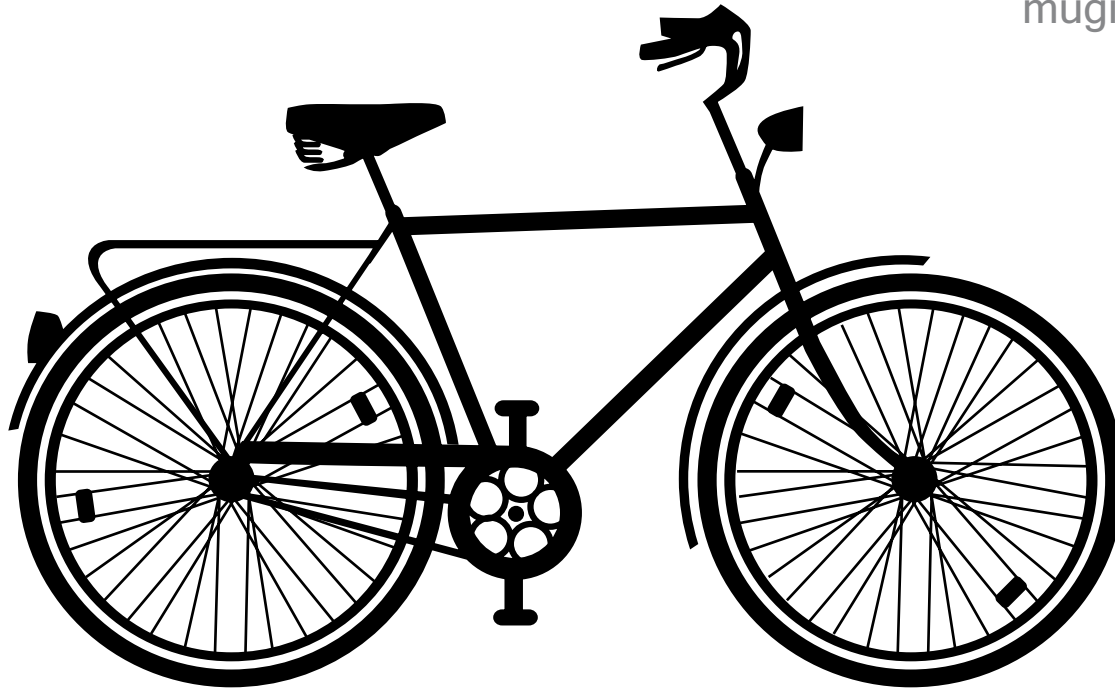


Bizikletaren udal gidaliburua

Nola garatu bizikleta bidezko mugikortasunerako politika lokalak



Gipuzkoako
Foru Aldundia
Diputación Foral
de Gipuzkoa



ORAIN
GIPUZKOA



cristinaenea
— fundazioa —

Argitaratzailea:

Gipuzkoako Foru Aldundia

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua

Zuzendaritza teknikoa: Edorta Bergua Jiménez

Egileak: Alfonso Sanz Alduán, Manu González Baragaña

Irudiak: Leire Mazizor Egilegor

Esker eginez:

Aratz Arregi, Iban Asenjo, Juan Luis Asensio, Josu Benaito, Javi Blanco, María Blanco, Iñaki Bolibar, Blas Borde, Mikel Bringas, Ana Carrere, Fermin Echarte, Unai Egaña, Nora Erdozia, Eva Fernández, Aitor Gerenabarrena, Mikel Goenaga, Inma Hernández, Ibai Iriarte, Nerea Lazpiur, Miriam Montero, Higinio Otazu, Dani Ruiz, Jokin Sukuntza, Arantza Uranga eta Juan Antonio Urdangarini.

Lehenengo argitaraldia: 2015ean

ISBN: 978-84-608-4880-6

Lege gordailua: SS-1416-2015



2014ko abenduan Cristina Enean egindako bizikletaren aldeko udal esperientzien Lehen Jardunaldietako partaideak.

Aurkezpena

Gipuzkoako Foru Aldunditik pozez ikusten dugu bizikleta bidezko mugikortasunaren esparruan gure udalerrietan gertatzen ari den interes eta inplikazioaren gorakada, gero eta indartsuago datorren lan arlotzat ari baita jada finkatzen.

Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2014-2022 delakoaren prestatze prozesuan agerian geratu den errealitate horrek harreman zuzena du gure lurraldean herritarrek bizikleta gero eta gehiago erabiltzearekin, etengabe hazten ari baita erabilera hori, eta sentsibilitate instituzional handiagoarekin.

Gaur egun, bizikleta udal agendetan sartzea ez da modu homogeneo batean gertatzen ari den prozesua, eta oraindik batera ikus ditzakegu ezagutza, esperientzia eta garapen maila desberdinak.

Horregatik, Foru Aldundiaren iritziz bizikleta bidezko mugikortasunaren gaineko udal interes horrek berekin izan behar du arlo horretan lan egiten duen pertsonal teknikoaren gaikuntzaren hobekuntza. Helburua baitugu pertsonal horrek behar besteko ezagutza izatea bizikleta bidezko mugikortasunaren oinarri teorikoen gainean, eta baita horrek mugikortasun iraunkorrean izan behar duen kokapenaren, arlo honetako esku-hartze publikoa egituratu behar duten ardatzen, eta toki mailako esferatik ekin dakiekeen jarduera-sorta zabalaren gainean ere.

Helburu horretarantz jotzeko asmoz Gipuzkoako Foru Aldundiak, Cristina Enea Fundazioarekiko elkarlanean, *“Bizikletaren aldeko udal esperientziak”* izeneko lehen jardunaldiak antolatu zituen, 2014ko abenduaren 4tik 11ra bitartean. Jardunaldi horiek, arlo honetako ezagutza teknikoa zabaltzen laguntzeaz gain, aukera eman ziguten gogoeta kolektibo bat egiteko gaur egun garatzen ari diren udal esperientzia eta ekimen nagusien gainean.

Uste dut hemen atsegin handiz aurkezten dudana gida honek, aipatutako jardunaldietan zehar jasotako ekarpenak biltzeaz gain, estali egiten duela bizikleta bidezko mugikortasunean espezializatutako argitalpenen, euskarazko zein gaztelaniazkoen, panorama mugatuko hutsune bat.





Espero dut argitalpen honek, azken batean, laguntzea bai Gipuzkoan bizikleta bidezko desplazamenduen alde garatzen diren udal jarduerak irizpideak eta jarraibideak parteka ditzaten, baita horrekin batera bizikletaren eguneroko erabilera nabarmen areagotzen eta normalizatzen ere.





Donostian, 2015eko abenduaren 1ean

Marisol Garmendia Beloqui

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako foru diputatua

Aurkibidea

1	Bizikleta eta mugikortasun iraunkorra	6	
	Mugikortasun iraunkorraren kontzeptua	6	
	Bizikletak hiri mugikortasunean duen eginkizuna	7	
	Bizikletak hiri mugikortasunean dakartzan onurak	9	
	Bizikleta bidezko mugikortasunaren baldintzatzaileak	10	
	Bizikleta bidezko mugikortasunaren aurreko aurreiritziak eta arrazoiak	11	
	Bizikletaren politika integrala	14	
	Bizikleta erabiltzen duten edo erabil dezaketen pertsonen profilak	15	
	Hirian erabiltzeko bizikleta motak	17	
2	Udal jardueraren esparrua	18	
	Bizikletara begirako plan eta estrategiak	18	
	Lurralde plangintza	19	
	Hirigintzako plangintza	19	
	Plan sektorialak	22	
	Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak	24	
	Bizikleta Planak eta Oinezkoentzako Hobekuntza Planak	25	
3	Kudeaketa integratua eta gizarte partaidetza	27	
	Koordinazioa departamentuen artean, eta administrazioen artean	27	
	Aitzindaritza eta konpromisoa	27	
	Jarraipen eta ebaluazioa	29	
	Bizikletaren behatokiak	30	
	Gizartearen partaidetza	31	
4	Bizikletarako azpiegiturak	34	
	Zertarako eta norentzat. Zer azpiegitura	34	

	Bizikleta bideen sare ereduak	35	
	Bizikleta-oinezko harremana	36	
	Bizikleta bide modalitateak	37	
	Bizikletarako egokitzapen motak	39	
	Bizikletentzako aparkalekuak	42	
	Seinaleztapena	45	
5	Bizikleta zerbitzuak	47	
	Intermodalitatea. Garraio kolektiboarekiko konbinazioa	47	
	Bizikletaren zentroak	48	
	Bizikleta publikoa	49	
	Lapurreten kontrako jarduerak. Bizikleten erregistroa	51	
6	Sustapena eta arauketa	53	
	Sustapena	53	
	Aruketa	58	
7	Politika sektorialak	59	
	Lantokiak	59	
	Ikastetxeak	60	
	Merkantzia garraioa	62	
	Dendak	63	
	Osasuna	64	
	Bizikletari lotutako jarduera ekonomikoa	65	
	Teknologia berriak bizikletaren zerbitzura	68	
8	Helbide eta esteka interesgarriak	69	



1

Bizikleta eta mugikortasun iraunkorra

1.1 Mugikortasun iraunkorraren kontzeptua

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.

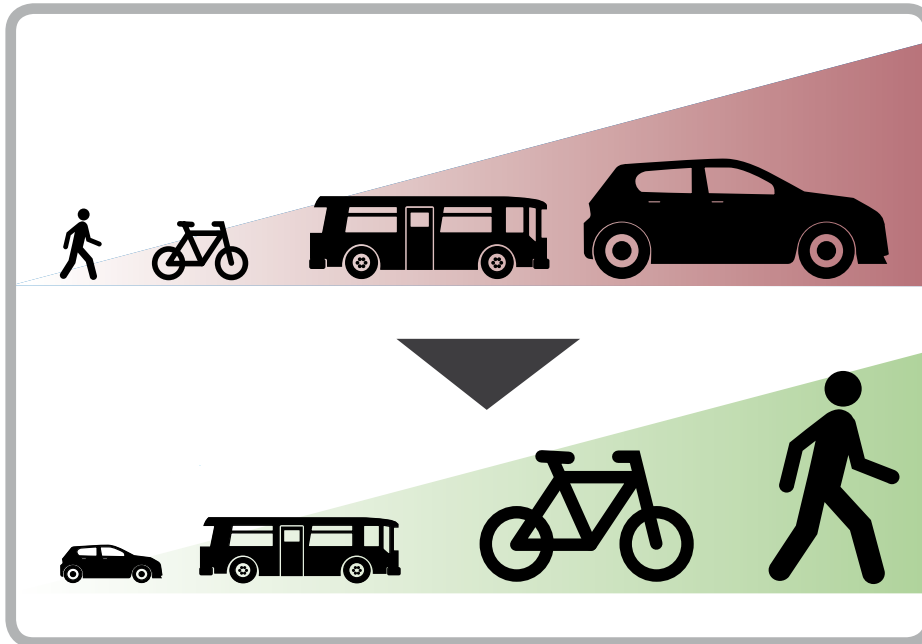
Iraunkor adjektiboak, bere aldetik, lehen-lehenik sistemek bere kasa mantentzeko izan dezaketen ezaugarri bat izendatzen du, hau da, tokiko bertako bitartekoak baliatuta eta inguruak xurgatu ezin duen inpaktu edo hondakinik sortu gabe mantentzeko gaitasuna. Alabaina, egungo erabilera termino horrek beste 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 zabalkunde masiboak zalantzan jartzen dituela bai ingurumenaren kalitatea bai kale eta errepideen segurtasuna, gizakiok desplazamendurako daukagun gaitasun autonomoa bera mugatuta.

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, garraibideen hierarkia aldatzearekin batera, inolaz ere, ondoko irudian ikusten dugun moduan.

1. irudia. Hierarkia tradizionala eta mugikortasun iraunkorraren hierarkia berria.

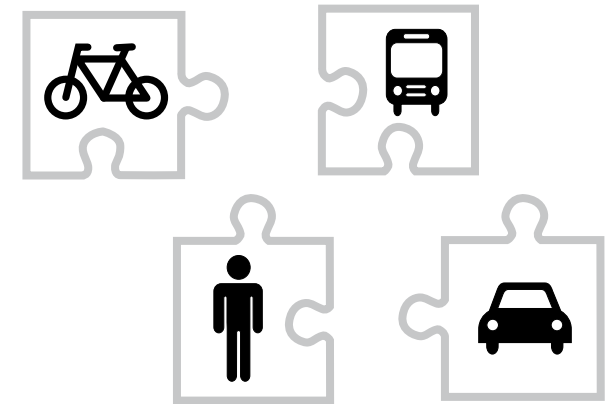


Hiri mugikortasun iraunkorra: Bitarteko aktiboak (oinezkoak eta bizikleta bidezkoak) eta kolektiboak nagusi diren eta automobilarekiko mendekotasuna murrizta den desplazamendu eredua.

1.2 Bizikletak hiri mugikortasunean duen eginkizuna

Mugikortasuna puzzle suerte bat da, eta horretan garraio bide desberdinak konbinatzen dira. Pieza bakoitzaren neurria ere desberdina da leku bakoitzean, tokian tokiko garapen historikoaren edo ezaugarri geografikoen ondorioz. Bizikleta bera puzzle horren pieza bat da, ez da edozeinek eta edozein desplazamendutarako erabil dezakeen ibilgailu unibertsala, bai ordea erabileraren potentzial handiko ibilgailua.

2. irudia. Garraio bideak puzzle baten piezen antzera.



Puzzleko pieza horien neurria baloratzeko modu bat arlo horretako jargoian **banaketa modal** esaten zaiona ezagutzeko da, hori zera baita, herritarrek egunero egiten dituzten bidaia edo desplazamenduak garraio bideen artean banatzen diren modua. Banaketa horrek hiri mugikortasunaren ereduen gaineko ikuspegi sintetiko bat eskaintzen digu: modu aktiboak (oinezkoak eta bizikleta bidezkoak) pisua motordunen aurrean, eta motordun pribatuak (automobilak eta motorrak) kolektiboak aurrean (autobus eta trenen aurrean) betetzen duten papera. 2011n Euskal Autonomia Erkidegoan egindako mugikortasunari buruzko azken inkestan¹, Gipuzkoan bizikletak eguneroko desplazamenduetatik % 2,4 hartzen zituen.

Eguneroko desplazamendu edo joan-etorriari dagokienez, bizikletaz egiteko modukoetan potentzial handia du Gipuzkoak. Hala, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren helburua da 2022an garraio bide horren pisua % 4-5 ingurura iristea Gipuzkoako desplazamenduen banaketan, oinez edo garraio kolektiboz egiten diren desplazamenduen kuota murrizteke.

Gipuzkoa ez da, noski, Holanda, Danimarka edo Alemanian aurkitu daitezkeen lurraldeen berdina, horietan bizikletak funtsezko zatia hartzen baitu, are zati nagusia ere, hiri desplazamenduetan. Bizikletak bidaietatik % 25 baino gehiago

¹ Eusko Jaurlaritza: "Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana, 2011", Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Gasteiz, 2012.

hartzen dituen hirien adibideak azpimarratzeko modukoak dira. Alabaina, ohar egin behar da Gipuzkoako kasuan badirela bi faktore, kopuruak haztatzeko kontuan hartu beharrekoak.

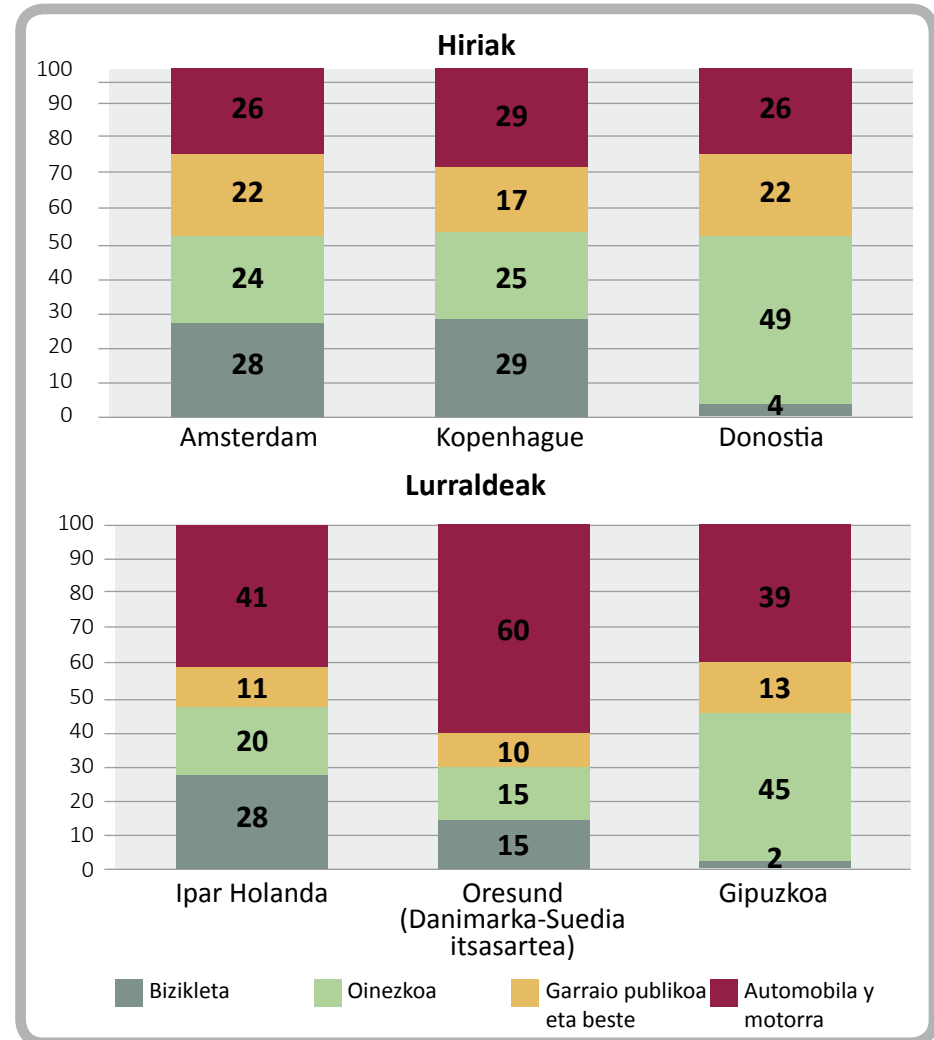
Lehenik, gogoratu behar da biztanleriaren parte bat bizikleta erabiltzeko oso egokia ez den topografia duten auzo edo herrietan bizi dela, eta horregatik Europako adibideekiko alderaketa ezin da hain zuzena izan. Bigarrenik, mugikortasunaren beste pieza batek lurralde honetan duen garrantzia azpimarratu behar da. Oinezko desplazamenduei buruz ari gara, garrantzi handiagoa baitute erreferentziako europar hirietan baino; ereduaren eta espazio publikoaren funtsa dira hemen. Eta ez dugu horrela izateari uzterik nahi, kontua baita automobiler egiten diren bidaia laburrak oinez edo bizikletazko desplazamenduez ordezkatzea.

Garraibide aktibo (oinezko edo bizikletazkoak) eta kolektiboaren batura da mugikortasun eredu modu argiago batez kalifikatzen duena. Horregatik, europar erreferentziekiko alderaketan, bizikletaren eginkizuna klabe horren bidetik interpretatu behar da; eta banaketa modalean automobilak duen pisua dauka ifrentzuan. Gainera, hiri nagusien eta lurraldearen beste zatiaren arteko aldeak hartu behar dira kontuan. Kopenhage eta Amsterdamgo hiriak, horiek kokatuta dauden eskualdeak bezala, erreferentzia izan daitezke bizikleta bidezko mugikortasunari dagokionez, bistatik galtzeke, ordea, garraibide multzoa eta hiri horietako bakoitzean automobilak betetzen duen papera.

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.

3. irudia. Bizikleta desplazamenduen banaketan².



² Holanda eta Danimarkako datuak "Cycling in the Oresund Region. A benchmark study (2010-2012)" (www.oresundsomcykelregion.nu) argitalpenetik jasoak dira; EAeri buruzko datuak, berriz, Eusko Jaurlaritzaren Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak argitaratutako "Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana, 2011" (Gasteiz, 2012) lanetik hartuak.

1.3 Bizikletak hiri mugikortasunean dakartzan onurak

Bizikleta sinbolo bihurtu da, osasungarriaren, ingurumenaren aldetik onuragarria denaren sinbolo, are elkartasunezkoaren sinbolo ere. Sarritan, publizitateak edo kanpaina politikoez bizikletan doazela erakusten dizkigute beren protagonistak, hauen ezaugarriak erabiltzen ari diren ibilgailu atseginarenean ezaugarriekin lotuz. Alabaina, proposatzen diren mugikortasun politiketan bizikleten eginkizuna ez da hain garbia izaten.

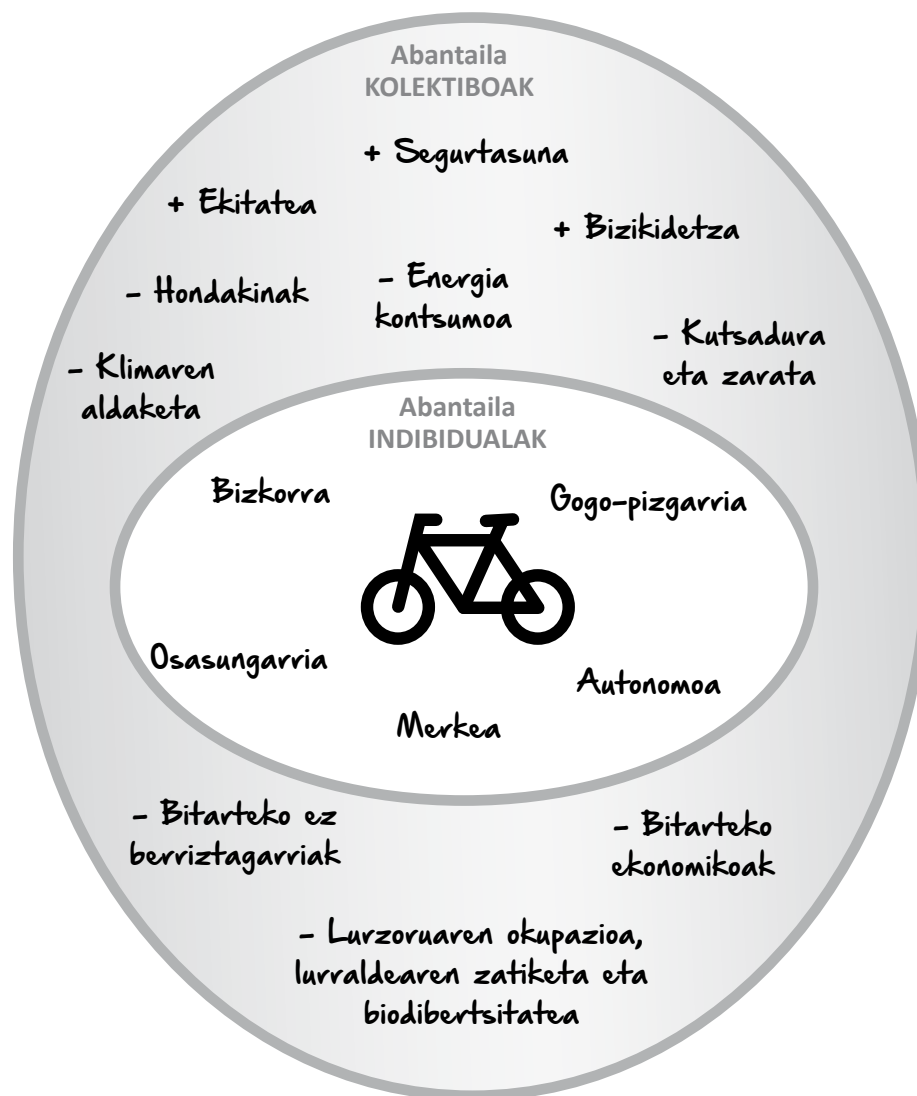
Askotan, ez da erabat gaituta egoten txirrindularitza soilki eta bakarrik kirolarekin, aisiarekin edo haurren jolasekin lotze hori, eta eguneroko erabilera “gauza sinpatikoa baina XXI. mendeko beharretarako batere errealista ez den” aukera gisa agertu da. Kasu horietan ez dute askorik balio izaten ez nazioarteko erreferentziak ezta gugandik hurbilekoak ere, bizikletaren eguneroko erabileraren masifikazioko arrakasta erakusten diguten arren; izan ere, aurreiritziak lausotu egin ohi du garraiobide honek dituen aukerak ikustea.

Horregatik, irakurle batzuei agian gauzak errepikatzea dela irudituko bazaie ere, oraindik komeni da garraiobide honen sustapen politika aktibo bat defendatzea ahalbidetzen duten onurak sistematizatzea eta modu sintetiko samar batean biltzea.

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.

4. irudia. Gizarte- zein banakako abantailak.



1.4 Bizikleta bidezko mugikortasunaren baldintzatzaileak

Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian³, adierazten den bezala, faktore sorta batek baldintzatu egiten ditu bizikletaren aukerak, espazio-esparru eta gizarte profil desberdinetan murrizten baitute hark duen erabilera. Zehazki, topografia eta urbanismoaren eta lurraldearen egitura determinatzaileak hartu behar dira. 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 gainditzen badute herritar gehienek ez dituztelako jada bizikletaz egiteko modukotzat jotzen.

Hain egiturazkoa 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 aparkatzearekin 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 guztia dauden sare eta zerbitzuen kalitatearen mendean dago, noski, eta baita beste hainbat xehetasun garrantzitsuren mendean ere, tartean baitugu terminaletan aparkatzeko edo ibilgailuetan bizikletak eramateko aukera izatea.

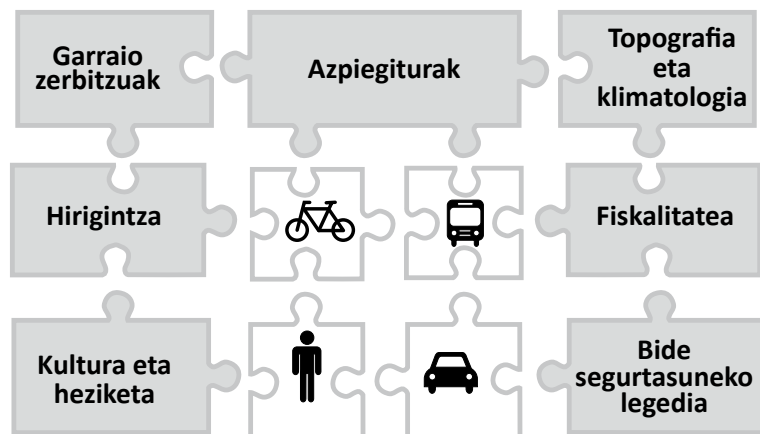
Azkenik, ezin dugu ahanzi bizikletaren erabileraren zein, oro har, mugikortasun iraunkorrerako politiken baldintzatzaile funtsezko bat, zera baita, desplazamenduen eraikuntza kulturala. Biztanleriak bere mugikortasunaren inguruan hartzen dituen erabakien oinarrian ohiturak eta sinesmenak daude

eta, horrenbestez, udal politikak mugikortasunaren inguruko kultura nagusi hori aldatzera zuzenduta egon behar du, sarritan haizetakoaren ikuspegia baita kultura horretan nagusi. Automobilaz aparte 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 bateranzko 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 sektore multzoa -urbanismoa, geografia, kultura, azpiegiturak, legedia edo fiskalitatea- gabe. Puzzle horretan mugitu behar dituzte bere fitxak udalen hiri politikek, gaitasun 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, horietan eragiten baitute bizikletaren erabileraren erakargarritasunaren zenbaterainokoa.

³ <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

5. irudia. Mugikortasunaren eta beronen inguruaren puzzlea.

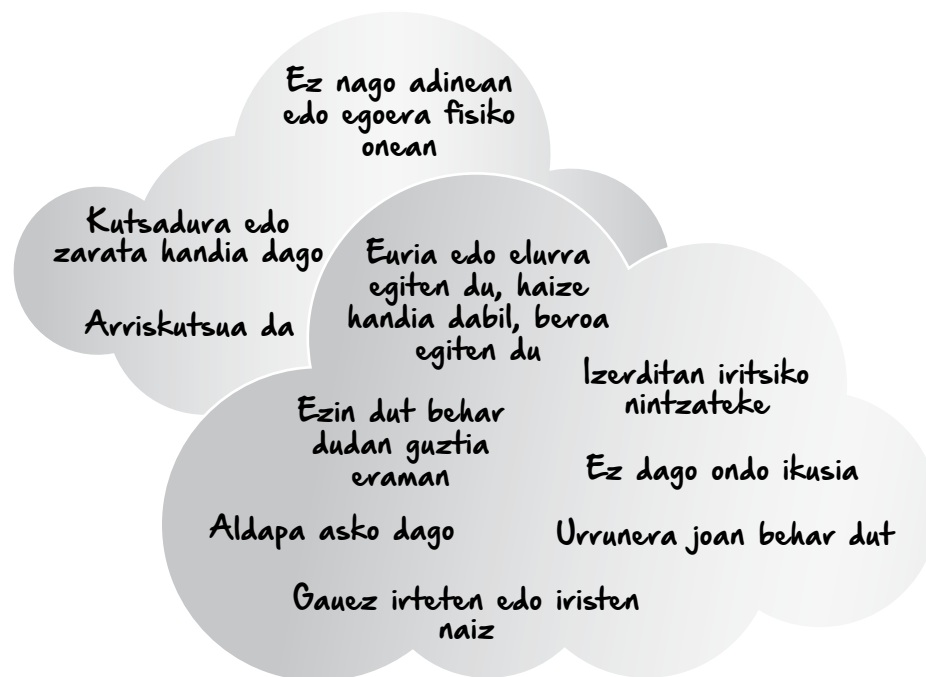


Bizikleta ez da mugikortasuneko pieza independente bat; eta mugikortasuna ez da beste politika publiko batzuekiko independentea. Bizikletaren aukerak beste garraio bide batzuekiko interrelazioan jotzen dira, erabilera bultzatzen edo oztopatzen duten indar ugarien esparruan.

1.5 Bizikleta bidezko mugikortasunaren aurreko aurreiritziak eta arrazoiak

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.

6. irudia. Bizikleta erabiltzeko aurreiritzi sorta.



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 zabalkundeetan bertan argudio sorta sistematikoa izan dezagun.

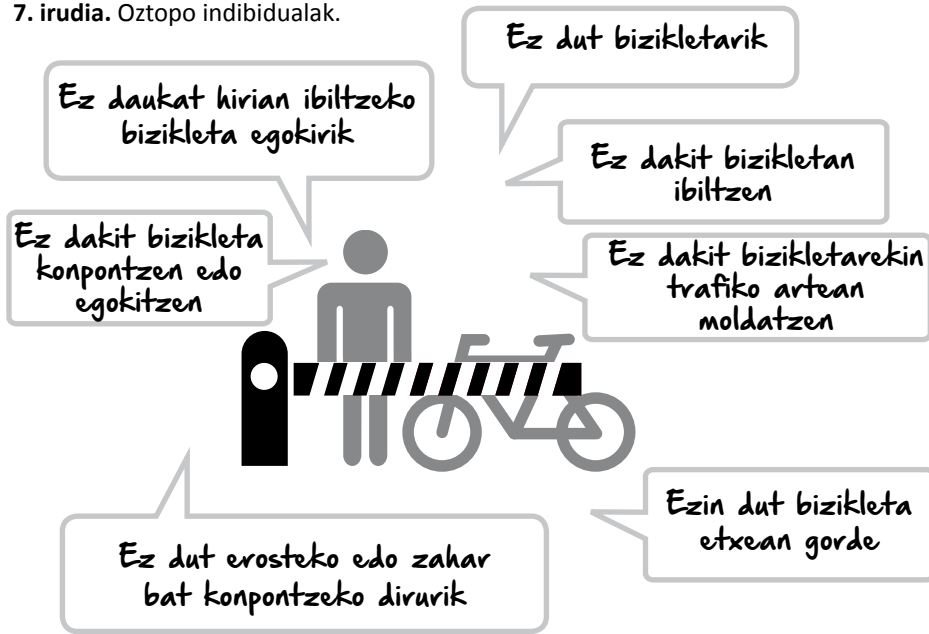
Argudioa	Dimentsioa, kontra-adibideak eta aringarriak ⁴
<p>Hotza, euria, haizea, elurra</p> <p>Muturreko fenomeno meteorologikoen zigortu egiten dute bizikletaren erabilera. Gipuzkoan “eguraldi txarra” izaten da urteko hilabete askotan zehar.</p>	<p>Hotz, euri eta haize konbinazioa askoz okerragoa da bizikleta urte osoan zehar modu estentsibo batean erabiltzen den beste herrialde batzuetan. Gipuzkoan, klima suabe samarra dela, lau urte-sasoietan zehar erabil daiteke bizikleta.</p> <p>Oulun, Donostiaren neurri bereko hiri finlandiarra bera, eta neguko tenperaturek urteko bi heren hartzen dituztela, desplazamenduetatik % 21 bizikletaz egiten dira.</p> <p>Faktore horien eragina faktore kulturalen eta azpiegituren kudeaketaren mendean 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, eta Gipuzkoa lurralde menditsua da.</p>	<p>Gipuzkoako biztanleriaren parte handi bat haran hondoetan edo kostaldeko zona lauagoetan bizi da. Adibidez, Donostiako biztanleetatik erdia inguru erabat lauetan 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, maldetarako eskakizun fisikoak, eta oztopo topografikoak bizikletarako ibilbideak trazatuz eta ohiko garraio publikoarekiko (autobus, tranbia eta trenekiko) edo bertikalarekiko (igogailu eta eskailera mekanikoekiko) konbinazioz arindu daitezke. Gainera, pedalei eragiteko laguntza elektrikoa duten bizikletak agertu direlarik, malda inguruetarako aukera esparru berri bat zabaldu da.</p>
<p>Distantziak</p> <p>Azken hamarkadetan zehar jarduerak sakabanatzeko fenomenoak sortu da Euskal Herrian. Lanerako edo ekipamendu eta merkataritzagune jakin batzuetarako desplazamendu askok bizikletaren ekintza-erradioa baino handiagoko distantziak hartzen dituzte.</p>	<p>Metropolizatze fenomeno hori bada ere, oraindik esan dezakegu Gipuzkoan eguneroko bizimodua bizikletaren ekintza-erradioaren barnean garatzen dela; erradio hori 6-8 kilometro ingurukoa izan daiteke (ordu erdiko bidaia). Joan-etorrietatik % 80 baino gehiago eskualde barnean egiten dira edo, Donostiaren kasuan, udalerrri barruan (Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana, 2011).</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>
<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>Eguneko argia ez da, inolaz ere, Europan bizikleta gehien erabiltzen den herrialdeen ezaugarrietako bat. Suediako Upsalako hiriari, Donostiaren neurri berekoa da, 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>

Argudioa	Dimentsioa, kontra-adibideak eta aringarriak ⁴
<p>Gauzak garraiatzeko aukera</p> <p>Bizikletak ezin ditu oso karga astun edo bolumen handikoak eraman.</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 garraibidea da, era berean, eguneroko erosketak egiteko unean. Groningan, Donostiaren neurri bereko 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).</p>
<p>Bizikletaz mugitzen diren pertsonen irudia</p> <p>Ez dago ondo ikusia lanera edo leku jakin batzuetara bizikletaz joatea.</p>	<p>Zorionez, irudi negatibo horren tokian, bizikleta gizarte balio berriak sinbolizatzen dituen ibilgailu errespetuzkotzat ikusten duen irudi positibo bat ari da zabaltzen. 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.</p> <p>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>Lau urterekin ikas daiteke jada bizikletarako behar den oreka, eta laurogeitik gora izan arte mantendu.</p> <p>Gipuzkoan, biztanleriaren % 8 inguru dira desgaitasunen bat duten pertsonak (Euskadiko Desgaitasunaren Liburu Zuria, 2013).</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 (joan-etorrietatik % 27 bizikletaz), biztanleriaren ia-ia % 90ek ohiko txirrindularitzat du bere burua (Gianni Stefanati-ren “Ferrara: a city for cyclists” artikulua).</p>

⁴ Modu banaketari buruz taula honetan jasotako datuak EPOMMen (The EPOMM Modal Split Tool) datu-basetik datoz.
<http://www.epomm.eu/tems/>

Aurreiritziak gaindituta, badira bizikletara pasatzeko interesa izan lezaketen eta oztopo sorta bat topatzen dutelako pausoa egiten ez duten pertsonak, eta horiek ere kontuan hartu beharko lirateke bizikletaren politika publikoak diseinatzeko unean.

7. irudia. Oztopo indibidualak.



Hesi indibidual horien garrantzia mugatzeko, gogoratu behar da ezen, "Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa"⁵ lanaren arabera, gipuzkoar biztanleriaren % 88k dio badakiela bizikletan ibiltzen. Bizikletaz ibiltzen badakien biztanle multzo horren barnean, % 59k ez du erabiltzen, baldintzatzaile, 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.

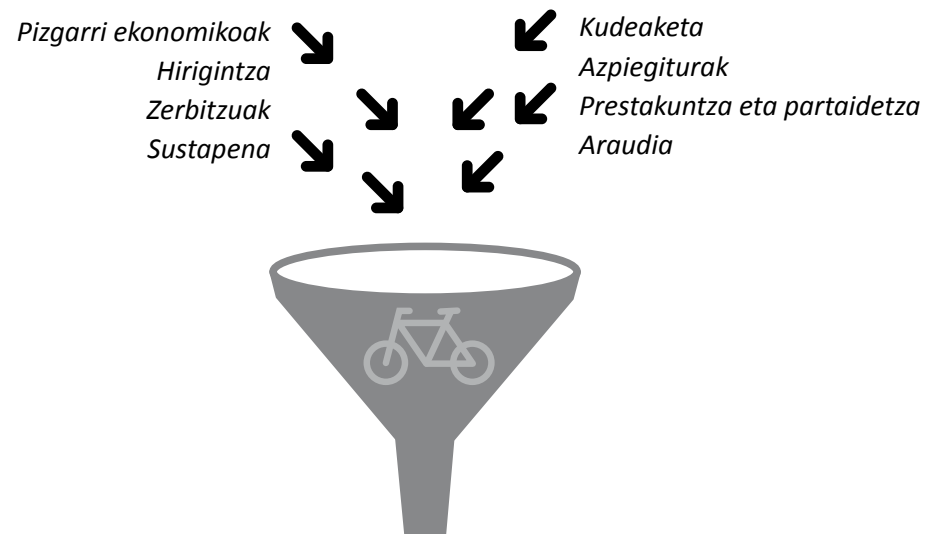
⁵ SIADECOK egin zuen, 2014an, Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren prestakuntzaren paraleloan. <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

1.6 Bizikletaren politika integrala

Beraz, aldaketa bat eragin eta bizikletak mugikortasunean duen papera sendotu nahi izanez gero, erantzun egin behar zaio aipatu baldintzatzaile multzoari, zeren eta horietako bakoitza galga baita bizikleta bidezko mugikortasunerako, bai berez bai besteekin lotuta. Eta planteamendu hori da Gipuzkoako Foru Aldundiaren kudeaketari erantsi zaiona 2013an Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana onartu zenez geroztik. Planak, izan ere, **Bizikleta Sistema Integral** bat garatzearen alde egiten du, hots, Gipuzkoan bizikletaren erabilera baldintzatzen duten zerbitzu, azpiegitura eta erregulazio multzoa garatzearen alde.

Kontzeptu horren abiapuntuan egiaztapen bat dago, honakoa: bizikleta bideen eta bizikletarako aparkalekuen politika ezinbesteko baldintza da bizikleta garraiobide gisa normalizatzeko, ez baina behar besteko baldintza. Izan ere, askoz neurri sorta osoago eta konplexuago bat garatu behar da, puzzleko bizikleta piezari bultza egiten dioten era askotako esparruetan.

8. irudia. Bizikletaren politika integralak esku hartu beharreko esparruak.



Bizikleta Sistema Integralak, beraz, zaindu egin beharko du bultzada guztiak norabide berean ematea, hain zuzen pieza guk nahi dugun norabidean mugitzen laguntzearen. Argitalpen honek, hain zuzen ere, neurri sorta askotariko horren gaineko errepasso bat egiten du, udalerriek guztien artean aukeratu ahal izan ditzaten gehien komeni zaizkienak, norabide koherente batean jotzearen betiere.

Dena den, ohar egin behar dugu ezen esparru horietako bakoitzaren eta guztien behar besteko konpromisorik ezean, eta modu koordinatu eta sinergikoan jardun ezean, zail izango dela bizikletaren aldeko estrategia eta jarduerak espero ditugun emaitzak lortzea.

Era berean, bizikletaren politikaren indarra ez da soilik ibilgailu horri zuzenean lotutako neurrien mendean egongo; oso bestela, neurri horiek konbinatu egin beharko dira hirigintzako antolamenduarekin lotutako beste batzuekin (dentsitateak, trinkotasuna, dibertsitatea), espazio publikoaren tratamenduarekin 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.

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.

1.7 Bizikleta erabiltzen duten edo erabil dezaketen pertsonen profilak

Bizikletaren politika garatzeko, jakin egin behar da zer kolektibori zuzentzen zaizkion neurriak, eta horietako bakoitzak zer behar dituen. Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia idazteko egindako ikerkuntza soziologikoak aukera eman zuen bizikleta erabiltzen duten edo etorkizunean erabil dezaketen pertsonen profil espektro zabal-zabal baterako lehen hurbilketa bat izateko; datuen artean adina, sexua, arrazioak eta destinoak bildu ziren.

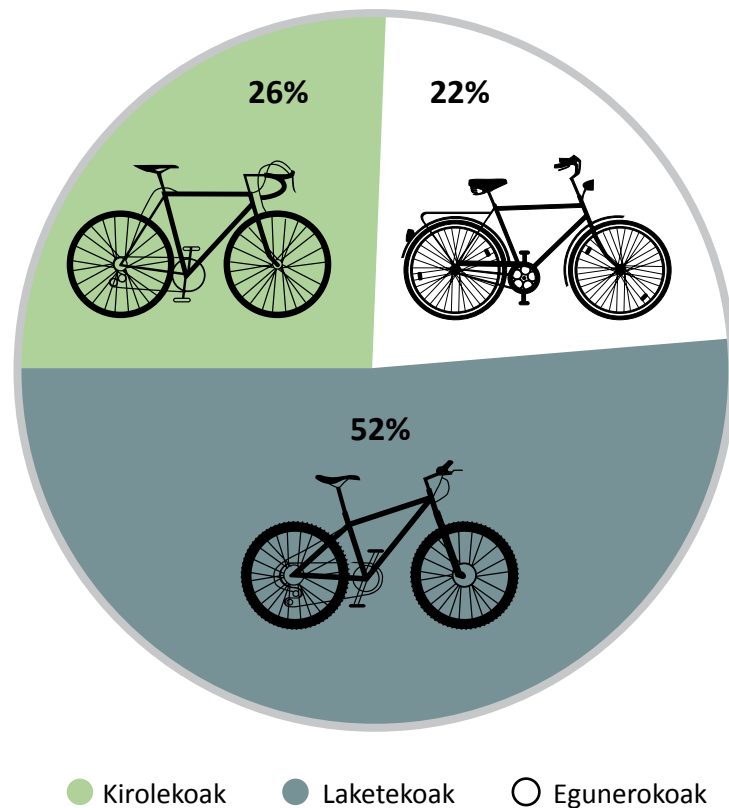
Ikerkuntza horren laburpen bat eginez, ondoriozta dezakegu bizikleta ohiz erabiltzen duten pertsonen artean hiru kategoria nagusi ditugula; eta etorkizunean erabiltzeko adierazten duten gogoaren arabera, lau talde handi bereiz ditzakegu.

“Eguneroko” txirrindulariak	Joan-etorrietan bizikleta erabiltzen dute lanagatik (% 6), ikasketengatik (% 4) edo gestio-erosketengatik (% 12). Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren % 7 dira, eta halako aldizkakotasun batez bizikleta erabiltzen duten pertsona guztien % 22.
-----------------------------	---

Laketeko txirrindulariak	Laketerako, aisialdirako edo paseoetarako erabiltzen dute bizikleta. Biztanleria osoaren % 19 dira, eta ohiz edo egunero bizikleta erabiltzen duen biztanleriaren erdia baino gehiago (% 52).
--------------------------	---

Kiroleko txirrindulariak	Kirol arrazioengatik erabiltzen dute bizikleta (errepidekoa edo mendikoa). Aztertutako biztanleriaren % 9 dira, eta ohiko txirrindulari biztanleria osoaren % 26.
--------------------------	---

9. irudia. Bizikleta ohiz erabiltzen duten pertsonen profilen proportzioak.



Ikerkuntza soziologiko 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-etorrietarako modu gisa bizikleta probatu ez duten pertsonak, bere pertzepzioaren oinarri aurreiritziak dituztenak ("ez da eroso, ez da praktikoa, gazte eta kirolarientzat da"...)
Errefusa	Pertsona helduak, ibilgailu motordunetan ibiltzeko ohitura sendokoak eta bizikletari "gutxiegi" deritzotenak ("denbora-pasarako", "haur/gazteen kontua"), portaera iraunkorrekiko interes txikikoak ("ekologisten kontua da") eta norberaren ibilgailuari (autoa/motorra) garrantzi handia ematen diotenak, estatus sinbolo gisa.
Partzialtasuna	Bizikletaren gaineko ikuspegi partziala duen pertsona kolektiboa (gizonezkoak batez ere), ez baitute inolaz ere garraio bide gisa ikusten: <ul style="list-style-type: none"> • errepideko txirrindulariak • mendiko txirrindulariak • laketeako edo paseoko txirrindulariak
Pasibotasuna	Etxetik kanpo jarduera fisiko txikia garatzen duen emakumeen kolektiboa, bere burua ikusten ez duena maskulinoz jotzen dituzten portaeretan.

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 azterna asko ematen dizkigute, udalerrri 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.** Emakumeen proportzioa garraio bide hori erabiltzen duten pertsonen

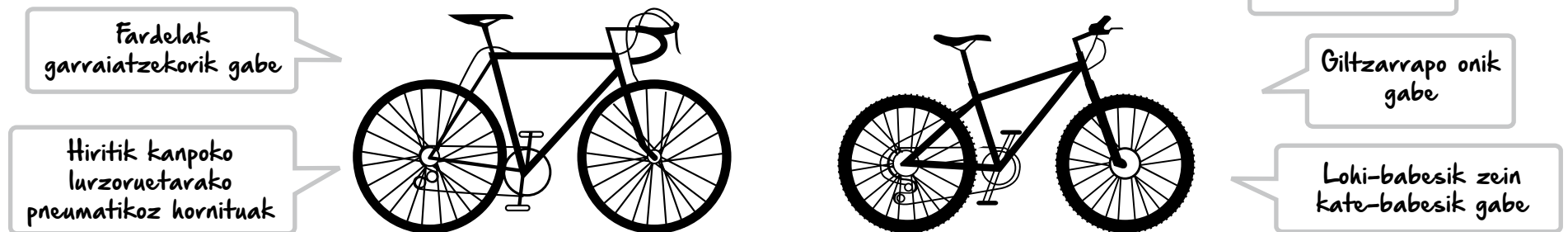
erdira hurbiltzen denean, esan dezakegu bizikletak normaltasun estatusa eta erakarmen zabaldua lortu dituela. Era berean, pedalei eragiten dieten pertsonen adinen banaketa bat datorrenean biztanlerian oro har ikusten denarekin, esan dezakegu bizikletaren gaineko arrisku pertzepzioa nabarmen murriztu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

1.8 Hirian erabiltzeko bizikleta motak

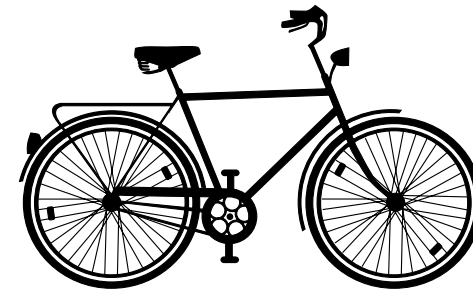
Bizikletaren erabileraren beste adierazle bat erabiltzen den ibilgailu mota da. Egun dagoen bizikleta aniztasunaren barnean, hirian erabiltzekoak dira egunero erabiltzeko egokienak, eroso eta seguruagoa baita horiek eramatea eta horiekin zirkulatzea, baita trafiko motordunarekin baterako zirkulazioaren 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.

Horretarako, 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).

10. irudia. Laketeko eta kiroleko bizikletetatik hirirako bizikletara.



Hirirako bizikleta nagusi horri beste hainbat modelo ari zaizkio gehitzen azkenaldi honetan, erabiltzaile profila desberdinetara iristearren; hala, bizikleta tolesgarrietatik -oso erabilgarriak igogailuetan sartu ahal izateko edo garraio kolektiboarekiko intermodalitaterako-, pedalei eragiteko laguntza elektrikoa dutenetaraino hel gaitzke, 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> web orria).



Udal jardueraren esparrua

2.1 Bizikletara begirako plan eta estrategiak

Azken urteotan zehar administrazioek onartu dituzten plan eta estrategietako asko bat datoz, bizikleta hartzen dutelarik bakoitzak bere jardura esparruan hainbat helburu lortzeko tresna erabilgarritzat. Beraz, euskarri ona dira bizikletaren politika integralak garatu beharra argudiatzeko. Europa edo nazioarte mailako estrategiak eta politikak alde batera utzirik, arlo honetan espainiar administrazioaren eta euskal administrazioaren erreferentzia tresna nagusiak honakoak dira:

Espainiako gobernuaren plan eta estrategiak	Eusko Jaurlaritzaren plan eta estrategiak
Mugikortasun Iraunkorraren Espainiar Estrategia	Garraio Iraunkorraren Plana
Aldaketa Klimatikoaren eta Energia Garbiaren Espainiar Estrategia	Klima Aldaketaren aurkako Euskal Estrategia
Airearen Kalitatearen Espainiar Estrategia	Airearen Kalitaterako Ekintza Plana
Energia Aurrezpen eta Efizientziarako Estrategia Espainian (E4)	Euskadiko Energia Estrategia
Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa	Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa
Nutriziorako, Jarduera Fisikorako eta Obesitatearen Prebentziorako Estrategia	Euskadiko Osasun Plana

11. irudia. Bizikletaren politikarako euskal aterkia.



2.2 Lurralde plangintza

Aterki horren hagaxka nagusi bat lurraldearen antolamenduarena dela esan dezakegu, horrexek finkatzen baitu orientazio eta arau esparru orokorra bai hiri eredurako bai lurzoruaren okupaziorako oinarritzko aldagaiantzat; eta esparru horretan txertatu behar da, halaber, udal bizikleta politika. Ildo horretatik, arau hierarkiak lehen dokumentu orokor bat dauka erreferentzia, Euskal Autonomia Erkidegoko 1997ko **Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak (LAG)**; dokumentu horrek udalerriek kontuan hartu beharreko hainbat aldaketa eta berrikuspen izan ditu.

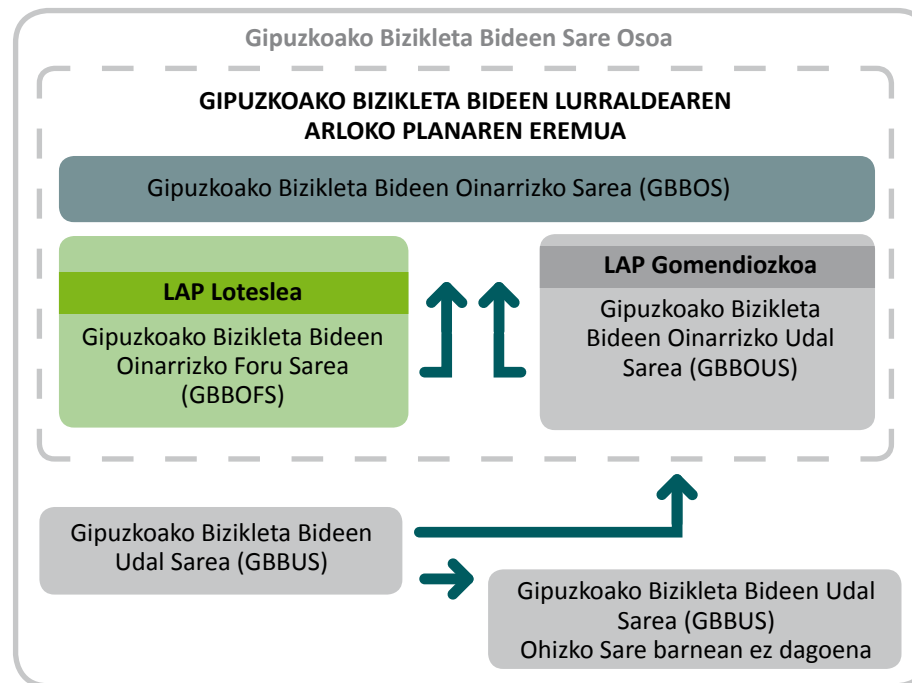
Hurrengo arau maila, udalerrri multzoei eragiten diena, **Lurralde Plan Partzialak** dira (LPP); horien helburua da autonomia erkidegoaren lurraldean berezi diren hamabost eremu funtzionaletako bakoitzean LAG aipatuak garatzea, betiere irizpide geografiko, ekonomiko eta sozialei jarraiki. Eremu funtzional bateko udalerrietako bakoitzari kasuan kasuko LPParen edukiak eragiten dio, toki entitateei berez dagokien eskumen esparruaren kaltean izateke, ordea. Eskualde barneko edo udal arteko mugikortasuna eskala honetan ekin behar zaion alderdietako bat da.

Gainera, udal ekintzan kontuan hartu behar dira udalez gaindiko beste plangintza tresna batzuetan, hots, **Lurralde Plan Sektorialean** (LPS) jasotako preskripzio eta aurreikuspenak; plan horiek Eusko Jaurlaritzaren sailek edo foru aldundiek prestatzen dituzte, dagozkien eskumenen esparruan.

Gipuzkoak, 2013ko urteaz geroztik, **Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plan**⁶ bat dauka, berariaz zuzendua bera bizikletaren arloan lurraldea antolatzera. Ondoko irudian ikus dezakegun bezala, 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 dagokienez 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.

12. irudia. Gipuzkoako bizikleta bide multzoa Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planean txertatzeko eskema orokorra.



2.3 Hirigintzako plangintza

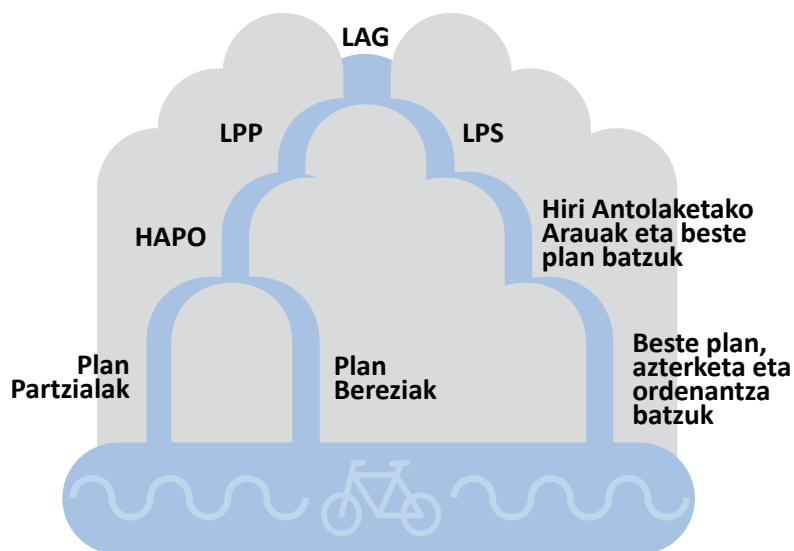
Hiri antolaketako planek botere publikoei aukera ematen diete, bizikleta bidezko joan-etorrietarako erraztasun eta segurtasun maila handiagoak edo txikiagoak eskaintzen dituzten eta bidaietarako jarraibide iraunkorrak

⁶ <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/bidegorrien-plana>

bultzatzen dituzten edo ez dituzten ereduera jotzeko. Plan horietarako erreferentziako araua Euskal Autonomia Erkidegoaren **Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legea (LHL)** da; legeak, bere hirugarren artikuluan, ezartzen du ezen hirigintzako sustapenaren obligazioetako bat mugikortasun iraunkorrerako behar diren garraio publikoko azpiegiturak direla, 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” (3. art.).

Aurreko atalean aipatu den lurralde plangintzaren ondoriozko baldintzatzaileen mende dagoela, udalerrri baten hirigintzako antolamendua **Hiri Antolamenduko Plan Orokorren (HAPO)** bidez egiten da. Plan orokor horietako aurreikuspenen garapen xehatua EAeko LHlan bertan ezarritako figura batzuen bidez gauza daiteke; figura horietako batzuk, hala nola **plan partzialak, plan bereziak** eta **xehetasunezko azterketak**, oso baliagarriak dira bizikletarako azpiegituraren elementu zenbait definitzeko. Horrela, ur-jauzi erako prozesu bat ezartzen da, ondoko irudian ikusten dugunaren antzera:

13. irudia. Lurralde eta hirigintzako plangintzaren ur-jauzia.



HAPOn bertan ezartzen da udal barrutiak, haren onarpenaren ondotik, segitu behar duen egiturazko antolamendua, eta horrek aukera ugari ematen dizkio bizikletari. Bizikleta bidezko mugikortasunaren ikuspegitik, LHlren arabera (53. art.) 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 zehaztapena LHL beraren 54. artikuluan jasotzen da, eta horretan aukera ematen da ez bakarrik oinezkoentzako eta, oro har, ibilgailuentzako sarea jasotzeko, baizik eta baita beste hainbat jasotzeko ere, esaterako aparkaleku sistema (bizikletentzako aparkalekuak barne), bizikleta bideen sarea, garraio kolektiboko sarea edo garraio bertikaleko sarea (igogailuak, eskailera mekanikoak), horiek guztiek ere lagundu baitezakete udalerrian bizikletak garraiobide gisa izan dezakeen etorkizunean.

Ikus daitekeen bezala, LHlk epe ertain eta luzera begira bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko tresna indartsu bat jartzen du udalen eskura, eta udalerrri batzuek dagoeneko jakin dute hori baliatzen, ondoko laukiotan ikusten dugun moduan.

Bizikleta Hernaniko Hiri Antolaketako Arauetan (2011)

Komunikazio Sistema Orokorrek bizikleta bideen sare bat eta hiriko igogailu sistema bat jasotzen ditu.

Mugikortasun Iraunkorreko Planean (2009) finkatutako ildoak jasotzen ditu.

Komunikazio erabileren artean bizikleta bidezko zirkulazio erabilera jasotzen du, hori baita pertsonen bizikleta bidez egiten dituzten joan-etorriak, eta oinarritzko zerbitzu erabilera izaera ematen dio.

Ingurumen iraunkortasuneko irizpideen artean, garapeneko plangintzak honakoak jasotzen ditu:

- Mugikortasun iraunkorra sustatzea.
- Bide sarea zirkulazioa moteltzeko irizpidez diseinatzea.
- Oinezko eta bizikletentzako ibilbideen xehetasunezko diseinua, espazio publikoekin koordinatua.

Aparkaleku zuzkidurari dagokionez, bizikletentzako aparkaleku zuzkidura arautzen da.

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 guneak 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 guneak 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 denez, bizitegi-eraikinetako zerbitzu komuneko elementuetatik diseinatu eta egin beharrekoen artean daude bizikletak apartatzeko guneak, eta horietarako baldintzak ere ezartzen dira bertan (1.2 – 2.8 artikulua).

Bere aldetik, 1.2 –7.2 artikulua ezartzen ditu bizikletak aparkatzeko lokalek izan beharko dituzten ezaugarriak: beharrezko sarbide eta neurri baldintzak bete beharko dituzte, besteak beste, lortu nahi den helburua iristeko eta zerbitzua eman behar dioten garraibidearen ezaugarri funtzional espezifikoerantzuteko.

<https://drive.google.com/folderview?id=0B-OivOval-31bVntQVIY19yVIE&usp=sharing>

Bizikleta Arrasateko Hiri Antolamenduaren Plan Orokorrean (2014)

Planak jasotzen dituen helburu estrategikoen 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 xehakaturik 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 Orokorrean partetzat.

<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, derrigor betetzekoa.

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

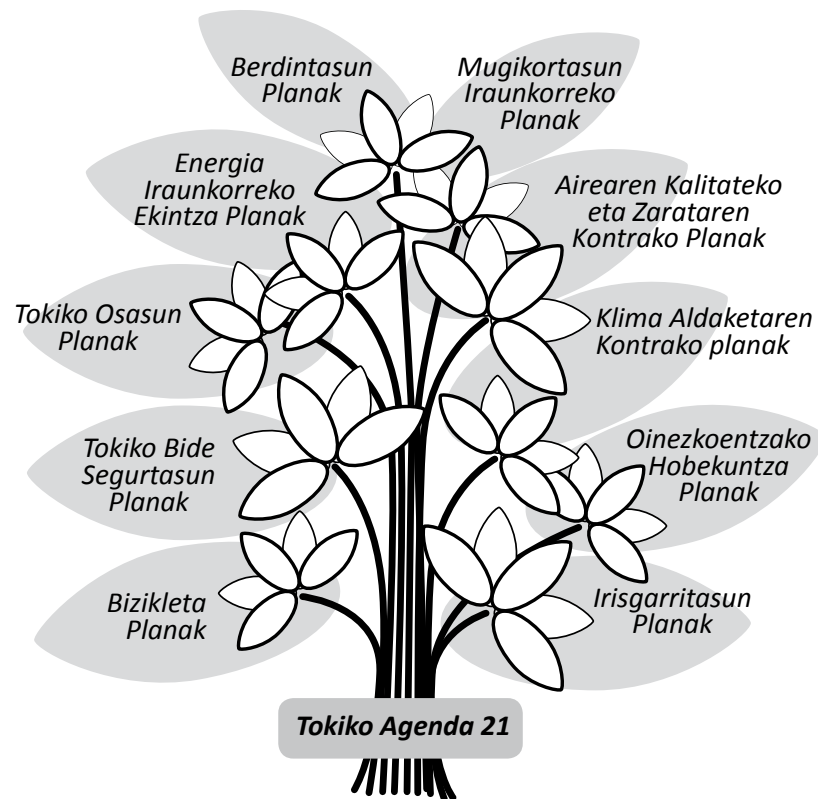
Azkenean, Plan Bereziak jarduera guztien balorazio ekonomiko bat jasotzen du, programazio proposamen batekin batera.

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

2.4 Plan sektorialak

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), irisgarritasuna eta hesiak kentzea (Irisgarritasun Planak), genero berdintasuna (Berdintasun Planak), aldaketa energetikoa (Energia Iraunkorreko Ekintza Planak), klimaren aldaketaren kontrako borroka eta, geroago zehaztuko dugun bezala, mugikortasun ereduaren aldaketa (Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak eta Bizikleta Planak).

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



Plan horietako askok sustrai komunak dauzkate, eta baliteke Tokiko Agenda 21 deitutako prozesuetatik abiatu aldi berean edo modu integratuan planteatu izana. Prozesu horien helburua da udalaren ingurumen politikak, politika sozialak eta ekonomikoak planifikatzea, modu integralean eta partaidetzaren bidetik, eta iraunkortasunaren ikuspegitik. Udalsarea 21 -Jasangarritasunerako Udalerrien Euskal Sarea- da erreferentziazko erakunde arteko koordinazio eta lankidetzaren foroa. Sare horretan 200 udalek hartzen dute parte, Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Sailarekin eta Iñobe Ingurumen Kudeaketako Sozietate Publikoarekin batera.

Mende honen hasieratik, Gipuzkoako ia-ia udalerrri guztiek onartu dituzte Tokiko Agenda 21eko Udal Ekintzako Planak, eta horien gaineko ebaluazio eta jarraipena Foru Aldundiak bultzatutako Tokiko Agenda 21en Behatokia ari da egiten.

Tokiko Agenda guztietan, zuzenean mugikortasun iraunkorrago bat eta lurralde oreka handiago bat bilatzera jotzen duten jomuga eta helburuak aurkitu daitezke. Izan ere, mugikortasunari eta motorrik gabeko mugikortasunaren sustapenari lotutako arazoak dira jada onartuta eta indarrean dauden agenda gehien-gehienetan ikusten ditugun ildo estrategikoetako bat. Testuinguru horretan, bizikletaren erabileraren aldeko tokiko ekimen ugari eratu dira, bai ekintza ildo espezifiko gisa izan bai mugikortasun planetan txertatuta izan.

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 daukate, 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.

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

Legazpiko Tokiko Agenda 21 eta mugikortasunean dituen ondorioak

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

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 ereduan 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 jarduera eta inbertsio zehatzak jasotzen dira, hala nola bizikleta bideen sare bat diseinatzea eta modu programatu batean gauzatzea eta ondoren foru sarearekin lotzea, bizikletak aparkatzeko guneak, sentsibilizazio kanpaina espezifikoak, edota zirkulazioa baretzeko neurri integralagoak, 30eko zonak prestatzarekin edo igogailuak instalatzarekin batera.

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

2.5 Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak (HMIP), azken aldi honetan “osasungarri” eta “seguru” adjektiboak eransten zaizkien horiek, 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 programa eta ekintzak gauzatzeko inbertsio eta denboren programazio bat ere eduki ohi dute.

Oso neurri eta tipologia desberdineko Gipuzkoako 30 udalerritik gora dira, dagoeneko, udaleko mugikortasunaren gaiari ekiteko nolabait mota horretako planak egin dituztenak. Horrelako planak formulatzeko prozesu zehatza, izan ere, oso desberdina izan daiteke. Kasu askotan Tokiko Agenda 21 horiek prestatzeko prozesuetan egindako gogoeta estrategikoaren ondorioa izaten dira. Beste batzuetan, hiriko trafikoarekin eta espazio publikoarekin lotutako programak eta ekintzak modu koherente batean biltzeko balio izan dute. Eta beste batzuk aukera gisa sortu dira udaleko mugikortasunaren eta horri erantsitako inpaktuen gaineko diagnostikoan are sakonago jotzeko, eta Plan batean sartutako helburu zehatz batzuk ezarri ahal izateko.

Udalerrriaren ezaugarriak eta neurriak markatzen dute, kasu askotan, diagnostikoaren eta proposamenen konplexutasuna, baina leku bakoitzean espazio publikoko erabilera eta portaerei dagokienez antzemandako beharrek ere markatu ohi dute, era berean, mota horretako planen irismena⁷. Eta esparru horretan garatzen dira bizikleta bidezko mugikortasunaren baldintzak hobetzeko eta bizikletaren garraio bide gisako erabilera sustatzeko programak, Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan ororen ezinbesteko zati direnak berak.

⁷ 2004an IHOBEk “Mugikortasun Iraunkorren udal-planak egiteko Gida” argitaratu zuen: <http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&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.

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, garrai-obideen arteko oreka berri bat bilatzearen, hain zuzen energia-gastu txikiagoaren, hiri egitura trinkoagoaren eta bizitegi eta lan inguru berrietatik hirigunera, auzoetara edo garraio bidez 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 jaso garraio publikoa bultzatzera eta hobetzera zuzendutako jarduerak edota garraio erabiltzaileen kolektibo espezifikoak, 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 jardura zehatzetan bilduak, hain zuzen beharrezko beste tarte eta jardura 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.

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

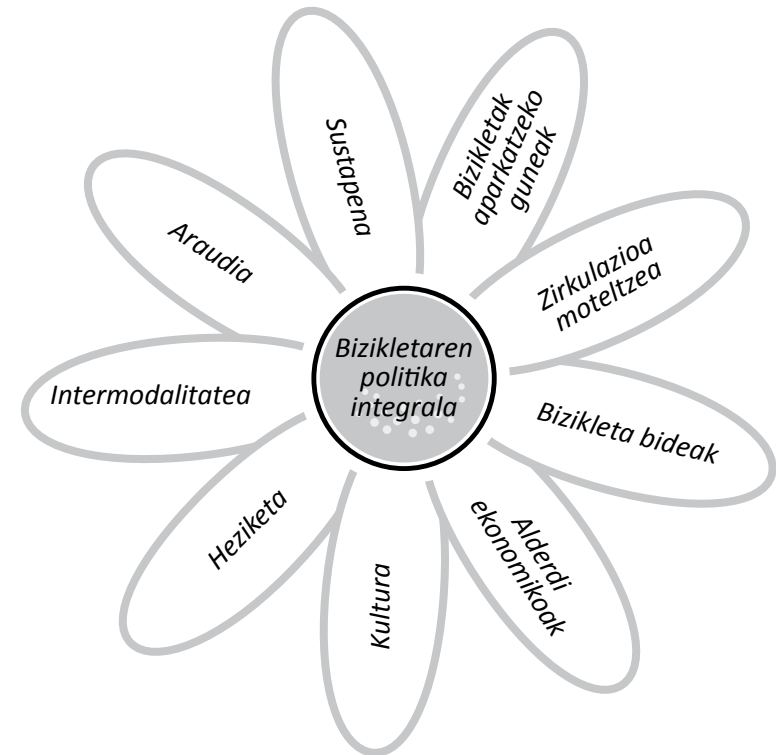
2.6 Bizikleta Planak eta Oinezkoentzako Hobekuntza Planak

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

Dokumentu horien edukiak bi eremu handitan bildu ohi dira: batetik azpiegiturak jasotzen dituzte, eta bestetik sustapen lana, hau modu zabal batean ulerturik, hau da, desplazamendu modu horien erabilera murrizten duten arau eta kultur mailako oztopoak murriztera zuzendutako estrategia multzotzat hartuta.

Azken batean, **BIZIKLETAREN POLITIKA INTEGRAL** bat ezarri behar da, eta oinezkoarena hala dagokionean, gaur egun bizikleta bidezko mugikortasunak (eta oinezkoarenak) topatzen dituen baldintzatzaile eta hesiak arintzeko neurri mota osoa jasotzeko horretan.

15. irudia. Bizikletaren politikaren bitxilorea.



Bizikletei dagokienez, planek zirkulaziorako sare seguru eta eroso itxuratzerako ohi dute, eta horrek bizikleta bide tipologia desberdinak ekar ditzake, eta zirkulazioa moteltzeko neurriak halaber, baina bizikletak aparkatzeko gune sareak sortzerako eta garraio kolektiboarekin konbinatzeko zuzendutako proposamenak egiteko ere iristen dira. Antzeko zerbait gertatzen da dokumentuak oinezkoentzako hobekuntzetara ere bideratzen direnean. Horrek, izan ere, eskatzen du bide sarea atzera pentsatzea, oinezko joan-etorriak erosoak eta seguruak izan daitezkeen eta segurtasunaren inguruko legedia betetzea ziurtatzearen, oinezkoentzako ibilbideei dagokienez; eta espazio publikoa ere atzera pentsatu behar da, elkarbizitzarako, oinezkoak egoteko, jolaserako, komunikaziorako eta abarretarako lekutzat.

Tolosako Bizikleta Plana. Bidegorri sarea eta bizikletaren erabilera sustatzeko programak (2005)

Bizikletaren inguruan udalerrian garatzeko politiken proposamen integral bat da. Bizikleta bideen sare batez gain, ibilgailu hau eguneroko garraio bide gisa sustatzeko programa zabal bat jasotzen du. Plana proposamen dokumentu eta erreferentzia gisa formulatu zen hirigintza plangintzako tresnetan, eta Mugikortasun Iraunkorren Planaren sartzeratxertatzerara begira.

Lanaren gune nagusia udalerriko bizikleta bideen sarea da, bere garaian zeuden tartek osatzeratxertatzerara zuzendua, hain zuzen horiei jarraipena eman eta bizikletarako sare integral bat lortzearren, hiriko zona eta ekipamendu garrantzitsuenak lotzeko gai izango den bat alegia. Planak bizikletaren erabilera bultzatzen duten beste jardueratxertatzerara ere begiratzen du, esaterako erdiguneko zona zabalak oinezkoentzertatzerara eta oinezkoentzako ibilbideak planifikatzera, hiriko autobus zerbitzura, automobilentzako aparkalekuak arautzeratxertatzerara edo zirkulazioa moteltzeko neurrietara.

Planak azpiegituren diseinurako eta programaziorako irizpideak jasotzen ditu, barnean harturik bizikletak aparkatzeko guneen sarea. Garraio kolektiboarekiko osagarritasun neurriak ere jasotzen/proposatzen/aztertzen dira, bideei buruzko araudiari, sustapenari, heziketari eta prestakuntzari lotuak bezalaxe.

Halaber, Plana oinarria izan da azken legegintzaldietan zehar bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan erabakiak hartzeko.

Erreterriako 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 konpontzeratxertatzerara bideratutako jarraibideak.
- Proposatzen den bizikleta bideen sarea hirian txertatzea, kasu bakoitzean proposatzen den bide tipologia bezalaxe. Sareko ibilbide egituratzaileek Sare Nagusia osatzen dute, eta periferikoa-goak diren eta aisialdiarekin eta laketaarekin 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, heziketaarekin eta prestakuntzarekin lotutako beste esparru batzuetan eraginez.

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



3

Kudeaketa integratua eta gizarte partaidetza

3.1 Koordinazioa departamentuen artean, eta administrazioen artean

Gorago aipatu moduan, bizikletak onura indibidual eta kolektibo anitz sortzen ditu, horiek gainditu 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 erabileran eragin dezaketen esparru guztietatik eraman behar da.

Udalen kasuan, departamentuen arteko koordinazio horrek erronka bat du, administrazio askoren kultura tradizionala, eskumen banaketa zorrotz eta hierarkiko batean oinarritua, gainditzea. 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 inplikaturak dauden teknikariak sentsibilizatzeko.

3.2 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 jarraibideak aldatzeari dagokionez.

Ildo 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 jarraibideetaranzko aldaketa erakutsi dezan.

Eta, horretarako, Mugikortasun Alternatiboko Barne Plana prestatzea eta gauzatzea izango litzateke ideala, 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 iraunkorrak 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 erosoak 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...), oinarrizko 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.

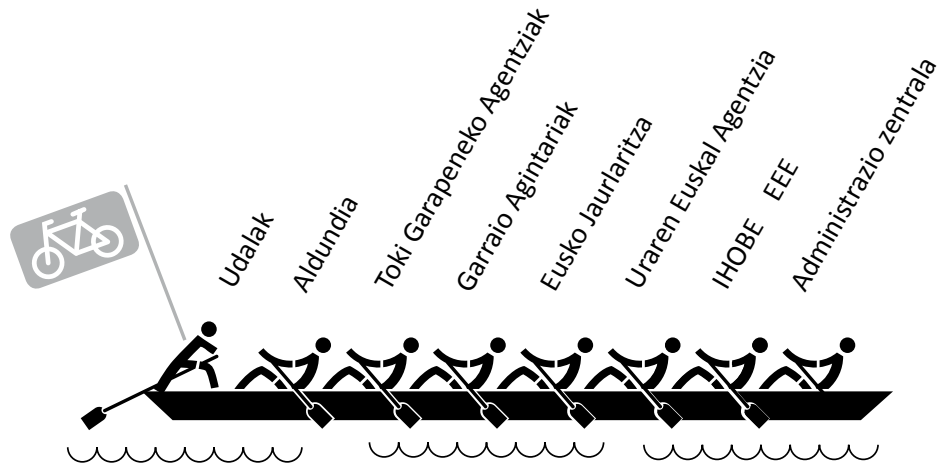
Lan eredugarri honek bere korrelatu ekonomikoa izan behar du; udal batzuetan planteatu den moduan, tokiko bizikleta politika bat garatzeko magnitude-ordena egoki bat 10-12 euro/biztanle ingurukoa da.

16. irudia. Departamentuen ideiak konbinatzeak bultzatu egiten du “bizikleta euri edo zirimiria” .



Baina mugikortasuneko eskumenak ez dira udalen esparruan amaitzen. Beste administrazio eta erakunde 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 berri bat behar da, administrazio guztien artean dauden hesi sendoak eta, batzuetan, mesfidantzak gainditzeko gai izango diren protokolo eta komunikazio tresna komunak ezartzeko.

17. irudia. Administrazio guztiak banda berean.



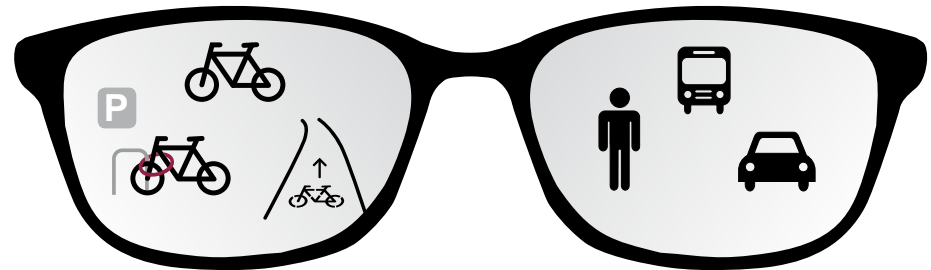
Administrazio bereko departamentuen artean eta administrazio desberdinen artean partekatutako ahalegin horiek guztiak bitartekoak behar dituzte, noski, eta pertsona taldeak ere bai eginkizun horri denbora eskaintzeko, eta horrelako dinamika batek epe laburrean emaitza handirik ez duela dirudien arren,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

3.3 Jarraipen eta ebaluazioa

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, administrazioek 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 partaidetzakoak ere izan ahal izatea, herritarren begiradak begirada tekniko eta politikoak osatzen eta kontrastatzen dituen prozesuak alegia.

18. irudia. Bizikletaren normalizazio prozesuari begiratzeko tresnak.



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.

3.4 Bizikletaren behatokiak

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 alegia.

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, bizikletaren erabilerari eta bizikletaz disfrutatzeari buruzko dokumentu-funts bat dauka bere instalazioetan.

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.bizikletarenbehatokia.org>

<http://www.donostiamovilidad.com/eu/>

<http://www.cristinaenea.org>

<http://www.kalapie.org/?lang=2>

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

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 eraikitze, kontserbatzeko eta sustatzeko lanak.

Behatokiaren eginkizun nagusiak honakoak dira:

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

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

3.5 Gizartearen partaidetza

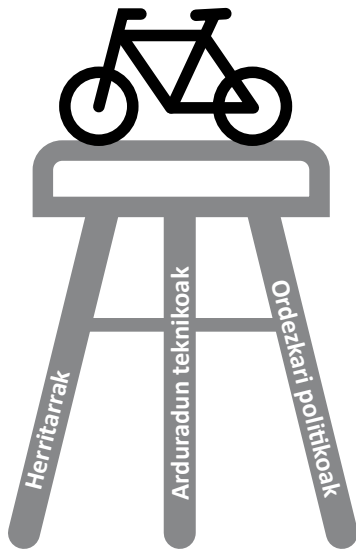
Nazioarte mailan dagoeneko oso kontsentsu zabala dago, hirietako desplazamendu ereduaren aldaketa mugikortasunaren kultura berri bat ekarri behar duen prozesutzat hartzea komeni dela esateko. Kontua ez da soilik azpiegiturak aldatzea, kasu honetan bizikletarentzako atseginoak eta egokiagoak izan daitezzen, baizik eta portaera eta ohitura berriak sortu eta zabaltzea, desplazatzeko dugun moduari dagokionez. Horixe iritzi zion 2007an Europar Batzordeak berak “Hiri mugikortasunaren kultura berrirantz”⁸ Liburu Berdea onartu zuenean.

Kultur susturriak 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 antolatutak, ideia berriak adierazteko eta eskatzeko gai.

⁸ Europar Batzordea. COM(2007) 551 azkena.

19. irudia. Bizikletaren politiken arrakastaren aulkia.



Aulkiaren hiru “hanka” horietakoren bat falta bada, seguruenik neurriak desegin egingo dira, nahiz beste laguntza batzuk ere izan daitezkeen, esaterako eragile ekonomikoek edo komunikabideek eskain dezaketena. Horrenbestez, bizikletaren udal politiken funtsezko alderdietako bat partaidetza dinamikak ezartzea da, ahalik eta zabalera eta egonkorrenak betiere. Berrito ere, partaidetza prozesuen itxurazko konplexutasunak ez digu atzera eragin behar; oso bestela, pizgarria izan behar du, egin beharrekoei heldu eta emaitzak bermatzeko. Horrelaxe ulertu dute udalerrri askok, eta orain foru, aholku kontseilu edo aholkulari finkoak dituzte, 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 honetan erabakiak hartzearekin berariaz lotuak. Horixe dugu Donostiako Mugikortasuneko Aholku Kontseiluaren kasua, eta foru esparruan, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluarena.

Eta udalerrri errealitate jakin batzuei hobeto egokitzen zaizkien herritarren partaidetzarako beste planteamendu batzuk ere bultzatu 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 iritziak jasotzeko.
- Bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotutako talde lokalik egonez gero, horiekin aldi-aldi topaketak egitea, hitz egiteko eta dituzten eskaerak eta ikuspuntuak ezagutzeko.
- Eguneroko txirrindularitza sustatzeko jarduerari, dirua irabazteko xederik gabeko entitate lokalak 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 Mugikortasuneko Aholku 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 Elkarte.

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 arautegi 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.

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

Bizikletarako azpiegiturak

4.1 Zertarako eta norentzat. Zer azpiegitura

Bizikleta ibilgailu bat denez, planteatu behar den lehen kontua da zirkulatzeko eta aparkatzeko azpiegitura berezirik behar ote duen edo, aitzitik, nahikoa zaion egokitzea edo beste ibilgailuek erabiltzen dituzten bideak egokitzea.

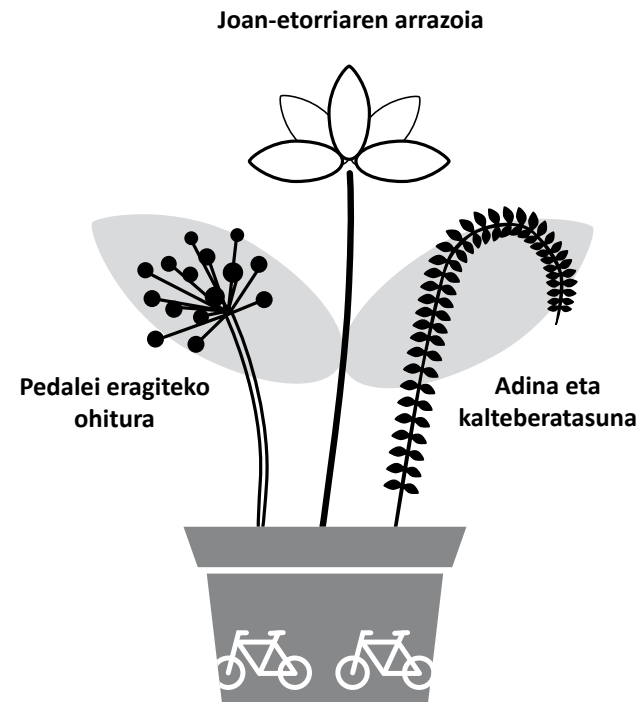
Iritzi publikoan, gehiengo batek uste ezen bizikleta sustatzeko edo pedalei eragiten hasteko ezinbestekoa dela ibilgailu horren segurtasun baldintzak hobetzea, eta horrek berekin dakar bizikletaren segurtasuna eta azpiegitura bereziak identifikatzea.

Gainera, bizikletaren erabilera areagotu dutelarik azpiegitura berezi batzuek izan duten arrakastak lagundu egin du bizikletaren politika “bizikleta bide” edo “bidegorriak” sortzearekin lotzen. Kontua konplexuagoa da ordea. Bizikletek erabili behar dituzten bideen gaineko gogoeta bizikletaren politikaren funtsezko alderdi bat da baina, lehenago jada adierazi moduan, ez da bakarra.

Oinarrizko bi galdera formulatu behar dira udalerrri bakoitzean azpiegitura mota egokiena zein den planteatu aurretik: zertarako eta norentzat sortzen

diren bideak, edo zertarako eta norentzat egokitzen diren jada badaudenak. Hurrek dituzten beharrak eta trafikoan bizikletaz ibiltzen ohituta dauden gizonezko helduen beharrak ez dira berdinak; bizikletaz paseoan ibiltzeko baldintza erakargarriak eta lanera bizikletaz joateko baldintzak ez dira berdinak. Eta ez dira berdinak udalerrri bakoitzeko baldintza topografikoak, trafiko motordunaren intentsitatearenak edo herritarren kulturari dagozkionak ere.

20. irudia. Azpiegiturak erabiltzaile izango dituen pertsonen profila.



Helburuak eta bizikletak erabil ditzaten nahi dugun pertsonen profilak definitu ondoren, errazagoa izango da bizikletarako azpiegitura egoki bat garatzeko aukera onenak zein diren ezartzea.

Gipuzkoako Foru Aldundiak urtero ateratzen du udalei zuzendutako diru laguntza deialdi bat, udal sarekoak izango diren bizikleta eta oinezkoentzako bideak eraikitzeako proiektuak idazteko zein bide horiek eraikitzeako eta hobetzeko obrak egiteko.

Bestetik, Europar Batzordeak hainbat programa ditu bizikletarako bide azpiegituretarako udal proiektuei diruz lagundu ahal izateko (CIVITAS, Horizon 2020...).

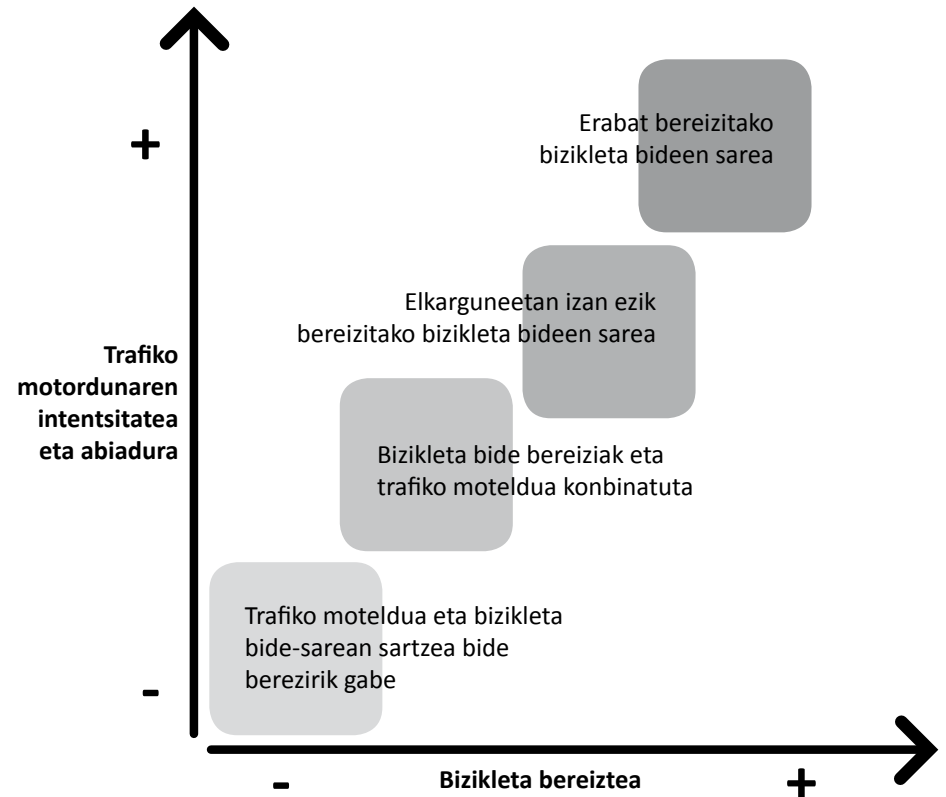
4.2 Bizikleta bideen sare ereduak

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 sarea 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 erabilita), 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.

21. irudia. Trafiko motordunaren eta bizikleta bereiztearen arteko harremana.



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

Abantailak	Eragozpenak	
Bizikleta bide berezikiak 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 zirkulatzeko ohituta ez daudenentzat.

Donostiako bizikleta bideen sarearen arrakastak eragin handi samarra izan du eredu Gipuzkoako 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 trafiko motordunetik 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, adingabeena 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-hartzei ari zaiela lekua uzten, bideak egokitzeko eta trafikoa moteltzeko prozesu espezifiko bidez.

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

4.3 Bizikleta-oinetako harremana

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 ondorio ere; eta horiek berrikusi egin behar dira, lan honetako lehen kapituluaren 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. Azpimarratu 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 ahalduentzearen -diskurtso politiko eta sozialek eragin baitute ahalduentze 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

- a. Bizikleta bide berriek oinezkoentzako espazioa okupatzea.
- b. Desoreka ibilgailuen eta espaloien arteko espazio banaketan.
- c. Oinezkoa kontuan ez hartzea txirrindulariekin baterako elkarguneetan.
- d. Bizikleta bidearen okerreko kokapena oinezkoentzako espazioarekiko eta galtzadarekiko.
- e. Noranzko bakarreko kaleak dauzkaten zirkulazio-eskemak ezartzeko gehiegizko joera; horiek, izan ere, bizikletentzako ibilbideak luzatzen dituzte, eta hauek, espaloietatik zehar igaroz, ibilbidea motzago egitera jotzen dute.

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

4.4 Bizikleta bide modalitateak

“Bidegorri” edo “bizikleta bide” esaeren pean bizikleten zirkulazioa ahalbidetzeko modu asko daude. Modalitate horiek bide sarean bizikletetarako espazio bat itxuratu beharra sortzen den egoera aniztasunetik sortu dira. 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 zorrotzen joan da, azkenean araudien parte bihurtu den arte. Mende honen hasiera arte eta, batez ere, 2001ean Zirkulazio eta Bide Segurtasun 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.

Hala, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Arauak (2007) bere sarearen beharretara egokitu zuen 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 egiteak dituen behar teknikoetara egokitzearen.

Bizikleta bide motak, bide segurtasuneko estatuko legediaren arabera

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: bereziki zikloak zirkulatzeko egokitutako bidea, dagokion seinaleztapen horizontal eta bertikalez hornitua, eta horrelako ibilgailuak modu seguruan igarotzeko adinako zabalera duena.

Bizikleta erreia: galtzadari erantsirik doan bizikleta bidea, noranzko bakarrean edo bi noranzkotan doana.

Bizikleta erreia babestua: bizikleta erreia, galtzadaren beste partetik eta espaloitik bereizten duten albo-elementuz hornitua.

Bizikleta espaloia: espaloian seinaleztatutako bizikleta bidea.

Bizikleta pista: trafiko motordunetik bereizitako bizikleta bidea, errepideen trazaduraz apartekoa duena.

Bizikleta bidezidorra: oinezko eta zikloetarako bidea, trafiko motordunetik bereizita, espazio ireki, parke, lorategi edo basoetan zehar doana.

Bizikleta bide motak foru araudiaren arabera

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarrilaren 24ko **FORU ARAUA**.

2. 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 bikoia izan daiteke.

c) **Bizikleta pista:** Galtzadaren eta errepidearen eta espaloien paraleloan doan bizikleta bidea da, trazadura eta plataforma independente dituen, ibilgailu motordunen trafikotik bereizita. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoia izan daiteke.

d) **Bizikleta erreia 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 bikoia izan daiteke.

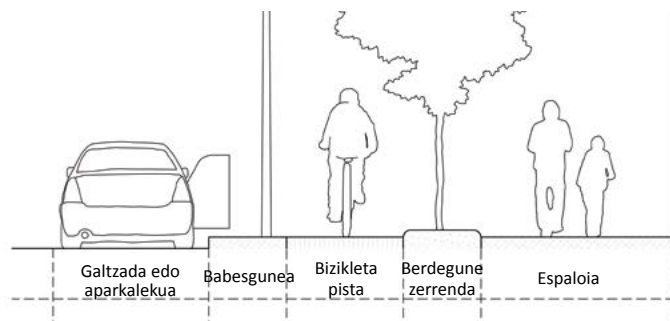
e) **Bizikleta erreia edo bizikleta lerroa:** Galtzadaren zati bat hartzen duen bizikleta bidea da, galtzadatik eta ibilgailu motordunen trafikotik banatuta dagoena, baina ez fisikoki bereizita, eta zirkulazioaren noranzko bera duena.

f) **Bizikleta bazterbidea:** Errepideko bazterbidea hartzen duen bizikleta bidea da, zirkulazioaren noranzko duena eta fisikoki bereizita ez badago ere, bideko marren bidez, kolore eta egituraren bidez, sestralaketa arinen edo beste metodo batzuen bidez banatuta dagoena.

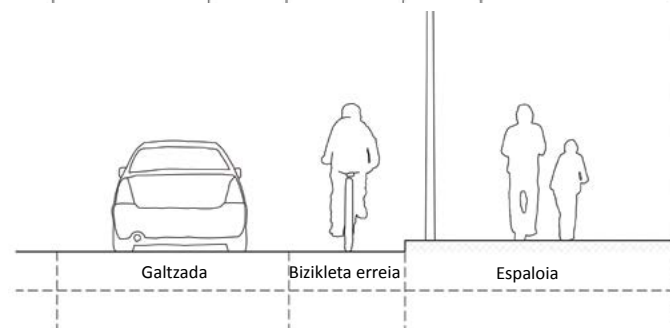
Definizioetan ikus daitekeen moduan, modalitate batzuk eta besteak bereizteko ezaugarri nagusia bizikletarako espazioa oinezkoen espazioarekiko eta ibilgailuentzako galtzada orokorrarekiko txertatzen den modua da. Bizikleta bidearen modalitate nagusiak ondoko irudietan ikusten ditugunak dira.

22. irudia. Bizikleta bideak.

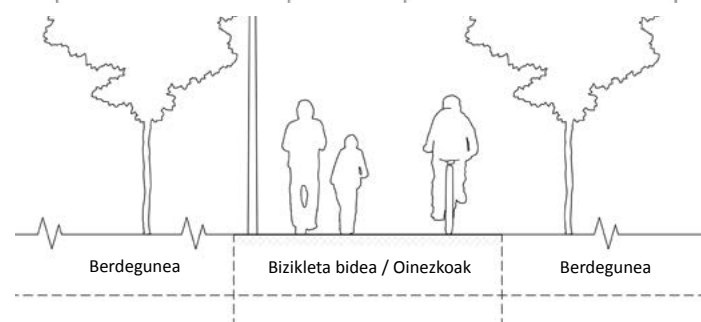
Bizikleta pista



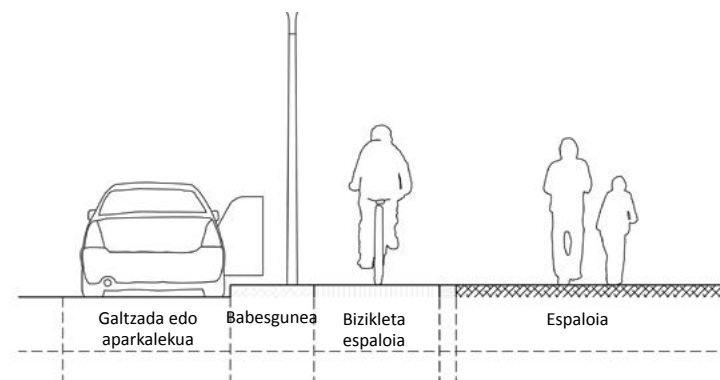
Bizikleta erreia



Bizikleta bidezidorra



Bizikleta espaloia



Beste argitalpen batzuetan eta, bereziki, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburuan⁹, bizikleta bide mota horietako bakoitzaren xehetasun teknikoak, neurriak eta eskakizunak aurki daitezke.

4.5 Bizikletarako egokitzapen motak

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

Trafikoa moteltzeko teknikei dagokienez¹⁰, kontuan hartu beharreko abiapuntua bide segurtasuneko legediak Zirkulazioko Erregelamendu Orokorren bidez araututako aukerak dira:

⁹ SANZ, A, MARTÍN, I., CID, J.F., IRAZUSTA, A. eta EIZAGUIRRE, I. (2006): Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua. Plangintza eta proiekturako gomendioak. Gipuzkoako Foru Aldundia. http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual_ViasCiclistasGipuzkoa_eu.pdf

¹⁰ Honi dagokionez, bizikletari buruzko atala ikusi "Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana" eskuliburuan. A. Sanz. Sustapen Ministerioa. Madril, 2008.

- **abiadura espezifikoa mugatzea**, esaterako 10, 20 edo 30 km/h abiadura ezarriaz kale jakin batzuetan.
- **abiadura orokorra mugatzea** eremu edo udalerri oso batean, Gipuzkoako batzuetan jada ikusten dugun moduan.
- **30eko zona** bat mugatzea, S-30 seinalearen bidez; horrek, izan ere, barnean hartzen dituen kale guztietan abiadura muga hori ezartzeaz gain, **oinezkoen lehentasuna** ezartzen du.
- elkarrekiko zona bat edo **“bizitegi kaleak”** ezartzea, estatuko araudiak jasoaren arabera, S-28 seinaleaz adierazita; honek oinezkoen lehentasuna ere ezartzen du, gehienezko 20 km/h zirkulazio abiadurarekin batera.

Lehen hiru aukeren arteko aldeak azpimarratu behar dira, normalean nahastu egiten baita 30eko zona, oinezkoen lehentasuna duten hori, 30eko auzo, hiri edo udalerriekin, azken hauetan ezarrita dagoena ez baita oinezkoen lehentasun orokor bat, baizik eta erreferentziako abiadura bat. Ñabardura oso garrantzitsua da, zeren eta oinezkoen lehentasuna kale osoan zehar mantentzen baita, berariazko seinaleztapen beharrik gabe; abiadura besterik ez denean arautzen, aldiz, kaleetako hierarkia konbentzionala ez da aldatzen.



Gipuzkoako udalerri askok, Zarautz edo Irunek (irudian, arautzearen hedatze kanpaina) kasu, 30 km/h abiadura ezarri dute beren titularitatepeko bide guztietako erreferentziako abiaduratzat.



R-301. Zirkulatzeko gehienezko abiadura 30 km/h den kale, auzo edo hiria.



S-30. 30eko zona. Lehentasuna oinezkoena den bereziki egokitutako zirkulazio zona adierazten du. Ibilgailuen gehienezko abiadura 30 km/h da horrelakoetan. Oinezkoen lehentasuna dute.



S-31. 30eko zonaren amaiera. Zirkulazio arau orokorrak berriro aplikatzen direla adierazten du.



S-28. Bizitegi kalea. Lehenetasuna oinezkoena den bereziki egokitutako zirkulazio zonak adierazten ditu; horietan ondoko zirkulazio arau berezi hauek aplikatzen dira:

ibilgailuen gehienezko abiadura 20 km/h da, eta gidariak 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.



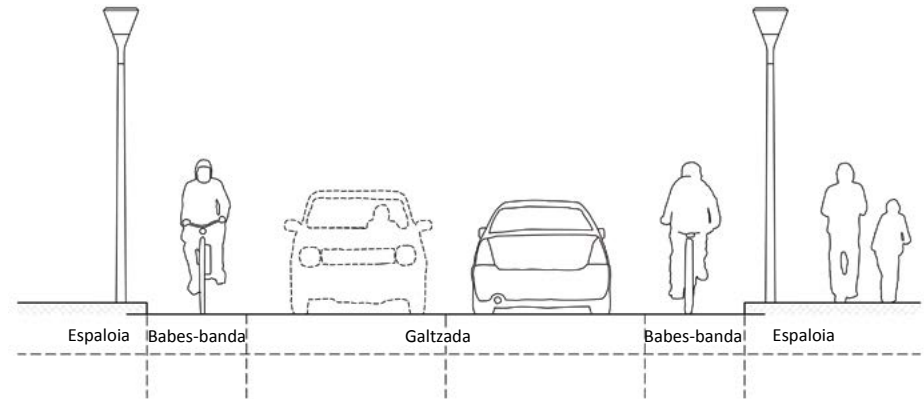
S-29. Bizitegi kalearen amaiera. Zirkulazio arau orokorrak berriro aplikatzen direla adierazten du.

Bizikletentzako baldintza seguruagoak eragiten dituzten trafikoa moteltzeko aukera horiez gain, badira bideak bizikletarako egokitzeko beste modalitate batzuk, ondoko kategoriotan jasota:

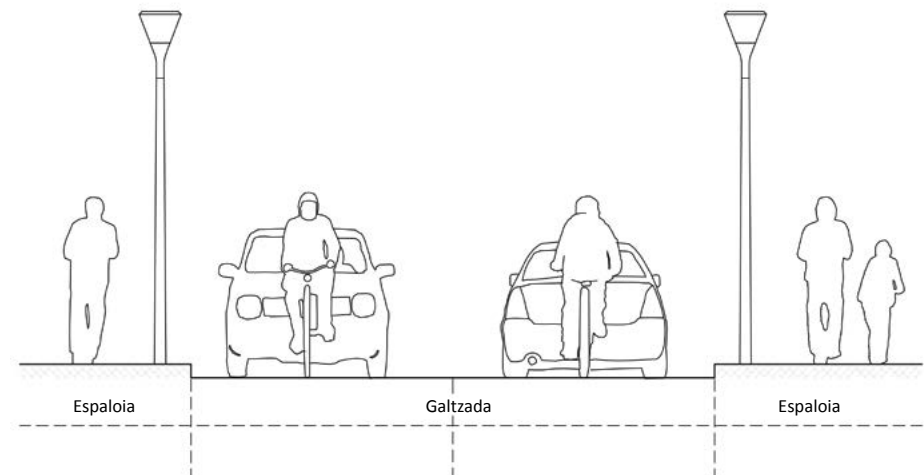
- **kontrako alderako** zirkulazioa baimentzea.
- bizikletentzako espazio bat **seinaleztatzea** (esaterako txirrindulariek itxaroteko plataforma aurreratuak, semaforo aurrean).
- oinezkoentzako espazioetan bizikletak igarotzea baimentzea, baldintza, orduetegi eta zertzelada jakin batzuetan.

23. irudia. Seinale bidez bideak bizikletarako egokitzea.

Babes banda



Galtzada partekatua / Sekzio mistoa



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 errearen 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 daiteke, lehentasuna beti izango du oinezkoak, eta espazioak ez daude inola ere bereizita.



Zarauzko alde zaharreko seinaleak.

4.6 Bizikletentzako aparkalekuak

Bizikletentzako aparkalekuak ezinbesteko baldintza dira bizikletazko 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.

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 teknikoak¹¹, eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburuak ere horri

¹¹Manual de aparcamientos de bicicletas. IDAE, 2009.

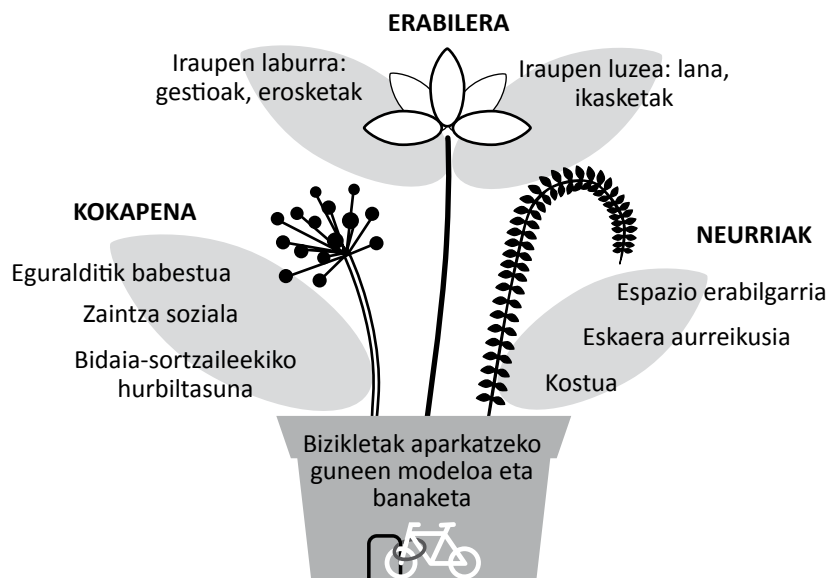
http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

buruzko gomendio atal bat jasotzen du. 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.

24. irudia. Bizikletak aparkatzeko modelo eta kokapena aukeratzeko irizpideak.



Bizikletentzako aparkalekua Hernaniko ikastetxe batetik hurbil

Zaintza sozialaren eta autoerregulazioaren 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 udalerrria berrindartze prozesuaren 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 espezifikokoak 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, Gipuzkoako zenbait udalerritan jada ikusten den moduan; udalerrri horietan, Hiri Antolaketako Plan Orokorretako eraikuntza ordenantzek ezarri zuten betekizun hori¹². Ildo horretatik, garrantzitsua da araudia argia izatea eta interes orokorraren edo araudiaren asmoaren kontrako interpretazioak saihestea, dagoeneko hainbatetan gertatu baita bizikletentzako sarbideak desegokiak izatea edo bizikletak aparkatzeko plazak eraikinaren kanpoaldean zentzurik gabe metatzea.

¹² Hirigintza eta eraikuntza ordenantza nagusiek, Eusko Jaurlaritzak idatzi baitzituen Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legearen Amaierako Bigarren Xedapenari erantzunez, eta EAeko udalerrientzako erreferentzia baitira, bizikletentzako gutxieneko aparkaleku-zuzkidura bat ezartzen dute aparkaleku kolektiboetan, zehazki aparkalekua dagoen eraikinaren okupazioaren % 25eko bat, edo plaza bat bost ibilgailuko, erabilera nagusia aparkalekuarena duten eraikinen kasuan; eta gutxieneko zuzkidura bat, halaber, bide edo espazio publikoei atxikirik, bizikletak lotzeko edo aparkatzeko plaza batekoa ibilgailuak aparkatzeko bost plazako, gutxienez bizikletetarako 10 plazako multzoak eratuta.

Bizikletentzako aparkaleku proiektua Tolosako alde zaharreko etxadi baten barnealdean



Instalazioaren helburua da auzotarrentzat berreskuratzea azken urteotan zehar itxita egondako espazio publiko bat. Bizikletentzako aparkalekuak 136 plaza edukiko ditu, eta Tolosako Alde Zaharrean bizikleta erabiltzea ahalbidetuko du; izan ere, auzo horretako etxeek ez dute ez igogailurik ez xede horretarako gela komunitariorik.

Bizikletak aparkatzeko araudia Hernaniko Hirigintza Antolaketako Arauetako Eraikuntza Ordenantzari

Hernaniko Eraikuntza Ordenantza, GAO, 116 zk., 2013.

BIZIKLETAK APARKATZEKO gelak etxebizitza-eraikinetako zerbitzuko ESPAZIO ETA ELEMENTU KOMUNTZAT definitzen dira, Eraikuntzaren Kode Teknikoan definitutako instalazio-gelen edo hiri hondakinak gordetzeko gelen pare.

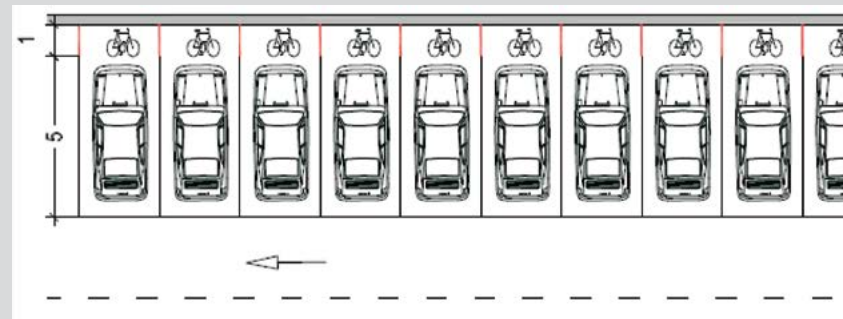
Plaza horiek etxebizitza-eraikinen behe-solairuetan edo sestrapeko solairuetan kokatu beharko dira, edo hala badagokio, eraikinen kanpoaldean, betiere jabetzan bertan atxikitako lursail librea baldin badute.

JARDUERA EKONOMIKO ETARAKO ETA EKIPAMENDU KOMUNITARIOKO PARTZELETAN

- Hirigintza-garapen berrietan, hiria berritzeko lanetan nahiz lehendik dauden eraikinak oso-osorik ordezkatu eta birgaitzeko lanetan
- Eraikin barnean, edo partzela barnean, bizikletak aparkatzeko espazioak aurreikusi behar dira, gutxienez 2 plaza/100 m² izanik zuzkidura.
- Behe-solairuetan edo sestrapeko solairuetan kokatu ahal izango dira, edo hala badagokio, kanpoaldean, betiere jabetzan bertan atxikitako lursail librea baldin badute.

Aparkalekurako lokalen baldintzak

Bizikletak aparkatzeko lokal eta espazioek lortu nahi den helbururako beharrezko sarrera eta neurri baldintzak izan beharko dituzte, besteak beste, zerbitzua zuzentzen zaion garraiobidearen berezitasun funtzionalei erantzutearren.



Udalerriko lehen hiri garapenetan ordenantza aplikatzeak erakutsitako gauza garrantzitsuenetako bat jardun profesionalen irizpide berriak sartzeko zailtasuna izan da, bizikletak aparkatzeko plazak ez baitira beti egokiak izan kokapenari eta beste ezaugarri batzuei dagokienez.

4.7 Seinaleztapena

Seinaleztapena bizikletarako azpiegituraren zati bereizezina da, eta bi kategoria desberdin hartzen ditu: bide **segurtasuneko seinaleztapena**, zirkulazioko portaerak arautzen eta orientatzen dituena bera, eta **informazioko seinaleztapena**, pedalei eragiten dieten pertsoneri 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. Honi dagokionez udalek topatzen duten zailtasun nagusia administrazio zentralak onartutako behar besteko seinale eta bide-marka sortarik ez izatea da; adibidez, ez dago bizikleta bide mota desberdinentzat egokitutako seinalerik, ezta esaterako kontrako alderako zirkulazioaren aukera berria ahalbidetzen duenik ere. Testuinguru

horretan, azken urteotan hainbat eztabaida eta proposamen ari dira sortzen seinale berrien inguruan, horiek guztiak formulatu beharko dituen Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra aldatzera begira.

Gabezia horiek konpontzeko, eta Erregelamendua aldatu bitartean, udal askok bizikletarako bere seinale katalogo propioa sortzera jo dute, arauzkoak aukera propioekin osatuz eta, beti, eskumen talkaren eta arauen hierarkiaren muga ibiliz, baina erantzun egoki samar bat emanez, behintzat, azpiegiturak bideetako aktore desberdinei azaldu beharri dagokionez.

Bigarren kasuan, ibilbideei buruzko informazioko seinaleztapenari dagokionez, ez dago estatu mailako erreferentziarik. Horregatik, administrazio desberdinek edota administrazioetako departamentuek jarritakoekin seinale sorta zeharo heterogeneoa sortu da. Heterogeneotasun hori alde batera utzirik ere, informazioko seinaleztapenaren beste gabezia nagusia jarraitutasunik eza da, hau da, eskura dagoen informazioan gertatzen diren bat-bateko etenak, administrazio mugak zeharkatzean edo azpiegitura proiektu osoak amaitzean gertatzen baitira horiek.

Azpimarratu behar da ezen, bizikleta bideen sareak zenbat eta handiago egin, garrantzitsuago eta premiazkoagoa dela bizikletarako seinaleztapenerako irizpide egokiak eta homogeen samarrak ezartzea.

Foru bizikleta bideen seinaleztapena



GIPUZKOAKO HERRI ARTEKO BIZIKLETA BIDEEN SEINALEZTAPENERAKO GOMENDIOAK
RECOMENDACIONES PARA LA SEÑALIZACIÓN DE VÍAS CICLISTAS INTERURBANAS EN GIPUZKOA



ZIRKULAZIOKO GOMENDIOEN SEINALEAK / SEÑALES DE RECOMENDACIÓN DE CIRCULACIÓN

 <p>BRU-1 ERABILERA BATERATUNDU BIDEGORRIA Galtzada zehar bide-herri dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotasun izili behar duten. BIDEGORRI DE COEXISTENCIA Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	 <p>BRU-2a BIDEGORRI BANANDUA Galtzada zehar bide-herri dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotasun izili behar duten. BIDEGORRI SEGREGADO Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	 <p>BRU-2b BIDEGORRI BANANDUA Galtzada zehar bide-herri dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotasun izili behar duten. BIDEGORRI SEGREGADO Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	 <p>BRU-3 EZ EGON TRABARRIK Zirkulazioa zehar bide-herri dituen, eta bidegorriaren zabalera osoa hartzea eta bestelari pasatzen ez uztea. NO TAPONAR Indica la prohibición tanto para ciclistas como para peatones de ocupar el ancho del bidegorri impidiendo el paso.</p>
--	---	---	---

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinaleztapenerako+gomendioak/7415f3dc-64ed-4f52-b607-699bcb2c3226>

Bizikleta zerbitzuak

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 trenbide-geltoki baten estaldura 500 metroko erradio batean kokatu ohi dela; distantzia hori oinez egiteko ordu laurden bat behar da, eta denbora berean bizikletak 1.500 m egin ditzake, oinez egindako azaleraren halako 9 eginez alegia.

25. irudia. Garraio kolektiboko zerbitzuen estaldura areagotzea bizikletari esker.

5.1 Intermodalitatea. Garraio kolektiboarekiko konbinazioa

Intermodalitatea garraiobideak garraio kolektiboko geltoki eta geralekuetan elkarrekin konektatzeko mekanismoa da. Intermodalitatearen helburua da garraio kolektiboaren erabilera piztea eta herritarren 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 garraiatzea.

Bizikletaren eta garraio kolektiboaren arteko konbinazioaren 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



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 motorrikgabeak intermodalitatea hobetzeko, Hernanin

Garraio publiko bertikala malda handiko zonetan oinezkoen edo txirrindularien desplazamendua ahalbidetzen duen sistema multzoa da (igogailuak, eskailerak eta arrapala mekanikoak). Igogailuek beste aukerek baino kostu txikiagoak daukate, 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 Bizikletaren zentroak

Bizikletarako pentsa ditzakegun zerbitzu guztiak eskaintzen diren espazioak dira, ezen aparkalekutik hasi eta alokairuraino irits 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.

Herrialde batzuetan bizikletaren zentro horiek, hainbat izenez, garraio kolektiboko geltokiei lotuta egoten dira, eta intermodalitatean laguntzen duen aukeratzat eskaintzen dira horrela. Bizikletaren zabalkunderako erakusleihoak ere badira, ondoren doan argazkian ikus dezakegun moduan. Ez dira udal kudeaketakoak izaten, baina udalek lagundu dezakete horrelakoak sortzen, bai kokatzeko espazio bat bai zentroak abian jartzeko laguntzak eskainiz izan.

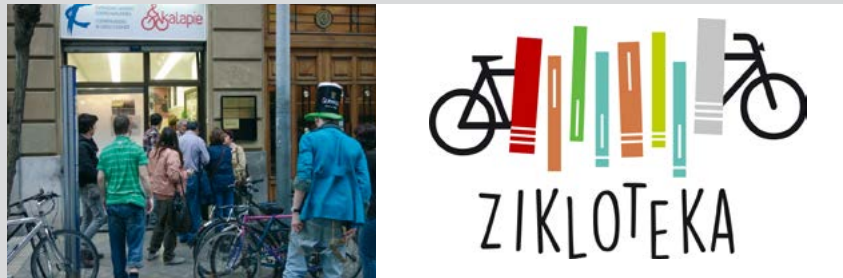
Erfurt-ko (Alemania) tren geltokiko Bizikleta Zentroa



Iturria: <http://www.fahrradstation-erfurt.de/radscheune/index.php>

Gipuzkoan oraindik ez dago bizikletaren zentrorik, aipatutako zentzu zabal horretan, baina badira bizikletari lotutako topaleku eta dokumentazio espazioen beharra erakusten duten ekimenak. Horren adibide ditugu Zikloteka, Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta Cristina Enea Fundazioaren elkarrekiko ekimena eta Cristina Enearen Ingurumen Baliabideen Etxean kokatua, eta Kalapie Hiri Txirrindularien Elkarteak Donostian daukan egoitza, bilera-espazioa eta dokumentazioa ere badira eta bertan.

Kalapieren egoitzaren irudia eta Ziklotekaren logotipoa



5.3 Bizikleta publikoa

Bizikleta publiko zerbitzuek herritarren eskura jartzen dituzte hiriko puntu jakin batzuen arteko ibilbideak egiteko bizikletak; puntu jakin horiei sistemaren base edo geltoki ere esaten zaie. Bizikletak abonatu multzo batek partekatzen ditu, eta hainbat tarifa modalitate dira horretarako.

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

Espainiar estatuan ugalduta egin dira horrelako zerbitzuak azken urteotan zehar, bere garaian IDAEk (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía) udalei horrelako sistemak finantzatzeko 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 orria). Beraz, esan dezakegu ezen bizikleta publiko sistemen garapen biziko hamarkada baten ondoren dagoeneko ezagutza zabala dagoela horrelako zerbitzuen bertute eta ahulguneen gainean.

Udal politikaren ondorioetarako, gogoan izan beharreko lehen konklusioetako bat dugu bizikleta publiko zerbitzuak ez direla edozein udalerrirentzako egokiak, kostuen eta erabiltzeko aukeren arteko balantzeagatik. Udal batek bizikleta publiko zerbitzu bat ezartzea 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:

Bizikleta publiko sistemetan kontuan hartu beharreko aukerak

Bizikleta emateko eredia Eskuzko sistemak: pertsona batek giltza ematen du, edo bizikletetarako sarrera ematen du (Europar desagertuta dago ia-ia). Sistema automatikoak.

Teknologia 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.

Bizikleta mota Ohikoa.
Bizikleta elektrikoak.
Aukera biak batera geltoki beretan.

Kudeaketa eredia Udal emakida.
Udal zerbitzua.

Finantzaketa eredia Udalak enpresa ustiatzaileari ordaindutako kanona.
Zerbitzu hau jasotzen duten beste kontratu batzuen bidez (esaterako, publizitate kontratuen bidez).
Abonatuak eta erabilera.
Mistoa.

Bizikletak geltokietan birbanatzeko eredia Zerbitzu hauen alderdi kritikoetako bat bizikletak birbanatzeko erabiltzen den mekanismoa da; izan ere, geltoki guztietan mantendu behar da bizikleta eta ainguratze librean 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.

Bizikleta publiko sistema baten egokitasunerako klabe lokalak

Udalerriko distantziak eta topografia 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.

Bizikleta bidezko mugikortasunerako egokitutako hiri ingurune eta bideak Horrelako zerbitzuak ezartzeko, aurrez bizikleta bidezko mugikortasunera egokitutako hiri espazio eta bide sare bat behar dira; bestela, bizikletak espaloietatik zehar ibiltzeko joera indartzen da.

Lurzoru erabileren banaketa udalerrian, eta joan-etorri sortzaile nagusien kokapena. Erabileren simetria 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.

Ez egoiliarrek erabiltzea Zerbitzu hauek erakargarriak izan daitezke halako erregulartasun batez udalerrira bitarteko motordunez 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 gitea.

Bizikletaren politika zabalago batean txertatzea Inbertsioa koherentea izan dadin, eta bizikletaren alde egiten diren bestelako jardueretik proportziorik galdu gabe. Gainera, zerbitzu publikoko bizikletak erabiltzeko aukera eman behar die pedalei eragiten ohituta ez dauden pertsoneri; horrek, esaterako, esan nahi du kaleak prestatzea komeni dela, pertsona horiek eroso eta seguru senti daitezen.

Mugikortasun iraunkorrean eta bizikleta bidezko mugikortasunean aurreikusitako inbertsioa

Bizikleta publiko zerbitzuak ez dira merkeak eta, beraz, zorrotz jokatzuz 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.

Espainiar estatuan ez dago erregistro bakar eta publikorik, baizik eta lurralde eremu txikiak hartzen dituzten hainbat sistema; horiek protokolo eta teknologia desberdinak aplikatzen dituzte, bizikleten identifikazioa ziurtatzeko. 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.

5.4 Lapurreten kontrako jarduerak. Bizikleten erregistroa

Bizikletak lapurtzea eta propio hondatzea garraio bide honen erabileraren gorakadarekin batera sarritan agertzen den fenomeno bat da. Kontuan hartu behar da ibilgailu guztiek lapurreta dinamika bat pairatzen 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 (ikus 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 oinarriko lotura. Ibilgailuaren argazki bat edo deskripzioren bat ere izaten da, aurrekoaren osagarri.

Bizikletak erregistratzeko sistemak

Biciregistro.es Red de Ciudades por la Bicicleta-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 €koa 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 egoteagatik Udaltzaingoak jaso dituztenean ere.

<http://www.donostia.eus/app/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670344276&sf=21&idioma=eus&tipo=13>

Ikuspegi individual batetik, lapurreta-kontrako dispositibo asko eta askotarikoak daude, bizikleta utzi behar dugun lekuan bertan sendo loturik lagatzeko. Kasu horretan, elementu bakoitzaren kalitate ona eta erabilera egokia oinarritzkoak dira, dispositiboak behar bezala bete dezan bere egitekoa.

Kalapieren kanpaina bizikleta lapurretak murrizteko

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

ZURÉ
BIZIKLETAREN
LAPURRETA
SAIHESTU.

Nori ez diote noizbait bizikleta lapurtu? Hobeto lotu edo giltzarrapo eraginkorrago bat aukeratu izan bagenu...

Baina, bizikletak berreskuratzea gaitza baino zailago da. Hortaz, geldaldi bakoitzean, bizikleta lotzeko denbora hartu, gure giltzarrapoak ondo aukeratu eta bizikleta oharkabean eraman dezatela saihestu behar dugu. Era horretan, errazago lortuko dugu 2016. urtean 10.000 berreskuratze gehiago izatea.

Horretarako, Kalapien aholkuak jarraitu www.kalapie.org webgunean edo gure helbide berrian bidaltu gaitzazu:
Iparragirri Kalea, 8 - behealdea,
20001 Donostia - San Sebastián

CoBici 10000 Donostia 2016

*Bizikleta nola lotu
giltzarrapo bakarrarekin*

<http://www.kalapie.org/descargar.php?dokumentua=documentos/Triptico%20definitivo.%20Euskera%20castellano.pdf>



6

Sustapena eta arauketa

6.1 Sustapena

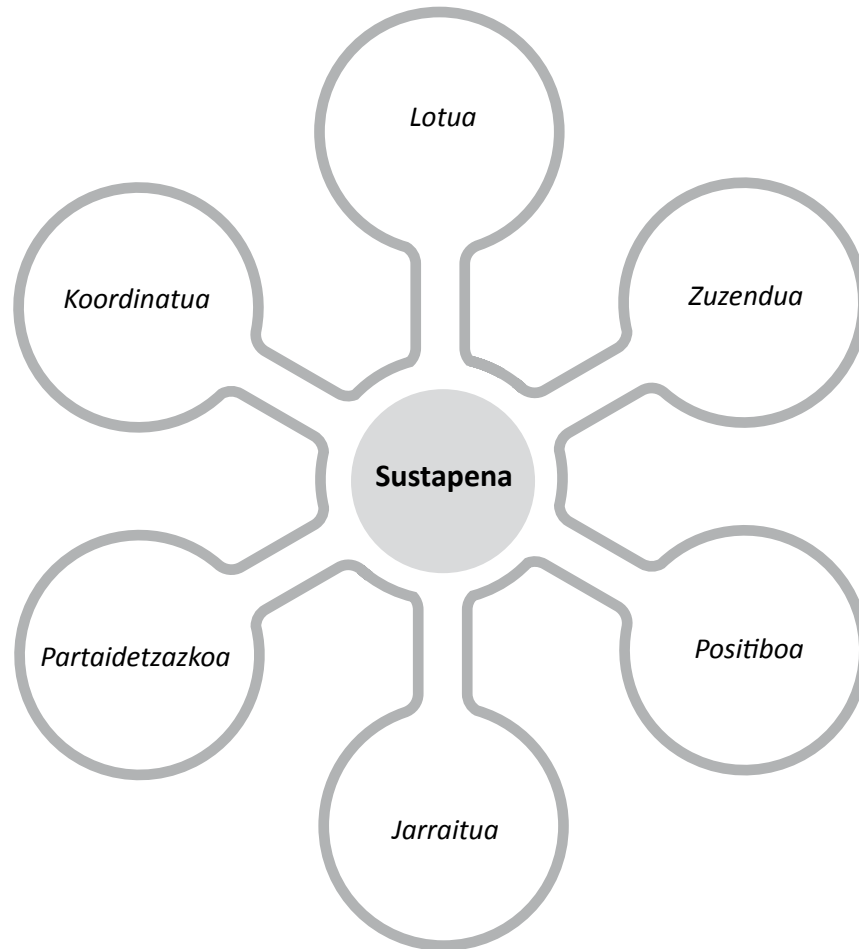
Nazio eta nazioarte mailako esperientziak erakusten duenez, bizikletarako azpiegiturak eta zerbitzuak baldintza probetxuzko eta, batzuetan, beharrezko edo ezinbestekoa dira, ez baina behar adinakoa lokomozio modu hau bultzatzeko politika oso bat garatzera begira.

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 erabilia.

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 aldi-aldi 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 joategatik.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:

26. 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 berrien 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 aldetari 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.

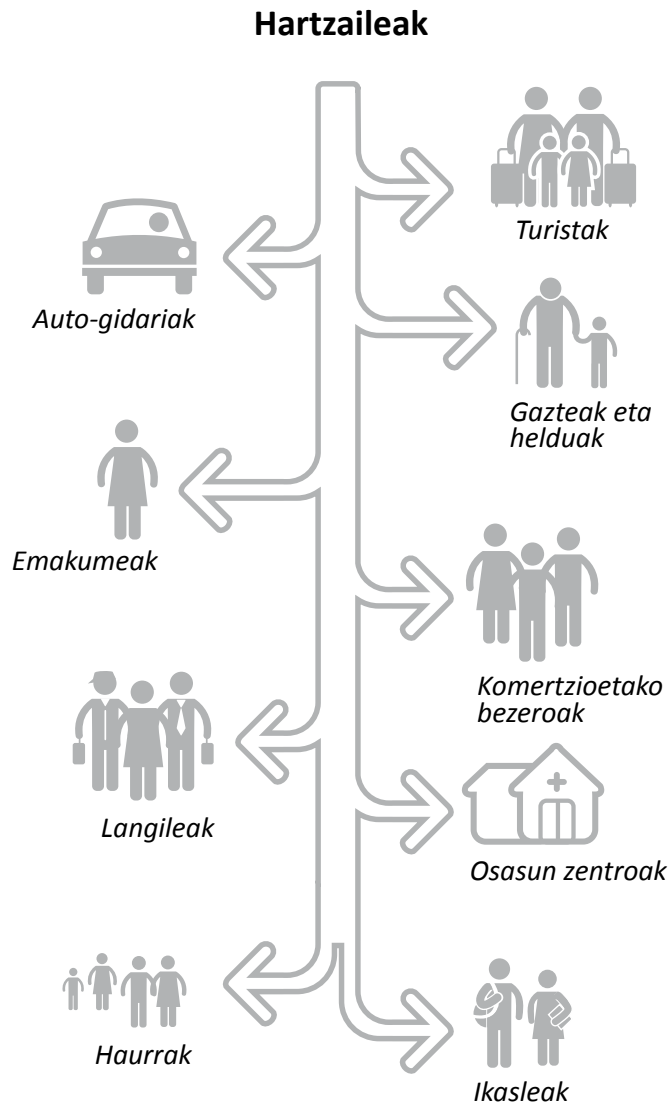
Sustapen **positiboak** esan nahi du bizikletazko mugikortasunaren alderdi positiboak azpimarratzen dituela, hots, garraiobide osasungarri, bizkor, merke, atsegin eta ingurumenaren aldetik arduratsu gisa dituen indarguneak, bizikleta automobilarekin alderatzen hasi baino.

Sustapen **partaidetzazkoa** 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 uneaneanean 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.

27. irudia. Hartzaileen profil aniztasuna.



28. irudia. Sustapen tresnen aniztasuna.



Bizikletarako trebetasuna lortzeko eskolak eta prestakuntza lantegiak

Hainbat erakundek, esaterako Energiaren Euskal Erakundeak (EEE) edo Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartek, ikastaroak antolatzen dituzte, pertsona helduei bizikletan ibiltzen erakusteko zein era guztietako hiribideetan barrena pedalei eraginez erraz eta seguru mugitu daitezzen laguntzeko.



<http://eve.eus/>

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

Gizarteratzeko laguntza ekonomikoa.

Prestakuntzako eta bizikletak berreskuratzeko proiektua, nazioarteko laguntzarako proiektuetara bidaltzeko

Sartu-k Donostian kudeatzen duen lantegiak bizikletak konpontzeko eta mantentzeko prestakuntza eskaintzen du. Irakaskuntzarako material gisa, hainbat arrazoi tarteko (abandonatuak, gaizki aparkatuak, etab.) udalak bide publikotik jasotzen dituen bizikletak erabiltzen dira. Konpondu ondoren nazioarteko lankidetzarako programetan sartzen dira, Euskadiko GKEen Koordinakundearen bidez. Programa honetan udaleko Mugikortasun, Hiri Mantentze, Gizarte Ongizate eta Lankidetzako departamentuek eta Udaltzaingoak laguntzen dute.



Ziklobia

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.

Donostian mota honetako ekitaldiak egin izan dira, 2016ko kultur hiriburutzarako prestakuntzari lotuta, eta horrela Atlantikoaren alde honetan ere agerian geratu da ekimena, ondo antolatuz gero, bizikletan hasteko eta espazio publikoa berreskuratzeko pizgarria dela.



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-txirriindulari harremanari ari zitzaizkion bereziki eragiten, nahiz 2007an egindako sentsibilizazio kanpaina beste kolektibo batzuei ere zuzendu zitzaien.



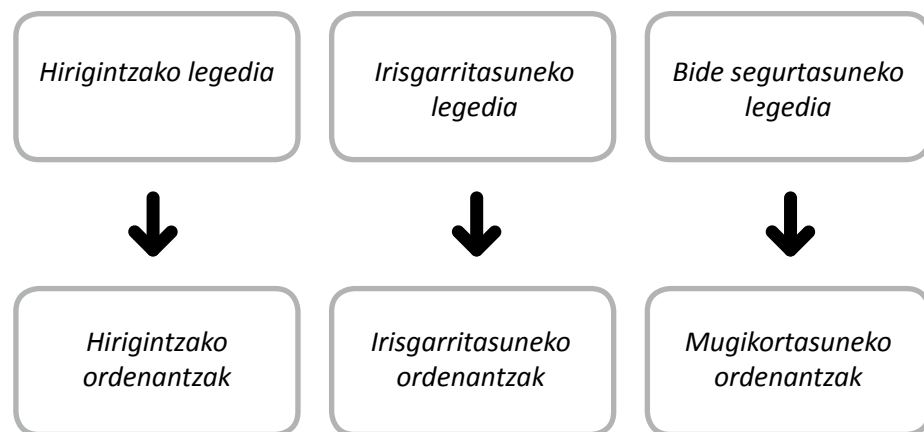
Bizikletaren gaineko sustapen eta informazio kanpaina Tolosan

Bizikletarako azpiegiturak kokatzeko mapa baten zabalkundearen oinarritua



6.2 Arauketa

Hiriak bizikletarako atseginak izatea edo ez izatea eragiten duten legediko hiru esparru nagusiak hirigintzarena, irisgarritasun eta hesi kentzearena, eta bide segurtasunarena dira.



Hirigintzako antolamenduari dagokion atalean deskribatu da hirigintzako legeditik ondorioztatzen den plan sorta; horiek, azkenean, eraikuntza eta hirigintza arau bihurtzen dira, eta hainbat elementu zehazten dituzte, esaterako bizikletarako aparkalekuak, bizikleta bideen sareak itxuratzeko irizpideekin batera. Bere aldetik, irisgarritasunaren eta hesi kentzearen arloko legedia funtsezkoa da espazio publikoa itxuratzen denean espazio hori oinezkoentzako ibilbidetzat hartzeko, eta oinezkoentzako ibilbide izaera hori kontuan hartu behar da bizikleta azpiegiturak sortzeko unean¹³.

Azkenean, funtsezko hirugarren arau esparrua bide segurtasuneko legeditik ondorioztatua da, udal mailan **Mugikortasuneko Ordenantzak** dakartzana

bera, oraindik ere sarritan Trafiko edo Zirkulazio Ordenantza izena duten horiexek alegia. Aldaketak ez du soilik izenean geratu behar; horretatik harago joz, oinez eta pedalei eraginez mugitzen diren pertsonak lehentasuneko elementutzat hartzeari eragin behar dio.

Ildo horretatik, zirkulazioko edo bide segurtasuneko araudiak 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. Beraz, araudi horiek prestatzea eta aplikatzea aukera bat da bizikleta eta oinezko mugikortasunarentzat. Batez ere 2003ko Zirkulazio Erregelamendu Orokorri egitea espero den aldaketa iristen denean, mugikortasuneko ordenantzetan jaso beharreko aukera hobek ezartzen baitituzte bizikletentzat horren zirriborroek.

Xede hori gogoan, udalentsat oso interesgarria izan daiteke Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak atera duen bizikleta eta oinezkoen zirkulaziorako udal ordenantzetarako eduki proposamena.

Proposamenaren helburua gipuzkoar udalak mugikortasuneko ordenantzak idazteko unean orientatzea eta gidatzea da, erregulazio horietan modu aktiboak hobeto txertatzea sustatzen eta bultzatzen duten irizpideak sar ditzaten.

¹³ 68/2000 Dekretua, apirilaren 11koa, hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazioko sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituena. Eta dagozkion eranskin teknikoak.



7

Politika sektorialak

Bizikletazko mugikortasunaren bultzada udaletan bultzatzen diren beste politika sektorial batzuetan oinarrituta eta horiekin bat eginda planteatu daiteke, era berean. Horrela lortzen diren sinergiak onuragarriak dira bai bizikletaren esparruarentzat berarentzat bai horiek aliatu dituzten politikentzat; ondoko lerrootan horien gaineko azterketa egingo dugu.

7.1 Lantokiak

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 iraunkorrangoetaranzko eraldaketa prozesuak zertu ahal izan ditzaten. Esate baterako, eragileekin hitz egiteko gaitasuna dute; eta gaitasuna dute, halaber, bide-multzooan eragin eta oinezko eta bizikletazko joan-etorrietarako aukerak bultzatzeko.

Udalez gaindik 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 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 arazoan 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.

Lanera joan-etorriak oneraz edo bizikletan egiteak osasun-afektatuta, bizi zuretat, bai zure osasunarentzat, bai ingurumenarentzat. Gainera, **lanera bizikletan** ekimena gure hiritar bizikletak abiatatuz ere jasoko dituzu. Bizikletan bitarteko ofiziala sustatu nahi duzue eta lagundu nahi duzue?

¡jar zaitetz martxan eta parte hartu!

Si a pie o en bicicleta hasta el lugar de trabajo tiene múltiples beneficios, tanto para ti como para tu salud y para el medio ambiente. Además, parteicipar en la iniciativa **lanera bizikletan** osasunari laguntzen duen bide bat da. Gainera, **lanera bizikletan** abiatatuz ere jasoko dituzue. Bizikletan bitarteko ofiziala sustatu nahi duzue eta lagundu nahi duzue?

¡ponte en marcha y participa!

INFORMAZIO OILEAK		OINAKIARI INFORMAZIOAK	
LOKALITATEA	EGUNA	ORDUA	LOKUA
OBATA	Urriak 21 de octubre	10:00	Urduliztar antea
ESKORIATZA	Urriak 23 de octubre	10:30	Bernardoni plaza
ARRASATE	Urriak 27 de octubre	10:00	Kultur Orea
ARRASATE	Urriak 30 de octubre	10:30	Kultur Orea (Oñati Zabalgo gela)

1. Parte hartu lanera bidean edo oneraz joan. 2. Zure osasunarentzat. 3. Zure ingurumenarentzat. 4. Lanera joan SAREAN. 5. Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza eta Oñatiko udalek antolatuta.

6. Partida osasunarentzat edo bizi zuretat. 7. Ingurumenarentzat. 8. Lanera joan SAREAN. 9. Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza eta Oñatiko udalek antolatuta.

10. Bide iraunkorra. 11. Bide iraunkorra. 12. Bide iraunkorra. 13. Bide iraunkorra. 14. Bide iraunkorra.

1500 900 102 716 (de 9:00 a 19:00)

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

7.2 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, haurrei 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 nerabeez 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 bitarteko 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.



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 indartzearen. 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.



<http://ingurumena.blog.euskadi.net/>

7.3 Merkantzia garraioa

Merkantzien hiri banaketa eta horri lotutako eragiketak eta azpiegitura logistikoak hirietako zuzkidura-katearen parte bat dira. Banaketa hori batez ere bitarteko motordunez egiten da, nahiz, gehienetan, karga txikiak diren, sarri banatzekoak ordea, sorburu edo helburu dendak 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 bidetik optimizatzeko prozesua espazio publiko-pribatu partekatuetan ari da gauzatzen, operazio multzoa arrazionalizatzea helburu. Eta testuinguru horretan, merkantziak banatzeko giza trakzioko ibilgailuak erabiltzen dituzten ekimenak ari dira sortzen; horiei dagokienez, gipuzkoar udalerrietan tradizio aipagarria 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.

Edonola ere, proiektu horien bideragarritasuna faktore asko eta askotarikoen mendean 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.



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

Airearen kalitateari eta zaratari ezarritako mugak betetzeko eskaera gero eta sendagoak, eta emisio txikiagoko ibilgailuei eman bultzadak, aukerapanela bat zabaldu diete giza trakzioko ibilgailuei, bestelakoekin alderatuta abantailak baitituzte hiriguneetan sartzeko unean, edota ibilgailu mota horiekiko diskriminazio positiboa onartzen duten zerbitzu jakin batzuetan, "azken miliako" esaten zaion horren banaketaren kasuan esaterako.

Espanian 60tik gora dira giza trakzioko edo trakzio lagunduko ibilgailuetan oinarriturik salgaiak banatzeko zerbitzuak eskaintzen dituzten enpresa txikiak, eta elkarte bat egin eta Ziklologistikaren Europar Federazioan sartu dira.

Banaketako 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.



7.4 Dendak

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 merkataria eta udalen ekimenak.

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



SShops Donostia-ren erakusleiho lehiaketa

Bere aldetik, Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarteak ekintza bat zertu zuen Irunen, zehazki hirigunean zehar pedalei eragiteko beldur ziren pertsonak erosketak bizikletaz egin zitzaten laguntzea, horrelako eginbeharretarako bizikletak 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.



7.5 Osasuna

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, eguneroko 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.

Eusko Jaurlaritzako Hezkuntza, Hizkuntza Politika eta Kultura eta Osasun Sailek batera bultzatu dute Euskadin jarduera fisikoa sustatzeko plan estrategiko baten garapena. “Mugiment Plana” deritzonak zortzi estrategia ezberdinetan egituratzen da. Horietatik guztietatik MUGISARE da nagusia, tokiko garapen argiarekin, eta bere inguruan daude gainontzeko estrategiak. Egitasmoak oinarrian ditu bi dokumentu: Eusko Jaurlaritzaren Jarduera Fisikoaren eta Sedentarisismoa Saihesteko Plana, bai eta Osasun Plana ere.



http://www.kultura.ejgv.euskadi.eus/contenidos/normativa/mugiment/eu_10198/adjuntos/MUGIMENT_PROIEKTUA_EUSK_ALDAKETAK.pdf

Jasangarritasunerako udalerrien euskal sarea den Udalsarea 21en lanaren ondorioz, osasunean tokiko hiri-egitasmoen eraginaren azterketarako gida praktikoa burutu da. Hiri-ingurunearen eraldaketa dakarten edozein egitasmoren planifikazioan, garapenean edo jarraipenean murgilduriko pertsoneri zuzenduta dago “Osasuna eta Hiri Garapen Jasangarria” lan-koadernoak.



<http://www.udalsarea21.net/Publicaciones/Ficha.aspx?IdMenu=892e375d-03bd-44a5-a281-f37a7cbf95dc&Cod=c7b41c06-c532-4925-a64b-06a248edcfc9&Idioma=eu-ES&Tipo=>

7.6 Bizikletari lotutako jarduera 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 salmentan.
- 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 eskaintzen dute, eta norabide biko komunikazio kanal bat zabaldu dezakete herritarren eta administrazioaren artean.

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

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

Bizitruk

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

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



http://www.donostia.eus/info/ciudadano/ma_areas.nsf/fwSubCategoria?ReadForm&idioma=eus&id=A501610418492&cat=Residuos&subcat=Mercados%20de%20segunda%20mano:%20DONOSTITRUK

<http://kalapie.org/nodo.php?lang=2&ID=87>

Bizikletari lotutako jarduera ekonomikoari dagokionez, gorantz datorren arloetako bat turismoarena da. Negozio aukera berriak zabaltzen ari dira Gipuzkoako bizikleta bideen sarea garatu eta bide horiek udal mugetatik haratago erabiltzen dituen pertsona bolumena handitu ahala. Gainera, hainbat sare gauzatzen ari dira autonomia, nazio eta Europa mailan, esaterako Europar Batasun osoan zehar zikloturismorako bideak dauzkan EuroVelo sarea bezalako ekimenekin.

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 Leitzararen

Andoingo Udala, beste erakunde batzuekin koordinatuta, hainbat ekimen ari da bultzatzen Leitzarar 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 aroko herrietako ingurune natural eta soziokulturala aditzera ematea da. Leitzarar 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 Udalak gain, Pirinio Atlantikoetako 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, Plaiaundiko padurei eta, esaterako, Donejakue Bideari buruzko informazio osagarria eskaintzen dute.



www.euroziklo.com

7.7 Teknologia berriak bizikletaren zerbitzura

Udaletatik ekimen propioak eta herritarren ekimenak bultzatu daitezke, bizikleta erabiltzen duten edo erabili nahi duten pertsonen 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.





Helbide eta esteka interesgarriak

BIBLIOGRAFIA

GIRDER INGENIEROS (2015): Gipuzkoako herri arteko bizikleta bideen seinaleztapenerako gomendioak. Gipuzkoako Foru Aldundia. <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako%20Bherri%20Barteko%20Bizikleta%20Bideen%20Seinaleztapenerako%20Gomendioak/7415f3dc-64ed-4f52-b607-699bcb2c3226>

IDAE (2009): Manual de aparcamientos de bicicletas. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

IDAE (2010): PROBICI. Guía de la Movilidad Ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_LibroProBici-GuiaBici-web1_1_f17cebb2.pdf

IHOBE (2004): Mugikortasun Iraunkorreko Udal-Planak egiteko gida praktikoa. Eusko Jaurlaritza.

<http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&Cod=01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=eu-ES&Tipo=>

PRIETO, I eta CID, J.F (2005): Mugi zaitetz! Mugikortasun Iraunkorra lantzeko Unitate Didaktikoa. Gipuzkoako Foru Aldundia.

ROMÁN, M. y SALÍS, I., (2010): Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil. Sustapen Ministerioa - Ingurumen Ministerioa. http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/_especiales/camino_escolar/

ROMÁN, M (2015): Las alas están en los pies. Adolescentes, movilidad sostenible y espacio público. Guía práctica para educadores/as y monitores/as que acompañan en esta etapa. Gipuzkoako Foru Aldundia.

SANZ, A, MARTÍN, I., CID, J.F., IRAZUSTA, A. e EIZAGUIRRE, I. (2006): Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua. Plangintza eta proiekturako gomendioak. Gipuzkoako Foru Aldundia. http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual_ViasCiclistasGipuzkoa_eu.pdf

SANZ, A., MONTES, M., KISTERS, C, eta BOLIBAR, I. (2015): Denontzako kaleak. Oinezko eta txirridulariei zuzendutako hobetze-jarduketa berritzaileak edota kostu txikikoak egiteko gida. Udalsarea 21. Jasangarritasunerako Udalerrien Euskal Sarea.

ESTEKA

Gipuzkoako Foru Aldundia
www.gipuzkoabizikletaz.eus

Donostiako Bizikletaren Behatokia
www.bizikletarenbehatokia.org

Eskola Bidea bloga
caminoescolar.blogspot.com.es/

CicloJuristas
ciclojuristas.wordpress.com

Europar Batzordea
ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm

IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía)
www.idae.es/index.php/id.494/relcategoria.1029/relmenu.359/lang.es/mod.pags/mem.detalle

Observatorio de la Bicicleta Pública en España
<http://bicicletapublica.es/>

Red de Ciudades por la Bicicleta
<http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/>

ELKARTEAK

Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartea
www.kalapie.org

ConBici, Bizikletaren Defentsarako Koordinakundea
www.conbici.org

ECF, Europar Txirrindularien Federazioa
www.ecf.com/

Gurpil Artea, Oarsoaldeko txirrindulari eta patinariaren elkartea
www.facebook.com/Gurpilartea

Txirrinka, Oñatiko Bizikleta Zaleak
www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak