sarri, eta aukera sorta zabala jorratuta. Inolako bereizketarik ez duten bus-bizikleta erre partekatuetatik bizikleta eta busentzako erre paraleloetaraino. Tokian-tokian gogoeta espezifikoa egin behar da, hain zuzen testuinguruaren arabera aukerarik onena baloratzeko, betiere zenbait parametro kontuan hartuta, hala nola: zabalera erabilgarria, orduko bus kopurua, aurreikusten den txirrindulari fluxuaren intentsitatea, trafikoaren intentsitate eta abiadura, autobus geltoki kopurua eta mota, maldak, etab⁹.

Bideak bizikletentzat egokitzeko unean, bizikletaren erosotasun eta segurtasunerako garrantzi handieneko elementuetako bat bidegurutzak

⁹ Certu-ren Vélos et transports publics. Partage de la voirie (Fiche n° 09, 2011) izeneko dokumentuak bizikletak eta garraio kolektiboak bide espazioa partekatzeko dauden aukeren gaineko azalpen labur bat eskaintzen du.



Bizikleta-aurreragunea Donostian



Txirrindulariei pasatzen uzteko seinaleak, semaforoa gorrian dela

dira. Semaforoz hornitutako bidegurutzeen kasuan, badira pedalei eraginez doazen pertsoneri beste ibilgailuekiko abantaila ematen dieten bi dispositibo.

Horietako lehena, ibilgailuak geratzeko marraren aurrean bizikletentzat gordetako espazio bat markatzea da; horrela, berde jartzen denean ibilgailu motordunen aurretik abiatu ahal izango dira. Dispositibo hori, toki batzuetan **bizikleta-aurreragune** edo bizikletarako itzarote plataforma aurreratu esaten ari zaizkio¹⁰, bizikleta erre bati edo bizikletarako babes banda bati lotuta egon daiteke, baina bizikletarako berezko azpiegiturarik gabeko bide baten parte ere izan daiteke.

Bidegurutze semaforoduna txirrindularientzat egokitzeko beste modu bat zera da, pasatzen uzteko erregelarekin bizikletari aukera ematea bai eskuinera biratzeko bai aurrerantz jotzeko, ibilgailuek artean semaforoa gorri daukatela. 2012az geroztik, zenbait bidegurutzetan baimendu daiteke aukera hori Frantzian, baina betiere ondoko seinale berezi hauek behar dira:

Neurria eztabaida ari da sortzen, ez baina pedalei eraginez doan pertsonaren erosotasun eta segurtasuna hobetzeko duen gaitasunagatik, baizik eta bizikletek gaintzen duten semaforo berean zeharka gurutzatzen duten oinezkoek bermea eta segurtasuna galdezaketelako.

¹⁰ 2015-808 zk.ko dekretua, 2015eko uztailaren 2koa (Mugikortasun Aktiboetarako Ekintza Planari eta aparkalekuei buruzkoa. R. 412-28-1. art. - Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.



Zarauzko alde zaharreko seinalea

Eztabaidarako iturria izan daiteke, halaber, **oinezkoentzako eremuetan bizikletak igaro daitezzen baimentzea**, batez ere oinezkoekiko bidegabekeriari har daitekeen eta oinez doazen pertsonen espazio publikoaren gainean duten nagusitasun hori gal dezaketen neurrian. Aukera hori bakar-bakarrak txirringulari zein oinezkoen fluxu intentsitatearekin lotutako baldintza, ordutegi eta zertzelada jakin batzuetan onartu beharko litzateke, esate baterako oinezkoentzako zonetan ibilgailuak garajeetara joateko edo zamalanetarako igarotzeko baimentzen denean bezala; dena den, Frantziako araudiak oinezkoentzako zona guztietara zabaldu du aukera, administrazio eskumendunak kontrakorik adierazi ezean behintzat¹¹.

¹¹ Code de la route frantseseko R. 431-9 artikulua araber, bizikletak oinezkoentzako zonetan ibil daitezke, non eta eskumena duen administrazioak kontrakorik adierazten ez duen, betiere lastertasun egokian eta oinezkoen eragozpenik sortzeke ibiliz gero.

BIZIKLETARAKO EGOKITZAPEN MOTAK ZARAUZKO BIZIKLETA BIDE ETA AZPIEGITUREN PLAN BEREZIAREN ARABERA

Kale baretua: motordun ibilgailuen abiadura eta intentsitate txikiak izaten dira kale hauetan. Horri esker, bizikletek galtzada partekatu dezakete modu seguru, eroso eta erakargarrian.

Galtzada seinaleztatua: erabilera partekatuko galtzada da, eta adierazita egoten da bizikletek erriaren erditik joan behar dutela.

Babes banda: galtzadaren barruan lerro eten baten bidez mugatuta dagoen banda da, eta bertan bizikleten zirkulazioak dauka lehentasuna. Trafikoaren egoerak hala eskatzen badu, ibilgailu motordunek eta bizikletek lerroa gurutzatu dezakete segurtasun edo erosotasun gabeziarik sortzen ez den bitartean. Norabide bakarrekoa da, eta lehentasunezko erabilera du.

Norabide bakarreko galtzada, bizikleta-zirkulazioa kontrako norabidean duena: trafiko orokorrarentzat norabide bakarreko kalea da, baina bizikletak bi norabideetan ibil daitezke.

Bizikletaz ibiltzea baimenduta dagoen espaloia: espaloi honetatik bizikletak ibil daitezke, baina oinezkoek izango dute beti lehentasuna. Bizikletaz doan pertsonak bere abiadura moldatu egin behar du. Espazioak ez daude bereizita, eta ez dago toki jakin bat markatuta bizikletentzat. Espaloiaren egitura edo kolorea ezberdinak izan daitezke, oinezkoen erabilera eskusiboko espaloi batetik bereizteko. Espaloi horren hasieran eta bukaeran seinaleztapen bertikalak jarrita adieraziko da espaloi horretan baimenduta dagoela bizikletaz ibiltzea.

Bizikletaz ibiltzea baimenduta dagoen kalea edo oinezkoentzako gunea: kale edo oinezkoentzako gunea honetan bizikletaz ibil daitezke, lehentasuna beti izango du oinezkoak, eta espazioak ez daude inola ere bereizita.

4.7 SEINALEZTAPENA, BALIO ERANTSIA

Seinaleztapena bizikleta-azpiegituraren zati bereizezina da, eta bi kategoria desberdin hatzen ditu: bide **segurtasuneko seinaleztapena**, zirkulazioko portaerak arautzen eta orientatzen dituena bera, eta **informazioko seinaleztapena**, pedalei eragiten dieten pertsonen argibideak eta ibilbideei eta beren joan-etorrien helmugei buruzko informazioa ematera zuzendua.

Lehen kasuan, seinaleztapena bide segurtasuneko estatu mailako araudiaren parte da, eta haren irizpideak segitzen ditu; horrexek egiten du egoera desberdin Espainia eta Frantzia arteko mugaren alde banatan. Hala, Espainian udal askok bizikletarako bere seinale katalogo propioa sortzera jo dute, arauzkoak aukera propioekin osatuz eta, beti, eskumen talkaren eta arauen hierarkiaren mugan ibiliz, baina erantzun egoki samar bat emanez, behintzat, azpiegiturak bideetako aktore desberdinei azaldu beharri dagokionez.

Frantzian, bizikleta-azpiegiturak itxuratzeko beharretako batzuek babesa aurkitu dute azken urteotan. Horietako bat bizikleta pista edo erreirako seinale karratu bat ezartzea izan da; seinaleak adierazten du bizikleta bide hori dagoela, baina pedalei eragiten dien pertsonari ez dio bide hori erabiltzeko derrigorrezkotasunik ezartzen, erabiltzeko obligazio hori sorrarazten duen ohiko seinale biribilaren kasuan ez bezala.

BIZIKLETA BIDE BAT BADELA ADIERAZTEN DUEN SEINALEA

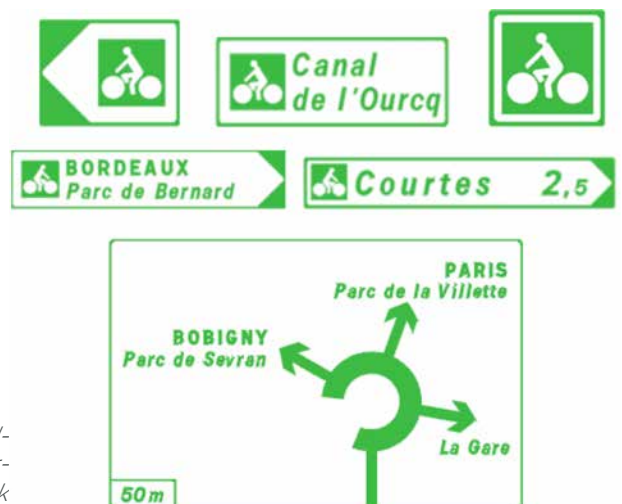
	<p>Bizikleta pista edo erreia, txirrindularientzat gomendatua</p> <p>C113 Frantzian, eta horrelakorik ez Espainian</p>
	<p>Bizikleta pista edo erreia, txirrindularientzat derrigorrezkoa</p> <p>B22a seinalea Frantzian, eta R-407 Espainian</p>
	<p>S-33 seinalea -bizikleta bidea- Espainian</p>
	<p>Bide berdea Frantzian</p> <p>C115 seinalea</p>

Espainiako eta Frantziako seinaleen arteko beste alde bat bizikleta erriak daudela adierazten duten bideko marken ingurukoa da. Frantziako **bande cyclable** deituak lerro zuri eten batek mugatzen ditu galtzadan (T3 5u), edo, aparteko kasuetan, lerro jarraitu batek (3u); mugaren alde espainiarrean, berriz, haien pareko **bizikleta erriak** lerro jarraitu baten bidez seinaleztatzen dira.



Bizikleta erreia (bande cyclable) Frantzian. Iturria: CEREMA

Bigarren seinale kategoriari, ibilbideetako informazio seinalez-tapenari, dagokionez, aldea dago herrialde bien artean, zeren eta Espainian ez dagoelarik estatu mailako erreferentziarik, Frantzian horrelako bat itxuratu baita **Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)** deituaren bidez; izan ere horrek, 2002an, seinale eta informazio panelen formatu sorta zabala ezarri zuen, kolore berdea, hondo zuria eta bizikleta-ren logotipoa erabilia, ondoko irudian ikusten dugun moduan.



Frantziako bizikleta ibilbideetako arauzko informazio seinaleetako batzuk

2011z geroztik, Bizikleta Ibilbide eta Bide Berdeen Frantziar Plan Nazionalak (*Schéma National des VVV*) zenbakituta dauzka dauden ibilbideak; 1 eta 30 arteko zifrak europar mailako ibilbideetarako gorde ditu, eta 31 eta 99 artekoak sare nazionalako ibilbideetarako. Eskualde eta toki esparruan estatu mailako irizpideak segitu behar dira, eta posibilitatea dago ibilbidea identifikatzeko elementu bat aukeratzeko, nahiz horrelakoak ez diren beti zorrotz errespetatzen ¹².

Espanian estatu mailako normalizaziorik ez izateak administrazio desberdinek edota administrazioetako departamentuek jarritako seinale sorta zeharo heterogeneoa ekarri du. Horiei erantsi behar, gainera, bide berdeetan edo mendi bizikletako ibilbideetan edo aisia edo turismoko tokiko ibilbideetan esku hartzen duten zenbait erakunderen seinaleak.



Tokiko informazio seinalea Baionan

¹² La signalisation pour les modes actifs. Fiche N° 08. France: Cyclistes. Certu. 2013..

GIPUZKOAKO FORU BIZIKLETA BIDEEN SEINALEZTAPENA

Bere bizikleta bideen sarearen garapenarekin bat, azpimarratze-koa da Gipuzkoako Foru Aldundiak erabiltzen duen seinaleztape-
na. Horretarako bada erreferentziako gidaliburu teknikoa.



ZIRKULAZIOKO GOMENDIOEN SEINALEAK SEÑALES DE RECOMENDACIÓN DE CIRCULACIÓN



BRU-1

ERABLERA BATERATUNO BIDEGORRIA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI DE COEXISTENCIA
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-2a

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-2b

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-3

EZ EGIN TRABARIN
Ziklistek eta oinezkoek debekatuta dute bidegorriaren zabalera osoa hartzea eta besteei pasatzeko esatea.

NO TAPONAR
Indica la prohibición tanto para ciclistas como para peatones de ocupar el ancho del bidegorri impidiendo el paso.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinaleztapenerako+gomendioak>

4.8 BIZIKLETAK APARKATZEKOAK, MUGIKORTASUNAREN EZINBESTEKO KATEBEGIA

Bizikletentzako aparkalekuak ezinbesteko baldintza dira bizikleta mugikortasunerako; joan-etorri bakoitza aparkaleku batean abiatzen eta amaitzen da. Automobilari gertatzen zaion moduan, bizikletek bere balio bizitzaren % 97 geldirik ematen dute; horrek garbi erakusten du zein garrantzitsua den egoera horretarako leku egoki eta seguruak edukitzea.



Bizikletak aparkatzeko ohikoak eta bizikletentzako kontsigna motako aparkatzekoa Baionan

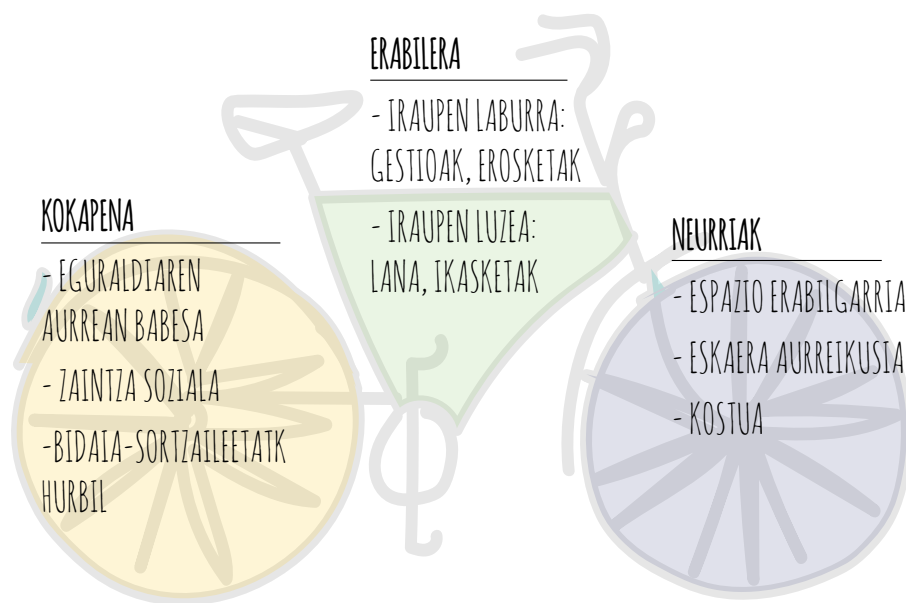
Horregatik, bizikletentzako aparkaleku politika giltzetako bat da bizikleta bidezko mugikortasuna garatzeko. Politika horrek, izan ere, lagundu dezake zentro eta espazio publiko jakin batzuetan aparkatzen baina, gainera, pizgarriak ere sortu behar ditu, hain zuzen eraikin, enpresa eta ekipamendu pribatuek ere bizikletak seguru apartzeko bere aukerak gara ditzaten.

Dagoeneko bat baino gehiago dira mota honetako bizikleta-azpiegiturarako gidaliburu teknikoak¹³ Hala eta guztiz, alderdi teknikoak direnak direla, bizikletentzako aparkaleku politikarako irizpide orokor batzuk finkatzea komeni da.

Helmugako aparkalekuei dagokienez, hau da, bizikleta erabiltzen duten pertsonen etxetik kanpo daudenei dagokienez, udal politikak hiru alderdi behintzat izan behar ditu bere gogoetaren muin:

- aparkaleku-sareak izan behar dituen **dimentsioak**, hau da, aparkaleku kopurua eta horietako bakoitzeko plaza kopurua.
- aparkaleku horietako bakoitzak izango duen **erabilera**, iraupen laburreko erabilera -gestioak edo erosketak egitekoak- eta iraupen luzeko erabilera -ikasketak edo lana- dutenak bereizita.
- **kokapen** mota, kontuan harturik bai zaintza soziala bai eguralditik babesteko beharrak, bizikletazko joan-etorrien sortzaileak kontuan hartuta.

¹³ Stationnement des vélos dans les espaces privés: dimensions et caractéristiques. Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo. 2013. Manual de aparcamientos de bicicletas. IDAE, 2009. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf.



17. irudia. Bizikletak aparkatzeko en modeloa eta kokapena aukeratzeko irizpideak

BIZIKLETENTZAKO APARKALEKUA HERNANIKO IKASTETXE BATETIK HURBIL



Zaintza sozialaren eta auto-erregulazioaren garrantzia agerian geratu zen Institututik hurbil aparkaleku sabaidun hau jartzean. Azpiegitura hau, loturako bidegorriekin batera, udalaren bizikleta politikaren parte zen eta, bereziki, garraiobide hau gazteen artean sustatzeko lanaren

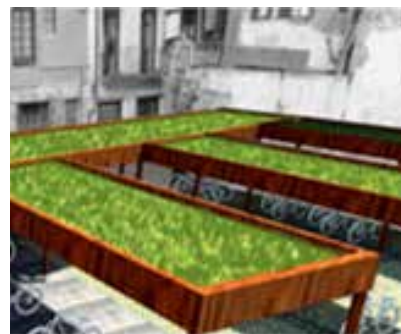
barnean zegoen. Bizikletentzako aparkalekua 2013an inauguratu zen, baina hiru bizikleta lapurtu zituztelarik erabiltzeari laga zioten. Egoera horretan, udalak itxitura bat ezarri zuen, eta bere hasierako eginkizuna berreskuratu du.

Sorburuko, etxebizitzetako edota hauetatik hurbileko aparkalekuei dagokienez, toki mailako politikak kontuan hartu behar du kasuan kasuko udalerria bizikletaren politikaren zein fasetan dagoen. Bizikletaren berrindartzearen hasieran badago, oso probetxuzkoa izan daiteke espazio publikoan aparkalekuak eskaintzea, etxe askok ezin baitute etxabeen bizikletak gordetzeko espaziorik eskaini. Epe ertainera begira, komenigarriagoa da etxejabeen elkartearen esku-hartzea bultzatzea, udaletik erraztuz betiere gestioak, beharrezko informazioa ematearekin batera, espazio komunak horrelako

erabileretara bideratzera edo elkartekideek berek kudeatutako lonjak edo lokal espezifikoak sortzera begira. Aukera horixe garatu da, konparazioa, Gasteizko alde zaharrean.

Edonola ere, bizikletak, erosketa-orgak eta haur-kotxeak gordetzeko espazioek estandar bat izan behar dute hirigintzako garapen berrietan, hain zuzen ere hirigintzako plangintzaren eta bizikletaren arteko harremanari eskainitako kapituluan aipatu den moduan.

BIZIKLETENTZAKO APARKALEKUA TOLOSAKO ALDE ZAHARREKO ETXADI BATEN BARNEALDEAN



Instalazioaren helburua da auzotarrentzat berreskuratzea azken urteotan zehar itxita egondako espazio publiko bat. Bizikletentzako aparkalekuak 136 plaza dauzka, eta etxebizitzek igogailurik zein xede horretarako gela komunitariorik ez daukaten auzo batean dago. Plaza bat eduki

ahal izateko, ezinbestekoa da Alde Zaharrean erroldatuta egotea eta Udalekiko obligazioetan egunean egotea. Hiri birgaitzearen arloan aritzen den Erretengibel enpresa publikoa arduratzen da horren kudeaketaz. Barrutiaren ordutegia 07:00etatik 23:00ak artekoa izango da, malguta-

sun maila batez betiere, giltza elektronikoak salbuespenak onartzen baititu. 2016an inauguratu zuten, eta gehienez ere bost urteko epean zehar erabil daiteke segidan. Epe hori amaitzen denean, esleipen prozesua abiatuko da atzera. Hileko kuota 5 eurokoa da.

BIZIKLETENTZAKO APARKALEKUA DONOSTIAKO AUTOBUS GELTOKIAN

Donostiako Udalaren ekimena da, garraio kolektiboa erabiltzen duten pertsoneri bizikleta erabil dezaten erraztera bideratua. Kontzepzio aldetik beste herrialde batzuetan (beherago

ikusi) bizikleta geltoki (vélostation) esaten zaionaren antzekoa da, zerbitzu osagarri ez badauka ere.

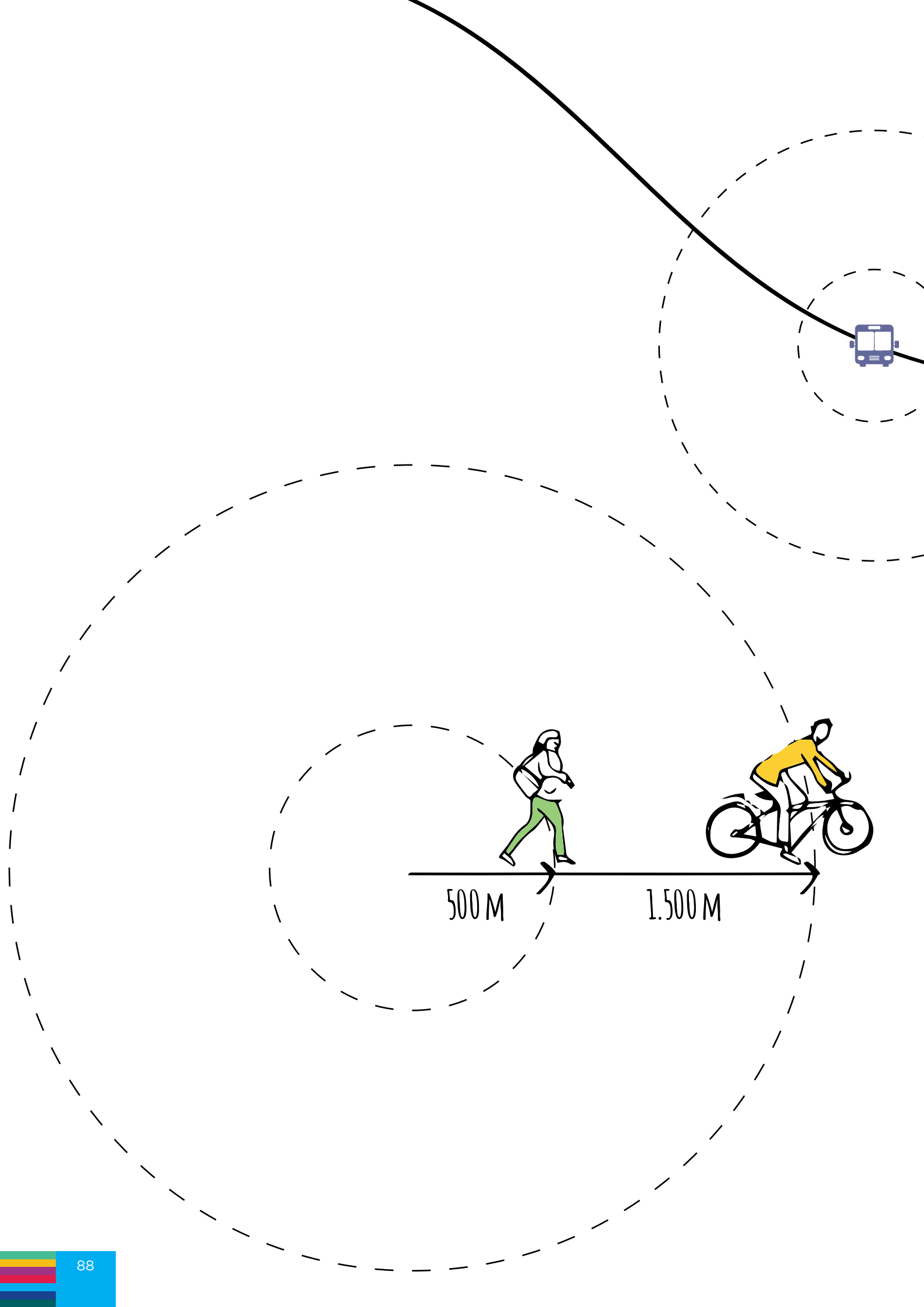


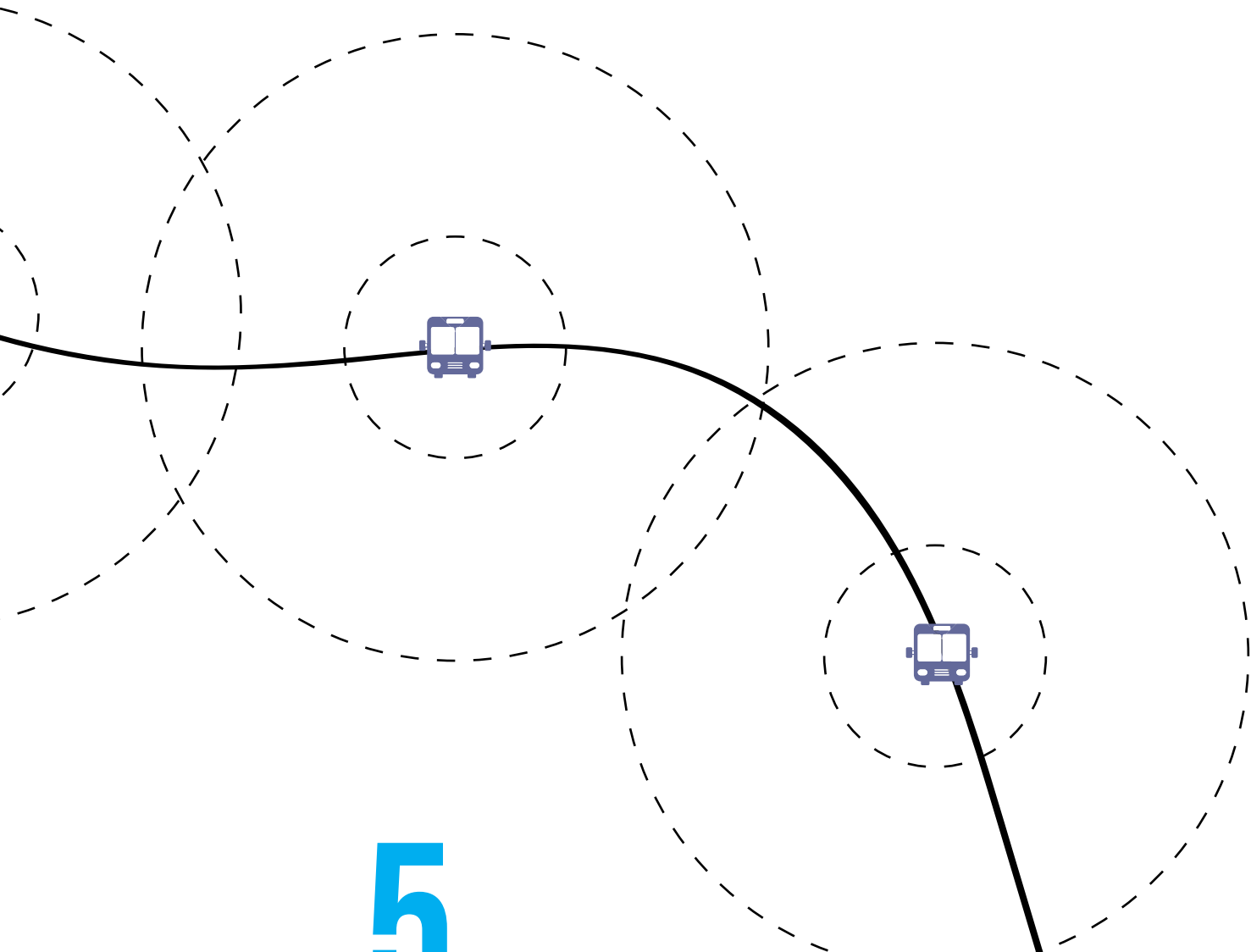
ZERBITZUAREN EZAUGARRIAK

Aparkalekuaren eta sarrera-kontrolerako erabiltzailearentzako arreta zerbitzuaren ordutegiak: **06:00etatik 23:30 arte, urte osoan zehar.**

TARIFAK:

Abonamendu mota	Ezaugarriak	Kostua
Max 6	Hilabete naturalean zehar bizikleta nahi adina aldiz aparkatzea ahalbidetzen du, eta gehienez 6 egunez eduki daiteke bizikleta segidan, aparkalekutik jasotzeke alegia.	6 euro/hil
Max 3	Hilabete naturalean zehar bizikleta nahi adina aldiz aparkatzea ahalbidetzen du, eta gehienez 3 egunez eduki daiteke bizikleta segidan, aparkalekutik jasotzeke alegia.	3 euro/hil
Max 1	Bizikleta 24 orduz aparkatzea ahalbidetzen du. Bizikleta jaso gabe igarotako soberako egunak zigortu egingo dira, 1 euro/egun.	1 euro / egun





5

BIZIKLETARI ESKAIN DAKIZKIOKEEN ZERBITZUAK

5.1 INTERMODALITATEA

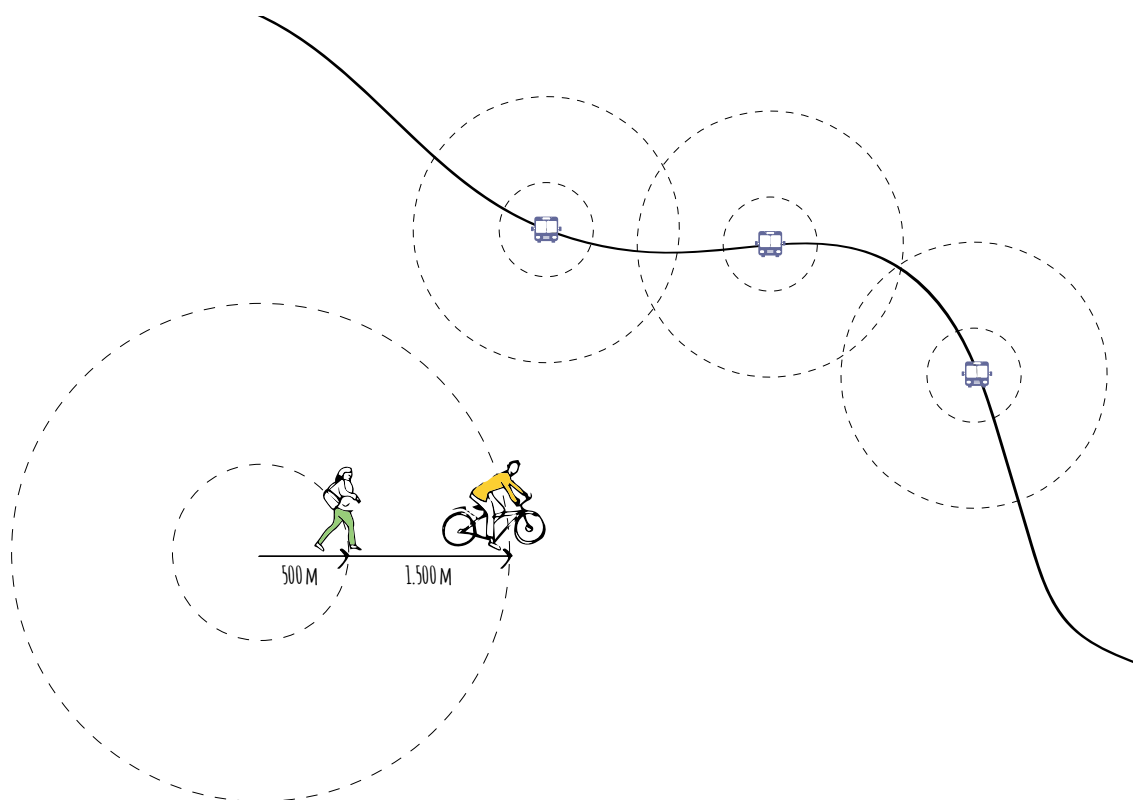
Intermodalitatea garraiobideak garraio kolektiboko geltoki eta gurekueetan elkarrekin konektatzeko mekanismoa da. Intermodalitatearen helburua da garraio kolektiboaren erabilera piztea eta herri-tarren behar aniztasunerako egokiak izango diren desplazamendu kateak sortzea. Bizikletaren kasuan, intermodalitateak hiru zutabe osagarri nagusi dauzka, gauzatu ahal izatearren:



- garraio kolektiboaren geltoki eta geralekuetarako sarbide eroso eta segurua.
- garraio kolektiboaren nodo horietan bizikletak aparkatzea.
- garraio kolektiboko ibilgailuetan bizikletak sartzea.

Bizikletaren eta garraio kolektiboaren arteko konbinaketaren helburua elkar indartzea da, hain zuzen biek modua izan dezaten herritarren desplazamendu eskaerei hobeto erantzuteko. Bizikletari dagokionez, garraio kolektiboarekiko konexioak aukera ematen dio bere ekintza-erradiotik kanpoko distantziak egiteko; garraio kolektiboaren kasuan, bizikleta oso indar handiko tresna da haren estaldura-erradioa zabaltzera begira, aparkalekurako espazio behar handirik gabe zein bere nodoen inguruko hiri-ehunean inolako asaldurarik sortzeke gainera.

Honi dagokionez, gogoratu behar da ezen zerbitzatutako biztanleriaren zenbatekoa kalkulatzeko unean tren geltoki baten estaldura 500 metroko erradio batean kokatu ohi dela; distantzia hori oinez egiteko zazpi minutu behar dira, eta denbora berean bizikletak 1.500 m egin ditzake, oinez egindako azaleraren halako 9 eginez alegia.



18. irudia. Garraio kolektiboko zerbitzuen estaldura areagotzea bizikletari esker

Udalerriek eskumen zuzenik ez badute ere hiriarteko garraio kolektiboari dagokionez, aukera handiak dauzkate garraioko operadore eta agintaritzekiko elkarlanean intermodalitatea hobetzeko. Gainera, intermodalitatearen aipatu lehen zutabea itxuratzen duen hiribideen sarearen kudeaketaren ardura dute.

GARRAIO PUBLIKO BERTIKALA ETA KONEXIO MOTORRIK GABEAK INTERMODALITATEA HOBETZEKO, HERNANIN



Garraio publiko bertikala malda handiko zonetan oinezkoen edo txirrindularien desplazamendua ahalbidetzen duen sistema multzoa da (igogailuak, eskailerak eta arrapala mekaniakoak). Igogailuek beste aukerek baino kostu txikiagoak dauzkate, eta edukiera txikiagoak dira, baina bertara iristea errazagoa da herritar guztientzat. Irudian ikusten dugun igogailuak intermodalitatea ahalbidetzen du, Hernaniko herrigunea tren geltokiarekin lotzen baitu, bidegorri batez osatuta dagoela halaber.

5.2 BIZIKLETA PUBLIKOAK

Bizikleta publiko zerbitzuek herritarren eskura jartzen dituzte bizikletak, eremu jakin batean erabiltzeko. Zerbitzu horien ustiapena, operadore publiko edo pribatu baten bidez zertua, legez baimenduta egoten da. Bizikletak abonatu multzo batek partekatzen ditu, edota zerbitzuan izena ematen duen pertsona multzo batek, eta hainbat tarifa formula daude horretarako. Bizikletak jasotzeko eta itzultzeko sistemak geltokietan oinarrituta egon daitezke, edo fluxu librekoak izan bestela. Lehen modalitatean, horixe da hiri gehienetan ezarri dena, erabiltzaileak bizikletak ainguratuta dauden baseetako batean hartzen du ibilgailua, eta ondoren beste batean laga dezake, edo base berean, denbora jakin bat igaro eta gero.

Aitzitik, fluxu libreko modalitateetan telekomunikazio sistema geo-erreferentziadun baten bidez aurkitzen du bizikleta erabiltzaileak, eta telefono mugikorraren bidez eta aplikazio bat baliatuta, giltzarrapotik askatzen du. Ondoren, eremu mugatuko edozein puntutan laga daiteke bizikleta, mugikorraren bidez blokeatuta utzirik berriro. Azken batean bizikleta-alokairu sakabanatutzat har litezkeen sistemak dira.

Zerbitzuon helburu komuna joan-etorrietarako aukera osagarri bat eskaintzea da, teoriarik automobiler egiten den bidaia kopurua murrizteko, txirrindularien kaleko presentzia bistaratu eta anizteko, eta bizikletak garraio bide gisa dituen abantailak ere zabaltzeko.

Spainiar estatuan, mende honetako lehen hamarkadan, ugaldu egin ziren horrelako zerbitzuak, bere garaian IDAEk (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) udalei eman zizkien diru laguntzei esker. Diru laguntza horiek amaitu eta gero, arrakasta lagun izan dute bizikleta publiko sistema batzuek, eta ezarritako helburuak neurri batean edo

bestean behintzat lortu dituzte; hiri batzuetan, baina, ez dituzte espero emaitzak lortu, eta horrek zerbitzua ixtea ekarri du (horri dagokionez ikusi www.observatoriobicicletapublica.org webgunea).

Txinan ugaldu ondoren, europar hirietara iristen ari dira, halaber, fluxu libreko bizikleta-alokairurako sistema berriak. Inoiz ikusi gabeko erronkak eragingo ditu horrek, bai dagoeneko instalatuta dauden eta geltokietan oinarritzen diren zerbitzuentzat, bai ohiko alokairu enpresentzat, bai udalentsat bereztat ere, bizikletak aparkatuta geratzen diren espazio publikoa arautu eta kudeatu behar baitute, horrelakoak gehiegi ugaltzea saihestuz, eta bizikletak aparkatzeko lekuen gehiegizko okupazioa eta hiriko eremu jakin batzuetan abandonua gertatzea ekidinez halaber¹.

Udal politikaren ondorioetarako, gogoan izan beharreko lehen konklusioetako bat dugu bizikleta publiko zerbitzuak ez direla edozein udalerrirerentzako egokiak, kostuen eta erabiltzeko aukeren arteko balantzeagatik. Udal batek bizikleta publiko zerbitzu bat ezartzea edo baimentzea planteatzen duenean, dagoen aukera aniztasuna hartu behar du kontuan eta, baita, sistemaren arrakasta ekarriko edo zailduko duten tokiko elementu nagusiak ere; horiek guztiak ondoko taulan jaso ditugu, laburki:

¹ Horri dagokionez ikusi Garraio Publikoaren Nazioarteko Batasunak (UITP), Europar Txirrindularien Federazioak (ECF) eta honek bizikleta publikoei eskaintzen dien plataformak (Platform for European Bike Sharing and Systems, PEBSS) hartutako jarrera komuna, "Unlicensed Dockless Bike Sharing" titulukoak, fluxu libreko edo geltokirik gabeko bizikleta publikoetarako sistema berrien agerpen prozesu eztabaidagarrien aurrean 2017an argitaratua.

BIZIKLETA PUBLIKO SISTEMETAN KONTUAN HARTU BEHARREKO AUKERAK

<p>Bizikleta emateko eredia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eskuzko sistemak: pertsona batek giltza ematen du, edo bizikletetarako sarrera ematen du (Europar desagertuta dago ia-ia). • Sistema automatikoak geltokietan. • Sistema automatikoak geltokirik gabe.
<p>Teknologia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modelo teknologiko ugari dira zerbitzuetako funtsezko hiru elementuetan: bizikletetan, geltokietan eta horiek biak kudeatzeko sisteman. Sistema bakoitzak abantailak eta eragozpenak ditu sarrera-erraztasunari, hondatzeari eta eskaeran gertatzen diren aldaketetara egokitzeari dagokienez.
<p>Bizikleta mota</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ohikoa. • Bizikleta elektrikoa. • Kargako bizikletak. • Haurrentzako bizikletak. • Aukera desberdinak, aldi berean, geltoki beretan
<p>Kudeaketa eredia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Udal emakida. • Udal zerbitzua.
<p>Finantzaketa eredia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Udalak enpresa ustiatzaileari ordaindutako kanona. • Zerbitzu hau jasotzen duten beste kontratu batzuen bidez (esaterako, publizitate kontratuen bidez). • Abonatuak eta erabilera. • Mistoa.
<p>Bizikletak geltokietan birbanatzeko eredia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zerbitzu hauen alderdi kritikoetako bat bizikletak birbanatzeko erabiltzen den mekanismoa da; izan ere, geltoki guztietan mantendu behar da bizikleta eta ainguratze libreen eskaintza. Geltokien artean furgonetak eta atoiak bizikleta-garraioan aritzea kostu ekonomiko handia izan daiteke, energia eta ingurumen aldetiko xahutze izugarria izateaz gain, zeharo kontraesankorra, inolaz ere, egin den iraunkortasunaren aldeko apustuarekin.

TOKI GOBERNU BATEK KUDEATU EDO LIZITATUTAKO BIZIKLETA PUBLIKORAKO SISTEMAREN EGOKITASUNAREN AURRETIAZKO ANALISIRAKO KLABE LOKALAK

<p>Udalerriko distantziak eta topografia</p>	<p>Oinezkoentzako eskalako udalerrietan ez ohi da masa kritikorik izaten horrelako zerbitzuetarako. Udalerriak biztanle asko baldin badauzka mazelan edo gune sakabanatuetan, bizikleta elektrikorako aukerak kontuan hartu beharko ditu gogoetak.</p>
<p>Bizikleta bidezko mugikortasunerako egokitutako hiri ingurune eta bideak</p>	<p>Horrelako zerbitzuak ezartzeko, aurrez bizikleta bidezko mugikortasunera egokitutako hiri espazio eta bide sare bat behar dira; bestela, bizikletak espaloietatik zehar ibiltzeko joera indartzen da.</p>
<p>Lurzoru erabileren banaketa udalerrian, eta joan-etorri sortaile nagusien kokapena Erabileren simetria</p>	<p>Irizpide hau aurrekoaren osagarria da, halako erabilera nahasketa bat izan ezean ez baita erraza izango bizikleta errotazioa izatea geltoki artean; eta bizikletak geltokien artean birbanatzeko ahalegin handiagoak beharko dira, gainera.</p>
<p>Ez egoiliarrek erabiltzea</p>	<p>Zerbitzu hauek erakargarriak izan daitezke halako erregularitasun batez udalerrira bitarteko motordunetz iristen diren eta bidaiaren azken etapa bizikletaz egin dezaketen pertsonentzat. Eta turistentzat ere erakargarriak izan daitezke. Horrelakoetan, baina, zaindu beharko da bizikletak alokatzeko egun dauden zerbitzuei lehia desleialik ez egitea.</p>
<p>Bizikletaren politika zabalago batean txertatzea</p>	<p>Inbertsioa koherentea izan dadin, eta bizikletaren alde egiten diren bestelako jardueretik, bereziki bizikleta partikularren aparkaleku seguru beharrei erantzuna ematera bideratuekiko, proportziorik galdu gabe. Gainera, zerbitzu publikoko bizikletak erabiltzeko aukera eman behar die pedalei eragiten ohituta ez dauden pertsonari; horrek, esaterako, esan nahi du kaleak prestatzea komeni dela, pertsona horiek eroso eta seguru senti daitezen.</p>
<p>Mugikortasun iraunkorrean eta bizikleta bidezko mugikortasunean aurreikusitako inbertsioa</p>	<p>Bizikleta publiko zerbitzuak ez dira merkeak eta, beraz, zorrotz jokatuz ezarri behar dira, mugikortasun politika orekatu baten barnean, bitarteko urriak ongi antolatutako estrategia baten zerbitzurako jarritz, prozesuko une bakoitzean pauso egokiak eginda. Kontuan izan bizikleta publiko zerbitzuen kostu errealek 1.000 eta 3.000 euro ingurukoak direla, bizikletako eta urteko.</p>

PAUEKO BIZIKLETA PUBLIKOAK



Paueko aglomerazioko autobus sare berria bizikleta publikoen sistema konbentzional batez eta epe luzeko alokairurako eskaintza batez osatzen da. Horiek guztiak garraio kolektiboa daraman enpresa berberak kudeatzen ditu. Bizikleta publikoen sistemak 220 unitate dauzka, 20 geltokitan banatuta, eta doan erabil ditzakete abonatuek ordu erdiz. Iraupen luzeko alokairu eskaintzak (hiru hilabete edo urtebete) 300 bizikleta dauzka; horietako batzuk bizikleta elektrikoak dira.

Iturria: <http://www.idecycle.com/>

5.3 BIZIKLETAREN ZENTROAK EDO ETXEAK ETA BIZIKLETA GELTOKIAK

Bizikletaren zentroak edo etxeak garraibide honentzat pentsa ditzakegun zerbitzu guztiak eskaintzen diren espazioak dira, ezen apartokalekutik hasi eta alokairuraino iritsi gaitezke, konponketak eta osagarrien salmenta tartean; eta, batzuetan, bizikleta erabiltzen duten pertsonentzako topaleku bat eskaintzen dute, edota bizikletaren alorreko elkarte sozialen bilera edo dokumentazio zentroetarako.

Ekimen horiek herritarren erakundeetan izan dezakete sorburua, edo tokiko gobernuek zuzenean, hitzarmen bidez edo erantzukizun publiko-pribatuko beste mekanismo batzuen bidez bultzatuak izan daitezke.

TXIRRIND'OLA BIZIKLETA LANTEGIA (BAIONA)



2011n sortutako elkarte batek kudeatzen du. Elkarte horrek bizikleta eta ekomugikortasuna sustatzen ditu orokorrean. Elkarteak lankidetzazko lantegiak antolatzen ditu, bazkideek bizikletak mantentzen eta konpontzen ikas dezaten. Gainera, bigarren eskuko bizikletak eta piezak berreskuratzen eta birziklatzen ditu, bizikleta-eskola programak garatzen ditu, eta mugikortasunaren inguruan egiten diren herritarren arteko debateetan parte hartzen du. Bere proiektuetako batzuk Agglomération Côte Basque Adour (ACBA) deituarekiko elkarlanean egiten ditu.

BIZIKLETAREN ETXEA (LA MAISON DU VÉLO, TOLOSA OKZITANIA)



Bizikletaren inguruko zerbitzu eta jarduerara sorta oso zabala biltzen du, alokairutik konponketa eta auto-konponketara iritsiz, tarten direla bizikleta-eskola, dokumentazio zentroa, jatetxea, zikloturismoko bidaien antolaketa, etab. Tren geltoki batetik hurbil dago. Administrazio eta estatu agentzia nagusien babesa du, bertako txirrindulari erakundeena bezalaxe

Herrialde batzuetan, Suitzan esaterako, bizikleta geltoki (vélostation) terminoa aplikatzen zaie lapurreten eta eguraldi txarraren kontrako babes eskaintzen duten aparkaleku-instalazioei; horrelakoetan beste zerbitzu osagarri batzuk ere eskaini ohi dituzte, hala nola konponketa, alokairua edota ordezeko piezen salmenta². Horietako asko tren geltokietan daude, eta intermodalitatean laguntzen duen aukeratzat eskaini ohi dira. Bizikletaren zabalbalkunderako erakuslehoak ere badira. Donostiako autobus geltokian, ADIF-RENFEren tren geltokiaren aldamenean alegia, zerbitzu osagarririk gabeko bizikleta geltoki bat instalatu da (ikusi bizikletentzako aparkalekuei eskainitako atala).

5.4 BIZIKLETEN ERREGISTROA ETA LAPURRETA KONTRAKO BESTE NEURRI BATZUK

Bizikletak lapurtzea eta propio hondatzea garraiobide honen erabileraren gorakadarekin batera sarritan agertzen den fenomeno bat da. Kontuan hartu behar da ibilgailu guztiek lapurreta dinamika bat dutela, baina bizikleta, dituen ezaugarriengatik, ebasketen eragina jasaten duen elementu bat da, bai piezetako batzuk izan ebasketa horien gai (gurpila, zela, argiak, etab.), bai bizikleta osoa izan.

Bizikletak lapurretak eta ekintza bandalikoak jasate horrek indarra kentzen dio eguneroko erabilerari. Gainera, kalitate txarreko edo gaizki mantendutako bizikletak erabiltzera bultzatzen du, eta horren ondorioa ibilgailuaren errendimendu kaxkarragoa eta segurtasun eta erosotasunik eza dira, luzera begira disuasioaren fenomenoari are indar handiagoa ematearekin batera.

Hiri inguruneetan bizikletak lapurtzea eragozteko edo zailtzeko, neurri sorta bat ari da aplikatzen; horien tartean honakoak: bizikletak aparkatzeko gune seguruak sortzea (ikusi azpiegituren atalean adierazia), bizikletak erregistratzeko sistemak ezartzea, autobabes neurriak sustatzea, eta polizia-indarrak

modu eraginkorrago batean aritzea delitu mota hori jazartzeko.

Bizikleten erregistroak ibilgailu bakoitzaren datuak jabearekin lotzen dituzten sistemak dira. Bizikletaren koadroaren bastidore-zenbakia eta pertsonaren NANA dira behar den oinarritzko lotura. Ibilgailuaren argazki bat edo deskripzioren bat ere izaten da, aurrekoaren osagarri.

Ez dago erregistro bakar eta publikorik, baizik eta bizikleten identifikazioa ziurtatzeko protokolo eta teknologia desberdinak aplikatzen dituzten sistemak. Sistema bakoitza lurralde batean zabaldu da, eta oraingoz ezin da esan horietako batek berak ere arrakastarik izan duenik. Gauzak horrela, agian udal sareek ekintzaren bat egin beharko dute, gai honen inguruko akordioaren bat lortzearren.

² Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service. Documentation sur la mobilité douce n° 127, PRO VELO Suisse eta Office fédéral des routes-ek (OFROU) 2013an editatua CFF trenbide

BIZIKLETAK ERREGISTRATZEKO SISTEMAK

Bicycode. Bizikletaren Erabiltzaileen Frantziako Federazioak (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) aukeratutako erregistro sistema da. Bizikletaren koadroa identifikatzeko, zenbaki bakar eta maila nazionalen estandarizatuak erabiltzen ditu. Zerbitzuak zenbait atal dauzka: datu-base segurua, www.bicycode.org orritik irisgarria, bizikletak erregistratzeko; markaketa ofizialeko 130 operadore baino gehiagok osatutako sarea; polizia-indarrekiko akordioa, datu-baserako sarrera zuzena baitute. 2017an Frantzia 200.000 bizikleta baino gehiago zeuden sistema honen bidez erregistratuta.

Biciregistro.es Red de Ciudades por la Bici-leta-ren jabetzakoa da, eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren eta udal atxikien partaidetza du; ez dago Gipuzkoako batere udalik.



Bicitronic, izen bereko enpresa pribatuaren jabetzakoa da, eta dozena erdi bat hiritan erabiltzen da, tartean direla Zarautz eta Donostia. Udalean erregistratzea doakoa da, eta eranskailu berezi bat ematen da. Erreferentzia gisa balio duen torloju berezi bat gehituz gero, orduan kostua 20 € da.

BIZIKLETA GALDUTAKO GAUZEN UDAL WEBGUNEAN. DONOSTIA

Galdutako gauzen udal webguneak bizikletak bilatzeko aukera ematen du, bai lapurtu dituztenean bai galdu direnean; eta baita abandonuagatik edo gaizki aparkatuta egoiteagatik Udaltzaingoak jaso dituztenean ere.

Gaztelania eta euskara: <http://www.donostia.eus/app/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670&sf=21&idioma=cas&tipo=13>

KALAPIEREN KANPAINA BIZIKLETA LAPURRETAK MURRIZTEKO

Donostiako Udalarekiko elkarlanean egindako kanpaina herritarrei helarazi zaie, bereziki da-goeneko bizikleta erabiltzen dutenei, bizikletaren eskulekuan kateatzen diren triptiko batzuen bidez.



Cómo atar la bici con un sólo candado



<http://www.kalapie.org/descargar.php?documento=documentos/Triptico%20definitivo.%20Euske-ra%20castellano.pdf>

5.5 INFORMAZIOA ETA TEKNOLOGIA BERRIAK

Udaletatik ekimen propioak eta herritarren ekimenak bultza daitezke, bizikleta erabiltzen duten edo erabili nahi duten pertsonak elkarrekin informazioa trukatzeko. Udalen web eta sare sozialak zabalkunde lan horretarako euskarria izan daitezke.

IBILBIDEAK



Jarduera fisikoa areagotzeko eta hobetzeko proiektua, motorrik gabeko kirol ibiltarietara zuzendua.

Webgune batean (<http://ibilbideak.euskadi.eus>) erregistratuta dauden eta esperientziak partekatzen dituzten pertsona eta kolektiboek osatutako komunitatea du oinarri.

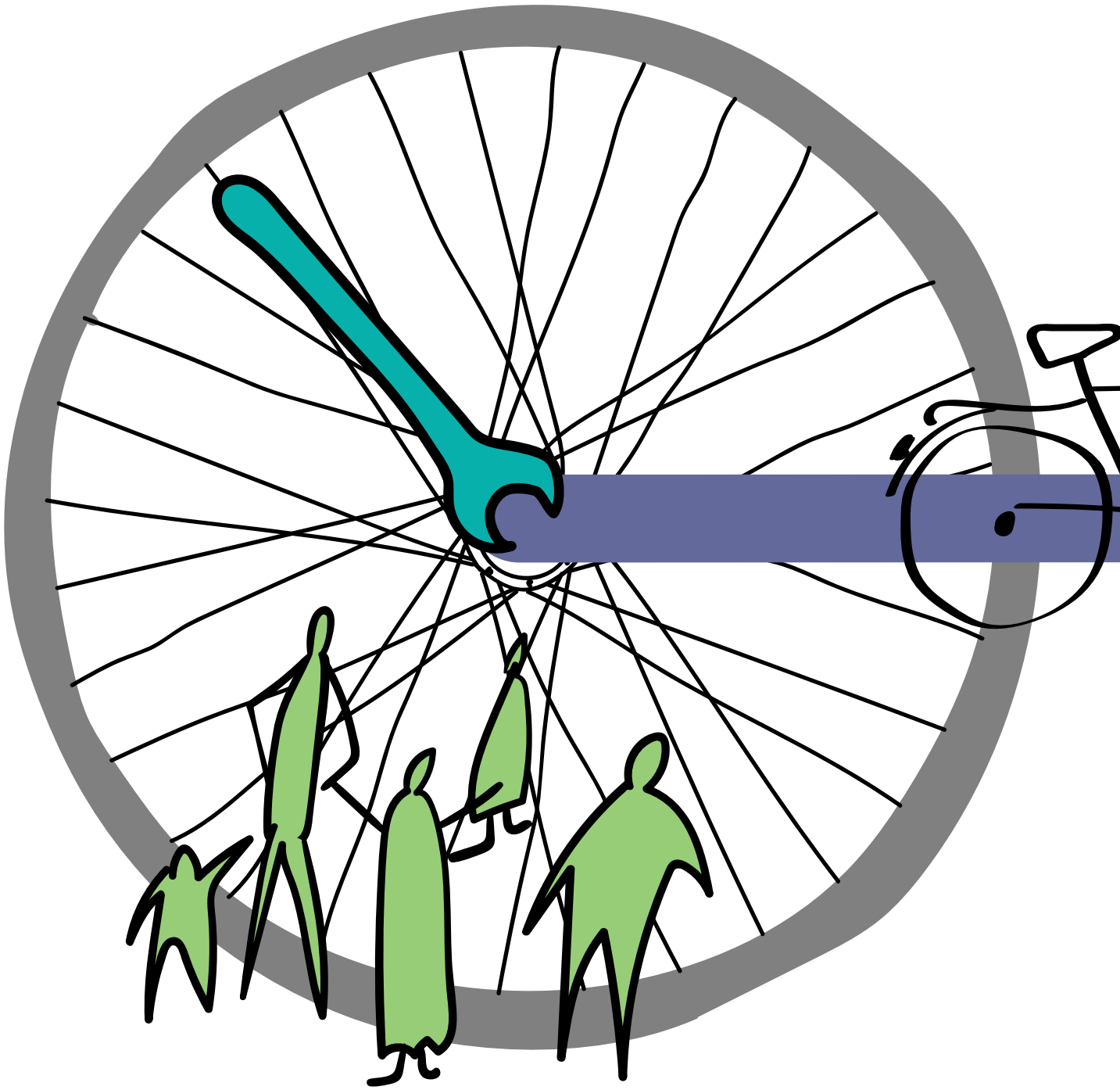
TRANSFERMUGA

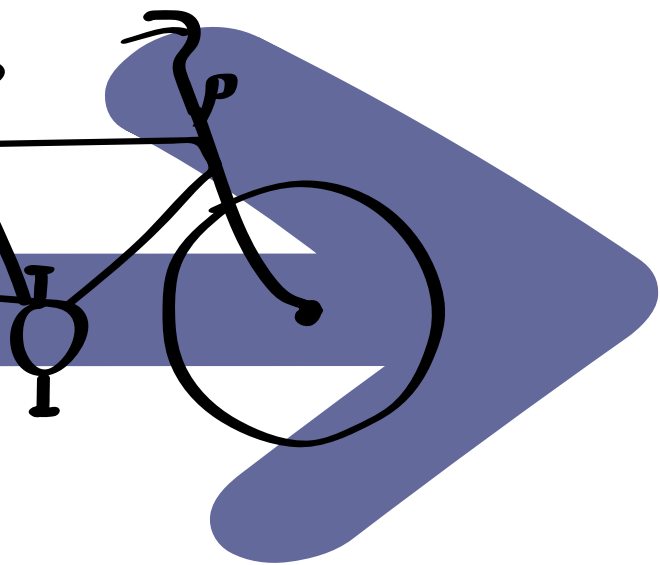


Nafarroa, Akitania eta Euskal Autonomia Erkidegoko desplazamenduei buruzko informazio ataria, 2015ean sortua.

Mugaz gaindiko ibilbide kalkulagailu osagarri bat dauka eta, lehen aldiz, herritarrei aukera ematen die bere ibilbideak eskura dauden garraio bide guztietan -bizikleta barne- antolatzeko. Bizikleta bidezko mugikortasunari dagokionez, atariak informazioa eskaintzen du bizikletak alokatzeko zerbitzuei, bizikletak tren eta autobusetan eramateko aukerei eta bizikleta sareei buruz.

<http://www.transfermuga.eu/>





6

NOLA SUSTATU BIZIKLETA UDALERRIKO BAZTER GUZTIETAN

6.1 SUSTAPENERAKO IRIZPIDE OROKORRAK

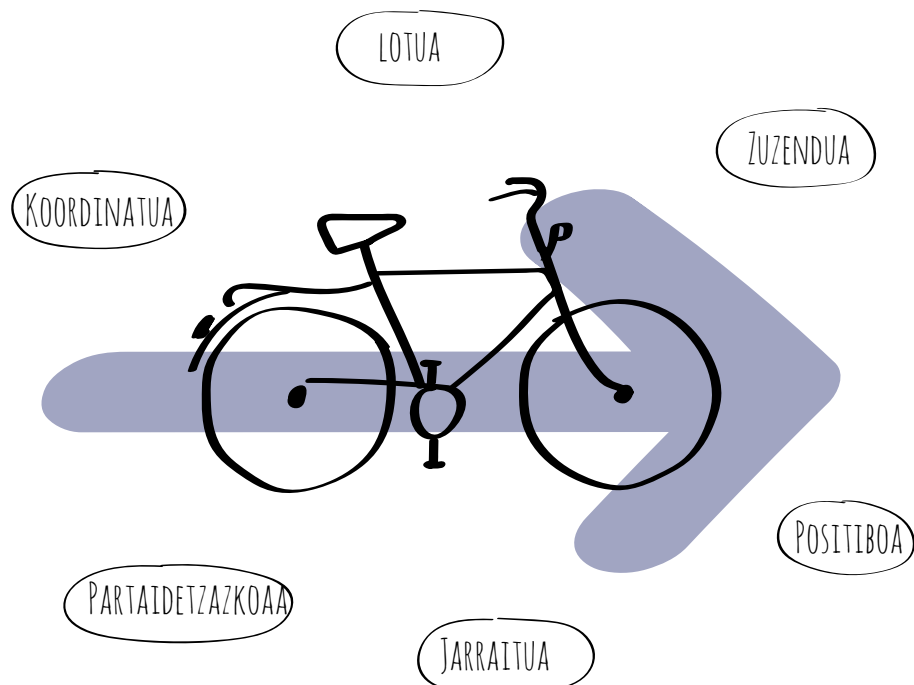
Nazio eta nazioarte mailako esperientziak erakusten duenez, bizikletarako azpiegiturak eta zerbitzuak baldintza probetxuzko eta, batzuetan, beharrezko edo ezinbestekoa dira, ez baina behar adinakoa lokomozio modu hau bultzatzeko politika oso bat garatzera begira.



Nahiko ez izate horren arrazoiaren atzean zera dago, bizikleta erabiltzeko unean atzera eragiten duten arrazoietako batzuek zerikusi handiagoa dutela mugikortasunaren gaineko pertzepzio, ohitura eta alderdi kulturekin, hots, bizikletarako azpiegitura izatearekin edo ez izatearekin inolako loturarik ez dutenekin. Herritarren portaerak bizikletarekin lotutako hesi sorta baten pertzepzioaren mendean daude, eta hesi horiek leundu edo desmuntatu egin behar dira, esate baterako ondoko esparru eta neurriekin zerikusia duten komunikazio eta sustapen mekanismoak erabilita.

ESPARRUA	NEURRIAK
Heziketa	<ul style="list-style-type: none"> • Bide arloko prestakuntza orokorra, eta bizikleta izeneko ibilgailuari buruzkoa. • Ingurumen arlokoa, mugikortasunari dagokionez ditugun portaeren ondorio global eta orokorren gainean. • Herritarren prestakuntza, espazio publikoaren erabilerako balioen inguruan.
Informazioa	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikletaren erabilera eta aukerei buruz. • Bizikletaren abantailei buruz.
Komunikazioa	<ul style="list-style-type: none"> • Bizikletaren erabilerari aldian-aldian ospe soziala ematea. • Bizikleta bidezko mugikortasuna normalizatzea gizarte segmentuen eta belaunaldi desberdinen artean. • Hartutako konpromiso instituzionalak, ekindako ekintzak eta lortutako aurrerapenak aditzera ematea. • Bizikleta bidezko mugikortasunari eskainitako espazio bat esleitzea udalaren ardurapeko komunikabideetan.
Pizgarriak	<ul style="list-style-type: none"> • Egun jakinetan erabiltzeko pizgarriak. • Pizgarri ekonomikoak ohiko bizikletak, elektrikoak, tolesgarriak, kargakoak edo egokituak erosteko. • Zerga desgrabazioak lanera bizikletaz joateagatik. • Zerga desgrabazioak bere langileen artean bizikletaren erabilera sustatzeko ekintzak zertzen dituzten enpresentzat. • Enpresa eta erakundeek bizikletak aparkatzekoak ematea. • Bizikleta bultzatzen duen gizarte zibilarentzako pizgarriak.

Bizikleta sustatzeko prozesu batek, portaerak eraldatzera begira eraginkorra izango bada, hainbat ezaugarri bete behar ditu, honakoak:



19. irudia. Bizikletaren sustapen eraginkor baten ezaugarriak.

Sustapen **lotuak** esan nahi du ez dela bizikletaren alde esku hartzeko udal promesetan oinarritzen, baizik eta espazio publikoaren baldintzak aldatzeko proiektu ikusgarrietan. Adibidez, azpiegitura edo arau berriren sorrerari lotuta egon daiteke sustapena. Bizikleta bideen edo bideetan bizikletarentzat egindako egokitzapenen inaugurazioak une egokiak dira bizikletaren erabilera piztuko duten kanpainak abiatzeko.

Koordinatuak esan nahi du ildo beretik doazen ekimen publiko eta pribatuekiko lankidetzan egingo dela, horiek sinergiak eskaintzeko eta bakoitzaren eragina areagotzeko gai direnean. Esate baterako, bizikletaren sustapen kanpainak osasunari, energiari edo klimaren aldatetari lotuekin koordina daitezke. uiere Koordinatuak esan nahi du ildo beretik doazen ekimen publiko eta pribatuekiko lankidetzan egingo dela, horiek sinergiak eskaintzeko eta bakoitzaren eragina areagotzeko gai direnean. Esate baterako, bizikletaren sustapen kanpainak osasunari, energiari edo klimaren aldatetari lotuekin koordina daitezke.

Sustapen **zuzenduak** esan nahi du kolektibo edo gizarte talde bakoitzak mezu egokiak jaso behar dituela, lehenetsunak eta kontzepzio-aldeak ezarrita mezuen hartzailearen arabera, honakoak izan baitaitezke:

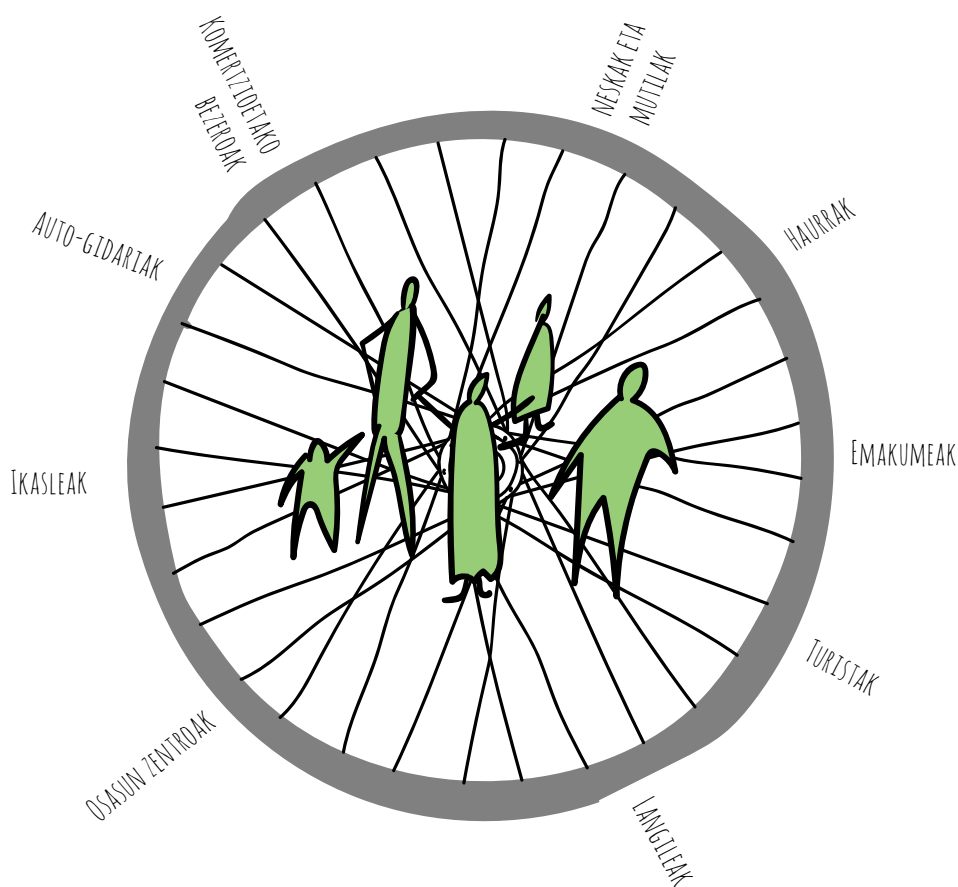
oinezkoak, auto-gidariak edo txirrindulariak; adingabeak, gazteak eta helduak; egoiliarak edo bisitariak, etab.

Sustapen **positiboak** esan nahi du bizikletazko mugikortasunaren alderdi positiboak azpimarratzen dituela, hots, garraiobide osasungarri, bizkor, merke, atsegin eta ingurumenaren aldetik arduratsu gisa dituen indarguneak, bizikleta automobilarekin alderatzen hasi baino.

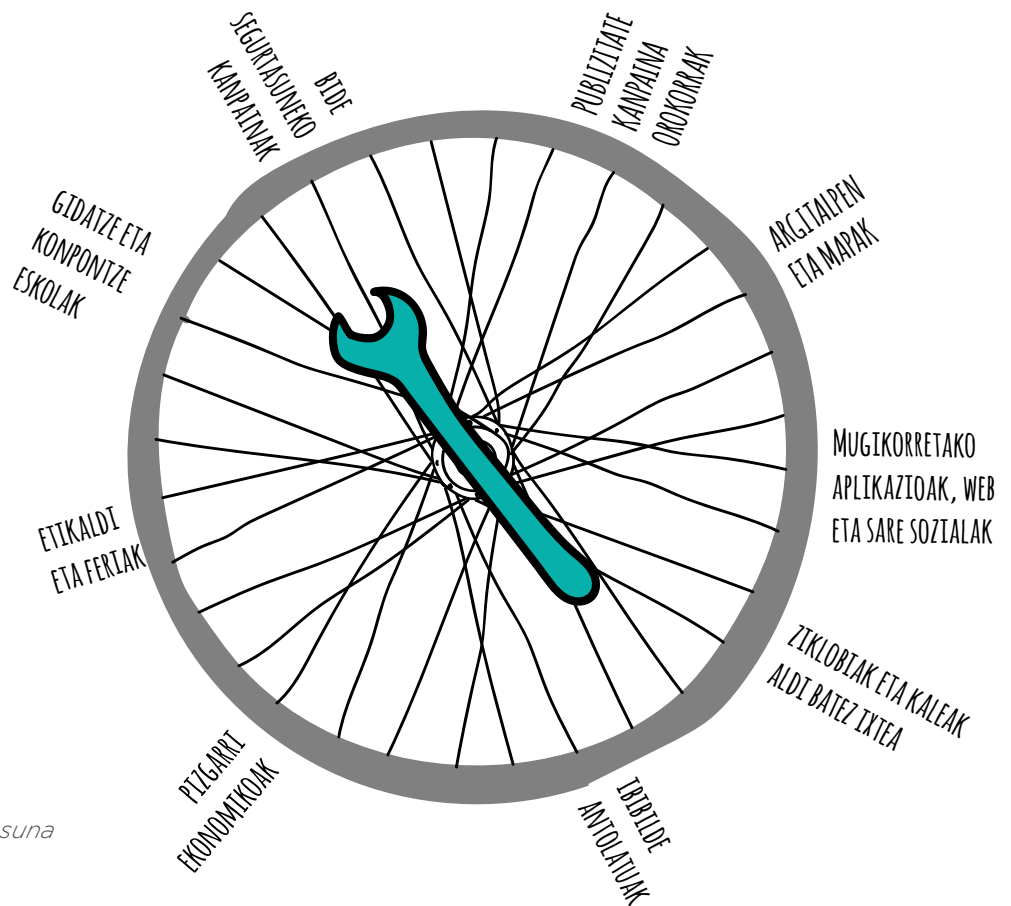
Sustapen **partaidetzakoa** da kanpaina bakoitza zuzentzen zaien kolektiboetatik hurbileneko erakundeak ere murgilarazten dituela. Horrela, administrazioaren mezu eta proposamenen aurrean pertsonak harkorrago agertzea bermatzen da.

Sustapen **jarraituak** esan nahi du denboran luzatzen dela, eta unean-unean bilatzen duela elementu egokiena, esate baterako bizikleta bidezko mugikortasunerako plan bat ezartzeko prozesura begira.

Sustapenaren ezaugarri horiek pizgarriak jasotzen dituzten pertsonen profil sorta zabalean gauzatzen dira, eta baita aplikazio tresna sorta zabal batean ere; horiek argitzeko, hona adibide lokal batzuk.



20. irudia. Hartzailen profil aniztasuna



21. irudia. Sustapen tresnen aniztasuna

BIZIKLETARAKO TREBETASUNA LORTZEKO ESKOLAK ETA PRESTAKUNTZA LANTEGIAK



Zenbait gizarte erakundek, esaterako Txirrind'Ola (Baiona) edo Kalapie Elkarteak (Donostia), enpresa batzuek, Oraintxe kasu, eta administrazioaren agentziek, adibidez Energiaren Euskal Erakundeak (EEE), ikasita-

<http://txirrindola.org/>

<http://www.kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=89>

www.mundoraintxe.com

<http://eve.eus/>

roak antolatzen dituzte, pertsona helduei bizikletan ibiltzen erakusteko zein era guztietako hiribideetan barrena pedalei eraginez erraz eta seguru mugi daitezen laguntzeko.

KALEAK ETA ERREPIDEAK ALDI BATERAKO IXTEA. ZIKLOBIAK

Ziklobia izeneko laketeko jarduera Seattlen (AEB) abiatu zen 1965ean, eta ondoren beste hiri amerikar batzuetara hedatu zen; guztietan ezagunena 1974az geroztik Bogotan (Kolonbia) egiten dena da. Ziklobietan, kale multzo bat itxi egiten zaio trafiko motordunari, denbora batez, hain zuzen herritarrek oinez, pedalei eraginez edo patinekin disfrutatu ahal izan ditzaten. Bogotako kopuruak arrakastaren zeharo adierazgarriak dira: igandero 1,4 milioi pertsona inguruk disfrutatzen du ziklobiaz.

Euskal Herriko iparraldeko kostaldean, Hendaia eta Ziburu (Sokoa) artean, 2005 eta 2015 bitartean ziklobia amerikarren oso antzeko ekitaldi bat egin zen, baina kostaldeko errepide zatietan oinarrituta nagusiki. Fête de la Corniche - Erlaitzako Besta deitu horiek, izenak berak dioen



moduan, bide espazioa berreskuratzeko benetako festak izan ziren, eta horietan jarduera ugari egiten zituzten oinezkoek, txirrindulariek eta zaldizkoek disfruta zezaten.



Donostian ere egin izan dira mota horretako ekitaldiak 2016ko kultur hiriburutzarako pres-takuntzari lotuta, baina, zoritxarrez, ondoren ez dute jarraipenik izan.

BIZIKLETAREN GAINEKO SUSTAPEN ETA INFORMAZIO KANPAINA TOLOSAN



Bizikletarako azpiegiturak kokatzeko mapa baten zabal-kundean oinarritua.

ESPAZIO PUBLIKOKO PORTAERA ALDATZERA ZUZENDUTAKO KANPAINA

Bizikletaren normalizazioak tirabirak eragin ditzake espazio publikoaren erabileran, eta horiek mota guztietako neurritz arindu behar dira, portaerak aldatzea bilatzen dutenak tartean direla. Donostiaren kasuan, tirabira horiek oinezko-txirrindulari harremanari ari zitzaizkion bereziki eragiten, nahiz 2007an egindako sentsibilizazio kanpaina beste kolektibo batzuei ere zuzendu zitzaien.



6.2 ENPLEGU ZENTROAK

Lantokietarako bidaia mugikortasunaren funtsezko alderdia dugu egun, nahaste gehien sortzen duen desplazamendurako arrazoia den neurrian; gainera, automobila erabiltzeko joera handienekoa da, eta desplazatzen diren pertsonen estatus soziala dela eta arreta handiena eskaintzen zaiona ere bada.

Bizikletak aukera berriak eskaintzen ditu lanpostuetarako desplazamendu jarraibideak aldatzeko, betiere alderdi guztiak, administrazioa, enpresa eta langileak alegia, elkarrekin arituz gero horretan. Administrazioen esparruan, tokiko gobernuek akordio posible horietarako eskaintzeko asko daukate, jarduera ekonomikoko poligonoek edo enpresa partikularrek modu iraunkorragoetarako eraldaketa prozesuak zertu ahal izan ditzaten. Esate baterako, eragileekin hitz egiteko gaitasuna dute; eta gaitasuna dute, halaber, bide-multzoan eragin eta oinezko eta bizikletazko desplazamenduetarako aukerak bultzatzeko.

Udalez gaindiko hainbat administrazio ekimenak garatzen ari dira, lanerako bidean oinezko eta bizikletazko mugikortasuna sustatzeko. Horixe gertatzen da Gipuzkoako Foru Aldundiaren kasuan (laukia ikusi); Eusko Jaurlaritzarenean ezen, Energiaren Euskal Erakundearen bidez, bizikletari lotutako diru laguntza ildo bat eskaintzen du; eta administrazio zentralaren kasuan ere bai, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) deituaren bidez aurrekontuko partida bat bideratzen baitu Lantokietarako Garraio Iraunkorreko Planak edo, Frantzia esaten zaien moduan, Enpresarako Desplazamendu Planak prestatzera eta gauzatzera, eta enpresek aukera dute plan horiei atxikitzeko, ez baina soilik bizikletari lotutako neurriei dagokienez, baizik eta baita langileak bertaratzera begirako mugikortasun iraunkorreko proiektuei dagokienez ere.

LANPOSTURAKO BIDEAN BIZIKLETA ETA OINEZKO MUGIKORTASUNA SUSTATZEKO ESTRATEGIA



Lanera bizikletan ekimena lantokien inguruan sortutako hiri mugikortasuneko arazoek gaineko komunikazio eta sentsibilizazio kanpaina bat izan zen, lanerako joan-etorrietan mugikortasun iraunkorrago bat praktikatu beharra ere kontuan hartzen zuena bera. 2014ko urtean garatu zen Debagoieneko eskualdean, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza eta Oñatiko udalek antolatuta.

Gaztelania: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/lanera-bizikletan>

Euskara: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/lanera-bizikletan>

6.3 EREMU KOMERTZIALAK ETA MERKANTZIEN GARRAIOA

Oinez joateak, bizikletak eta garraio publikoek hirigunerako sarrera erraz eta zuzena ahalbidetzen dute, leku batetik bestera bizkor mugitzearekin eta fardel txikiak eroso garraiatzearekin batera.

Zehatzago esanda, bizikletak karga ahalmen aipagarria dauka. Bide laburretan, 8 kilogramoko karga bat erraz garraia daiteke bizikletaz.

Bestetik, oinezkoari, txirrindulariari eta garraio publikoaren erabiltzaileari gauzak erraztera jotzeak lagundu egiten du hurbileko merkataritza berpizten.

Eta hori dagoeneko gauza egiaztatua izaki, gero eta maizago ikusten dira merkataritzako lokaletara iristearren bizikletaren erabilera sustatzera zuzentzen diren merkataritza eta udalen ekimenak.

Gure lurraldean, aipatzekoa dugu "Donostia, bizikleten hiria" lehiaketa, SShops Donostia-k antolatua, bizikletari buruzko erakusleho tematiko onena saritzekoa.



SShops Donostia-ren erakusleihu lehiaketa

Bere aldetik, Kalapie Hiriko Txirringularien Elkarteak ekintza bat zertu zuen Irunen, zehazki hirigunean zehar pedalei eragiteko beldur ziren pertsonen eraketak bizikletaz egin zitzaten laguntzea, horrelako eginbeharrerako automobilarekiko dituen abantailak erakustearren.

BIZIKLETAREN FERIA

2014ko urteaz geroztik Donostiako Udalak 2016ko kultur hiriburutzarekiko elkarlanean eta arloko denden inplikazio aktiboz antolatutako ekitaldia. Feria horretan hiriko bizikleta-dendek hartzen dute parte, Txita-rekin, Dbizi-rekin, Bizikletaren Behatokiarekin eta Kalapierekin batera. Horrela bizikletaren erabilera sustatzeko topaleku bat sortzen da, bisitariari aukera emanez erakusketan parte hartzen duten dendek eskaintzen dituzten produktuak erosteko. Ferian zehar hainbat jarduera egiten dira, esaterako film eta dokumental emanaldiak, mekanika-lantegiak, bizikletazko bidaien aurkezpenak, solasaldi-hitzaldiak, zozketak edo bizikletazko modelo paseak.



Merkantzien hiri banaketa eta horri lotutako eragiketak eta azpiegitura logistikoak hirietako zuzkidura-katearen parte bat dira. Banaketa hori batez ere bitarteko motordunegaz egiten da, nahiz, gehienetan, karga txikian diren, sarri banatzekoak ordea, sorburu edo helburu dendarak dituztenak berak (establezimenduen artean ostalaritzakoak eta gastronomiari lotuak nabarmentzen dira, eguneroko hornidura behar baitute).

Toki administrazioek merkantzien hiri banaketan duten inplikazioa bultzatzen ari da egun, hain zuzen desplazamendu motordun horiek espazio publikoaren okupazioari, airearen kalitateari, zaratari eta bibrazioei dagokienez eragiten dituzten inpaktuen gaineko kontzientzia hartu izanaren ondorioz.

Hiri inguruetako merkantzia garraiorako logistika osoa eta jarduera guztiak iraunkortasunaren bide-

tik optimizatzeko prozesua espazio publiko-privatu partekatuetan ari da gauzatzen, operazio multzoa arrazionalizatzea helburu. Eta testuinguru horretan, merkantziak banatzeko giza trakzioko ibilgailuak erabiltzen dituztenak ekimenak ari dira sortzen; horiei dagokienez, gipuzkoar udalerrietan tradizio ai-pagarria dugu jada.

Europar Ziklologistikaren Europar Federazioak (<http://cyclelogistics.eu>) jotzen du ezen, karga garraioari dagokionez, desplazamenduetatik erdia bizikletaz egiteko modukoak direla eta horietan beste ibilgailu batzuk erabili beharrik ez dagoela; izan ere, karga bat bizikletaz eramateko modukoa da, baldin eta distantziak ez badu 7-8 kilometrotik gora egiten, ezta pisuak 200 kilogramotik gora ere, Federazioaren iritziz.



Elgorriaga txokolateen banatzaileak 1928an Donostian (Argazkia: Pascual Marín. Kutxa Fototeka)

Edonola ere, proiektu horien bideragarritasuna faktore asko eta askotarikoen mende dago, eta kontuan hartu beharreko elementu erabakigarri bat kasuan kasuko hiri eskala da, estali beharreko zerbitzu potentzialen ezaugarriekin eta eskaerarekin batera, betiere kontuan hartuta hornitu beharreko biztanleriaren zenbatekoa eta ezaugarri espezifikoak, eta zerbitzua eman beharreko eremuko jarduera ekonomikoaren tipologia eta bolumena.

Airearen kalitateari eta zaratari ezarritako mugak betetzeko eskaera gero eta sendoagoak, eta emisio txikiagoko ibilgailuei eman bultzadak, aukera-pa-

norama bat zabaldu diete giza trakzioko ibilgailuei, bestelakoekin alderatuta abantailak baitituzte hiriguneetan sartzeko unean, edota ibilgailu mota horiekin diskriminazio positiboa onartzen duten zerbitzu jakin batzuetan, “azken miliako” esaten zaion horren banaketaren kasuan esaterako.

Frantzian eta Espainian esperientzia zabala dago merkantziak banatzeko zerbitzuak giza trakzioko edo trakzio lagunduko ibilgailuetan oinarriturik eskaintzen dituzten enpresei dagokienez; horietako asko Ziklogistikaren Europar Federazioan sartu dira (<http://ecdf.bike/>).

BANAKETAKO BIZIKLETAK ETA TRIZIKLOAK



Txita

Enpresa ekimen eredugarria, fardelak eta salgai txikiak garraiatzera zuzendua.

Txita Donostian finkatutako enpresa bat da, eta hirigunean salgaiak banatzeko erabat egokitutako ibilgailuak diseinatzen eta beste enpresa batzuen eskura jartzen ditu. Kargako trizikloak egokitu dituzte, baina pertsonak garraiatzeko ere balio dute horiek; hala, uda partean Bizi-Taxi zerbitzua eskaintzen dute.

Beste zerbitzu osagarri batzuk ere ematen ditu enpresak, hala nola prestakuntza ikastaroak bizikleta segurtasunez gidatzeko, aholkularitza espezializatua edota “Cargotxita”ren bidezko banaketa, hau hiriko banaketa lanak egiteko kargako triziklo elektriko bat baita.



Hemengo Erlea

Enpresa honek, 2014ko urtean, Baionako Udaren eskaintzari erantzun zion, hain zuzen lau urtean zehar 100.000 euroko diru laguntzaren bidez eta inpaktu txikiko ibilgailuak erabiliz (triziklo elektrikoak edo ibilgailu hibridoak) garraio sistema bat martxan jartzearren. Garraiolariak hiriko oinezkoentzako gunetik at kokatuta dagoen transferentzia-plataforma batean deskargatzen dute merkantzia, eta Hemengo Erleak azken destinora eramaten du, kostu gehigarririk gabe eta eguneko edozein unetan.

BANAKETAKO BIZIKLETAK ETA TRIZIKLOAK

Oraintxe

Iruñean finkatuta dago eta Espainiako bizikleta-mezularitza enpresa aitzindarietakoa da. Gaur egun enpresaren jarduerak arlo asko hartzen dituzte, hala nola: bizikleta eta osagarrien salmenta, konponketa-lantokia, alokairua, bizikletaren sustapenaren arloko aholkularitza, bizikletaren mekanika ikastaroak, paseo gidatuak, mugikortasunari buruzko hitzaldiak, bide heziketa, bizikletazko bidaiak, etab.



6.4 IKASTETXEAK

Eguneroko mugikortasunaren beste “puntu bero” batzuk ikastetxeak izaten dira, joan-etorri ugariaren sortzaile baitira eguneko une zeharo jakin batzuetan. Eskolako mugikortasuna sorgin-zoro bat da udalerrri askotan: desplazamendu motordun gehiago izaten dira, hain justu ere seme-alabak eskolara automobileraz eramaten dituzten gurasoen desplazamendu motordunek sorrarazten duten arriskuagatik, eta horrela eskola inguruko arrisku mailak gora egiten du.

Edonola ere, haur mugikortasuna ez da bakarrik segurtasunarekin lotutako kontu bat, hurrei eskaintzen zaien autonomiarekin ere lotuta baitago. Izan ere, Gipuzkoan baditugu bakar-bakarrik eskola umeen bide segurtasunari lotutako ekimenak, eta baita Eskola Bide proiektu integralak ere, horietan autonomiari eta gurasoen eta seme-alaben arteko harremanari buruzko alderdiak ere lantzen baitira. Eskolako Agenda 21ak ere beste tresna bat dira, eskola-komunitateak oro har ikastetxeetara joateko dituen moduetan ohitura aldaketak eragiteko.

Ikastetxeetarako desplazamendurako modu aktiboak (oinezkoa eta bizikletazkoa) sustatzeak ezaugarri desberdinak dauzka nerabegaroko garaiko heziketa-zikloetan. Horietan beste balantze bat sortzen da mugimendu askatasunaren eta arriskuaren artean.

ESKOLA BIDEA. HAURREN SEGURTASUN ETA AUTONOMIA

Eskola Bidea proiektuak hurrek eta nerabeek bere ikastetxeetatik eta ikastetxetara desplazatzeko dituzten moduen gaineko gogoeta eta jarduera prozesuak dira. Proiektu horietan adingabeek hiriarekin duten harremanaren funtsezko bi alderdi jasotzen dira: segurtasuna eta autonomia. Helburua da eskola umeak birtarteko aktiboz joatea eskolara (oinez edo bizikletaz), eta adin jakin batetik aurrera berak bakarrik edo bizilagun eta lagunekin batera joatea. Horretarako, eskola komunitate osoak parte hartu behar du (gurasoek, irakasleek eta ikasleek), baina baita udalak eta merkataritza-ehunak ere, eskola inguruko jardueraz osatuz guztia. Proiektu horiek gauzatzeko erreferentziako gida honakoa da: *Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil*. M. Román eta I. Salís. Ingurumen Ministerioa eta Sustapen Ministerioa (2010).



Plan de Déplacements Etablissement Scolaire

*Se déplacer autrement,
on est tous gagnants !*



Frantzia, eskola umeen artean mugikortasun aktiboa sustatzeko "Eskoletako desplazamendu plan" (Plan de déplacements des établissements scolaires, PDES) deituak baliatzen dira. Horietarako badira, halaber, administrazio zentralak prestatutako gida metodologikoak, esaterako: *Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires*. Guide à destination du chef de projet. ADEME, 2009.

Pirinio Atlantikoetako Departamendu Kontseiluak gazteak prestatzeko eta sentsibilizatzeko lana ere egiten du, bere "vélos-écoles" proiektuen eta "A vélo, c'est la classe" proiektu-deialdiaren bidez.

ESKOLAKO AGENDA 21 ETA MUGIKORTASUN IRAUNKOR, SEGURU ETA OSASUNGARRIA

Donostiako Eskolako Agenda 21 programan 35 ikastetxek eta 17.000 ikasle baino gehiagok hartzen dute parte. 2014az geroztik, “Mugikortasun Iraunkor, Seguru eta Osasungarria” garatzen ari da, haurren autonomia bultzatu eta eskolarako bidaietan ohitura osasungarriak indartzearren. Proiektu honek eskatzen duen koordinazio ahalegina nabarmendu behar da. Izan ere bertan dira partaide Eusko Jaurlaritzaren Trafiko, Osasun, Hezkuntza eta Ingurumen Sailak, Udaltzaingoa, Eskola Bidea udal proiektua eta Donostiako Udalaren Mugikortasun, Ingurumen eta Hezkuntza sailak, Gipuzkoako Foru Aldundiarekin eta Cristina Enea Fundazioarekin batera.



6.5 OSASUN ZENTROAK, KIROLDEGIAK, KULTUR ZENTROAK ETA LIBURUTEGIAK

Komunitate medikoa bat dator, esaten duelarik egunero oinez ibiltzeak edo pedalei eragiteak pertsonen osasuna hobetzen dutela, gaitz koronarioen arriskua murrizten dutela, eta hainbat patologiarren prebentzioan lagundu dezaketela, obesitateari lotuen kasuan esaterako. Eta bide horiek jorratzen dituztenen egoera emozionalean ere eragin positiboa dute. Gainera, egunero joan-etorrietan bizikleta gero eta gehiago erabiltzeak desplazamendu motordunen alternatiba gisa, beste hainbat abantaila dakartza kolektibitatearen osasunarentzat, kutsatzaileen emisioak saihesten eta kaleetako zarata eta arrisku mailak murrizten baitira.

Ikuspegi horretatik, bizikletaren udal politika osasun politikatzat har daiteke eta, horrelakoa izaki, kasuan kasuko eremuko osasun zentro eta ospitaleekiko lankidetzat estuan aritzea eskatzen du.

Gauza bera gertatzen da nagusiki kirol jardueretara bideratutako ekipamenduetan; koherentziaren bidetik joz, mugikortasun aktiboarekiko loturak ezarri behar dira horietan.

6.6 BIZIKLETARI LOTUTAKO ARLO EKONOMIKOA

Bizikleten fabrikazio eta muntaketaz, osagaiez eta osagarriez gain, bizikletazko mugikortasunak ehun ekonomiko oso kontuan hartzekoa eragiten du bere inguruan, eta azken urte hauetan zehar gora ari da egiten gainera hainbat esparrutan, esaterako:

- Bizikleta salmenta eta konponketan, osagai eta osagarrien salmantan.
- Bizikleten alokairuan.
- Bizi-taxietan.
- Bizikletazko turismo eta aisiako jardueretan.

Udal politikak enpresa-ehun horrekin bat egin behar du, bizikletaren eguneroko erabilera bultzatzeko aliantza bat ezartzea ahalbidetzen duten ekintza koordinatuen bitartez. Dendek bizikleta erabiltzen duten pertsonen beharrekiko hurbiltasuna eskain-

tzen dute, eta norabide biko komunikazio kanal bat zabaldu dezakete herritarren eta administrazioaren artean.

Tokiko gobernuek, bere aldetik, hainbat ekimenterako laguntza eskain dezakete, esaterako bizikletaren erabilerarekin lotutako feria eta mota guztietako ekitaldietarako. Era berean, udal informazio eta turismo zerbitzu orokorrek lotu egin ditzakete herritarrak eta bizikletarekin lotutako denda eta beste enpresa batzuk. Konexio publiko-privatu hori garrantzitsua da, halaber, bizikleta abandonatu edo lapurtuak berreskuratzeko eta balioesteko ekimenean, edo bizikleta publikoetarako sistemak sortzeko uanean.

Horiek guztiek aurretiazko gogoeta bat behar dute, hain zuzen administrazio publikoak ez ditzan bete ez dagozkion espazioak, hau da, batere beharrik gabe ekimen pribatu edo sozialarekin estaltzen diren jarduera ekonomikoen espazioak.

BIZITRUK



Donostiako Udalaren eta Kalapie Elkartearen arteko ekimena, bigarren eskuko merkatu bat sortuz bizikletaren erabilera sustatzeko.



Udaleko Ingurumeneko Departamentuak, Kalapie Hiriko Txirindularien Elkartearekin batera, modu eksklusiboan bigarren eskuko bizikletak saltzeko merkatu berezi bat antolatzen du urtero.

<http://kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=87>

6.7 NATURGUNEAK ETA TURISMOGUNEAK

Bizikletari lotutako jarduera ekonomikoari dagokionez, gorantz datorren arloetako bat **turismoarena** da. Negozio aukera berriak zabaltzen ari dira bizikleta bideen sareak garatu eta bide horiek udal mugetatik haratago erabiltzen dituen pertsona bolumena handitu ahala. Gainera, hainbat sare gauzaten ari dira autonomia, nazio eta Europa mailan, esaterako Europar Batasun osoan zehar zikloturismoarako bideak dauzkan EuroVelo sarea bezalako ekimenekin. Zehazki, Ederbidea lurraldean 1 zk.ko ibilbide edo Bide Atlantikoa deitua ari da garatzen.

ATLANTIKOKO EUROVELO BIDEA. VÉLODYSSÉE



<https://www.lavelodysee.com>
Ibilbide honek 1.200 km baino gehiago dauzka bide seinalezatu eta zikloturismoarako prestatuetan, eta tarte horren % 70 baino gehiago trafiko motordunik gabe egingen da.



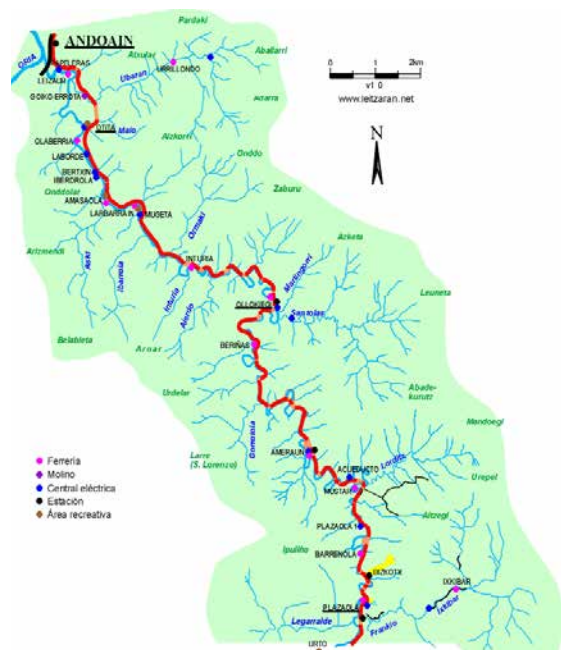
Esparru honetan, udalek bizikleta eta turismoa lotzeko hainbat ekimen antola ditzakete, hala nola:

- Bizikletarako ibilbide gomendatuen seinaleztapena.
- Bizikletarako dauden ibilbideak jasotzen dituzten mapak editatzea (edo ibilbide horiek ohiko mapa turistikoetan txertatzea).
- Txirrindulariei zuzendutako turismoko produktuen eskaintza aditzera ematea (bisita gidatuak, turismo paketeak, etab.).

TURISMO ETA LAKET JARDUERAK LEITZARANEN

Andoaingo Udala, beste erakunde batzuekin koordinatuta, hainbat ekimen ari da bultzatzen Leitzaran ibaiaren ingurua kontserbatzeko eta balioesteko; ibai horren arrotik barrena igarotzen zen lehengo Plazaolako trenbidea, gaur egun pertsonak eta bizikletak igarotzeko egokituta dagoena bera.

Garatzen diren ekintzen helburua arroko herrietako ingurune natural eta soziokulturala aditzera ematea da. Leitzaran ibaiaren berezko bidea edota antzinako meatzaritzako hondakin eta burdinolak berreskuratzeak turismo natural eta iraunkor bat sustatzea ahalbidetzen du.



MUGAZ GAINDIKO PROIEKTUA: TURISMO ETA LAKET JARDUERAK BIDASOAN



EUROZIKLO

Motorrik gabeko desplazamenduetarako ardatz bat garatzen eta balioesten du Getaria eta Bertiz artean; bi puntu horiek Norvegiako Ipar Lurmuturra Portugal hegoaldeko Sagresekin lotzen duen EuroVelo sarearen 1. ibilbidean daude.

Ekimen horretako partaideak ditugu, bazkide gisa eta Irungo Udalaz gain, Pirinio Atlantikoe-tako Kontseilu Orokorra, Getaria, Donibane Lohizune, Hendaia eta Hondarribiko udalak, Bidasoa Bizirik eta Bertizko Partzuergoa.

EuroVelo sareari eta Getaria-Bertiz ibilbideari buruzko informazioaz gain, Irungo Udalak prestatutako Bidasoko Interpretazio Zentroan Bidasoa ibaiari, Txingudiko Badiari, Plaiaundi-ko padurei eta, esaterako, Donejakue Bideari buruzko informazio osagarria eskaintzen dute.

www.euroziklo.com





7

ERREFERENTZIA INTERESGARRIAK

7.1 ARGITALPEN TEKNIKOAK

Frantzia eta Espainiako administrazio zentralek oso ibilbide desberdina egin dute bizikletaren inguruko politikak garatzeko gomendioak edo jarraibide teknikoak eskaintzeko orduan. Frantziako kasuan CEREMAK (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement),¹ kudeaketa eta garapen iraunkorreko politikei

¹ Cerema 2014an sortu zen, eta horretan bildu zituzten lehenagoko erakunde batzuen eskumenak; erakunde horiek honakoak ziren: Centre d'études techniques de l'équipement (Cete), Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef) eta Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra). Erakunde publikoa da, izaera administratibokoa (Établissement public à caractère administratif edo EPA), eta horren gaineko ardura bi ministeriok daramate elkarrekin (ministerio horien egungo izenak Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer eta Ministère du Logement et de l'Habitat Durable dira).

laguntza zientifiko eta tekniko emateko zentroak, egiten du mugikortasun iraunkorraren inguruko lan hori.

Lehen aipatutako Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (Mugikortasun Aktiboetarako Ekintza Plana) deituak, CEREMaren bidez eta zenbait argitalpen baliatuta, gomendio tekniko sorta bat bultzatu zuen; argitalpen horietan jorratutako gaiak honakoak dira:

- Bizikletak kontrako noranzkoan joatea 30 km/o muga duten bideetan.
- Bizikleta bideetan ziklomotoreak sartzeko mugak.
- Txirrindulari eta oinezkoen segurtasuna hobetzea, bidean duten kokapenaren bidez.
- Txirrindulariei pasatzen uztea semaforoetan.
- Txirrindularientzako babes bandak errai bateko eta noranzko bikoitz orokorreko galtzadetan.
- Txirrindulariak aurreratzea lerro jarraituko tarteeetan.
- ibilgailuak oinezkoentzako pasaguneetatik hurbil aparkatzea.

Cerema

Wélo
Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h
L'expérience de quatre agglomérations françaises

Le 21 juillet 2010, quatre villes ont expérimenté le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h. Cette expérimentation a permis de recueillir des données précieuses sur les pratiques des usagers et les perceptions des habitants. Les villes concernées sont : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille et Nantes.

Ville	Nombre de rues	Nombre de kilomètres
Clermont-Ferrand	13	112,5
Grenoble	16	234,5
Lille	17	214,5
Nantes	7	112,5
Strasbourg	16	134,5
Winnipeg	12	200,5
Winnipeg	16	112,5
Winnipeg	16	112,5

Fiche n° 54 - Janvier 2011

Collecte | Expériences et pratiques | Cerutu

Cerema

Wélo
Les bandes cyclables

Les bandes cyclables offrent une solution simple et efficace pour améliorer la sécurité des usagers et fluidifier le trafic. Elles sont recommandées dans les zones à forte densité de trafic et dans les zones à forte densité de population.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

Les bandes cyclables sont recommandées dans les zones à forte densité de trafic et dans les zones à forte densité de population. Elles sont recommandées dans les zones à forte densité de trafic et dans les zones à forte densité de population.

Fiche n° 57 - mise à jour février 2011

Collecte | Références | Cerutu

Azken urteotan Frantzia esperimentatzen ari diren eta, horrenbestez, aplikazio eta ebaluazio arduratsua behar duten bizikletarako azpiegitura eta erregulazio berritzaileei buruzko xehetasunezko hurbilketa tekniko laburrak dira. Ahalegin tekniko horrek jarraipena ematen dio CEREMaren aurretik egondako erakundeak lehenago egiten ari zirenei.

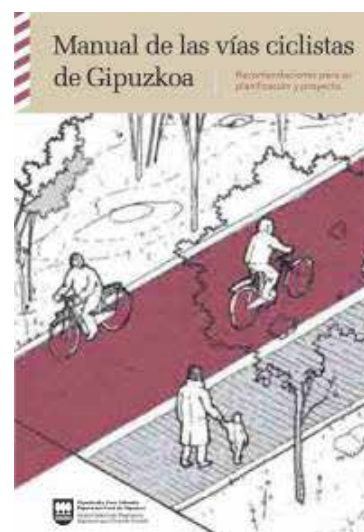


Espainiaren kasuan ez dago bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan jarraibide edo gomendio teknikorik era jarraitu batean ematen duen administrazio zentralaren inolako erakunderik. Alabaina, laurogeita hamarreko urteetan Sustapen Ministerioak “La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte”² argitaratu zuen (bigarren argitalpena 1999an), eta bizikletarekin lotutako ekimen eta proiektu tekniko askorentzako erreferentzia izan da hori.

Horrela, mende honetan zehar herrialdean landu diren gomendio teknikoak autonomia erkidegoetatik eta tokiko administrazio batzuetatik atera dira. Ederbidea lurraldeetan, Gipuzkoako Foru Aldundiak “Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua. Plangintza eta proiekturako gomendioak” (2006) lana argitaratu izana nabarmendu behar da. Argitalpen horrek –gaztelaniazko zein euskarazko bertsioak ditubete egin zuen arlo honetako ezagutza teknikoan zegoen hutsunea, zehazki Gipuzkoako Lurralde Historikoan bizikleta bideen sarea mar txan jartzeko une erabakigarri batean. Eskuliburua horren osagarri, Gipuzkoako Foru Aldundiak berak 2014an “Gipuzkoako herri arteko bizikleta bideen seinaleztapenerako gomendioak” eskuliburua argitaratu zuen. Izenak berak dioten moduan, oinarrizko irizpideak ematen ditu bizikletarako foru azpiegitura seinaleztatzeko, eta bizikletentzako bideen esparruan lan egiten duten udal eta foru teknikariei zuzentzen zaie. Argitalpen biak jaitsi nahi izanez gero, helbide honetara jo:

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/gure-argitalpenak>

2 Egileak: A. Sanz, R. Perez eta T. Fernandez. Hasieran 1996an argitaratu zuten, eta 1999an bigarren inprimaketa bat izan zuen. Eskuliburuaren bertsio eskaneatu bat jaitsi daiteke, ondoko helbide honetatik: www.gea21.com/publicaciones/la_bicicleta_en_la_ciudad



Hamar urte geroago, eta Foru Aldunditik bertatik halaber, bizikleta bidezko mugikortasunaren beste ekintza esparru bat bete nahi izan zuten “Bizikletaren Udal Gida. Nola garatu bizikleta bidezko mugikortasunerako politika lokalak” (2016)³ argitalpenarekin. Izenak berak dioen moduan, lan horrek sistematizatu egiten ditu udal eta toki erakundeek bizikleta sustatzeko itxura ditzaketen politiketako jarduerak, bizikletek zirkulatzeko azpiegiturretatik harago iritsita.

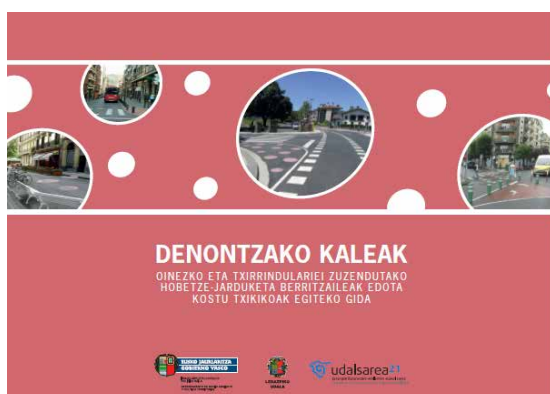


CLurraldeei eta administrazioaren esparruei desplazamendu modu aktiboak (oinezkoa eta bizikleta bidezkoa) bultzatzeko politika garatzen laguntzeko asmo antzeko batez, ADEME agentziak (Ingurumenaren eta Energia Aurrezkiaren frantziar agentzia) gida tekniko eta metodologiko bat argitaratu zuen 2016an (Développer les modes actifs sur les territoires étape par étape). Frantziako lurralde jakin batetik pentsatuta badago ere (Loiraren Herrialdetik zehazki), jasotzen dituen gomendioek herrialdeko beste edozein lurraldetan ere balio dute.

³ Egileak: A. Sanz eta M. Gonzalez. Cristina Enea Fundazioa eta Gipuzkoako Foru Aldundia. Gaztelaniazko eta euskarazko bertsio elebiduna.



Euskal Autonomia Erkidegoaren esparruan, irtenbide teknikoei egin azken ekarpena 2016an argitaratu zen halaber, “Denontzako kaleak. Oinezko eta txirrindulariei zuzendutako hobetze-jarduketa berritzaileak edota kostu txikikoak egiteko gida”⁴ lana, hain zuzen oinezko eta bizikletentzako azpiegiturak hobetzeko aukera irudimentsu edota kostu gutxikoak pentsatzen laguntzarren. Lan horren aurkezpen formatuak, berrogeita hamar bat esperientziaren eta sarrera kontzeptual baten bidez, aukera ematen du oinezkoak eta bizikletak ere hartzarren espazio publikoak behar duen aldatetari ekiteko era berrietara hurbiltzeko.



⁴ Egileak: gea21 SL. Legazpiko Udalak, IHOBek eta Udalsarea 21ek editatua. Gaztelaniazko eta euskarazko bertsiok.

7.2 PLANAK ETA ESTRATEGIAK

Estatu mailan, Espainian ez dago bizikletaren politikarik garatzen duen inolako dokumenturik. Alabaina, gizarte zibilaren eta toki administrazioen ekimeenez⁵, Bizikletaren Estatu Mailako Plan Estrategikoa idaztea planteatu da, eta duela gutxi Trafiko Zuzendaritza Nagusiak jaso egin du hori legegintzaldirako bere konpromisoen artean⁶. Izan ere, 2016ko abuztuaz geroztik Trafiko Zuzendaritza aritua zen erredakzio lan hori koordinatzen, batzorde tekniko bat eta laneko zenbait azpitalde sortuta.

Frantzia bestelakoa da panorama. Han, Garraio Ministerioak 2012ko urtarrilean Plan National Vélo aurkeztu zuen, estatu ordezkarien eta txirrindulari kolektibo, profesional, federazio eta elkarten ordezkarien artean bilera eta elkartrukean emandako urte erdiaren emaitza gisa.

Plan horrek sei esparrutan kokatzen zituen ekin-tzak: bizikleta kaleetan eta errepideetan; bizikleta eta hiria; bizikleta turismo, aisia eta kirolean; bizikletaren onura sozial, ekonomiko eta ingurumene-koak balioestea; bizikleta aldaketarako tresnatza; eta, Estatuak bizikletaren politikan duen eginkizuna. Horren helburua zen 2020an bizikletak joan-etorri guztietatik % 10 hartzea, 2012an hartzen zuen por-tzentajea % 3koa baitzen.

Bi urte geroago, 2014ko martxoan, Garraio, Itsasoko eta Arrantzako ministro delegatuak Mugikortasun Aktiboetarako Ekintza Planaren (Plan d'action mo-bilités actives-PAMA) abiatzea iragarri zuen; horren helburua bizikletaren erabilera eta oinez ibiltzea sustatzea da, batez ere etxetik lanerako joan-eto-rrietan. Plana 6 ardatzen inguruan egituratzen da:

- Intermodalitatea garatzea garraio kolektiboaren eta modu aktiboen artean.

- Espazio publikoa partekatzea eta erabiltzaile kalteberen joan-etorriak aseguratzea.
- Etxetik lanerako joan-etorrietarako modu akti-boen aldeko esparru fiskal eta finantzarioa sor-tzea.
- Hirigintzan eta eraikuntzan mugikortasun akti-boko politikak kontuan hartzea.
- Bizikletaz egiteko aisia eta turismoko ibilbideak garatzea.
- Oinez eta bizikletaz joatearen onurak erakustea.

2017ko urtearen hasieran, PAMA horretan jasotako neurrietatik % 80 baino gehiago gauzatura zeuden, eta horien artean honakoak nabarmentzen ziren:

- Bide segurtasuneko legediaren aldaketa (Code de la Route):
 - Trantsizio Energetikoari buruzko Legearen 47. artikulua, hirietan zirkulazio baretuko zonak (30eko zonak eta baterako edo elkarrekiko zo-nak) orokortzeko aukera sartzeko duena.
 - 2015eko uztailaren 2ko Dekretua, bideetan elkarbizitza hobetzera zuzendua ("partage de la voirie"), honakoak jasotzen baititu: oinezko eta txirrindularientzako espazioetan aparka-tutako ibilgailuei zigor gogorragoak jartzea; bizikleta bidezko zirkulazioa ibilgailu aparka-tuen ateak irekitzeko zonetatik behar beste urrun baimentzea; txirrindulariak aurreratzeko orduan lerro jarraitua gainditzeko baimena; bi-zikletentzako noranzko bikoitzak orokortzea, edo kontrako noranzkoko zirkulazioa, abiadura muga 30 km/o edo txikiagoa den bideetan.
 - bide seinaleztapenari buruzko ministerio ar-teko agindua, 2015eko irailaren 23koa, aukera ematen baitu lurralde administrazioek seinaleztapen erregela berriak sartzeko, esaterako txirrindulariei pasatzen uztekoa semaforoa go-rrri dagoenean, edo trafiko motelduko zonetako bideko markak.

5 Hasierako proposamena Espainiako bizikletaren inguruko erakunde nagusietatik atera zen, esaterako ConBici, Bizikletaren Aldeko Hirien Sare, Txirrindularitzako Espainiar Federazio, Espainiako Marka eta Bizikleta Elkarte edo Ziklojuristen Saretik.

6 Horrelaxe berretsi zuen barne ministro Juan Ignacio Zoidok, Diputatuen Kongresuan 2017ko urtarrilaren 31n egindako Bide Segur-tasun eta Mugikortasun Iraunkorreko Batzordearen aurrean egin agerraldian.

- Bizikleta erabiltzeagatiko kilometroko ordainsaria:
 - Hazkunde Berderako Trantsizio Energetikoaren Legean (Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte, 2015eko abuztuak 17, LTECV) hartutako neurria. Horren bidez, enpresa pribatuek pizgarri ekonomikoa eskain diezaiekete lanera bizikletaz doazen soldatapekoei (2016-144 zk.ko dekretua, 2016ko otsailaren 11koa). Dekretuak finkatutako pizgarria 25 euro-zentimo/km izan zen. Gainera, enpresaren zerga salbuespenetarako maximo bat ezarri zuen, eta baita langilearen errentaren gainean ere, 200 eurokoa zehazki (gehiago ordaintzeko aukera ere badago, baina horrelakoetan kopurua soldata bihurtzen da).
 - 2016-1184 zk.ko dekretuak, 2016ko abuztuaren 31koak, bi urtez eta esperimentu gisa, antzeko sistema bat ezarri du, enplegatu publiko jakin batzuei zuzenduta.
- Tren geltokietan bizikletak aparkatzeko leku seguruak izateko plana prestatzeko obligazioa.
- Bizikletak aparkatzekoak eraikinetan:
 - LTECVren 41. artikulua obligazioa ezartzen du, eraikin industrialak, ekipamendu publikoak, merkataritza-guneak eta konplexu zinematografikoak altxatzen direnean bizikletentzako aparkaleku seguruak sortzeko.

Aurreikusita dagoenaren arabera, Mugikortasun Aktiboetarako Ekintza Plana (Plan d'action mobilités actives-PAMA) beste batez ordezkatu da; plan berri hori ere nazio mailakoa izango da, eta Plan d'action pour en faveur du développement de la marche et de l'usage du vélo (PAMUV) izena izango du.

Eskualde gobernuek edo autonomikoei ere aukera dute bere eskumen esparruan bizikleta sustatzeko plan eta estrategiak garatzeko, bai mugikortasunaren plangintzan txertatuta bai plan eta estrategia espezifiko gisa. Alabaina, Euskal Autonomia Erkidegoaren eta Nafarroaren kasuan ez dira mugikortasunaren plangintzan txertatutako bizikleta planik onartzera iritsi, ezta bizikletarako plan espezifikorik ere, prestakuntza lan eta dokumentuak egin badituzte ere.

Euskal Autonomia Erkidegoaren (EAE) kasuan, Eusko Jaurlaritzak, 2013an, EAEko Bizikletentzako Ibilbideei buruzko Plan Zuzentzailea prestatzea kontratatu zuen. EAEko Lurralde Antolaketako Artezpideen Berrikuspenaren Aurrerapenaren arabera, aipatu planak hamahiru bizikleta ibilbidez osatutako sarea definitzen du, guztira 1.057 km inguruko luzeraz; sare horrek elkarrekin lotzen ditu udalerrri nagusiak, hots, EAEko biztanleria osoaren % 90 baino gehiago biltzen dutenak, eta baita joan-etorri sortzaile nagusiak ere, eta horrenbestez autonomia erkidegoaren esparruan osatuta geratuko dira Araba, Bizkai eta Gipuzkoako lurralde historikoetan aurreratuta edota onartutako planteamenduak.



- Enpresako bizikleta flotak.
 - LTECVren 39. artikulua arabera, enpresek aukera dute zerga murrizketak izateko, baldin eta bere enplegatuen eskura jartzen badute etxetik lanerako joan-etorrietarako bizikleta flota bat.
- Bizikleta-trena konbinatzeko hobekuntzak:
 - Trenetan bizikleta-plaza bat gordetzea, derri-gorrezko erreserba duten txartel batzuk erostean (2014tik aurrera SNCFn).

EAeko BIZIKLETENTZAKO IBILBIDEEI BURUZKO PLAN ZUZENTZAILA (OFIZIALKI ONARTU GABEA)



Iturria: EAeko Lurralde Antolaketako Artezpideen Berrikuspenaren Aurrerapena

2007an aurkeztutako Nafarroako Bizikletaren Plan Gidaria⁷, ere ez zen formalki onartu. Plan horrek, Nafarroako Gobernuako departamentu guztiek parte hartuko zutela bermatzearen, Planaren Jarraipen Batzordea ezartzen zuen, horretan izango zirela Ingurumen, Lurraldearen Antolaketa eta Etxebizitzako, Herrilan eta Garraioko, Toki Administrazioa, Turismo eta Kulturako, Osasuneko eta Kirol eta Gazteriako zuzendaritza nagusien ordezkariak. Udalerriak ere ordezkaturak zeuden batzorde horretan, Nafarroako Udal eta Kontzejuen Federazioaren bidez.

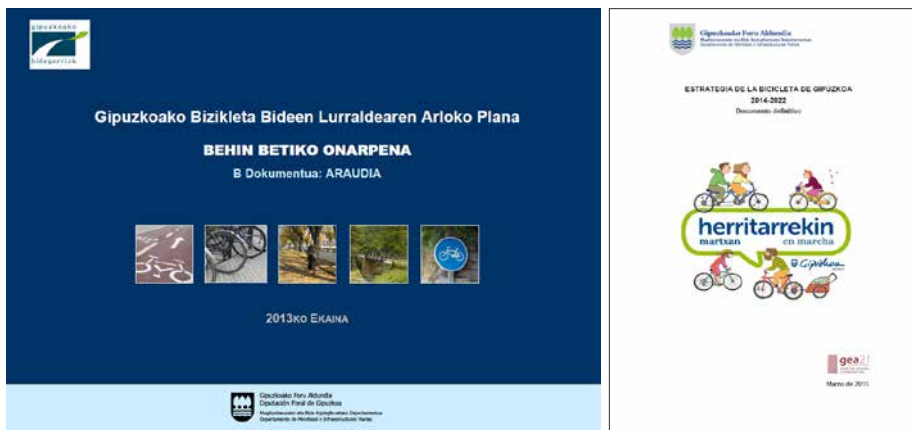
Gipuzkoako kasuan, bizikletaren aldeko plangintza mende honen hasieran abiatu zen, eta funtsezko bi dokumentu eman ditu: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (2013)⁸ eta Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia (2014-2022)⁹. Lehen kasuan, hirigintzako eta lurralde antolaketako legediaren barnean onartutako plan bat da, eta horrek pisu handia ematen dio, bai arau mailan bai maila juridikoan. Bi-

⁷ Nafarroako Gobernuako Lurralde Antolaketa eta Etxebizitza Zuzendaritza Nagusiak bere gain hartu zuen Bizikletaren Plan Gidari bat prestatzeko lana abian jartzeko legebiltzarrak emandako agindua, eta lan horiek egiteko mandatua Nafarroako Ingurumen Baliabideen Fundazioak (CRANA) jaso zuen. Horretarako, gea21 SL kontratatu zuen.

⁸ Gipuzkoako Batzar Nagusiek 2013an behin betiko eta aho batez onartua, eta Mirua 21 eta Ekolur-en laguntza teknikoarekin Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasuneko eta Bide Azpiegiturarako Departamentuak prestatua.r.

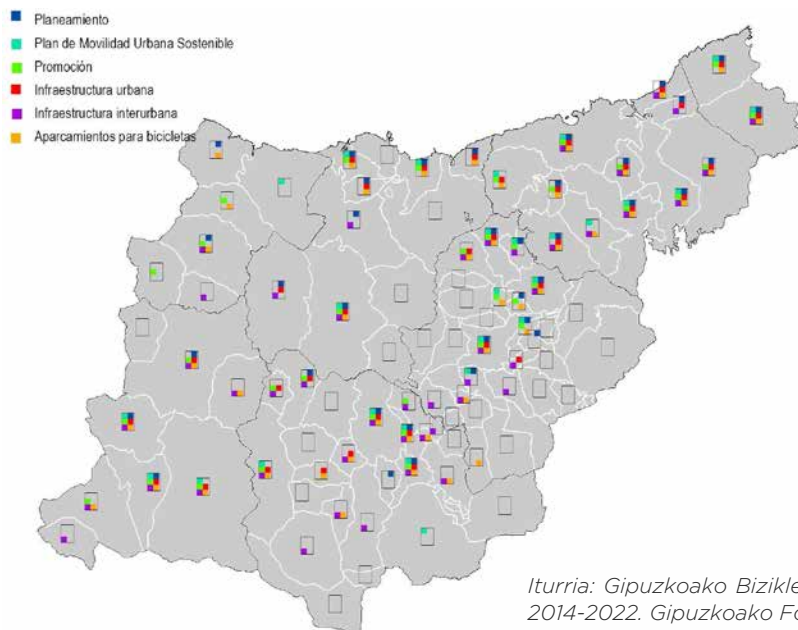
⁹ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Araua garatuz partaidetzako organo gisa sortutako Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak 2015ean onartua

garren dokumentuak osatu egiten du aurrekoa, eta jarraipena ematen dio, zeren eta bizikletarako azpiegiturretatik harago garatzen baititu bizikletaren politikak, kontuan hartzen ditu eta, besteak beste, bizikletaren erabileraren sustapena, prestakuntza eta horri lotutako esparru desberdinak arautzea.



Toki edo udal eskalan ere banatu egin dira bizikleta bidezko mugikortasunaren plangintzaren bideak. Alde batetik tokiko gobernuek daude, hots, bizikleta Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planetan edo – Frantziako kasuan– Hiri Desplazamenduetarako Planetan sartu duten gobernuek alegia, eta, bestetik, badira bizikletaren plangintza espezifikoko batera jo duten udalerrriak ere. Bigarren aukera horrek askoz plan zehatzagoak eman ohi ditu bizikletaren politika itxuratzen duten neurriei dagokienez, eta mugikortasun orokorraren plangintzak eta bizikletaren politikak dauzkaten beharren arteko denbora-desfase batek eragina izaten da.

BIZIKLETAREKIN LOTUTAKO JARDUEREN UDAL MAPA



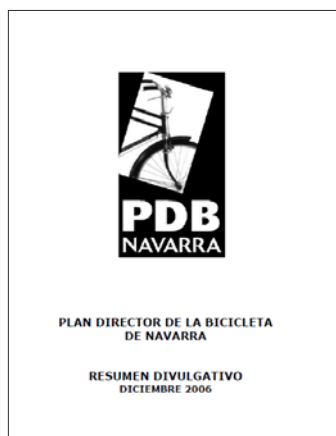
Iturria: Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2014-2022. Gipuzkoako Foru Aldundia

Pirinio Atlantikoetako Departamenduan badira Hiri Desplazamenduetarako Planak Euskal Kostaldea-Aturri eta Paueko hiri aglomerazioetan. Bizikletaren ikuspegitik, garrantzitsuena Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque-ADOUR da, aipatu aglomerazio horretako Hiri Mugikortasuneko Planaren (PDU. Plan de déplacements urbains) barnean dagoena bera¹⁰.

bai Iruñerrian bertan bai Eguesibar, Burlata eta Barañaingo udalerrietan.

Azkenik, Gipuzkoan bat baino gehiago izan dira bizikleta bidezko mugikortasunerako planak edo bizikleta jasotzen duten hiri mugikortasun iraunkorrek planak garatu dituzten udalerriak. Ondoko mapan laburbildurik ematen dira 2014an zehar Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia idazteko prozesuan zehar igorritako galdetegi baten emaitzak. Galdetegi horren arabera, tokiko gobernu gehienak aktiboak dira bizikletaren sustapenari dagokionez, eta bildutako erantzunetatik ondoko konklusioak atera ditzakegu:

- Gipuzkoako udalerrietatik ia-ia heren batek (% 31) plan motaren bat dauka bizikletaren erabile-
ra sustatzeko helburura begira (Hiri Mugikortasun Iraunkorrek Plan, Bizikletaren Plan edo antzekoa).
- Udalerrietatik bi herenetan (88 udalerrietatik 60tan) bada bizikleta erabiltzeko azpiegitura motaren bat (bideak edo aparkalekuak).
- Udalerrietatik % 40k bizikletarako hiri azpiegituraren bat jasotzen dute bere hirigintzako plangintzan.



Nafarroako hiriburuan, 2005ean prestatutako Iruñeko Bidegorrien Planaren bitartez¹¹ badira bizikletaren tokiko plangintzarako ekimenak; plan horrek bizikleta sarea definitzeko irizpide berriak garatu zituen, 2002an idatzitako Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak planteatutakoekiko. Eta hiri mugikortasun iraunkorrek planak aurki ditzakegu, halaber,

10 Syndicat des transports de l'Agglomération Côte basque - Adour deituaren partaidetzarekin Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées-ek 2015ean prestatutako dokumentua

11 Iruñeko Udala. Consultrans.

7.3 BIZIKLETA IBILBIDEEN SAREA

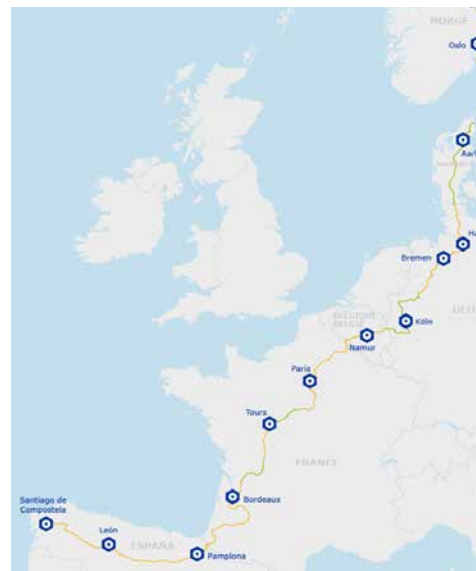
Ederbidea proiektuko lurraldeen gainean bost eskalatako bizikleta ibilbideen sareak teilakatzen dira: EuroVelo europar sarea, sare nazionalak (Frantzian soilik), eskualde sareak, probintzia edo departamendu sareak eta tokiko sareak.

EUROVELO

Europar sarea da, kontinente osoan zehar 15 ibilbide handiz osatua; guztira 70.000 km hartzen ditu, eta horietatik 45.000 garatuta daude dagoeneko. Horretarako ideia 1995ean aterata zen. Europako Batzordearen babesa du, eta bizikletaren defentsarako erakunde paneuroparra den Europar Txirindularien Federazioak (ECF) kudeatzen du. Sarearen garapena tokiko eragileen inbertsio eta gestioen bidez eramaten ari da, betiere kasuan kasuko koordinazio

zentro nazionalen koordinazioarekin. Frantziako kasuan eginkizun horren ardura duena Départements & Régions Cyclables erakunde da, eta frantziar lurraldean sareak egiten duen 8.000 km-tik gorako zatia 2020an amaitzea du aurreikusita. Erreferentzia gisa, esan dezakegu ezen 2014an dagoeneko eginda zegoela sare horren % 70 baino gehiago¹². Espainian, 2017ko apirilaren 20an EuroVeloren espainiar estaturako koordinazio zentroa eratu zen. Gipuzkoako Foru Aldundiaren partaidetza ere baduen koordinazio zentro horrek, ConBici-ren idazkaritzaz, lotura lana egingo du sarea zabaltzeko eginkizunetan murgildutako administrazioen eta eragileen artean. Ederbidea lurraldea zeharkatzen duten EuroVelo sarearen ibilbideak bi dira, 1 zk.koa, Kostalde Atlantikokoa, eta Santiago de Compostelari amaitzen den 3 zk.koa, Erromesena alegia.

EUROVELOREN 1 ETA 3 ZK.KO IBILBIDEK EDERBIDEA LURRALDEAN EGITEN DUTEN ZATIAREN ESKEMA. BERDEZ, JADA EGINDA DAUDEN EDO EGITEKO PROZESUAN DAUDEN TARTEAK, ETA HORIZ, BERRIZ, EGIN GABE DAUDENAK



¹² Dossiera: Les Territoires à vélo. Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo. Départements & Régions cyclables. 2016

Eskema erantsietan ikus daitekeen moduan, Ederbidea lurraldeko Frantzia aldeko zatian 1 zk.ko ibilbidearen zati bat dago eginda -tarte batzuk Ederbidea proiektu honen xede dira, hain justu ere-; 3 zk.ko ibilbidea, berriz, egiteke dago.

1 zk.ko ibilbidearen espainiar zatian, Gipuzkoari dagokionez, bizikleta bideko 7 km daude zerbitzuan, Behobiako mugatik (Irun) Nafarroako mugaraino (Endarlatsa) zehazki. Horri erantsi behar azken puntu honetatik Donezteberantz egin diren trenbide-plataforma zaharra egokitzeko lanak.

SARE NAZIONALAK

Espainian ez dago autonomia erkidegoak lotzeko eta administrazio zentralaren ahaleginak antolatzeke sare nazionalerako eskemarik. Izan ere ahalegin horiek, gaur egun, Nekazaritza eta Arrantza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioaren bidez sare gisako formalizaziorik gabeko Natur Bideak izeneko ibilbide sorta garatzera daude bideratuta (<http://www.mapama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/>).

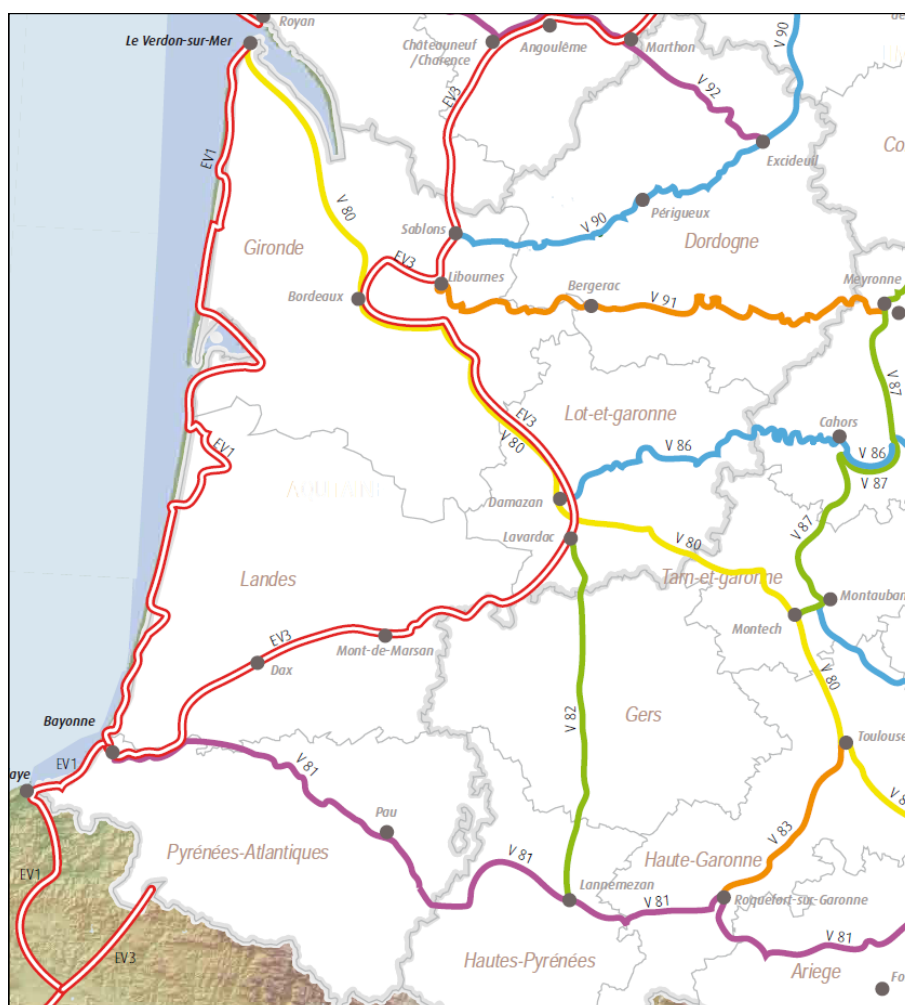
Natur Bideen Programa 1993an abiatu zen. Gaur egun 126 ibilbide eta 9.461 km hartzen ditu, eta egun erabiltzen ez diren trenbide-plataforma zaharrak oinarri dituzten Bide Berde deituetako 1.290 km ere jaso ditu. Ubideetako zerbitzu bide, zirga bide, abelbide, bidezidor eta beste bide publiko batzuk ere hartzen ditu. Ibilbide horietako parte garrantzitsu bat bizikletaz egin daiteke. Nekazaritza eta Arrantza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioaren inbertsioa, 2016ko urtearen amaiera bitartekoa, 222 milioi eurokoa izan da. Nafarroan eta Gipuzkoan dozena erdi bat tarte garatu dira.

Frantziako ikuspegia zeharo bestelakoa da. 1998an Lurralde Antolaketa eta Garapeneko Ministerio arteko Batzordeak (**Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire, CIADT**) Bizikleta Bide eta Bide Berdeen lehen Plan Nazionala abiatu zuen (Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, SN3V); horren barnean, eskualde arteko eta maila nazional eta europarreko bizikleta ibilbideak daude, hain zuzen ibilbide luzeko bizikleta ibilbideen jarraitasuna eta segurtasuna ziurtatu ahal izatearren.

Frantziar terminologiaren arabera, bide batean zertzen den bizikletarako egokitzapen mota bat da bide berdea, eta bide horretako zirkulazioaren erregulazioa dakar berekin. Bide segurtasunari buruzko legedian (Code de la Route), "bakar-bakarrik ibilgailu ez motor-dunak, oinezkoak eta zaldiak zirkulatzeko" bide gisa definitzen da (R. 110-2 artikulua).

2010ean gaurkotu egin zen SN3V hori, eta gaur egun 21.000 km baino gehiago hartzen ditu interes nazionalen ibilbideetan. 2014an, frantziar sare nazional horretatik % 58 baino gehiago eginda zegoen jada, aurreko hogeita urteetan zehar estatuaren eta eskualdeen arteko kontratuen bidez urtean 1,5 milioi euro baino gehiago inbertitu izanaren ondorioz. Hurrengo mapak Plan Nazional horrek Akitaniako eskualdean duen garapena erakusten digu, EuroVelo ibilbideak barne.

BIZIKLETA BIDE ETA BIDE BERDEEN PLAN NAZIONALA AKITANIako ESKUALDEAN



Iturria: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

ESKUALDEKO ETA UDAL MAILAZ GAINDIKO SAREAK

Frantziar eskualde ia-ia guztiek eskualde mailako bizikleta bide eta bide berde (SR3V) planak dauzkate, gutxienez sare nazionalen sartutako ibilbideak harturik aintzat, eta kasu askotan eskualde mailako beste ibilbide egituratzaile batzuk erantsita, horrela beste 9.000 km eransten dizkietela sare nazionalako 21.000 km-eri.

2015eko abuztuaren 7an aldarrikatutako lurralde berrantolaketarako legerari jarraikiz (Nouvelle Organisation Territoriale de la République - NOTRe), horrek berrituratu egin baitzuen Frantziako eskualdeen mapa, bizikleta bide eta bide berdeetarako eskualde plan gehienek eboluzio bat izango dute, bai aldaketa horietara egokitzeko bai plangintza eredu berrietan txertatzeko (Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires - SRADDET eta Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation - SREII).

BIZIKLETA BIDE ETA BIDE BERDEEN AKITANIAKO ESKUALDE PLANA



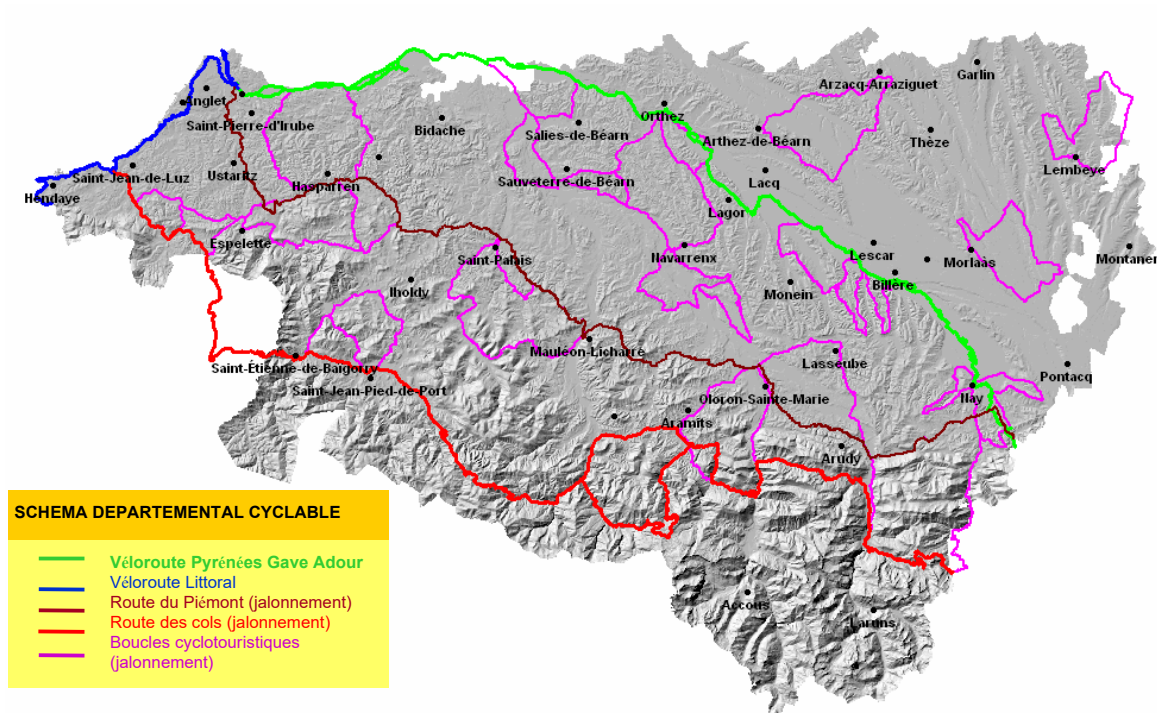
Iturria: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

2015ean, Départements & Régions Cyclables erakundeak Bizikleta Bide eta Bide Berdeen Plan Nazionalaren mapa gaurkotua argitaratu zuen. Akitaniako eskualdean, ondoko irudian ikusten dugun 2003an onartu zen.

Pirinio Atlantikoen esparruan ere bada erreferentziako sare bat. Horretarako plana 2007ko abenduan onartu zuen, aho batez, Departamenduko Asanbleak. Planak 26 milioi euroko aurrekontu hornidura zeukan sei urteko eperako¹³.

¹³ Bizikleta Departamenduen (Association des Départements Cyclables) elkartearen aldizkari Vélo & Territoires-en 2008ko uztailaren 14ko zenbakian aipatutako informazioa.

PIRINIO ATLANTIKOETAKO BIZIKLETA BIDE ETA BIDE BERDEEN DEPARTAMENDU SAREA



Iturria: Schema Départemental Cyclable. Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques. Budget Primitif 2008

Espainiako kasuan, udal mailaz gaindiko sareak, sare autonomikoak edo foru sareak esparru horietan diren bizikletarako planekin batera garatzen dira. Horrela, horien gauzatze mailak aipatu planek lurralde bakoitzean duten heltze mailaren arabera dira. Horregatik, Nafarroako Bizikletaren Plan Gidaria onartu ez izanak plan horrek jasotzen zuen sareari babes instituzionalik ez ematea ekarri zuen berekin;

Gipuzkoako sarearen kasuan, aldiz, sarea lurralde antolaketako legediko plangintza tresna bati lotuta dagoela, finkatzen eta garatzen segitzen du, nahiz beti ez izan abiadura berean. 2017ko urtearen hasieran, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarean jada egindako zatia 213 km-koa zen, hau da, aurreikusitako 439 km-etatik % 49 eginda zeuden.

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN OINARRIZKO SAREAREN GAUZATZE EGOERAREN MAPA 2017AN



ZEHAZPIDEA / LEYENDA

- Burututako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas existente
- Planifikatutako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas planificada

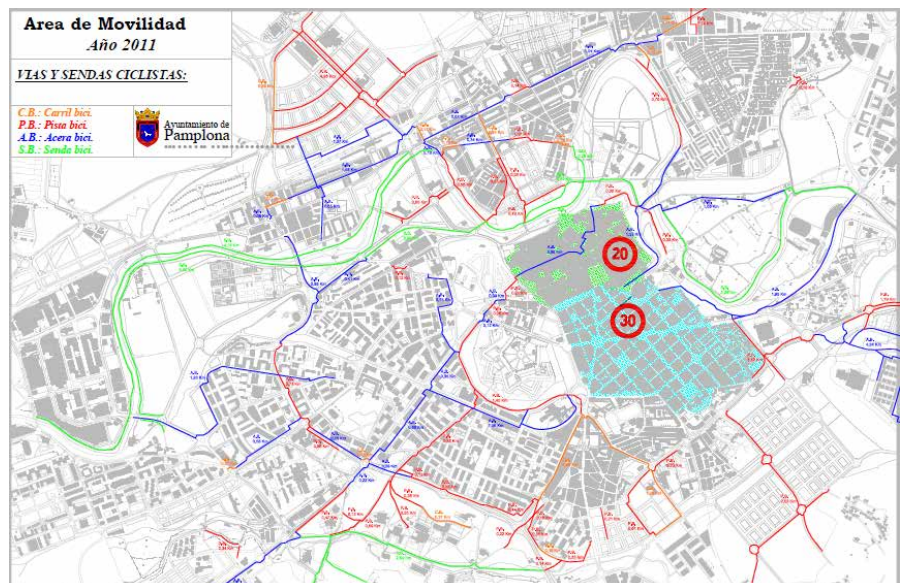


UDAL SAREAK

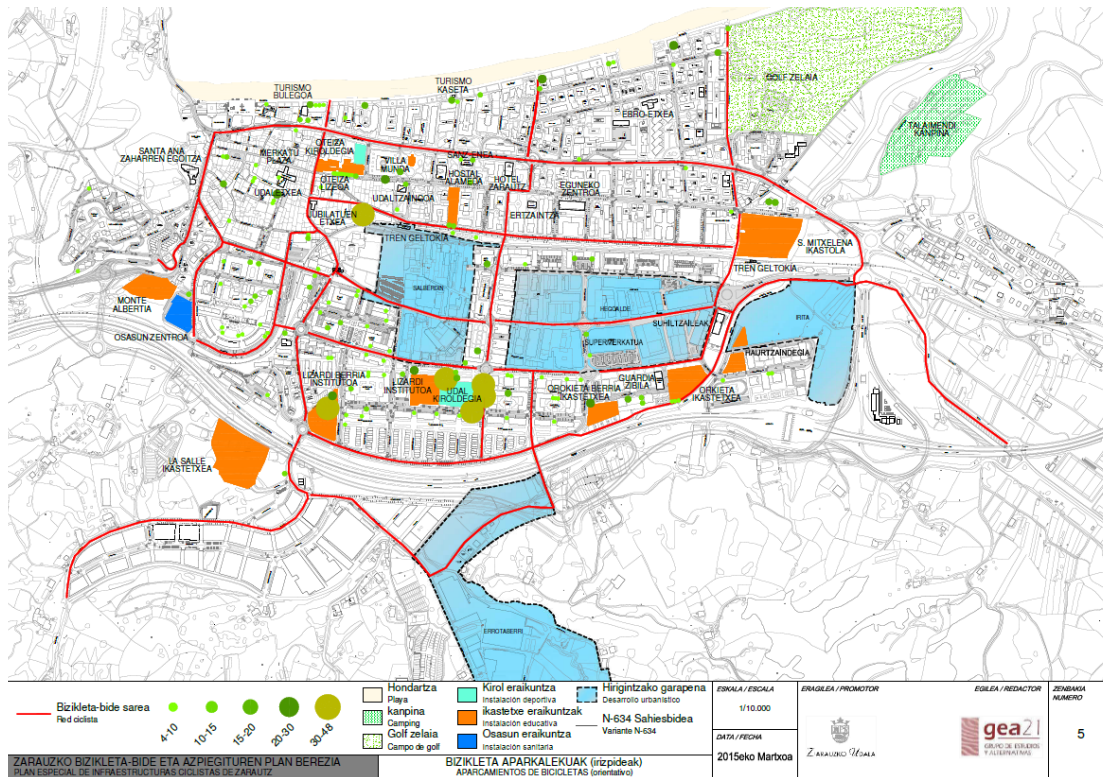
Azkenik, udal sareak aipatu behar ditugu. Horrelakoak Ederbidea lurraldeko neurri handieneko hirietan garatu dira nagusiki, esaterako Donostian, Iruñean, Baionan eta Pauen. Horietan guztietan osoena eta koherenteena Donostiakoa da, dagoneko 60 km luze baino gehiagokoa. Udalerrri txikiagoen artean Zarauzko sarea nabarmentzen da.

Hiriko Bizikleta Bide eta Azpiegituren Plan Bereziaren onarpenak (2015) sendotu egin du sarea ezen planak hirigintzako legediko arau tresna baten indarra du eta, horrenbestez, derrigorrean bete beharrekoa da. Eta Errenteriako kasua ere aipagarria da; kasu horretan, sarea Oinezko eta Bizikleta Bidezko Mugikortasun Planak (2015) jasotzen duenaren araber ari da garatzen.

BAIONAKO AGLOMERAZIOKO ETA IRUÑEKO BIZIKLETA BIDEEN MAPAK



ZARAUZKO BIZIKLETA BIDE ETA AZPIEGITUREN PLAN BEREZIAN AURREIKUSITAKO SAREAREN MAPA

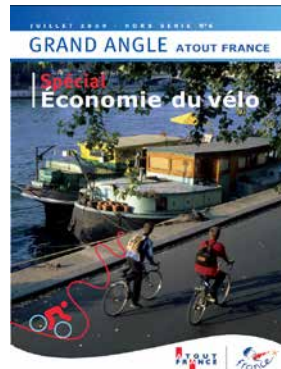


7.4 AZTERKETAK ETA INKESTAK

Lehengo Pirinio Atlantikoetako Kontseilu Nagusiak (Conseil général des Pyrénées-Atlantiques)¹⁴, s2012an, azterketa bat eskatu zion Hirigintza Agentziari (Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées), eskualdean bizikletak garraibide gisa bete zezakeen eginkizunaren aurrean bere jarrera definitzen lagun ziezaion. Horren emaitza “Le vélo utilitaire” izeneko dokumentua izan da. Horretan bizikletaren gaineko gogoeta egiten da, hura mugikortasun iraunkortasunaren partetzat harturik, eta Pirinio Atlantikoetako departamenduan duen eta izan dezakeen eginkizuna aztertzen da.

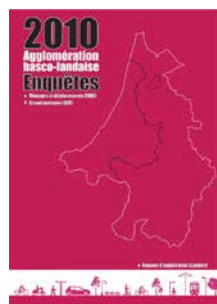
¹⁴ Kontseilu horren izena, gaur egun, “Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques” da.

Beste bi azterketa frantziarrek bizikletaren garrantzi ekonomikoa aztertzen dute. Horietako lehena, 2009koa, Grand Angle aldiakariaren zenbaki monografiko bat da, bizikletari eskainia¹⁵, bertan egungo erabilera aztertzen da, modalitate guztietan (hirikoak, egunerokoak, kirolekoak, turistikoak), eta gaztelaniara itzulitako laburpen bat ere badauka. Bigarrena, 2016an egin, tren-bizikleta intermodalitatearen ondorio sozioekonomikoen gaineko analisi labur bat da.¹⁶



Inkosten eta ikerkuntza soziologikoen alorrean, bizikleta bidezko desplazamenduak jasotzen dituzten mugikortasun orokorrari buruzko inkesta batzuk aipa ditzakegu, bizikletaren erabilerrari buruzko inkesta sakon batzuekin batera. Ederbidea lurraldean mugikortasunaren inguruan egindako inkesta berrienak honakoak dira:

- Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011.
- Udako Mugikortasunei buruzko Inkesta (Enquête Mobilités Estivales, 2015) AUDAPek egin.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011. Eusko Jaurlaritza. 2012.



¹⁵ *Économie du vélo*, Grand Angle-ren zenbaki berezia, Atout France-k 2009ko uztailan argitaratua. Amaierako dokumentu osoa jaits daiteke www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_complete.pdf helbidean.

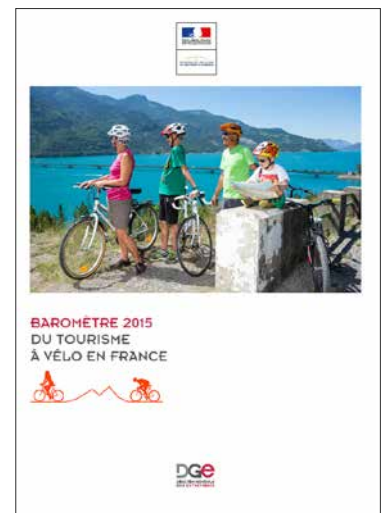
¹⁶ *L'intermodalité vélo-train: une évaluation socio-économique des bénéfices*. Ingurumen, Energia eta Itsas Ministerioaren (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer) Commissariat Général au Développement Durable deituak argitaratua.

Gipuzkoako Foru Aldundiak, bere aldetik, 2014an enkargua eman zuen bizikletaren erabilerrari buruzko elkarriketa eta eztabaida-taldeetan oinarritutako ikerkuntza soziologikoa egiteko¹⁷, horrek aukera eman du bai bizikletarako eskaeraren profila bai garraiobide hori erabiltzen ez duten pertsonen argudio eta ezaugarri soziologikoak ezagutzeko.

Frantzian, bizikleta bidezko turismoari buruzko kopuruak ematen dituen argitalpen bat aipa dezakegu. Ekonomia eta Ogasun Ministerioko Direction Générale des Entreprises (DGE) deituak prestatutako barometro bat da, eta egilea hori izateak argi uzten du fenomenoak zenbateko garrantzi ekonomikoa duen, ingurumen eta gizarte mailan dituen abantailetatik harago.

Kopuru erreferentzia agerikoak dauzkaten beste argitalpen batzuk bizikletarekin lotutako zenbait behatokiaren jardueretatik ondorioztatutak dira; behatoki horien artean ditugu Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia (<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>), Donostiako Bizikletaren Behatokia (<http://www.cristinaenea.eus/es/mnu/raiz-observatorio-de-la-bicicleta>) eta, Frantzian, Mugikortasun Aktiboaren Behatokia, Kilometroko Ordainsariaren Behatokia (Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo) eta Bizikleta Bide eta Bide Berdeen Behatoki Nazionala (Observatoire national des véloroutes et voies vertes - ON3V).

Lehenbiziko biek, Gipuzkoakoak eta Donostiakoak, bakoitzeko esku-men esparruetan bizikletaren eta bizikletarako azpiegituren erabilerraren bilakaerari buruzko datuak islatzen dituzte.

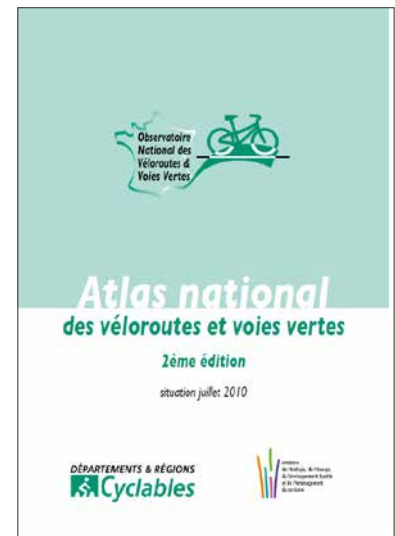


17 Siadeco: "Gipuzkoan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa 2014". Gipuzkoako Foru Aldundia, 2014. Dokumentua jaisteko esteka: http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Investigaci%C3%B3n+Sociol%C3%B3gica+Bicicleta+en+Gipuzkoa_2014_ES.pdf

Europako ADDED VALUE proiektuaren parte gisa, Nafarroako bizikletaren erabilerari buruzko monitorizazio txostena (2007-2009)¹⁸ prestatu zen. Bere aldetik, Kilometroko Ordainsariaren Behatokia (Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo) Bizikleta Hiri eta Lurraldeen Klubaren (Club des villes et territoires cyclables) eta Ingurumeneko eta Energia Aurrezpeneko Agentziaren (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME) ekimena da, lanera bizikletaz joateagatiko ordaintze esperientzia horren jarraipena egiteko. Bizikleta Bideen eta Bide Berdeen Behatoki Nazional frantsesak (ON3V), Ekologia, Energia eta Garapen Iraunkorreko eta Itsas Ministerioak (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Meeddm) eta Bizikletarako Departamendu eta Eskualdeen Elkarreak (Association Départements & Régions cyclables - DRC) elkarrekin sortu eta finantzatuak, Atlas des véloroutes et voies vertes osatua argitaratzen du; horren bigarren edizioa 2010ekoa da.

Azkenik, Mugikortasun Aktiboen Behatokiak, Bizikleta Hiri eta Lurraldeen Sare edo Klubak (Club des villes et territoires cyclables) kudeatuak, argitara ematen ditu oinezko eta txirrindularien aldeko politikei buruz toki gobernuei bidaltzen dizkien inkesten emaitzak.

2017an Bizikleta Hiri eta Lurraldeen Sare (Club des villes et territoires cyclables; <http://www.villes-cyclables.org>) horri atxikita daude Pirinio Atlantikoetako Departamenduko bi hiri: Baiona eta Pau. Lurralde erakundearen sare bat da, eta helburu ditu mugikortasun iraunkorra eta eguneroko mugikortasunean bizikletaren erabilera garatzea. 1989an sortu zuten 10 hiri aitzindarik, eta gaur egun dagoeneko 1.500 lurralde erakunde baino gehiago biltzen ditu (udalerrriak, mankomunitateak, departamenduak eta eskualdeak), eta guztira 40 milioi biztanletik gora.



¹⁸ CRANA Fundazioa. Nafarroako Unibertsitatea. J. J. Pons (zuz.). M. Serrano (koord.). 2010.

7.5 BESTE ARGITALPEN ETA MATERIAL BATZUK

Bizikletaren defentsarako elkarteek ere sortzen dituzte bizikleta bidezko mugikortasun politikak garatzeko erreferentziako dokumentu interesgarriak. Ederbidea lurraldean, Donostiako Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartearen argitalpen batzuk nabarmentzen dira, esaterako erakundearen fundazioaren 25. urteurrena ospatu zuena (<http://kalapie.org/25urte>), horretan hiriaren eraldaketaren eta bizikletak epe horretan zehar jokatu duen paperaren gaineko berrikuspena egiten baitzuten. Argitalpenak bideo bat du osagarri.

Bizikletaren Erabiltzaileen Frantziar Federazioak (Fédération française des Usagers de la Bicyclette - FUB), bere aldetik, argitalpen interesgarriak eskaintzen ditu, ez baina soilik ekintzaileentzat, baizik eta baita bizikleta bidezko mugikortasunean interesatutako teknikari eta politikarientzat ere. Hola, esate baterako, bizikleta-eskola bat kudeatzeko gida metodologiko bat argitaratu zuen 2016an.

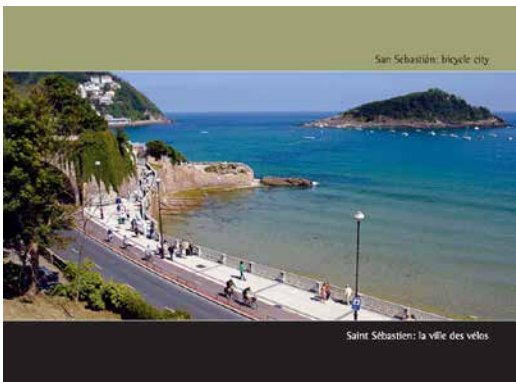
Bizikletaren politika zabaltzeko lanean, administrazio guziek argitalpenak eta materialak eskaintzen dituzte, motaz, kalitatez eta ikuspegi desberdinak. Esate baterako, Eusko Jaurlaritzan bat baino gehiago dira urteetan zehar bizikletaren erabilerarekin lotutako materialak argitaratu dituzten sailak.



Pirinio Atlantikoetako Departamendua Départements & Régions Cyclables sareari atxikita dago. Sare horrek bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan aktibo diren frantziar administrazioak biltzen ditu, hau da, eskualdeak, departamenduak eta mankomunitateak (intercommunalités)¹⁹. Eta horren arretaren erdigunean bizikleta ibilbideen eta bide berdeen (Véloroutes eta Voies Vertes edo 3V) garapena dago, bizikleta bidezko turismoarekin batera. Jarduera bizia garatzen du, halaber, prestakuntza eta argitalpen teknikoaren arloan ere.

Gipuzkoako Foru Aldundiak argitalpen sorta zabala du bizikleta bidezko mugikortasunari eta mugikortasun iraunkorrari lotutako prestakuntzaren eta heziketaren arloan; horietako lehena 2005ean atera zuen, irakasleek mugikortasun iraunkorraren inguruan egin beharreko lanerako unitate didaktiko bat zehazki²⁰. Ildo editorial horretatik segituz, geroago beste bi eskuliburu atera zituen bizikletaren oinarriko mekanikari eta bizikleta eramateari loturik²¹ eta baita mugikortasun iraunkorraren inguruan nerabeekin egin beharreko lanerako gida praktikoa ere²².

Udal esparruan ere ugari dira bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan aktiboak diren tokiko gobernuek, Donostiakoak esaterako, editatu dituzten argitalpenak.



Eta panorama osatzeko badira artikulu eta albiste bidez bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko informazioa osatzen duten aldizkari batzuk, eta baita bizikleta bidezko turismoaren praktikarako ibilbide eta informazioa eskaintzen duten argitalpen espezifikoak ere.

¹⁹ Intercommunalité deituak, Frantziar, eskumenetako batzuk gauzatzeko unean udal-erriak elkartzen dituzten eragile eta kooperazio erakundearen multzoa izendatzen du..

²⁰ Mugit zaitez! Mugikortasun iraunkorra lantzeko unitate didaktikoa. Isabel Prieto eta Jose Francisco Cid. Gipuzkoako Foru Aldundia, 2005.

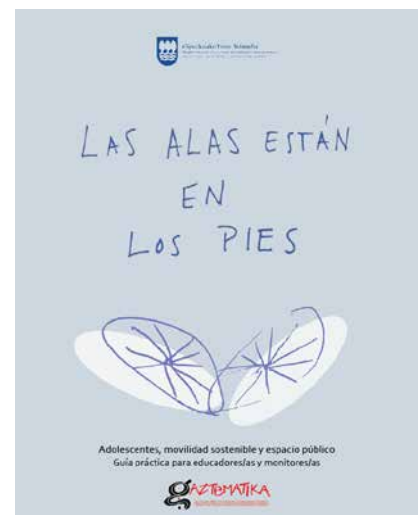
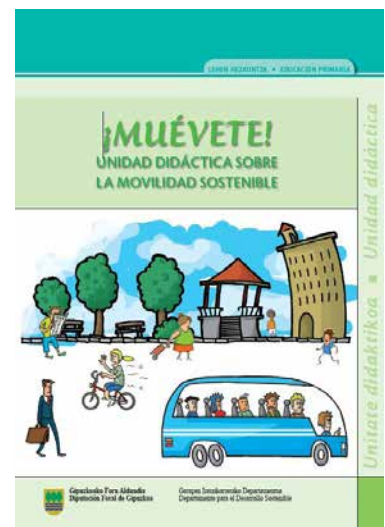
²¹ Eskoletan bizikleta txangoak antolatzeko gidaliburu praktikoa eta Gipuzkoako hezkuntza-zentroetan bizikleta gidatzeko ikastaroak emateko eskuliburu. Biciclot.

²² Hegoak oinetan daude. Nerabeak, mugikortasuna eta espazio publikoa. Hezitzaile eta begiraleentzako gida praktikoa. Marta Roman. Gipuzkoako Foru Aldundia, 2015.



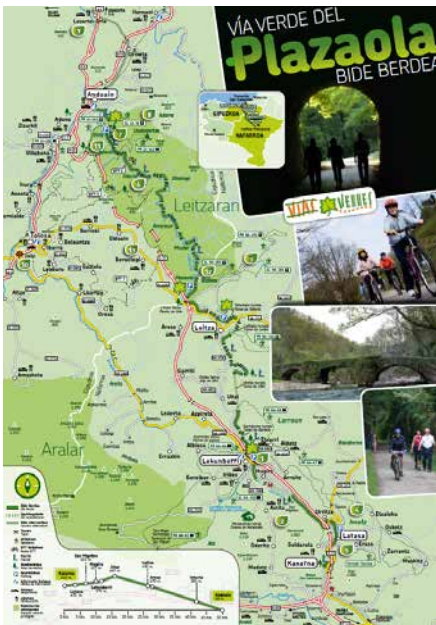
DOSSIER:
Les Territoires à vélo
Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES





Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Bizikleta Departamenduen frantziar elkarteak bizikletari buruz dituzten informazio aldizkariak



Bizikletaz egiteko ibilbideei buruzko informazio liburuxkak

7.6 WEBGUNEAK

ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)

<http://www.ademe.fr/>

AF3V - Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes.

www.af3v.org/

Bizikleta Hirien Sarea

<http://www.ciudadesporlabicicleta.org>

Bizikleta Publikoaren Espainiako Behatokia

<http://bicicletapublica.es/>

Bizikletaz. Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta bidezko mugikortasunari buruz duen webgunea.

www.gipuzkoabizikletaz.eus

CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

<http://voiriepour tous.cerema.fr/>

Club des villes et territoires cyclables

<http://www.villes-cyclables.org/>

Donostiako Bizikletaren Behatokia

<http://www.bizikletarenbehatokia.org>

DRC (Départements et Régions cyclables)

<http://www.departements-regions-cyclables.org/>

Eskola Bidea bloga

caminoescolar.blogspot.com.es/

Europako Batzordea

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_es

IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía)

<http://www.idae.es/tecnologias/eficiencia-energetica/transporte/medidas-de-fomento-del-cambio-modal>

ZikloJuristak

ciclojuristas.wordpress.com

Zikloteka. Gipuzkoako Bizikletaren inguruko Dokumentazio Zentroa, era presentzialean zein on

line kontsultatu daitekeena:

<http://www.cristinaenea.eus/zikloteka/eu/hasiera>.

7.7 HIRU HIZKUNTZAKO GLOSARIOA

30 gunea	Zona 30 (prioridad peatonal, señal S-30)	Zone 30
Bide berde	Vía verde	Voie verte
Bideak	Viario	Voirie
Bizikleta aparkaleku	Aparcabicis	Parking vélo
Bizikleta bide / bidegorri (*)	Vía ciclista	Voie cyclable; aménagement cyclable
Bizikleta bide bizkorren / kalitate altuko sare	Red de vías ciclistas rápidas / de alta calidad	Réseau cyclable à haut niveau de service
Bizikleta bidezidor	Senda bici	Voie verte
Bizikleta bidezko mugikortasun	Movilidad ciclista	Mobilité cycliste
Bizikleta elektrikoa/pedalkada lagunduko bizikleta	Bicicleta eléctrica/bicicleta de pedaleo asistido	Vélo électrique / Vélo à assistance électrique (VAE)
Bizikleta erregistro (bizikleta erregistro publiko)	Bicirregistro (registro público de bicicletas)	Enregistrement des vélos
Bizikleta erre	Carril bici	Bande cyclable
Bizikleta espaloi	Acera-bici	Piste cyclable à hauteur du trottoir
Bizikleta geltoki	Biciestación	Parking vélo
Bizikleta hibrido	Bicicleta híbrida	Vélo tout chemin (VTC)
Bizikleta ibilbide	Itinerario ciclista	Itinéraire cyclable
Bizikleta kale	Calle ciclista / Ciclocalle	Vélorue
Bizikleta pista	Pista bici	Piste cyclable
Bizikleta publiko zerbitzu	Servicio de bicicletas públicas	Système de vélos en libre-service (VLS)
Bizikleta tolesgarria	Bicicleta plegable	Vélo pliable
Bizikleta zentro	Centro de la Bicicleta	Vélostation
Bizikleta-aurreragune (bizikletentzako itzarote plataforma / zona aurreratua)	Avanzabicis (plataforma / zona avanzada de espera para bicis)	Sas à vélos
Bizikleta-euskarri (autobusetan)	Portabicicletas (en autobuses)	Rack à vélo sur les bus
Bizikletak kontrako aldera	Contramano ciclista	Double-sens cyclable
Bizikletaren edo bizikleta bidezko mugikortasun plan	Plan de la bicicleta o de movilidad ciclista	Plan Vélo
Bizikletentzako arrapala	Rampa para bicicletas	Goulotte
Enpresako zerbitzuko bizikleta	Bicicleta de servicio de empresa	Vélo de service

Erdiko bide partekatuko galtzada	Calle de coexistencia o Calle residencial (Prioridad peatonal, señal S-28)	Zone de rencontre
Erdiko erreia partekatutako galtzada	Calzada con vía central compartida	Chaussée à voie centrale banalisée (chaussidou)
Errepideko bizikleta	Bicicleta de carretera	Vélo de route
Eskola bide	Camino escolar	Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES)
Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan (HMIP)	Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	Plan de Mobilité Urbaine Durable
Hiriko bizikleta	Bicicleta urbana	Vélo urbain
Intermodalitate	Intermodalidad	Intermodalité
Kopurua neurtzeko estazio	Estación de aforo o conteo	Poste de comptage
Mantsotutako trafiko gune	Zona de calmado del tráfico	Zone à circulation apaisée
Mendiko bizikleta	Bicicleta de montaña	Vélo de montagne
Moduen arteko banaketa	Reparto modal	Partage modal
Mugikortasun aktibo	Movilidad activa	Mobilité active
Mugikortasun bigun	Movilidad blanda	Mobilité douce
Mugikortasun jasangarri	Movilidad sostenible	Mobilité durable
Mugikortasun plan	Plan de movilidad	Plan de Mobilité
Partekatutako bus-bizikleta errei	Carril compartido bus-bici	Couloir mixte bus - vélos
Seinaleak	Señalética	Signalétique
Superziklopistak, ziklopistak, bizikleta ibilbide bizkorak edo espresak	Superciclistas, ciclistas, rutas ciclistas rápidas o express	Pistes cyclistes à grande vitesse (Autoroutes cyclables / Autoroutes vélo)
Trafikoa moteltzea	Calmando de tráfico	Apaisement de la circulation
Triziklo	Triciclo	Tricycle
Ziklo errei	Ciclo-carril	Bande cyclable suggérée
Ziklobia	Ciclovia	Ciclovia (fermer temporairement et partiellement un ensemble de routes ou d'axes pour créer un réseau de voiries réservé aux modes actifs).
Ziklologistika	Ciclogística	Cyclo-logistique
Ziklomezularitza	Ciclomensajería	Cyclo-messagerie
Zikloturismo	Cicloturismo	Cyclotourisme

(*) Bizikleta bideei, Euskal Autonomia Erkidegoan, 'bidegorri' esaten zaie, bai euskaraz bai gaztelaniaz, horrelako bideetan erabili ohi den zoladuraren koloreagatik. Gaztelaniaz 'carril bici' esaten diete normalean bizikleta bideei.

7.8 ELKARTEAK

Biciclistas de Corella (Nafarroa)

www.biciclistas.es

Bizi ! Mugimendu altermundistako elkarte, Baionan eta beste zenbait udalerritan, Biarritz eta Larrunen kasu, kokatua. Horren lantaldeen artean bada mugikortasun alternatiboaren arloan ari den bat, *Alternatives au tout voiture* izenekoa.

<https://bizimugi.eu/>

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici

www.conbici.org

ECF, Europar Txirrindularien Federazioa

www.ecf.com/

European Cycle Logistics Federation (ECLF).

Ziklologistikaren Europar Federazioa

(<http://eclf.bike/>).

FUB (Fédération des usagers de la bicyclette)

<http://www.fub.fr/>

Garraibide Osasungarrien Elkarte (Iruñerria)

<http://www.asociacionmts.org/>

Gurpilartea, Oarsoaldeko txirrindulari eta patinarien elkarte

www.facebook.com/Gurpilartea

Kalapie. Hiriko Txirrindularien Elkarte

www.kalapie.org

Mujeres en bici-Bizikume Elkarte (Iruñerria)

<http://www.mujeresenbici.es/>

Pau à vélo

<http://fubicy.org/pau/>

Recicleta Ribera Elkarte (Nafarroa)

<http://www.recicletaribera.com/>

Txirrind'Ola l'atelier vélo participativ (Baiona)

<http://txirrindola.org/>

Txirrinka, Oñatiko Bizikleta Zaleak (Oñati, Gipuzkoa)

www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak



