

GRADU AMAIERAKO LANA

DONOSTIAKO BIZIKLETAREN ERABILERA, UTRECHT HIRIAN OINARRITUZ



Ikaslea: Unai Itxaso Odriozola

Tutorea: Mirene Begiristain Zubillaga

2019-2020 ikasturtea

AURKIBIDEA

1. Sarrera	6
1.1 Gaiaren aurkezpena	6
1.2 Aukeraketaren zergatiak	6
1.3 Helburuak.....	6
1.4 Metodologia.....	6
1.5 Lanaren egitura	7
2. Testuingurua	8
2.1. Sarrera.....	8
2.2 Bizikletaren historia	8
2.3 Bizikleta mota eta erabilera desberdinak	9
2.3.1 Bizikleta Motak.....	9
2.3.2 Erabilerak desberdinak:	14
2.4 Bizikleta eta abantailak	16
2.4.1 Ingurumena.....	16
2.4.2 Osasuna.....	16
2.4.3 Ekonomia	18
2.4.4 Espazioa irabaztea.....	18
2.4.5 Abantailen koadroa.....	18
3. Bizikletaren erabileraren azterketa lurreratzen: Europatik Donostiara	19
3.1 Bizikletaren erabilera mundu osoan zehar	19
3.2 Bizikleten sarrera Euskal Herrian eta Herbehereetan	20
3.3 Europako erreferentziak	21
3.4 Historia. Donostia eta Utrecht	25
3.5 Gaur egun. Donostia eta Utrecht.....	27
3.6 Makroingurunea eta Mikroingurunearen azterketa.....	30
3.6.1 Makroingurunea	31
3.6.2 Mikroingurunea	38
3.7 Ondorioak	50
3.8 Hausnarketa	52
3.9 AMIAren hasierako analisia. Donostia eta Utrecht.....	53

4. Galdetegiak eta elkarrizketak eragile klabe eta herritarrekin	55
4.1 Donostiako eragile klabeekin eta herritarrekin, galdetegia eta elkarrizketa.....	55
4.1.1 Kalapie	55
4.1.2 Herritarrak	57
4.2 Utrechteko eragile klabeekin eta herritarrekin, galdetegia eta elkarrizketa.....	60
4.2.1 Dirk Janssen	60
4.2.2 Herritarrak	61
4.3 AMIAren analisisa osatua. Donostia eta Utrecht	64
5. Covid19-aren eragina.....	68
5.1 Zer da? Zein da egoera?	68
5.2 Bizikletaren erabilera pandemia egoeran	68
5.3 Herrialdeen erabakiak.....	68
5.4 Covid19-a eta Donostia.....	71
5.5 Etorkizunerako balio izango ahal digu?	72
6. Donostiako bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak.....	73
6.1 Udalarentzako proposamen garrantzitsuak	73
6.2 Bestelako proposamenak.....	74
6.3 Covid19 egoeraren probetxua	75
7. Azken ondorioak	76
8. Bibliografia	78
9. Eranskinak.....	86
9.1 Kalapie.....	86
9.2 Herritarrak. Donostia	92
9.3 Dirk Janssen.....	95
9.4 Herritarrak. Utrecht	97

TAULA, GRAFIKO, KOADRO ETA IRUDIEN AURKIBIDEA

1. Sarrera

2. Testuingurua

2.1 IRUDIA. MENDIKO BIZIKLETA	9
2.2 IRUDIA. BMX BIZIKLETA.....	10
2.3 IRUDIA. PISTAKO TXIRRINDUA	10
2.4 IRUDIA. ZIKLO-KROSEKO BIZIKLETA	11
2.5 IRUDIA. ERREPIDEKO TXIRRINDUA	11
2.6 IRUDIA. HIRIKO BIZIKLETA.....	12
2.7 IRUDIA. BIZIKLETA TOLESGARRIA	12
2.8 IRUDIA. BIZIKLETA ELEKTRIKOA	13
2.9 IRUDIA. BIZIKLETA HIBRIDOA.....	13
2.10 IRUDIA. BAKFIETSA	14
2.11 IRUDIA. TANDEM ESTILOKO BIZIKLETA	14
2.12 IRUDIA. MENDIKO BIZIKLETA LASTERKETA.....	14
2.13 IRUDIA. ERREPIDEKO TXIRRINDULARITZA LASTERKETA	14
2.14 IRUDIA. FAMILIA BIZIKLETAN PASEOAN	15
2.15 IRUDIA. BAKFIETSEAN UMEAK ESZOLARA	15
2.16 IRUDIA. BIZIKLETA OSASUNGARRIA	17
2.17 KOADROA. BIZIKLETAREN ABANTAILAK	18

3. Bizikletaren erabileraren azterketa lurreratzen: Europatik Donostiara

3.1 IRUDIA. BIZIKLETAREN ERABILERETAKO BAT AFRIKAN.....	20
3.2 IRUDIA AMSTERDAM ETA BIZIKLETAK.....	22
3.3 IRUDIA. AUTO ISTRIPUETAN HILDAKO UMEEN AURKAKO MANIFESTAZIOA.....	23
3.4 GRAFIKOA: HERBEHEREETAKO BIZIKLETAREN ERABILERAREN EBOLUZIOA	24
3.5 IRUDIA. DONOSTIAKO MAPA	27
3.6 IRUDIA. DONOSTIA HIRIA	27
3.7 IRUDIA. UTRECHTEKO MAPA.....	28
3.8 IRUDIA. UTRECHT HIRIA	28
3.9 TAULA. DONOSTIA ETA UTRECHTEN ARTEKO HISTORIAKO DESBERDINTASUN ETA BERDINTASUNAK	29
3.10. TAULA. DONOSTIA ETA UTRECHTEN ARTEKO GAUR EGUNGO DESBERDINTASUN ETA BERDINTASUNAK	29

3.11. TAULA. MAKROINGURUNeko ETA MIKROINGURUNeko FAKTOREAK.....	30
3.12. GRAFIKOA. DONOSTIAKO BIZTANLERIA 2019AN	31
3.13. IRUDIA. TXIRRINDULARITZAREN EUSKAL ZALEAK FRANTZIAKO TOURREAN	34
3.14. IRUDIA. DONOSTIAN TXIRRINDULARIAK	35
3.15. IRUDIA. DBIZI ZERBITZUAREN APLIKAZIO SISTEMA	37
3.16. IRUDIA. DBIZI ZERBITZUAREN LOGOA ETA APARKALEKUEN MAPA	39
3.17. IRUDIA. OV FIETS ZERBITZUAREN LOGOA ETA BIZIKLETAK	39
3.18. IRUDIA. “BAKFITSA” EROSKETAK EGITEKO	41
3.19. TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN ERABILERAREN ARAU HAUSTEAK ETA ISUNAK	42
3.20. IRUDIA. DONOSTIAKO BIDEGORRIEN SAREEN MAPA	44
3.21. IRUDIA. UTRECHT ERDIGUNEAN BIDEGORRIEN GARRANTZIA	45
3.22. IRUDIA. DUTCH CYCLING EMBASSYREN LOGOA	48
3.23. TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN HASIERAKO ANALISIA	53
3.24. TAULA. UTRECHTEKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN HASIERAKO ANALISIA.....	54

4. Galdetegiak eta elkarrizketak eragile klabe eta herritarrekin

4.1. FITXA TEKNIKOA. KALAPIE	56
4.2. FITXA TEKNIKOA. DONOSTIAKO HERRITARRAK	58
4.3. FITXA TEKNIKOA. DIRK JANSSEN	61
4.4. FITXA TEKNIKOA. UTRECHTEKO HERRITARRAK	62
4.5. TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN AMAIERAKO ANALISIA	66
4.6. TAULA. UTRECHTEKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN AMAIERAKO ANALISIA	68

5. Covid19-aren eragina

5.1. IRUDIA. KOTXEEN ERRAIAK TXIRRINDULARITZAKO MARRAZTEN BERLINEKO LANGILEAK	71
5.2. IRUDIA. COVID19 PANDEMIAREN AURREAN KALAPIE ELKARTEAREN PROPOSAMENAK	73

6. Donostiako bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak

7. Azken ondorioak

8. Bibliografia

9. Eranskinak

1. Sarrera

1.1 Gaiaren aurkezpena

Lehenengo bizikleta sortu zenetik gaur egunera 200 urte pasatu dira. Historian zehar ibilgailu honen erabilera handituz joan da eta egun, bere erabilera herrialde batzuetan ezinbestekoa bilakatu da. Bizikleta garraiobiderik ekologikoena denez, bere erabilerak hiria garbiagoa mantentzea eta bizi kalitate hobetzea dakar. Bestalde, hiriko mugikortasuna erraztu egiten du.

Donostiako bizikletaren erabilera handitzeko asmoz, Europako hainbat hirik eskaintzen diguten eredia aztertzea ezinbestekoa da, Kopenhage eta Amsterdam esaterako. Herbehereetan bizikleta garraiobiderik nagusiena izanik eta Utrecht hiria eredutzat harturik, Donostian egin beharreko aldaketak asko dira hauen mailara iritsi ahal izateko.

Ezustean harrapatu gaituen Covid19 pandemiak aldaketa handiak ekarri ditu gizartean eta bizikletaren eremuan ere eragina izan du. Hainbat herrialdetako gobernuk kutsatzea saihesteko neurri bereziak hartu dituzte, bizikletaren erabilera sustatuz eta erraztuz. Pandemiak ekarritako aldaketa batzuk etorkizunerako garrantzitsuak izan daitezke, Donostiako bizikletaren erabilera handitzeko beharrezko bultzada emanez.

1.2 Aukeraketaren zergatiak

Alde batetik, Herbehereetako Utrecht hirian urte betez bizi eta bertako bizikletaren erabilera ikusteak, gaiaren inguruko interesa sortu du nigan.

Bestetik, Donostian igarotako azken urteak, hiria ondo ezagutzeko aukera eman didatenez, bi hirien arteko desberdintasunak identifikatzeko lagungarri izan zaizkit.

Ondorioz, interesgarria iruditu zait bi hirietako bizikletaren erabilera aztertu eta Utrecht abiapuntu izanik, Donostiako bizikletaren erabilera handitzeko zer egin daitekeen hausnartzea.

1.3 Helburuak

Lan hau burutzerakoan, helburu hauek landu ditut: Donostia eta Utrecht hirietan bizikletaren erabilera aztertzea, oinarritzat Utrecht izanik. Donostiako hiritarren kontzientzia aldatzeko eta bizikletaren erabilera handitzeko hausnartzea eta azkenik, hausnarketa egin ondoren sortzen diren proposamenak luzatzea, Covid19-ak duen eragina kontutan hartuta.

1.4 Metodologia

Hasieran, marko teorikoa egiteko, bigarren mailako informazio iturriak, orrialde desberdinak eta zenbait autorek idatzitako txostenak edota testuak erabili ditut.

Lan enpirikoa egiteko, berriz, lehen mailako informazio iturrietan oinarrituz, informazioa biltzeko teknika kualitatiboak zein kuantitatiboek baliatu naiz.

Alde batetik, Donostiako bizikletaren erabilera aztertzeko, Kalapie elkarteko lehendakariari sakoneko elkarrizketa egin diot, barneko informazioa lortuz. Bestetik, Donostiako herritarrei bidalitako galdetegiaren bidez, bertako bizikleta ohiturei eta zerbitzuei buruz datuak jaso ditut.

Amaitzeko, Utrechteko bizikletaren erabilera aztertzeko, Dirk Janssen Herbehereetako enbaxadore eta diplomatikoari posta elektronikoko bitartez galdera batzuk luzatu dizkiot. Utrechteko herritarrei eginiko galdetegia ere baliagarria izan zait bertako egoera aztertzeko.

1.5 Lanaren egitura

Lanarekin hasteko, marko teorikoaren testuinguruan, bizikletaren historia, bizikleta erabiltzeak dituen abantailak eta hau erabiltzeko dauden erabilera eta mota desberdinak azalduko ditut.

Testuingurua amaitutakoan, bizikletaren erabileraren azterketa lurreratzen, Europatik Donostiara pasaz, bizikletak mundu osoan zehar duen erabilera, Euskal Herrian eta Herbehereetan izan zuen sarrera eta Europako erreferentziak izan dituzten arrakastarako gako nagusiak azalduko ditut.

Bestalde, Donostia eta Utrecht bizikletaren eremuaren analisia egingo dut, makroingurune eta mikroingurune faktoreak aztertuz. Horrela, ondorio eta hausnarketak egingo ditut eta AMIAren hasierako analisia egingo dut .

Ondoren, lan enpirikoarekin jarraituz, Donostia eta Utrechteko eragile klabe eta herritarrei galdetegiak eta elkarrizketak eginez, ondorio batzuk aterako ditut, amaierako hausnarketak egin eta bukaerako AMIAren analisia osatzeko.

Amaitzeko, Covid19ak ezustean bizikletaren erabileran izan duen eragina eta ekarri dituen aldaketak argituko ditut. Hau aztertu eta honen hausnarketa egindakoan, Donostiako bizikletaren erabilera handiagoa izateko proposamenekin eta azken ondorioekin lana amaituko dut.

2. Testuingurua

2.1. Sarrera

Bizikleta edo txirrindua gizakiak asmatu zuen ibilgailu bat da. Historian zehar, garrantzia handiagoa hartzen joan da eta gaur egun, bere erabilera oso ohikoa bihurtu da, munduko hiri batzuetan bizitza estilo ere bilakatuz.

Garraibide hau, erabilera desberdinak izateaz gain, ekologikoa eta praktikoa ere da. Aisialdirako, kirola egiteko edo garraiatzeko erabiltzen da gehien bat, eta hauen erabilera gero eta handiagoa da mundu osoan zehar.

Hirietako kutsadurak eta norberaren osasunak, bizikletaren aldeko apustua egitera animatzen gaitu. Gaur egun, mundu osoan, garraibide nagusia kotxea izanik eta honek dakarren kutsadura ikusita, bizikletaren erabilera sustatu eta hiri garbiagoa edota bizi-kalitate hobearen alde egiteko beharra dago.

Aldaketa hori posible dela ikusteko, adibidetzat hartu ditzakegu ipar Europako herrialdeak. Bertan, bizikleta autoak baino garrantzia handiago du eta bizikletak paisaiaren osagai nagusi bilakatu dira. Jende guztiak erabiltzen du; haurrek, gazteek zein helduek, gizon zein emakumeek. Herrialde hauetan, bizikletak lehentasunezko garraibideak dira eta bizikletaren kultura guztiz sendotuta dago.

Gure herrietan, asko ikasi eta hobetu beharra dago. Aisialdirako eta kirolerako bizikletaren erabilera nahiko garatua dago, baina, arazoa, garraioaren erabilera eta hiriaren espazioaren banaketa nola garatuta dagoen da. Kotxeak du lehentasuna eta txirrindularia baztertuta dago nolabait.

2.2 Bizikletaren historia

Lehenengo bizikleta, Karl von Drais alemaniarrek asmatu zuen 1817. urtean. Bi gurpil zituen egurrezko ibilgailu bat zen, ez zeukan pedalik eta ibilgailua aurrera joateko hankekin eman behar zitzaion indarra. Geroztik, bizikleta garatuz eta bere itxura aldatuz joan da.

1839.urtean Kirkpatrick Macmillan eskoziarrak pedalekin egindako lehenengo bizikleta asmatu zuen. Bizikletaren aurreko gurpilaren ardatzari metalezko barra bat gehitu zion eta horrela pedalak sortu zituen, indarra eginez, ibilgailuak aurrera egin zezakeen. Macmillanek ez zuen ibilgailua patentatu.

1860-ean Pierre Michaux, Michaux Company-ko sortzaileak garatu zuen bizikletak, sekulako arrakasta izan zuen merkatuan. Bi gurpil zituen eta eskuak jartzeko biradera zeukan. Asmakizun honekin batera etorri ziren lehenengo triziklo eta 4 gurpileko belozipedoak.

1870. urtean, aurreko gurpila atzekoa baino handiagoa zuen bizikleta berezia sortu zuen James Starley frantziarrak. Metalezko lehenengo bizikleta izan zen eta gurpilak geroz eta handiagoak ziren.

1920-1950. urteen bitartean, gizarteak bizikleta alde batera utzi eta automobila jarri zuen modan. Gerrek eragin handia izan zuten, eta ondorioz, bizikleten salmenta umeentzako bideratu zen guztiz.

1960-1990. urteen bitartean, gerra eta depresio handiaren ondoren, bizikletaren gorakada etorri zen. Aldaketa handiak eman ziren eta bizikletaren erabileran eragina izan zuen. Bizikleten salmentak bikoiztu egin ziren 1960 eta 1970. urteen bitartean eta handituz jarraitu zuen 1975. arte. Gainera, urte horietan sortu ziren errepideko bizikletak, mendiko bizikletak eta baita BMX bizikletak ere.

2000. urteaz geroztik, gauzak aldatuz joan dira, eta bizikletaren erabilerak gorakada handia izan du. Horren arrazoi nagusietako bat, jendearen kontzientziaren aldaketa izan da. Izan ere, gizartean, geroz eta pertsona gehiago konturatu dira bizikleta erabiltzea ekologikoagoa eta merkeagoa dela. Hori dela eta, azpiegiturak ere aldatuz joan dira, eta munduko hiri batzuk oso erosoak bihurtu dira bizikleta erabiltzeko.

2.3 Bizikleta mota eta erabilera desberdinak

2.3.1 Bizikleta Motak

Bizikleten eremuan, hainbat bizikleta desberdin aurkitu daitezke eta bakoitza erabilera desberdin baterako egokitua dago. Honako hauek dira bizikleta mota desberdinak:

- Mendi bizikleta:

Mendirako ibiltzen den bizikleta da eta 4 x 4 ibilgailu edo mendiko bizikleta ere deitzen zaio. 1970 eta 1980. urteen bitartean garatu zen, gaur egun asko erabiltzen den bizikleta da. Mendian erabiltzen den txirriak da, kirol eta aisialdi moduan zehazki.



2.1. IRUDIA. MENDIKO BIZIKLETA (TREK)

ITURRIA: [HTTPS://WWW.TREKBIKES.COM/MX/ES_MX/BICICLETAS/BICIS-DE-MONTA%C3%B1A/c/B300/](https://www.trekbikes.com/mx/es_MX/BICICLETAS/BICIS-DE-MONTA%C3%B1A/c/B300/)

- BMX:

Bizikleta hau Kalifornian garatu zen 1970. urtean eta kirola egiteko sortu zen. Gaur egun, **dirt, park, freestyle eta flatland** estiloetan du gehiengo erabilera. 20 pulgadako diametroa duen gupilak ditu eta Kros bizikleta ere deitzen zaio.



2.2. IRUDIA. BMX BIZIKLETA

ITURRIA: [HTTPS://BICIPRECIO.COM/BICICLETAS-BMX-BARATAS-OFERTAS/8604-BICICLETA-BMX-MEGAMO-BLAZER-10-VERDE-8424733002230.HTML](https://biciprecio.com/bicicletas-bmx-baratas-ofertas/8604-bicicleta-bmx-megamo-blazer-10-verde-8424733002230.html)

- Pistako txirrindua:

Belodromoetan egiten diren lasterketetarako erabiltzen den txirrindua da eta du kanbio ez frenorik. Horrez gain, pinoi fikoa dauka eta 7 eta 8 kg artean pisatzen ditu. Bizikleta hau kirolerako erabiltzen da.



2.3. IRUDIA. PISTAKO TXIRRINDUA

[HTTPS://WWW.SENACOLOMBIA.TV/DEPORTES/DIFERENCIA-ENTRE-LAS-BICICLETAS-DE-PISTA-Y-RUTA](https://www.senacolombia.tv/deportes/diferencia-entre-las-bicicletas-de-pista-y-ruta)

- Ziklo-kroseko bizikleta:

Lokaztutako, asfaltatutako eta hartxintzar bide eta lurretan ibiltzeko erabiltzen den bizikleta da. Errepideko txirrinduen itxura eduki arren, oso desberdinak dira.



2.4. IRUDIA. ZIKLO-KROSEKO BIZIKLETA

ITURRIA: [HTTPS://LABICIKLETA.COM/QUE-ES-UNA-BICICLETA-DE-CICLOCROSS/](https://labicikleta.com/que-es-una-bicicleta-de-ciclocross/)

- Errepideko txirrindua:

Distantzia handiak egiteko eta abiadura handiak hartzeko diseinatuta dagoen bizikleta da. Pisu gutxi daukate eta kanbioak dituzte. Kirola egiteko erabiltzen da eta gehien bat asfaltatutako bideetan erabiltzen da.



2.5. IRUDIA. ERREPIDEKO TXIRRINDUA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.BIKESTER.ES/ORBEA-AVANT-M30TEAM-D-BLUEBLACK-1042607.HTML](https://www.bikester.es/orbea-avant-m30team-d-blueblack-1042607.html)

- Hiriko bizikleta:

Hirian zehar, modu erosoan ibiltzeko diseinatuta dagoen bizikleta da. Oso iraunkorrak direnez, hirian ibiltzeko aproposak dira. Bizikleta hau garraiatzeko erabiltzen da gehien bat eta egunerokotasunean gehien erabiltzen den bizikleta da.



2.6. IRUDIA. HIRIKO BIZIKLETA

ITURRIA: [HTTPS://FABRICBIKE.COM/EN/BICYCLES/STEP-CITY-BIKE.HTML](https://fabricbike.com/en/bicycles/step-city-bike.html)

- Bizikleta tolesgarria:

Bizikleta hauek alde batetik bestera eskuetan eramateko aproposak dira eta erabili nahi ez duzunean, tolestu eta eskuetan eramateko diseinatuta dago. Bizikleta hauek, ohikoak baino pixka bat txikiagoak izaten dira eta gehien bat asfaltatutako lurretan erabiltzeko dira. Garraio publikoarekin konbinatu nahi duen jendearentzat oso egokia denez, hirietan asko ikusten dira.



2.7. IRUDIA. BIZIKLETA TOLESGARRIA

ITURRIA: [HTTPS://LABICIKLETA.COM/UNA-BICICLETA-PLIGABLE/](https://labicikleta.com/una-bicicleta-plegable/)

- Bizikleta elektrikoa:

Duela gutxi sortu den bizikleta da eta ohiko bizikleten antzekoa izan arren, hauek elektrikoak dira. Garraiatzeko erabiltzen dira gehien bat eta hauen erabilera handituz doa.



2.8.IRUDIA. BIZIKLETA ELEKTRIKOA

ITURRIA: [HTTPS://ARTICULO.MERCADOLIBRE.COM.AR/MLA-789216117-BICICLETA-ELECTRICA-VR-750W-36V-17AH-JM](https://articulo.mercadolibre.com.ar/MLA-789216117-bicicleta-electrica-vr-750w-36v-17ah-jm)

- Bizikleta hibridoa

Mendiko eta errepideko bizikleten ezaugarriak batzen dituen bizikleta da. Garraio bezala erabiltzeko aproposak dira eta hauen artean hainbat mota desberdin bereizten dira:

- Hibrido Urbanoa
- Konfort Bizikleta
- Bidai luzeetarako hibridoa
- Lur orotako hibridoa



2.9.IRUDIA. BIZIKLETA HIBRIDOA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.SANTAFIXIE.COM/BICICLETA-HIBRIDA-6KU-CANVAS-DISC-PLATA.HTML](https://www.santafixie.com/bicicleta-hibrida-6ku-canvas-disc-plata.html)

- Besteak: Bakfiets, Tandem, Recumbet..

Alde batetik, “bakfiets” izeneko bizikleta oso ohikoa da Herbehereetan eta erosketak garraiatzeko edota umeak eskolara eramateko erabiltzen da. Bestetik, Tandem estiloko bizikleta bi pertsona batera joateko erabiltzen da.



2.10. IRUDIA. BAKFIETSA

ITURRIAK: [HTTPS://WWW.FIETSGOED.NL/FIETSEN/62000002-21015-BAKFIETSEN-BAKFIETSNL-CARGO-LONG.HTML](https://www.fietsgoed.nl/fietsen/62000002-21015-bakfietsen-bakfietsnl-cargo-long.html)

[HTTPS://WWW.AMAZON.ES/VIKING-BICICLETA-TANDEM-TIMBERLINE/DP/B01NAU6EPJ](https://www.amazon.es/viking-bicicleta-tandem-timberline/dp/B01NAU6EPJ)

2.11. IRUDIA. TANDEM ESTILOKO BIZIKLETA

2.3.2 Erabilerak desberdinak:

Txirindu mota desberdin asko dauden bezala, hainbat erabilera ezberdin ere daude. Hiru dira zehazki: Kirola, aisialdia eta garraioa:

- Kirola: Kirola egin eta osasuntsu mantentzea da erabilera honen helburu nagusia. Gaur egun, hainbat kirol desberdin aurkitu ditzakegu. Honako hauek esaterako.
 - Errepideko txirrindularitza
 - Pistako txirrindularitza
 - Mendiko txirrindularitza
 - Ziklo-Kros
 - Trial
 - BMX



2.12. IRUDIA. MENDIKO BIZIKLETA LASTERKETA

ITURRIAK: [HTTPS://WWW.CABLEATIERRA.COM/NOTICIAS/DEPORTE-3/SIMPLEMENTE-IMPERDIBLE-MOUNTAIN-BIKE-EN-ROSARIO-DE-LERMA-18907](https://www.cableatierra.com/noticias/deporte-3/simplemente-imperdible-mountain-bike-en-rosario-de-lerma-18907)

[HTTPS://WWW.WELOVECYCLING.COM/ES/2020/02/10/TEMPORADA-CICLISMO-FEMENINO-2020/](https://www.welovecycling.com/es/2020/02/10/temporada-ciclismo-femenino-2020/)



2.13. IRUDIA. ERREPIDEKO TXIRRINDULARITZA LASTERKETA

- Aisialdia: Bizikletaren beste erabileratako bat **aisialdia** da eta denbora librean aprobetxatu eta entretenimendu bezala erabiltzen da.



2.14.IRUDIA. FAMILIA BIZIKLETAN PASEOAN

ITURRIAK: [HTTPS://WWW.GUIAINFANTIL.COM/BLOG/920/HACEMOS-UN-PASEO-A-PIE-O-EN-BICICLETA-CON-LOS-NINOS.HTML](https://www.guiainfantil.com/blog/920/hacemos-un-paseo-a-pie-o-en-bicicleta-con-los-ninos.html)

- Garraioa: Jende askok txirrindua, **garraio** bezala erabiltzen du eta gaur egun, ohikoagoa da erabilera mota hau. Lanera eta eskolara joateko eta erosketak egiteko erabiltzen da besteak beste.



2.15.IRUDIA. BAKFIETSEAN UMEAK ESKOLARA

ITURRIA: [HTTP://WWW.BIKEMAMADELPHIA.COM/2012/07/SIX-KIDS-ONE-BAKFIETS.HTML](http://www.bikemamadelphia.com/2012/07/six-kids-one-bakfiets.html)

2.4 Bizikleta eta abantailak

2.4.1 Ingurumena

Bizikleta erabiltzearen abantaila garrantzitsuenetariko bat, ingurumena da. Gaur egun, guztiok dakigu zer den bizikleta bat eta zertarako balio duen. Gehienok noizbait eduki eta erabili ere egin dugu, alegia. Gainera, azken urteotan munduan zehar bizikletaren erabilera asko handitu da eta are ohikoagoa da jendea bizikleta batekin ikustea.

Munduko hiri handietan erabiltzen diren auto kopurua izugarria da eta horrek espazio, kutsadura eta mugikortasun arazoak dakartza. Horregatik, bizikletaren erabilera handitze honek berpizte bat eman dio gizarteari. Izan ere, kotxearen erabilera gutxitzea dakarrelako eta hori **ingurumenak** asko eskertzen duelako. Bizikletan gabiltzanean ez dugu gas toxikorik isurtzen eta beraz, airea garbiagoa da.

2.4.2 Osasuna

Bizikletan ibiltzea ingurumenarentzat onuragarria izateaz gain, norberaren **osasunarentzat** ere ezinbestekoa da, bai fisikoki eta bai psikologikoki. Gure gogo-aldartean eta baita estresean ere eragina du eta horrek zoriontsuago eta osasuntsuago egiten gaitu.

Koloniako (Alemania) Goi Mailako Kirol Eskolako fisiologo talde batek egindako ikerketa baten arabera, egunerokotasuneko pedal kolpeak defentsak suspertzeko gorputzaren gaitasunak handitzen ditu eta baita infekzioak gutxitu ere. Horrez gain, kolesterolaren maila altua jaisten laguntzen du, biriketako ahalmena handitzen du eta bizkarreko arazoak saihestu ditzake.

Honako hauek dira zenbait abantaila:

- **Zirkulazio sistema.** Bizikletan ibiltzeak, miokardioko bihotzekoa jasateko arriskua murrizten du. Pedalei ematean, bihotzaren erritmoa handitu egiten da eta presioa jaitsi egiten da. Horrela, bihotzeko energia aurrezten du eta gutxiago gastatzen du. Horrekin batera, kolesterol txarra murrizten duenez, tronbosia jasateko arriskua ere murrizten du.
- **Sistema immunologikoa.** Noizean behineko bizikletaren praktikak, gogo aldartea hobetzen duten, ongizatea sortzen duen eta organismoaren defentsa naturalak indartzen dituen konposatu kimikoen ekoizpena handitzen du.
- **Artikulazioak.** Egunero bizikletan 20 minutu ibiltzeak, eragin positiboa izaten du belauneko artikulazioetan eta beraz, artrosia izateko arriskua gutxitzen du.
- **Muskulatura.** 45 eta 80 urte bitarteko pertsona bat egunero ordubetez bizikletan ibiliz gero, hiru bider hobetu dezake bere muskuluetako indarra, 50 minutu baino gehiagoko pedaleoak, metabolismoaren grasako estimuluei erantzuten dielako, hain zuzen ere.
- **Bizkarra.** Ornoetako mina gutxitzeko oso aproposa da bizikletan ibiltzea. Hanken mugimenduak gerrialdea indartzen du eta hernia diskalaren sorrera saihestu du.

Horrez gain, bizikletari erabilera desberdina emateak, abantaila desberdinak ditu.

Alde batetik, **kirol eta aisialdi bezala** erabiliz gero, aurretik aipatu ditugun osasun abantailak izateaz gain beste onura batzuk ere baditu:

- Zelulitisaren gutxiagotzea.
- Artrosia murriztea.
- Biriketako ahalmena handitzea.
- Pisua orekatzea.

Bestalde, beste abantaila orokor batzuk ere ditu:

1. Gorputza jardunean mantentzea
2. Psikologikoki hobeto egotea
3. Lo hobeto egiten laguntzea
4. Bizitza soziala hobetzea

Bestetik, **garraio bezala** erabiltzeak, osasun onurak izateaz gain, ingurumenean, ekonomian eta beste zenbait arlotan eragin positiboa du.

- Ingurumenean: Ekologikoa izateaz gain, ez du gas toxikorik isurtzen.
- Ekonomian: Gehiengoarentzat eskuragarria den garraio bat da eta ez du gasturik eskatzen erregai, peaje, seguru eta zergetan.
- Denboran: Bizikletan mugituz, auto ilarak saihestu daitezke eta horrela, denbora aurreztu.
- Tokian: Bizikletak ez du apenas tokirik hartzen. 16 txirrinduk automobil batek bezala okupatzen dute.
- Zoriontasunean: Frogatuta dago bizikleta garraio bezala erabiltzeak, norberaren zoriontasuna handitzen duela.
- Hirian: Bizikleta gehiago erabiltzeak automobil gutxiago erabiltzea dakar. Honek herri edo hiriarri ikuspegi garbi eta hobeagoa ematen dio.



2.16. IRUDIA. BIZIKLETA OSASUNGARRIA

ITURRIA: [HTTPS://ANDALUCIAESSALUD.WORDPRESS.COM/2013/04/15/LA-BICICLETA-UNA-APUESTA-POR-LA-MOVILIDAD-SALUDABLE-Y-SOSTENIBLE/](https://andaluciaessalud.wordpress.com/2013/04/15/la-bicicleta-una-apuesta-por-la-movilidad-saludable-y-sostenible/)

2.4.3 Ekonomia

Ekonomia ere, bizikleta erabiltzearen abantaila nagusienetariko bat da. Garraiatzerako orduan, bizikleta autoaren ordeztu erabiltzeak, ekonomian izugarritzko aurrezkiak dakar. Honakoak dira abantaila desberdinak:

- Eskuratze kostua.
- Mantentze lanak.
- Gasolina.
- Aseguruak, ITV, zergak...

Hauetaz gain, beste aurrezte mota bat aparkatzearena izan daiteke, autoarekin aparkatzeko eduki daitezkeen arazo guztiak bizikletarekin saihestuko baitira.

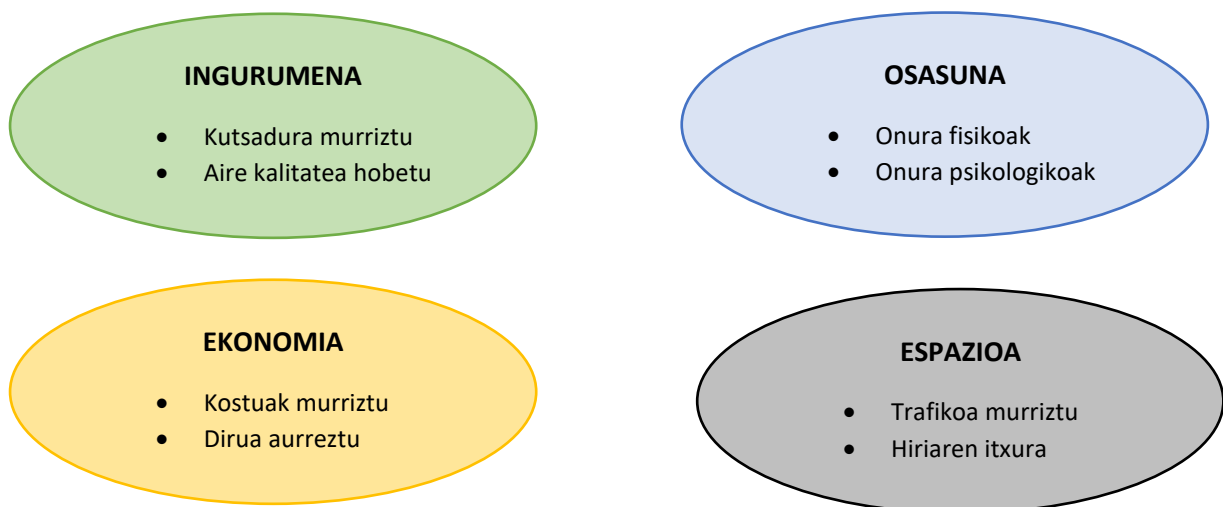
- *Ikerketa bat*

2.000 pertsona helduen desplazamenduak aztertuta, bakoitzak batez beste asteko 30 € aurreztuko lituzke autoa edo garraio publikoa erabili beharrean, bizikleta erabili ezker. Erresuma Batuko ikerketa batek azaltzen du, bizikleta autoaren ordeztu erabiltzeak urtean 1540 €-ko aurrezkiak ekarri dezakela.

2.4.4 Espazioa irabaztea

Bizikleta batek auto batek baino 5 aldiz gutxiago okupatzen du eta halaber, autoen erabilera txikiagoak hiriko trafikoa murrizten duenez, hirietako estres orokorra gutxitu egiten da. Hirian toki eta espazio gehiago izanda, hiria beti ere erosoagoa eta politagoa eta elkarbizitza errazagoa eta jasangarriagoa da.

2.4.5 Abantailen koadroa



2.17. KOADROA. BIZIKLETAREN ABANTAILAK

3. Bizikletaren erabileraren azterketa lurreratzen: Europatik Donostiara

3.1 Bizikletaren erabilera mundu osoan zehar

Gaur egun, bizikleta mundu osoan zehar erabiltzen da eta azken urteotan sekulako ospea hartu du hainbat lurraldetan. Ezinbesteko garraioa bihurtu da eta gero eta herrialde gehiago dira euren herritarrak bizikleta erabiltzera bultzatzen dituztenak, hiri jasangarria eta ekologista bihurtu dadin. **Europa** da arlo honetan gehien garatuta dagoen kontinentea. **Asian** eta **Amerikan** berriz, erabilera ez da Europan bezain handia. Hala ere, herrialde batzuetan oso ohikoa da eta joera handia dago bizikleta erabiltzeko.

Hasteko, **European**, hainbat herrialde dira bizikletaren erabileran garatuta daudenak. Hala nola, Suitzan, Alemanian, Herbehereetan eta Belgikan, garraiobide nagusia da. Iparraldeko herrialdetan ere bizikletaren erabilera handia da eta auto eta motorren erabilera baxuago da. Hegoaldean, ordea, alderantziz gertatzen da, hau da, auto eta motorren erabilera bizikletarena baino handiagoa da. Herrialdearen topografiatik da gehien bat, iparraldeko herrialdeak lauagoak baitira eta hortaz errazagoa baita bidegorriak egitea.

Bestalde, **Asian** bizikletak indar handia hartu du azken urteotan eta oso garrantzitsua bihurtu da herrialde askotan. Txina eta Japoniaren kasuak dira garrantzitsuenak.

Txinak, berotegi efektua kaltetzen duten gasen eragile handia denez, ingurumenaren kalitatea hobetzeko eta kontaminazioa murrizteko asmoz, bizikleta autoagatik ordezkatzera erabaki zuen. Bestalde, bizikleta jabe gehien dituen herrialdea da, 500 milioi txirrindu daude herrialde osoan. Biztanleriaren %38 ak du bizikleta bat eta Herbehereetan, ordea, 99-koak.

Esaterako, Japonian Txinan baino bizikleta gutxiago daude, biztanleria baxuagoa delako. Biztanleen %57-ak du bizikleta bat eta lanerako bidaien %15 baino gehiago txirrinduarekin egiten dira. Gainera, 10 milioi unitate baino gehiago saltzen dira urtean.

Era berean, **Amerikan**, ipar aldeko hiri batzuen bizikletaren erabilera handia izan arren, (Montreal eta Vancouveren adibidez), erabilera handiena eta esanguratsuena erdialde eta hegoaldean ematen da. Bertan, hiririk garrantzitsuenak Mexiko hiria eta Bogota dira.

Kolonbia eta bizikletak lotura zuzena dute. Izan ere, Txirrindularitza estatuko kirolrik garrantzitsuenetako bat bihurtu zen eta oso famatua den *Kolonbiako Itzulia* sortu zen 1951. urtean. Geroztik, Amerika Hegoaldean bidegorri gehien, azpiegitura egokienak dituen eta bizikleta gehien erabiltzen den herrialde bihurtu da. 2019ko *Copenhagenez* datuen arabera, Bogota txirrindua erabiltzeko munduko 20 hiri egokien artean dago.

Azkenik, **Afrikan** erabat desberdina da bizikletaren eremua. Legeei eta azpiegiturei dagokionez, ez daude ia garatuta, baina, horrek ez du esan nahi bizikleta erabiltzen ez denik. Afrikan beste kontinentetan bezalaxe bizikleta erabiltzen da, batez ere garraiobide bezala eta lanera joateko. Horrez gain, merkantzia garraiatzeko eta ikasleak eskolara joateko funtsezko garraiobidea da.



3.1 IRUDIA. BIZIKLETAREN ERABILERETAKO BAT AFRIKAN

ITURRIA: [HTTP://BICICLO.ORG/2018/08/15/AFRICA-Y-LAS-BICICLETAS/](http://biciclo.org/2018/08/15/AFRICA-Y-LAS-BICICLETAS/) PETER GOSTELOWEN ARGAZKIA

3.2 Bizikleten sarrera Euskal Herrian eta Herbehereetan

Euskal Herrian bizikletaren industriak garrantzia handia izan zuen. Izan ere, XX. mendearen hasieran, armagin industriaren Gerra Nagusiak, krisi larria ekarri zuen eta enpresa hauek beste merkatu eta produktu bat bilatu behar izan zuten. Zehazki, garrantzitsuenak “Beistegui Hermanos” (BH), “Orbea”, y “Gárate Anitua y Cia (GAC)” izan ziren. Orduan eman zitzaion bizikletaren industriari hasiera Euskal Herrian eta Espainian.

Bizikletentzako lehen bideak 1950eko hamarkadan sortu ziren. 1980. urtetik aurrera egonkortu egin ziren eta bidegorri izena eman zitzaion. 2000. urteaz geroztik, hasierako sarea handitu eta ibilbide logiko batzuk osatzea lortu zuten. Hasierako bidegorrien xedea aisialdiaren beharrei erantzutea zen, baina gaur egun gai dira eguneroko mugikortasunari erantzuna emateko.

Herbehereetan, duela 100 urte baino gehiago, bizikletaren inguruko zirrara piztu zen. Bizikletaren erabileraren munduko herrialderik garrantzitsuena eta aipagarriena bihurtu da, azpiegitura eta onarpen sozialari esker.

1920tik aurrera eraiki zituzten etxe berri guztiek bizikleta gordetzeko gela edota trasteleku moduko bat izan behar zutela zioen legea sortu zuten. Honek bizikletaren erabileran eragin positiboa izan zuen.

Lehenengo Mundu Gerra hasi zenean, alemaniar biztanleak beste arazo batzuekin egin zuten topo, beraz, bizikletaren erabilerara asko jaitsi zen. Herbeheretarrak, ordea, neutral mantentzea lortu zuten, eta bizikletaren erabileran ez zen horrenbesteko beherakada nabarmendu. Txirrinduak jendearentzat ezinbestekoa izaten jarraitzen baitzuen.

Garai hartan, langile eta erdi-mailako klasearentzat, bizikleta garraio bide segurua zen. Hori dela eta, kontsentsu sozial eta politikoa sortu zen bizikletaren erabilera handitzeko eta gobernua, bizikletarentzako azpiegiturak garatzen hasi zen. Bideak, zubiak, bidegurutzeak, seinaleak, etab.

1960. urtean, ordea, automobila indarra hartzen hasi zen eta garraio garrantzitsua bihurtu zen. Horregatik, bizikletaren erabilera eta bizikletarentzako azpiegiturak arriskuan jarri ziren. Dena den, urte batzuk aurrerago, herritarren erreakzio eta aldarrikapena etorri zen, automobilen aurka kexatuz eta bizikletari toki gehiago eskatuz, hurrenez hurren.

Horrez gain, azken 20 urteetan, Herbehereetan bezala, beste herrialde askotan bizikletak itxura ekologiko, osasuntsu eta kirolzalea hartu du. Gaur egun, Herbehereetan 7,5 km tik beherako bidaien %70-a txirrinduarekin egiten dira. Bertako populazioa 17 milioikoa da eta guztira 22 milioi bizikleta daude, hau da, pertsona bakoitzeko 1,3 bizikleta daude eta datu hauek agerian uzten dute, Holanda munduko herrialderik garrantzitsuenak dela bizikletaren erabilerrari dagokionez. Gainera, urtetik urtera datuak hobetzen doazen heinean, bizikletaren eremua ere handiagoa da.

3.3 Europako erreferentziak

Munduko bizikleten hiri garrantzitsuenetako bat da **Amsterdam** eta **Kopenhage** nabarmentzen dira zalantzarik gabe. Herbehereetan eta Danimarkan bizikleta garraio bat baino gehiago dela esan daiteke, hau da, bertakoen bizimodua da.

1990. urteaz geroztik, Irailaren 22-an autorik gabeko Munduko Eguna ospatzen da munduko hiri askotan eta autoen erabilera murriztea, ingurumena babestea eta hiritik mugitu ahal izateko, beste garraio batzuk probatzea du helburu. Hala ere, Amsterdam eta Kopenhagek, egun berezi hau urte guztian zehar ospatzen dute. Hori posible izan dadin, bi hiri hauetan bizikletan garraiatzeko sekulako erraztasunak daude, zirkulazioaren arau eta beharrezkoak diren azpiegitura egokiak baitaude eta baita herritar guztiak behar besteko kontzientzia baitute.

Kopenhage:

Alde batetik, hamarkada askoren buruan, txirrin dularitza bizitza estilo bat izan da Kopenhage hirian eta 1973. urtean etorri zen bere itzulera modernoa.

Nahiz eta eguraldia desagokia izan, bizikletan ibiltzea geroz eta ohikoagoa egin zen 1980 eta 1990. urteen bitartean. Ildo beretik, azken urteotan, bizikletaren erabilera asko handitu da, azpiegiturak izan dituzten hobekuntza eta jendearen kontzientzia direla eta.

Gaur egun, Kopenhagen, 600.000 pertsona bizi dira eta bizikleta kopurua, hiritarrena baino handiagoa da. Hiritarren %50-a baino gehiago lanera bizikletan joaten da eta %62-a baino gehiago bizikletaz garraiatzen da hirian zehar. Bertako azpiegiturari dagokienez, 134 milioi euroko inbertsioa egin da azken urteotan eta dagoeneko bidegorriak 400 km baino gehiago ditu.

Gainera, 2011. urtean Copenhaguenize izeneko indize bat sortu zen, pedalari emateko egokienak diren munduko hiriak biltzen dituena. Kopenhage hiria ranking horretako lehen postuan ageri da, 2015etik lehenengo postua mantenduz.

Amsterdam:

Bestetik Amsterdam, bizikletaren inguruko munduko hiririk garrantzitsuenetariko bat da eta Herbehereak ere munduko herrialderik nagusienetako bat da bizikletaren erabilera. Zehazki, "Copenaguizeren" datuen arabera, Amsterdam munduko bigarren hiririk adiskidetsuena da bizikletarekin.

Azken 20 urteetan bizikletaren erabilera %40 hazi da, horrela hirian bizikleten trafikoa sortuz eta aparkaleku guztiak betez. Horregatik eta bizikleta kantitate masiboagatik, azpiegiturak hobetu eta berriak egin behar izan zituzten.

Egun, munduko azpiegitura onenak dituzte: 500km ko bidegorria eta bizikletak gordetzeko izugarritzko aparkalekuak. Kopenhagen bezala, Amsterdamen ere, hiritarrak baino bizikleta gehiago daude. Horiei erabilera ematen zaie noski, eta bidaien %60-a baino gehiago bizikletaz egiten dira.



3.2 IRUDIA AMSTERDAM ETA BIZIKLETAK

ITURRIA: [HTTPS://WWW.AMSTERDAM.NET/ES/AMSTERDAM-BICICLETA/](https://www.amsterdam.net/es/amsterdam-bicicleta/)

Arrakastarako gako nagusiak

Nola lortu dute Kopenhagek eta Amsterdamek maila horretara iristea? Zeintzuk izan dira arrakastarako gako nagusiak?

Galdera honi erantzuteko, historian atzera egin behar dugu. Izan ere, Bigarren Mundu Gerra amaitu zenean, Europako herrialde guztietan bezala, Herbehereetan eta Danimarkan ere, kotxearen erabilera gora egin zuen. Bestetik, bizikletaren erabilera gutxitu egin zen eta txirrindulariak espaloiara baztertuak izan ziren. Gertakizun horiek, errepideetan hildakoen kopuru handitu zuten eta umeen heriotza tasa handitu zen batez ere. Holandan, 1971. urtean 3.000 hildako baino gehiago izan ziren auto istripuen ondorioz, horien artean 450 umeak izan ziren.

Hori dela eta, herritarren artean izugarrizko kezka sortu zen eta mugimendu sozialak jarri zituzten martxan, esaterako, manifestazio bati Stop Kindermood izena jarri zioten eta honek arrakasta handia izan zuen. Bestalde, kontaminazioaren inguruko kezka ere handituz joan zen eta jendearen *kontzientzia berdea* hasi zen. Era berean, bizikletaren gorakada, **70 hamarkadako petrolioaren krisiaren** ondorioa izan zen, gobernuak beste neurri batzuk hartzen hasi ziren eta inflazio puntu moduko bat izan zen.



3.3.IRUDIA. AUTO ISTRIPUETAN HILDAKO UMEEN AURKAKO MANIFESTAZIOA

ITURRIA: [HTTPS://BICHOME.COM/COMO-HOLANDA-HA-LLEGADO-A-SER-LA-VANGUARDIA-DEL-CICLISMO-URBANO-MUNDIAL/](https://bichome.com/como-holanda-ha-llegado-a-ser-la-vanguardia-del-ciclismo-urbano-mundial/)

Aipatu bezala, Holandako gobernuak neurriak aldatzen hasi zen, eta bizikletaren azpiegituran inbertsioak egin zituen. Horrekin batera, jendearen eta herritarren bizikletaren inguruko kontzientzia eta *kontzientzia berdearen* finkatzea etorri zen. Horrela, azpiegiturak hobetzen hasi zirenez eta txirindularientzako segurtasuna bermatzen joanenez, jendea bizikletan garraiatzeko ohitura hartzen hasi zen.

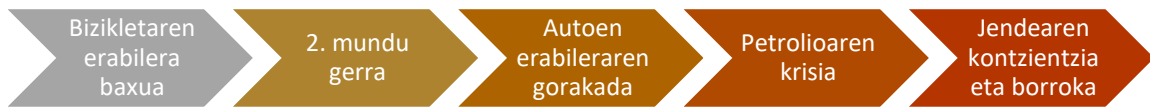
Azkenean, bizikletan ibiltzearen **ohitura** hau **kultura** bihurtu da eta hortaz, bizitza estilo bat da Amsterdam eta Kopenhage bezalako hirietan. Gainera, bi herrialde hauek hain kulturalizatuta daude gai honetan, non, jendearentzat bizikletan ibiltzeko klaseak ematen diren eta Herbehereetako umeen kasuan adibidez, bizikletan ibiltzeko gida-baimena atera behar duten.

Urteak aurrera joan ahala, Herbehereak eta Danimarka bezalako herrialdeak bizikletarentzako azpiegiturak hobetzen joan dira. Danimarkan 2007. urtean, *Green Wave* izeneko mugimendua zabaldu zuten. Egitasmo honen helburu nagusia, hiriko semaforoak txirindulariekin koordinatzea zen, horrek auto-ilarak gutxitzea eta txirindularien abiadura kontrolatzea zekarren.

Azpiegiturez gain, Amsterdam eta Kopenhage hiri oso lauak dira eta ez dute ia aldaparik, eta horrek ere eragin handia izan du bizikletaren erabileran. Hiri hauetan egiten duen eguraldia kaskarra izan arren, bizikletaren erabileran ez da inoiz oztopo bat izan.

Horrenbestez, arrakastarako gako nagusienetako bat jendearen kontzientzia dela begi bistakoa da eta horretarako, bizikletarentzako azpiegiturretan inbertsio handiak egitea beharrezkoa da. Laburbilduz, arrakastaren katea honakoa da: Hasteko, jendeak pentsaera eta kontzientziaren jokabide batzuk hartu zituzten.

Ondoren, jokabide horrekin batera, herrialde eta gobernuaren azpiegituren inbertsioa etorri zen. Gero, azpiegiturak hobeak zirenez, jendea bizikleta gehiago erabiltzen hasi zen eta ohitura sortu zen, horrela, azpiegiturak hobetzen jarraitu zuten. Amaitzeko, guzti hori lotuz, **kultura** bihurtu da, bizitza estiloa.



3.4 GRAFIKOA: HERBEHEREETAKO BIZIKLETAREN ERABILERAREN EBOLUZIOA

Donostia: Bizikletaren eremuaren analisia, Utrecht-ekin alderatuz

3.4 Historia. Donostia eta Utrecht

Donostiaren historia 1014an hasi zen. Garai hartan, Antiguako San Sebastian monasterioa zegoen, gaur egun hiria dagoen tokian, eta hartatik datorkio izena. Handik urte batzuetara, 1180an, Nafarroako Antso Jakituna erregeak forua eman zion Urgull mendiaren oinetan, Urumea ibaiaren ibaiadarraren eta Kontxako badiaren arteko eremuan kokatutako herri txiki bati.

Hainbat mendez, suteen eta setioen ondoriozko hondamen latzak jasan zituen Donostiak, frantsesen, britaniarren eta holandarren erasoetan. Suterik ezezagunena 1813ko abuztukoa izan zen, portugaldar eta ingeles gudarosteek eragina: kale bakarrak eutsi zion sute hari, eta, gertaera haren oroigarri, Abuztuaren 31 du izena, gaur egun.

1885ean, Maria Kristina erregina ordea, udak Donostian igarotzen hasi zen, eta modan jarri zen hiria Europako aristokraten artean. Erruz hasi ziren aberatsak etortzen, itsas bainuak hartzera eta kasino bikainen jokoan aritzera (1887an eraiki zuten kasino). Loraldi ekonomiko hari lotuta, eraikuntza jarduera bizia hasi zen. Horien artean, Maria Kristina eta Kursaal zubiak, Maria Cristina hotela, Victoria Eugenia antzokia, Justizia Jauregia, Perla bainuetxea, Igeldoko atrakzio parkea..

Urte batzuk geroago, hiriko errepide sarearen inguruan, 1990. urtean Gipuzkoako Diputazio Foralak eta Donostiako Udalak, Donostialdeko *“Plan Integral del Transporte”* izeneko proiektua sortu zuten. Honen helburua hiriko zentrorra sarbidea izatea zen.

Gainera, 1980 eta 1990. urteen bitartean Administrazio publikoak hainbat neurri hartu zituen hiriko trafiko ugariaren ondorioz. Esate baterako, semaforo sistema zentralizatuaren instalakuntza eta hiriko zentroan aparkaleku gehiagoren eraikuntza.

Garraio ez motorizatuen kasuan, ordea, bizikleta kirolarekin lotu izan da beti eta ez zaio erabilerarik eman garraio moduan. Garraio motorizatuak eta garraio publikoa erabiltzen ziren egunerokotasuneko bidaiak egiteko. Horren arrazoietako batzuk, urte osoan zehar egiten zuen eguraldi kaskarra, garraio motorizatuarekin zegoen arriskua, esfortzu fisikoa eta hiriaren topografia ziren.

Horren ondorioz, 1980. urtean bizikletaren erabilera handitzeko eta sustatzeko ekintzak antolatzen hasi ziren. Gainera, urte horretan hiriko lehenengo **bidegorria** sortu zen, Maria Kristina zubitik Metalezko zubia batzen zuena.

Donostiak gainera, 2008. urtetik zerbitzu publikoko bizikleten alokairua eskaintzen du. Hasiera batean, 9 geltoki eta 150 bizikleta bakarrik zituzten. 2013. Urtean, berriz, zerbitzu hori Dbizi zerbitzuarengatik ordezkaturia izan zen. Dbizi gaur egun oraindik martxan dagoen zerbitzu publikoa da eta bizikleta elektrikoaren sarrera ekarri zuen hirira, erabiltzaileei erabilera errazteko asmoz. 2015. urtean zerbitzuak aldaketak izan zituen eta dagoeneko 25 geltoki ditu.

Utrechteko historian murgilduta, kristo ondorengo lehenengo urteetan, erromatarrek beraien inperioa Rin delgara eta Elba eremuetara hedatu zuten. Orduan, 47.urtean Claudius enperadore erromatarrek Rin ibaia beraien inperioko iparraldeko muga izango zela erabaki zuten. Bertan, Castellum Traiectum izeneko gaztelu bat eraiki zuten, urte batzuk beranduago Utrecht hiria bihurtuko zena.

695. urtean Wilibrord misiolaria, Utrecht kokatu zen. Bertan, St Martineri dedikatutako eliza bat eraikitzen lagundu zuten eta San Salvador izeneko beste bat sortu zuten. Utrecht katedraldun hiri bat zenez, Herbehereetako iparraldeko eliztar erdigunerik garrantzitsuenetariko bat bihurtu zen.

857. urtean bikingoek Utrecht erasotu zuten eta erasoaren bitartean hiriko ate eta hormak suntsitu zituzten. Gainera, hainbat herritar hil zituzten.

Hiriko eraikuntza nagusien artean, Dom Torrea nabarmentzen da, 1254. urtean eraikitzen hasi zirena. Hendrik van Vianden obispoak, eraikuntzaren lehenengo harria jarri zuen. Urte batzuk geroago, kapitalaren faltak, eraikuntzaren geldialdia ekarri zuten eta azkenean 1520.urtean amaitu zuten guztiz. Hainbat urteren buruan, 1529an Vredenburg gaztelua eraiki zuten, Utrechteko herritarrak kontrolpean mantentzekotan. Espainiako tropak 1577an alde egin zuten bertatik, Herbeheretar errebeldeak hauek erail ondoren. Azkenean, Utrechteko herritarrak, espainiarrak itzuliko ziren beldurrarekin gaztelua suntsitu zuten.

1713an Utrechteko Ituna egin zen zen, Espainiako tronuaengatik ondorengotza gerrari amaiera emanez. Espainia, Ingalaterra eta beste herrialde batzuen arteko bake-akordioa izan zen eta bertan Erresuma Batua garaile nagusia izan zen. Europak mugak berriz finkatu zituen eta bere mapa politikoa aldatu zuen.

1945eko maiatzaren 2an Hitler hil zen eta bi egun barru isilpeko irratia ilegal batek Herbehereak askatuak izan zirenaren berri eman zuen. Orduan, Utrechteko herritarrak kalera irten ziren, baina soldadu alemaniarrek etorri eta tirokatzen hasi ziren. Maiatzaren 7an Erresuma batuko eta Kanadako tropak etorri ziren eta ongietorria egin zitzairen.

Bigarren mundu gerraren ondoren, 1950-1960 urteen bitartean, hurrenez hurren, hiriko azpiegiturak kotxearentzako egokituta zeuden batez ere, Europako beste hiri gehienetan bezala. Baina, 1970ko hamarkadan trafikoaren ondorioz ehundaka ume hil ziren eta orduan herritarren protestak etorri ziren. Horrela, gobernuak eta udalak neurriak aldatzen hasi ziren, herrialdeko eta hiriko azpiegiturak bizikletentzako egokituz.

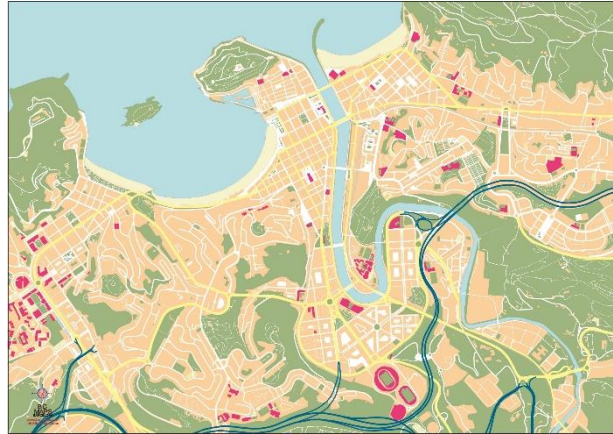
2003. urtean OV fiets herrialdeko bizikleta publikoaren zerbitzua sortu zen, 800 bizikleta eta 70 aparkalekurekin. Gaur egun, 20.000 bizikleta baino gehiago ditu eta 300 aparkaleku daude herrialde osoan, herrialdeko bizikletaren erabilera bezala, zerbitzua ere handituz doa.

Urteak aurrera doazen heinean, azpiegiturak hobetuz eta bizikletaren erabilera handituz doa. 2019. urtean adibidez, hiriko erdigunean dagoen bizikletentzako aparkalekua handitu zuten, 6.000 ko kapazitatea edukizetik 12.500 era, munduko txirrindu aparkalekurik handiena bihurtuz.

Azpiegiturak hobetuz doaz etengabe eta 2030. urterako bizikletaren mugikortasun sarea bikoiztu nahi dute.

3.5 Gaur egun. Donostia eta Utrecht

Donostia, Euskal Herriko iparraldean kokatuta dagoen Gipuzkoako hiriburua eta udalerririk nagusia da. Euskal Herriko hiri jendetsuenen artean laugarrena da eta 180.000 biztanle ditu. Hezkuntzan, kulturean, kirolean, turismoan eta baita administrazioan ere oso garatuta dago.



3.5. IRUDIA. DONOSTIAKO MAPA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.THINGLINK.COM/SCENE/1237039363162898437](https://www.thinglink.com/scene/1237039363162898437)

Donostiako jarduera ekonomiko nagusia **Zerbitzu sektorea** da. **Turismoa** da hain zuzen ere, hiri honen ekonomiaren motor nagusia. Modu ezberdinetako turismoa ageri da: kirol-turismoa, kultura-turismoa, hondartza-turismoa...

Bizikletaren eremua aztertuz, aipatu behar da Donostia, Espainia mailan bizikleta gehien erabiltzen den 10 hirien artean sartzen dela. Izan ere, 56 km-ko bidegorria dauka eta bizikletan ibiltzeko ezinbesteko bistak ditu. Gainera, bizikleta alokatzeko hainbat denda daude eta udaletxeak eskaintzen duen **Dbizi** zerbitzua ere badago. Horrez gain, txirrinduarentzako ruta desberdinak eta gidatutako bisitak egiteko aukerak anitzak dira.

Era berean, kirolari dagokionez, oso ezaguna den Donostiako klasikoa ospatzen da urtero uztaileko azkeneko larunbatean edo abuztuko lehenengoan. 1981-ean sortu zen, eta sekulako ospea eman dio hiriari zein txirrin্দularitzari.



3.6. IRUDIA. DONOSTIA HIRIA

ITURRIA: [HTTP://WWW.XN--OATITURISMO-1DB.EUS/ES/LISTINGS/DONOSTIA-SAN-SEBASTIAN/](http://www.xn--oatiturismo-1db.eus/es/listings/donostia-san-sebastian/)

Utrecht, Herbehereetan dagoen Utrecht autonomia erkidegoaren hiriburua eta udalerrri nagusia da. Herbehereetako laugarren hiri nagusia da eta 325.000 biztanle ditu. Herbeheren erdialdean kokatuta dago, eta bere kokapenagatik trenbide, ur eta errepideen azpiegitura garrantzitsuak dituenenez, ekonomiaren funtzionamendurako ezinbestekoa da. Bestalde, nazioko enpresen negozio eta hitzaldietarako topagunea da Utrecht.



3.7. IRUDIA. UTRECHTEKO MAPA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.THEWORLD OF MAPS.COM/DIGITAL-MAPS/CITY-MAPS/DIGITAL-CITY-MAP-UTRECHT-406](https://www.theworldofmaps.com/digital-maps/city-maps/digital-city-map-utrecht-406)

Utrechtek oso historia luzea eta aberatsa du eta kultur gune historikoa da. Turismoa ez dago hain garatuta eta kultura turismoa nagusitzen da gehien bat, musika aretoak eta museoak aipagarriak baitira hirian.

Bizikletaren erabilerari dagokionez, Utrechtek azpiegitura aipagarriak ditu, oso egokiak eta erosoak direnak, izugarriko bidegorri eta aparkalekuekin. Bertan, munduko bizikleta aparkalekurik handiena kokatzen da (12.650 bizikleta aparkatzeko tokia dago). Bestalde, erdialdean 22.000 bizikleta uzteko tokia dago eta zaintzapeko 12 aparkaleku aurki daitezke.

“Copenaguize” datuen arabera, Utrecht, Kopenhage eta Amsterdamen atzetik bizikletan ibiltzeko munduko hiririk erosoena da. Hiriak 300.000 biztanle ditu eta egunero batez beste 125.000 bidai giten dira bizikletan. Etxeen %98-etan gainera, gutxienez bizikleta bat dago.



3.8. IRUDIA. UTRECHT HIRIA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.IAMEXPAT.NL/LIFESTYLE/LIFESTYLE-NEWS/5-REASONS-WHY-UTRECHT-GREAT-CITY](https://www.iamekspat.nl/lifestyle/lifestyle-news/5-reasons-why-utrecht-great-city)

- **Donostia eta Utrechteko historiako eta gaur egungo berdintasun eta desberdintasunak**

HISTORIA	
BERDINTASUNAK	DESBERDINTASUNAK
<ul style="list-style-type: none"> • Historia handiko hiriak dira • 70 eta 80 ko hamarkadan. bizikletentzako mugikortasun sarea garatzen hasi ziren bi hiriak. • 2000ko hamarkadan bizikleta publikoaren zerbitzuak sortu ziren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utrechteko azpiegiturak Donostiako baino gehiago garatuz joan dira. • Gobernu eta Udalen neurriak eta inbertsioak desberdinak izan dira. • Herritarren kontzientzia desberdina izan da bi hirietan.

3.9. TAULA. DONOSTIA ETA UTRECHTEN ARTEKO HISTORIAKO DESBERDINTASUN ETA BERDINTASUNAK

GAUR EGUN	
BERDINTASUNAK	DESBERDINTASUNAK
<ul style="list-style-type: none"> • Hiri erosoak eta atseginak dira • Bizikleta publikoaren zerbitzua eta bizikletentzako azpiegiturak dituzte bi hiriek. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarduera ekonomiko desberdinak jorratzen dituzte. • Utrecht hiri laua da, Donostia, berriz, aldapatsua. • Azpiegituren kopurua eta kalitatean desberdintasunak daude bi hirietan • Bizikletaren erabileran desberdintasunak daude bi hirietan

3.10. TAULA. DONOSTIA ETA UTRECHTEN ARTEKO HISTORIAKO ETA GAUR EGUNGO DESBERDINTASUN ETA BERDINTASUNAK

3.6 Makroingurunea eta Mikroingurunearen azterketa

Donostia eta Utrecht hirien makroinguruneko eta mikroinguruneko faktoreen azterketa ezinbesteko da. Makroingurunean, eragina duten kanpoko faktore multzoak aztertzen dira eta mikroingurunean, aldiz, eragina duten barnekoak. Bizikletaren erabileran eragina izango dute, eragin hori positiboa edota negatiboa izan daiteke eta aztertutakoa, barneko edo kanpoko den, eta eragina positiboa edo negatiboa den arabera, indarguneak, aukerak, mehatxuak edo ahuleziak izan daitezke. Horrela, Donostia eta Utrechtoko bizikletaren erabileraren hasierako AMIAren analisisa osatu ahal izango da.

MAKROINGURUNEA

- Demografia: Herritarrak
- Natura: Topografia eta eguraldia
- Turismoa
- Kirola
- Kultura
- Ekonomia
- Teknologia

MIKROINGURUNEA

- Udala
- Erabiltzaileak
- Legeak eta arauak
- Azpiegiturak
- Ordezko garraioak
- Alokairu enpresak
- Bitartekariak

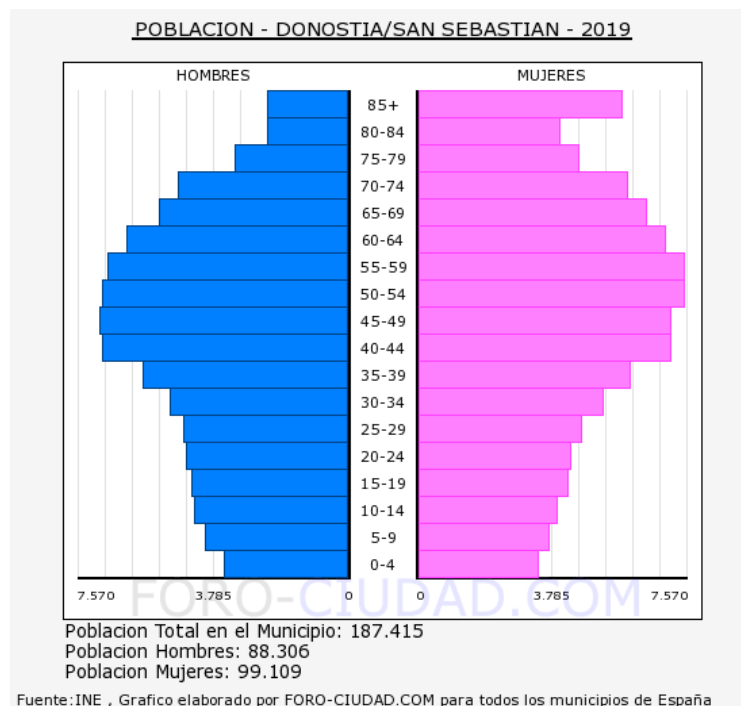
3.11. TAULA. MAKROINGURUNeko ETA MIKROINGURUNeko FAKTOREAK

3.6.1 Makroingurunea

3.6.1.1 Demografia: Herritarrak

Populazioa eta populazioaren ezaugarriak aztertzea garrantzitsua da, bizikletaren erabileran eragina izan dezakelako. Azterketa honetan, hirien biztanleria, herritarren batez besteko adina, sexua, egoera... aztertuko ditut.

Alde batetik, Donostiak 180.000 **biztanle** ditu. Horietatik %52,8 emakumezkoak dira eta hauen batez besteko adina 47,73 urtekoa da. Gizonezkoena, ordea, 43,78-koa da. 65 urtetik gorakoak, biztanleriaren %24-a dira, 18 eta 64 bitartekoak %62a eta 18 urte baino gazteagoak %15a. Populazio osoaren %7-a atzerritarrak dira eta 133 herrialde desberdinetako jendea bizi da hirian.



3.12. GRAFIKOA. DONOSTIAKO BIZTANLERIA 2019AN

ITURRIA: [HTTPS://WWW.FORO-CIUDAD.COM/GUIPUZCOA/DONOSTIA-SAN SEBASTIAN/HABITANTES.HTML#MAPAEDADMEDIA](https://www.foro-ciudad.com/guipuzcoa/donostia-san-sebastian/habitantes.html#mapaEdadMedia)

Bestetik, Utrecht 350.000 biztanle ditu. Horietatik %51 emakumezkoak dira eta %49 gizonezkoak. Biztanleriaren %70ak 18 eta 64 urte bitarteko adina dute, %20ak 0 eta 17 urte bitartean eta %10ak 65 urte edo gehiago ditu. Populazioaren %66a herbeheretarrak dira eta gainontzekoak atzerritarrak, Maroko eta mendebaldeko herrialdeetakoak batez ere.

Bi hirietako biztanleriaren bilakaera aztertuta, bizikletaren erabilerarako Utrechtoko ezaugarriak egokiagoak direla esan daiteke. Izan ere, 18 urte eta 65 urte bitartekoen herritar kopurua handiagoa da Utrecht, Donostian baino. Horregatik, adin tarte horretako jendeak eskuragarriago du bizikleta eta 0-18 urte bitarteko eta 65 urtetik gorako herritar kopurua handiagoa da Donostian eta horien bizikletaren erabilera zailagoa da adin tarte horietan.

3.6.1.2 Natura: Topografia eta eguraldia

Hiriaren topografia, eguraldia eta baita geografia ere faktore garrantzitsuak dira bizikletaren erabileran. Ezaugarri hauek, bizikletaren erabilera handiagoa edo baxuagoa izatea dakarte, eta era berean, erabilera mota desberdina izatea ere.

Donostiaren **topografiari** dagokionez, oso hiri egokia da bizikletan ibiltzeko aisialdi zein kirol bezala. Horretarako, bazter menditsuak eta itsasoko pasaleku egokiak baititu. Dena den, garraio bezala erabiltzeko, oztopo esanguratsu batzuk ditu, auzo aldapatsuak hain zuzen ere. Esate baterako. Igeldo, Zubieta, Aiete, Egia, Intxaurren, Altza, Bidebieta eta Ulija

Eguraldiaren kasuan, aldiz, Donostia udaran oso atsegina izaten da, eguzkia ateratzen denean, beroa egiten du eta bero hori gehienetan ez da gehiegizkoa izaten. Negua, ostera, zertxobait luzea izaten da, haizetsuak, hotzak eta euritsuak. Bestalde, urteko egun gehienak hodeitsuak izaten dira.

Azken urteotako datuen arabera, Donostia Espainiako hirik euritsuena da eta batez bestez hiru egunetik behin egiten du euria. Euri gehien egiten duen hilabetean, 31 eguneko epean, guztira batez besteko 99 milimetro pilatzen dira eta euri gutxien egiten duen hilabetean, ordea, 28 milimetro euri biltzen dira.

Utrecht hiria, berriz, Herbehereak guztia bezala, oso laua da eta ez dago ia aldaparik. Hiria oso handia da eta erdigunetik urrunduz, oso paraje politak eta lasaiak ditu bizikletan ibiltzeko.

Utrechtoko eguraldia, Donostiaren antzekoa da. Udaran eguraldi nahiko ona egiten du, baina Donostian baino tenperatura baxuagoa izaten da normalean. Negua ere antzekoa izan ohi da, luzeak izaten dira, euri asko egiten du eta tenperaturak 0-6°C artera jaisten dira.

Euri gehien egiten duen hilabeteko epean, guztira batez beste 58 milimetro pilatzen dira, hau da, Donostian baino gutxiago. Baina, euri gutxien egiten duen hilabetean Donostian baino 3 milimetro euri gehiago pilatzen da.

Bi hirien topografiari erreparatuz, Donostia kirola egiteko erosoagoa da eta Utrecht, aldiz, garraiatzeko. Horrez gain, eguraldia aztertuz gero, bi hirietan, urteko egun asko ez dira bizikletan ibiltzeko egokiak, eguraldi txarra eta euria direla eta.

3.3.1.3 Turismoa

Turismoa jendeak herrialdeak eta tokiak ezagutzeko egiten dituzten bidai eta egonaldietako ekintzen multzoa da. Turismoa egiten duten pertsonen turista deitzen zaie eta hauek eragin handia dute herrialde askotako hirietan eta hauen egunerokotasunean. Horregatik, turismoak ere eragina du bizikletaren erabileran eta honen inguruko azterketan.

Turismoak eta garraioak, lotura zuzena dute eta bata bestea baldintzatzen du. Turismoan, turista taldeak edota norbanako turistak toki batetik bestera ibiltzeko joera dute eta hortaz, garraioak eragin handia dauka hauetan, beharrezkoa baitzaie. Garraio mota eta modu desberdin asko daude mugitzeko eta bizikleta horietako bat da.

Azkenaldian, Donostiak, bisitari asko ditu eta turismoa hiriko sektore garrantzitsuenetariko bat bihurtu da. Honek eragin handia duenez, bizikletaren erabilera igo egin da.

Bizikleta erabiltzen duten turisten gehiengoak alokairu enpresetan errentan hartzen dituzte eta beste askok gidatutako ibilbideak ere egiten dituzte. Donostiaz gain, Gipuzkoan zehar ere “ruta” desberdin asko daude eta kirola gustatzen zaien turistentzat oso interesgarriak izan daitezke.

Zehazki, Donostiako Udalak hiria bizikletaz ezagutzeko eta bisitatzeko gidatutako “tour” edo “ruta” bat eskaintzen du turistentzat urte osoan zehar. Honen helburu nagusia, Donostiako auzo guztiak bizikleta elektriko bidez ezagutzea izanik.

Utrecht, Europako beste hiri askorekin alderatuta oraindik ez dago oso garatuta. Nahiz eta, Herbehereetako hiririk bisitatuena izan Amsterdam eta gero, bisitari hauen kopuruaren gehiengo herrialde berekoak da.

Utrechten ere, Donostian bezala, hiria bizikletaz ezagutzeko hainbat “tour” eta gidatutako bisita daude. Horrez gain, bizikletak alokatzen dituzten dendak anitzak dira. Gainera, herrialde honek bizikletarekin duen kultura kontuan izanda, bisitari eta turistei, bizikletan ibiltzeko eta bizikletaren kultura eta mundua hobeto ezagutzeko esperientziak eskaintzen dizkie herrialde honetako hiri guztiek, baita Utrecht ere.

Ondorioz, Donostiako bizikletaren erabilerarentzat hiriko turismoa garrantzitsua da, turistak garraiatu ahal izateko, bizikleta alternatiba egokia bihurtu daitekeelako. Utrecht, ordea, turismoa hain garatuta egon ez arren, herrialde honek bizikletaren erabileran duen kultura dela eta, turistentzat deigarria eta aproposa izan daiteke bizikletan ibiltzea eta hiriak eskaintzen dituen gidatutako “tourrak” egitea.

3.6.1.4 Kirola, zaletasuna eta afizioa

Bizikletaren erabilera esanguratsuenetako bat kirola da. Kirol profesionala eta ez profesionala bereiztu daitezke eta kirol profesional horren inguruan bizikletaren erabileran eragina duen, **zaletasun** eta **afizio** bat sortzen da.

Hasteko, Euskal Herriko txirrindularitzarekiko zaletasuna eta afizioa handia da. Herritar askok dute ohitura txirrindularitza sustatzeko, eta beste asko txirrindularitza profesionalaren afizionatu eta zaletu ere bilakatu dira. Euskal Herriko txirrindularitza lasterketa nagusiak Euskal Herriko Itzulia eta Donostiako klasikoa dira. Hauek oso ezagunak dira mundu mailan ere, eta honek bultzada handia eman dio Euskal Herriari eta baita bizikletaren erabilerari ere.

Euskal Herriko itzulia, Euskal Herrian egiten den aste beteko txirrindu lasterketa bat da eta etapa guztiak Euskal Herriko bazterretan egiten dira. 1924. urtean sortu zen *Excelsior* egunkariaren eskutik eta 1936tik 1968. urtera Gerra Zibila zela eta, bertan behera geratuta egon zen. 1969. urtean, aldiz, berriz ere martxan hasi zen eta gaur egun arte urtero ospatu da. Azken urteotan, ospe gehiago hartu du eta Euskal Herriarren artean sekulako zaletasuna eta afizioa sortu da.

Donostiako klasikoa, Donostia eta inguruko bazterretan egiten den eta munduko txirrindulari onenek parte hartzen duten etapa bateko lasterketa bat da. 1981. urtean hasi zen eta oraindik ere ospatzen da. Ospakizun honetan, urteak pasa ahala, afizioa eta zaletasuna asko hazi dira, eta giro paregabea sortzen da Donostian, lasterketa burutzen den egunean.

Jende askoren ustez, Euskal Herriko txirrindularitzaren afizioa munduko hoberenatariko eta gehien animatzen duen horietarikoa da. Zaletu gehienak, horrelako lasterketa egunetan, profesionalak animatzera joaten dira, mendiak bizikletaz igotzen dituzte eta lasterketa aurretik profesionalak egiten duten ibilbidearen zati bat egin ohi dute, bizikletaren erabilera suspertzeko modu bat izanik.



3.13. IRUDIA. TXIRRINDULARITZAREN EUSKAL ZALEAK FRANTZIAKO TOURREAN

ITURRIA: [HTTPS://ABOUTBASQUECOUNTRY.EUS/2018/07/30/IKURRINAS-CALAMARES-PIMIENTOS-COSTURERAS-EUSKERA-VINO-EFICACIA-GEOGRAFIA-HISTORIAS-VASCAS-EN-EL-TOUR/](https://aboutbasquecountry.eus/2018/07/30/ikurrinas-calamares-pimientos-costureras-euskera-vino-eficacia-geografia-historias-vascas-en-el-tour/)

Herbehereetan, ordea, kiroleko txirrindularitza profesionalaren inguruko afizioa eta zaletasuna desberdina dira. Jende askok jarraitzen du eta garrantzi handia ematen zaie bertan ospatzen diren lasterketa eta karrerei. Dena den, herrialde honetan ez dago mendirik eta hemen ospatzen diren lasterketa guztiak erabat lauak dira. Horregatik, herritar asko kale inguruetan elkartzeko txirrindulariak animatzeko, baina ez da Euskal Herrian bezala, hau da, zaletuek ez dute txirrindulariekin mendira igotzeko aukerarik.

Amstel Gold Race Herbehereetako lasterketarik nagusiena da. Egun bateko lasterketa klasikoa izaten da eta ospe handia du mundu osoan zehar. Horrez gain, badaude beste lasterketa asko Herbehereetan hasiera ematen zaienak, bertan txirrinduan ibiltzeko dagoen ohitura handia dela eta. Adibidez, 2020-ko Espainiako Buelta, Utrecht hirian emango dio hasiera eta bertan ospatuko da itzuliko lehenengo etapa.

Era berean, ohitura handia dago bizikleta kirola egiteko erabiltzeko. Txirrindulari asko, ekipamendu egokiarekin eta errepideko bizikletekin, bidegorrietan zehar ibiltzen dira. Asteburuetan gehien bat, lagun talde asko ikusten dira.

Horrenbestez, txirrindularitza profesionalaren inguruko zaletasunak bizikletaren erabilera suspertzen du, bai Donostian eta bai Euskal Herri osoan. Bestalde, bi herrialdeetan dago bizikleta kirolerako erabiltzeko ohitura, agian Euskal Herrian gehiago, dauden txoko eta mendiengatik.

3.6.1.5 Kultura

Kultura, herri, klase sozial edo garai bateko ezagutza, ideia, tradizio eta ohituren bereizketa egiten duen multzoa da. Hori dela eta, Herbehereak eta Euskal Herriak kultura desberdina dutenez, desberdintasun handiak izango dituzte bizikleten erabilerari dagokionez.

Euskal Herrian, bizikletaren erabileraren kultura aztertuz, egunerokotasuneko erabileran eta *garraio gisa* ez da inoiz nagusitu izan. Baina, *kirol* eta *aisialdi gisa*, ordea, bai. Izan ere, dauden bazter eta parajeak beti izan dira egokiak bizikleta hartu eta hauetaz gozatzeko. Gainera, azken urteotan, bideak hobetuz eta bidegorrien distantzia handituz doan heinean, jendearen zaletasuna eta afizioa ere handitu egin da.

Zehazki, Donostian, mendia eta kosta izanik, jendeak ohitura dauka bizikleta hartu eta kirola egiteko. Esaterako, igandetako lagun arteko bizikleta itzuliak oso ohikoak izan dira beti eta ohiturak oraindik ere jarraitzen du. Hala ere, *garraio gisa*, ez da inoiz nagusitu bizikletaren erabileran, baina azkenaldian jendearen kontzientzia aldatu eta erabilera zertxobait handitu egin da.



3.14. IRUDIA. DONOSTIAN TXIRRINDULARIAK

ITURRIA: [HTTPS://WWW.HORSCATEGORIETS.COM/TOUR/TOUR-OF-BASQUE-COUNTRY/](https://www.horscategoriets.com/tour/tour-of-basque-country/)

Herbehereetan, ordea, kultura eta ohitura handiena bizikleta garraio gisa erabiltzean dago, munduan zehar bizikleta gehien erabiltzen duen herrialdea eta bizikletaren inguruko kultura handiena duen herrialdea baita. Kirol eta aisialdi bezala ere asko erabiltzen da, baina ospea garraio bezala erabiltzeak ematen dio.

Herrialde honetan 18 milioi bizikleta daudela kalkulaten da eta gaur egungo populazioa 17 milioikoa da. Bizikletaren inguruko kultura hain da handia, non herrialdeak bere enbaxada propioa duen, *Dutch Cycling Embassy*, hurrenez hurren.

Laburbilduz, bi herrialdeen bizikletaren inguruko kultura aztertuta, Herbehereetan bizikletaren inguruko kultura izugarrikoa da. Euskal Herrian, aldiz, alor honetan ez dago ia kulturarik eta dagoen kultura apurra kirolerako dagoen zaletasuna eta afizioa besterik ez da.

3.6.1.6 Ekonomia:

Herrialdearen eta hiriaren **ekonomia** ere ezinbestekoak dira bizikletaren erabilerarako eta errepideen egoera, aparkalekuen kalitatea zein kopuruak, bidegorriak... baldintzatuko ditu. Ekonomia eta herritarren bizi kalitatea hobea bada, bizikletaren erabilera handiagoa izateko aukera gehiago daude.

Beraz, bi ekonomia mota bereiztu daitezke. Alde batetik herrialdearena eta bestetik hiriarena

➤ Herrialdearena:

Euskal Autonomia Erkidegoa, ekonomia aldetik Espainiako sendoenetako bat da. Bere Barne Produktu Gordina 72.170 M.€ takoa da eta Espainia osotik BPG handiena duen 5.-en autonomia erkidegoa da. Barne Produktu Gordinaren per capita 33.223 € koa denez gero, Espainiatik bigarren autonomiarik indartsuena da. Langabezia tasa, ordea, %9,1ekoa du eta Nafarroako erkidegoa eta gero langabezia tasarik baxuena duena da.

Herbehereak, Europa osoko seigarren ekonomiarik handiena duen herrialdea da eta oso aipagarria da bere langabezia tasa baxuagatik, Europako garraiobidearen erdiguneagatik, industria egonkorra izateagatik eta baita merkataritzan superabit handia edukitzeagatik ere. 2019. urteko datuen arabera, 812.051 M.€-tako Barne Produktu Gordina du eta per capitako 46.820 €. Langabezia tasa, berriz, %3,2-koa da.

➤ Hiriarena:

Donostiako hiritarren ekonomiaren egoera, 2017. urtean Instituto Nacional de Estadística (INE)-k egindako txostenaren arabera, Espainiako hiri onenenetariko bat da. Donostiako **etxeen batez besteko errenta garbia**, estatuko hiri guztietan handiena da, 37.500 €-koa hain zuzen ere eta **langabezi tasa**, aldiz %9,5-ekoa da, Espainiako hirietatik hirugarren langabezi-tasa baxuena duena.

Utrecht, oster, 2017-ko datuen arabera, **etxeen batez besteko errenta garbia** 46.600€-koa da eta **langabezia tasa**, 2018-ko datuen arabera %3,4-koa da.

Herrialdeen eta hirien arteko desberdintasunak aztertu ondoren, Herbehereetako eta Utrechtoko ekonomia Euskal Herriarena eta Donostiarena baino hobea dela esan dezaket. Hortaz, Herbehereetako herri eta hirietan bizikletentzako bidegorri egokiak, aparkaleku gehiago, eta baita herritarren eskuratzea ere errazagoa izango da.

3.6.1.7 Teknologia:

Teknologia txirriinduetara ere iritsi da, eta honek bizikletaren erabilera aldatu eta baldintzatu egin du. Azken urteotan, teknologia asko garatu da eta **bizikleta elektriko**en asmakuntza ekarri du, besteak beste. Horrez gain, bizikleten alokairu enpresek, zerbitzu publikoek eta txirrindu aparkalekuak erabiltzen dituzten **aplikazio sistemak** teknologia berriari dagokio.

Lehenengo bizikleta elektrikoa Ameriketako Estatu Batuetan patentatu zen 1895. urtean. 20. hamarkadan ez zen oso ohikoa izan bizikleta mota hau eta ez zuen ospe handirik izan, baina, 1973. urteko Petrolioaren krisiaz geroztik, bizikleta elektrikoaren gorakada eta honen inguruko interesa nabari da.

Bizikleta elektrikoek orain jo dute gailurra, honen erabilera eta salmenta kopurua izugarrizkoa bihurtuz. Eragile nagusia **teknologia** izan da, azkenaldian, kapazitate handiko bateriak sortu dituzte eta konponbide berriztatzaile berriak aurkitu baitituzte. Horrela, bizikleta hauetan pedalei eragitea erraztu dute eta honek jende gehiagorentzat eskuragarriagoa izatea eragin du.

Donostian, hauen erabilera handia da, Dbizi zerbitzu publikoak bizikleta elektrikoak baititu. Zehazki, Donostiako Udalak eskaintzen duen Dbizi zerbitzua, bizikleta elektrikoak eskaintzen dituen Europako zerbitzu publiko bakarra da. Hauen erabilera handia denez, hiriko bizikleta elektrikoen erabilera areagotu du. Gainera, herritarren bizikleta elektriko propioak aurkitu ditzakegu, bizikleta arruntak ohikoagoak diren arren.

Localiza las
estaciones de bicis



3.15. IRUDIA. DBIZI ZERBITZUAREN APLIKAZIO SISTEMA

ITURRIA: [HTTPS://APPS.APPLE.COM/AU/APP/DONOSTIA-BICIS-DBIZI/ID1495538241](https://apps.apple.com/au/app/donostia-bicis-dbizi/id1495538241)

Utrechtten bizikletaren erabilera oso handia da eta bizikleta elektrikoena ere asko hazi da azken urteetan. Bizikleta elektrikoaren alokairua eskaintzen duten zenbait enpresa daude, bizikleta mota hauen erabilera handituz.

Utrechtten, P-route Bicycle izeneko aplikazio sistema bat erabiltzen da nagusiki eta lehenengo hiria izan da aplikazio sistema hau garatzen. Aplikazio honek bizikleten doako aparkalekuak aurkitzeko balio du eta hiriaren erdigunetik dabilen txirrindulari kopurua kontrolatzeko aukera ere ematen du. Aplikazioan bertan ikusi daiteke momentuan libre dauden aparkalekuak eta erabilgarria da mugikorreko app-etan.

Aplikazio sistemen garapenak, bizikleten alokairua, aparkalekuetan aparkatzea, hauen ordainketa, etab. errazten dute eta hortaz, ekarpen garrantzitsua izan da bai Donostian eta bai Utrechtten. Bi hauen kasuan, eskaintzen dituzten bizikleta zerbitzu publikoek aplikazio sistema hauek erabiltzen dituzte beraien zerbitzuetarako. Horrez gain, alokairu enpresek eta bizikleta dendekek ere erabiltzen dute teknologiaren garapen hau. Beraz, teknologiaren garapena positiboa izan daiteke bi hirientzat.

3.6.2 Mikroingurunea

3.6.2.1 Udala

Udala, udalerrri bateko administrazioaz arduratzen den erakundea da. Alkateak eta zinegotziek osatzen dute eta hauen helburua udalerrriko arlo desberdinetako kontuak jorratzea da.

Donostiako eta Utrechteko Udala, hiriez arduratzen dira. Bizikleta arloan murgilduta, udalak hartzen dituen erabakiak eragina dute bertan. Azpiegituren, legeen, bizikleten erregistroaren, ekitaldien, zerbitzuaren eta proiektuen inguruko neurriak hartu behar izaten dituzte.

- Legeak eta beste neurri batzuk: Udalak, hiriko bizikletaren erabilera iraunkorra eta segurua izateko, lege batzuk ezartzen ditu. Lege hauek betetzen ez dituztenentzat isunak jartzen dituzte. Hala nola, honako lege hauek dira bi herrialdetan bete beharrekoak:
 - ✓ Bizikletak debekatuta dute espaloietan ibiltzea.
 - ✓ Gauetz argiak eramatea.
 - ✓ Telefonoz hitz egiten ez joatea.
- Azpiegiturak: Azpiegituren barruan, udalak, bizikletaren erabilera egokia izateko, aparkaleku, bidegorri eta errepideen inguruan erabakiak hartu eta hauek kontrolatzen dituzte. Izan ere, oso garrantzitsuak dira bizikletaren erabilera handiagoa, seguruagoa eta egokiagoa izateko.
- Bizikletaren erregistroa: Udalek herritarren bizikletak erregistratzeko aukera eskaintzen dute. Ez da derrigorrezkoa, borondatezkoa baizik. Eskaintza honen helburua, bizikleten lapurretak saihestea eta kokalekua erraztea da.
- Zerbitzua: Udalak bizikleten zerbitzuak eskaintzen ditu. Bezeroak kuota bat ordaintzearen truke, bizikletaren baimendutako erabilera izango du. Bi hiri hauek zerbitzu mota hau eskaintzen dute.

Donostiako Udalak adibidez, **dBizi** izeneko bizikleta elektrikoaren zerbitzu publikoa eskaintzen du. Bizikleta elektrikoak eskaintzen dituen Europako zerbitzu publiko bakarra da. Bizikleta hauentzat aparkaleku bereziak eskaintzen dituzte eta ordutegi mugatua dute.

Utrechten, Herbehereetako hiri guztietan bezala, **OV-fiets** izeneko zerbitzua eskaintzen dute.

- Kirola: Donostiako Klasikoa adibidez, urtero Donostian uztailako azkeneko astean edo abuztuko lehenengoan egiten den emakumezko eta gizonezko txirrindulari profesionalen lasterketa bat da. Euskadiko txirrindularitzaren organizazioak antolatzen du, beti ere Donostiako Udalaren baimenarekin.
- Proiektuak: Donostia eta Utrechteko bizikletaren erabileraren segurtasuna bermatzeko eta handitzeko sortzen diren proiektuak ezagutu eta onartu behar dituzte proiektu horiek martxan jarri baino lehen.

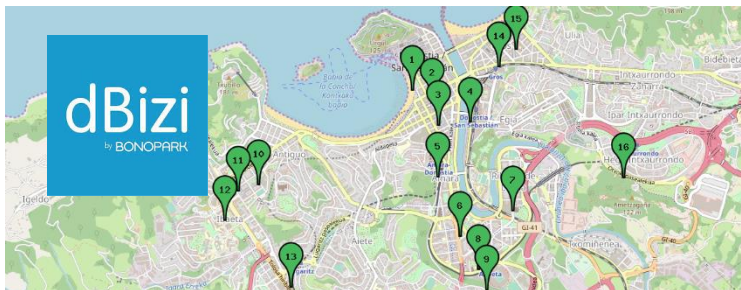
Udala: Zerbitzua

- **dBizi**

2013. urtean Donostiako udalak martxan jarri zuen bizikleta elektrikoen zerbitzu publikoa da. Bizikleta elektrikoen Europako zerbitzu publiko bakarra da eta beraien helburua hiriko mugikortasun aktiboa eta jasangarria bultzatzea eta garraio osasungarri bat eskaintzea da.

Zerbitzu honen ordutegia goizeko 6:30-etatik gaueko 23:00-etara mugatzen da. Udar, ordea, gaueko 24:00 ak arte.

Hiri osoan zehar 16 geltoki daude eta orotara 125 bizikleta elektriko. Honako hauek dira, dBizi-ren geltokiak:



3.16. IRUDIA. dBIZI ZERBITZUAREN LOGOA ETA APARKALEKUEN MAPA
ITURRIA: [HTTPS://WWW.DBIZI.COM/MAP/](https://www.dbizi.com/map/)

- **OV-fiets**

OV-fiets Herbehereetako bizikleta zerbitzu publikoa da. 2003. urtean sortu zen eta urteak urtera asko hazi eta garatu da.

Gaur egun, herrialde osoan bizikleta kopurua handia sartzeko kapazitatea duten 300 geltoki eta aparkaleku daude eta zehazki, Utrecht hirian 16 daude.

Aparkaleku eta geltoki hauen helburu nagusia, autobus eta tren estazioetatik gertu egotea eta hauen arteko lotura eta konexio bat sortzea da.



3.17. IRUDIA. OV FIETS ZERBITZUAREN LOGOA ETA BIZIKLETAK

ITURRIA: [HTTPS://WWW.TWEEWIELER.NL/FIETSEN/NIEUWS/2015/10/BIKES2GO-LEVERT-DUIZENDEN-NIEUWE-OV-FIETSEN-10123247?_GA=2.259298126.517140997.1589890310-1791964994.1589890310](https://www.tweewieler.nl/fietsen/nieuws/2015/10/bikes2go-levert-duizenden-nieuwe-ov-fietsen-10123247?_ga=2.259298126.517140997.1589890310-1791964994.1589890310)

Bi hirietako udalak eskaintzen dituzten bizikleten zerbitzu publikoak ezinbestekoak dira bizikletaren erabilera sustatzeko, bizikleta propioa ez dutenentzat aukera egokia eta aproposa baita. Horregatik, eragin positiboa izango du bi hirietako bizikletaren erabileran.

Bizikleta publikoak eskaintzeaz gain, udalak beste betebeharrak batzuk ere baditu, bizikleten erregistroa egitea, legeak eta arauak ezartzea eta azpiegiturak garatzea besteak beste. Hauen inguruan hartzen diren erabaki eta neurriek garrantzia dute bizikletaren eremuan eta neurriak geroz eta hobeak badira eta hortaz, hiriko bizikletaren erabilera seguruagoa bada, erabilera handitu egingo da.

3.6.2.2 Erabiltzaileak

Erabiltzaileak bizikleta erabiltzen duten hiritarrak dira. Alokaturako bizikletak erabiltzen dituztenak, zerbitzu publiko edo pribatuaren bezeroak dira, baina hiriko bizikletaren erabiltzaileak ere izango dira aldi berean. Erabiltzaile guzti hauen artean, bi erabilera desberdin aipa daitezke:

- Garraio bezala erabiltzen dutenak.
- Kirol bezala erabiltzen dutenak.

Bizikleta garraio bezala erabiltzen dutenen artean hainbat motatako erabiltzaileak daude: Bizikletan eskolara joaten diren umeak, unibertsitatera joaten diren gazteak, lanera joaten diren langileak, erosketak egiten dituzten pertsonak, hiria bisitatzeko eta alde batetik bestera joateko erabiltzen duten turistak.

Kirol bezala erabiltzen dutenak, aldiz, txirrindularitzako profesionalak eta zaletasun edo *hobby* bezala erabiltzen duten kirolariak dira.

Donostiako egoera aztertuz, hiriko gune batzuetako umeak eskolara bizikletaz joateko ohitura dute eta beste ume asko, berriz, ibiltzen edo garraio publiko edota pribatuan joaten dira. Horren arrazoietako bat segurtasun falta da. Horregatik, ume gehiago dira beste garraiobidetan edota ibiltzen joaten direnak bizikletan joaten direnak baino.

Unibertsitarioren kasuan, ikasle batzuk bizikletan joateko ohitura dute beraien fakultatetara. Gehienak beste herrietakoak direnez, garraio publiko edota pribatuan joaten dira. Donostiako unibertsitateko fakultateak, hiriko beste inguruekin bidegorriz komunikatuta daude eta bertan bizikletak alokatzeko aparkalekuak ere kokatzen dira.

Langileen kasuan ere antzeko zerbait gertatzen da, hau da, Donostian lan egiten duten langile asko, inguruko herrietakoak izaten dira eta garraio publiko edota pribatuan joaten dira euren lantegietara, baina, hirian bertan bizi diren langile batzuk badaukate ohitura bizikleta erabiltzeko. Dena den, gehiengoek normalean garraio publikoa edota pribatua erabiltzen dute.

Bizikleta erosketak egiteko erabiltzea ez da batere ohikoa. Normalagoa da ibiltzen joatea edo garraio publiko edota pribatua erabiltzea. Erosketak egiteko hiritik irten eta zentro komertzialetara joateko ohitura handia dago, garraio publiko edota pribatua erabiliz.

Kirol bezala, ordea, ohitura handia dago bizikletan ibiltzeko eta honen erabilera handituz doa. Txirrindularitzaren zaletasuna handia da eta gehiengoek hiriaren inguruko bazter eta txokoak erabiltzen dituzte kirola egiteko.

Utrechten, bizikletaren erabiltzaile kopurua Donostian baino askoz handiago da. Umeak bizikletan ibiltzen arin ikasten dute eta gida baimena ateratzeko azterketa bat ere egiten dute. Horrela, umeen ehuneko handiena bizikletan joaten da eskolara. Oraindik txikiegiak direnean eta bizikletan eskolara joateko gai ez direnean, gurasoak txirrinduan edo “backfiets” izeneko bizikletan eramateko joera handia daukate.

Utrechteko unibertsitateak 60.000 ikasle baino gehiago ditu eta hortaz, hiri unibertsitarioa da. Gehiengoa hirian bertan bizi da eta umeak eskolara bizikletarekin joaten diren moduan, unibertsitarioak ere bizikletan joaten dira unibertsitatara. Fakultatetara txirrinduarekin iristea oso erraza eta egokia da, dauden bide eta bidegorriengatik. Horregatik, oso ohikoa da ikasleak unibertsitatara bizikletaz joatea.

Langileen kasuan, Utrechten Donostiaren antzekoa gertatzen da. Hirian lan egiten duten asko ez dira hirian bertan bizi eta beraien lantegietara garraio publiko (tren, autobus) edota garraio pribatuan (autoan) joaten dira. Baina hirian bertan bizi diren langileen ehuneko handiena, bizikletan joaten da bere lantokietara.

Erosketak bizikletarekin egitea ere oso ohikoa da Herbehereetan eta baita Utrechten ere. Erosketak tamaina handi eta kantitate handikoak direnean “backfiets” erako bizikletak erabiltzen dituzte erosketaren karga guztia garraiatzeko.

Utrechten ere kirola egiteko ohitura handia dago, baina txirrindulari gehienak hiritik kanpo joaten dira. Hirian zehar ez da ohikoa jendea kirola praktikatzen ikustea.



3.18. IRUDIA. “BAKFITSA” EROSKETAK EGITEKO

ITURRIA: [HTTPS://WWW.OUTSIDEONLINE.COM/2281721/WHY-CANT-RIDING-BIKES-AMERICA-JUST-BE-NORMAL](https://www.outsideonline.com/2281721/why-cant-riding-bikes-america-just-be-normal)

Erabiltzaile kopuruan desberdintasun handiak daude Donostia eta Utrechten artean. Utrechten bizikletaren erabilera oso normalizatua dago eta erabiltzaileak edozertarako erabiltzen dute. Lanera joateko, unibertsitatara joateko, erosketak egiteko, besteak beste. Donostian batez ere kirolerako erabiltzen da eta erabiltzaile asko ditu alor horretan. Horrenbestez, egunerokotasuneko bizikletaren erabileran alde handia dago eta Donostiari Utrechten mailara iristeko asko falta zaio.

3.6.2.3 Legeak, arauak eta beste neurri batzuk:

Bizikletaren erabileraren segurtasuna bermatzeko eta desplazamenduei arintasuna emateko, **lege** eta **neurriak** jartzen dituzte instituzioek. Hauek betetzen ez direnean, **isunak** jartzen dira eta isun bakoitzari zenbateko zehatz bat dagokio. Euskal Herriko eta Herbehereetako lege, arau eta isunak desberdinak dira. Hori dela eta, interesgarria da hau aztertzea, bizikletaren erabileran izango duen eragina ikusteko.

Donostian, bizikletaren erabileraren legeak eta neurriak Donostiako Udalak jartzen ditu, honako hauek dira bi **lege** esanguratsuenak:

- Bizikletak debekatuta dute espaloitik ibiltzea (txirrindularientzat baimenduta dauden eta hauek seinaleztatuta dauden espaloiak dira salbuespen). Kasu hauetan, oinezkoak izango dute beti lehentasuna.
- Oinezko eta bizikletei baimendutako guneetan ere, lehentasuna beti oinezkoak izango du eta bizikletaren abiadura oinezkoenera egokitu beharko da.

Hauetaz gain, badaude bete beharreko **arau** batzuk:

1. Gauzez eta tuneletan argiak erabiltzea
2. Txirrina eramatea
3. Aurikularrekin ez zirkulatzea
4. Telefonoz hitz egiten ez joatea

Lege eta arau hauek ez betetzeak honako **isunak** dakartza:

Arau-haustea	Mota	Zenbatekoa	Zenbatekoa aurrez ordainduta
Espaloitik garraiatzea	Arina	50€	22€
Argi eta txirrin falta	Arina	50€	22€
Aurikularrekin garraiatzea	Larria	200€	97€
Telefonoz hitz egitea	Larria	200€	97€

3.19.TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN ERABILERAREN ARAU HAUSTEAK ETA ISUNAK

ITURRIAK: [HTTPS://WWW.DONOSTIAMOVILIDAD.COM/BICICLETAS/CAMPANA-SEGURIDAD-BICI-Y-PEATONES/](https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/campaña-seguridad-bici-y-peatonas/)

Bestalde, Donostian bizikletarekin egiten diren mugimenduak ez dira eskuekin adierazi behar. Herbehereetan adibidez, bizikletarekin egindako mugimendu guztiak eskuarekin seinalezatu beharko dira, beste erabiltzaileei abisua emateko.

Utrecht eta Herbehereetako lege eta arauak desberdinak dira Donostikoekin alderatuz. Utrechtoko Udalak ezarriko ditu legeak eta hemen ere debekatuta dago espaloietatik joatea eta hau betetzen ez dutenentzat isuna egongo da.

Honako hauek dira **legeak**:

1. Mugimenduak eskuekin seinالاتu behar dira. Eskuinera baldin bazoaz, eskuineko besoa horizontalki luzatuz eta ezkerretara baldin bazoaz ezkerreko besoa horizontalki luzatuz.
2. Paraleloan gehienez, bi txirrindu joan daitezke.
3. Ezin da mugikorrik erabili.
4. Gauzez eta tuneletan argiak erabiltzea. Bat aurrean eta beste bat atzean
5. Txirrina eramatea.

Lege eta arau hauetaz gain, badaude **beste neurri eta erabaki zehatz batzuk** ere. Donostia eta Utrecht hirietan, Europako beste hirietan bezala, lapurtutako, gaizki aparkatutako edota abandonatutako bizikleten inguruan neurriak hartu behar dira eta hortaz, bi hirietako udalek lanean dihardute horretan.

Donostiako Udalak adibidez, 2019-ko udara baino lehenago, hiriko zenbait aparkaleku desberdinetan kokatuta eta egoera txarrean zeuden bizikletak baztertzea erabaki zuen. Udaran bizikletak aparkatzeko egoten den zailtasuna dela eta, toki gehiago libratzea eta arazo hori murriztea zen helburu nagusia. Guztira 632 bizikleta nabarmendu ziren, batzuk jabeek jaso zituzten, beste asko erretiratuak izan ziren eta gelditzen zirenei segimendu bat egin zitzaion udaran zehar.

2019. urtean ere, Urtarriletik Irailera dBizi bizikleta elektrikoek zerbitzuan 1000 bizikleta inguru abandonatuak izan ziren, beranduago berreskuratuak izan zirenak. Horregatik, Udalak horren inguruan neurriak hartzea erabaki zuen eta herritarrak kontzientziatzeko kanpaina bat jaulki zuen.

Utrecht, Herbehereetako beste hirietan bezala, gaizki aparkatutako bizikleten inguruan, neurri gogorak hartzen dira. Ehundaka bizikleta jasotzen dituzte udaleko arduradunak eta hirian kokatuta dagoen pabiloi batera eramaten dituzte. Bertan, bizikletei argazkiak atera eta webgunera igotzen dituzte, bizikleta beraiek dutela adieraziz. Horrela, bizikleta falta zaion herritarrak bere bizikleta bertan dagoela ohartuz gero, dagokion isuna ordaindu eta bere bizikleta bueltan jaso ahal izango du.

Horrez gain, 2020. urteko urtarrilean Utrechtoko Unibertsitateak ere neurriak hartu ditu beraien fakultatean dauden apurtutako eta abandonatutako bizikleten inguruan. Hauek erretiratuz, beraien aparkalekuetan toki gehiago egon eta kaleari itxura hobea emateko.

Orokorrean bi hiri hauetan dauden bizikletaren inguruko lege eta arauak, bizikletaren erabileran eragin positiboa izango dute, eta herritarren eta erabiltzaileen segurtasuna bermatzen dute. Donostian, espaloitik bizikletan garraiatzeagatik jartzen duten isuna gehiegizkoa da, kontutan hartu behar da gune batzuetan ez dagoela txirringarritako bidegorririk. Eta Utrecht bestalde, aurikularrak erabiltzeko baimenak, arazoak izan ditzake zirkulazioan.

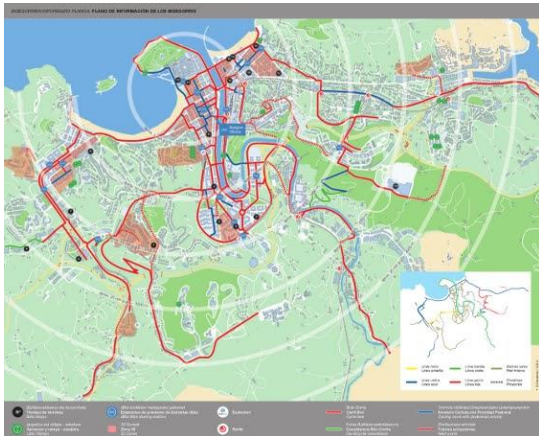
3.3.2.4 Azpiegiturak:

Bidegorriak, bizikleten aparkalekuak eta errepideak eragin handia dute bizikleten eremuan, beharrezkoak baitira bizikletaren erabilera egokia, arina eta segurua izan dadin.

Bidegorri deitzen zaio bizikletarekin garraiatu ahal izateko kolore gorrixkako bide edo errepideari. **Bizikleten aparkalekuak**, kalean topa daitezkeen eta lurrean dauden burdinezko euskarriak dira. Horrez gain, estalitako bizikleta aparkalekuak ere daude eta bertan bizikletak aparkatu eta gorde daitezke. **Errepideak** autoak, autobusak, motorrak, kamioiak... garraiatzeko erabiltzen diren bideak dira. Bizikletak aukera daukate bertatik garraiatzeko, beti ere kontu gehiagorekin eta erraiaren eskuin aldetik joanda.

Donostiako **bidegorriaren** mapa, 3.20.irudian ikus dezakegu.

Gaur egun, Donostiako bizikleten errepidearen sarea 53 kilometroz osatuta dago, hainbat bide desberdinetan banatua; 5,8 km txirrinduarentzako zirkulazio segurua da, 35 km espaloi eta bizikleta bideak, 7,7 km peatoiarekin partekatutako bideak eta 4 km motordun garraioekin konpartitutakoak dira.



3.20. IRUDIA. DONOSTIAKO BIDEGORRIEN SAREN MAPA

ITURRIA: [HTTPS://WWW.DONOSTIAMOVILIDAD.COM/BICICLETAS/RED-DE-BIDEGORRIS/](https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/red-de-bidegorris/)

Utrecht, azken urteotan hiri guztiko errepideak eraldatuz joan dira, bizikletaren erabilera egokituz. Zehazki, gaur egun, Utrecht hiriak ia errepide guztietan bidegorriak ditu, eta bidegorriak ez duten errepideak bizikletak erabiltzeko egokituta daude. Herbehereetako herri eta hiri guztiak bezala, bizikletan ibiltzeko eginak daude, horrela, bizikletentzako munduko azpiegitura onenak dituen herrialdea bihurtuz. 3.21 irudia Utrecht hiriko erdigunea da, eta bertan bidegorriak eta bizikletak hirian daukan eragina ikus daiteke. Munduko beste hiri batzuetako erdiguneetan hau pentsaezina izango litzatekeen arren.



3.21. IRUDIA. UTRECHT ERDIGUNEAN BIDEGORRIEN GARRANTZIA

ITURRIA: [HTTPS://BICYCLEDUTCH.WORDPRESS.COM/2019/05/29/CYCLING-INCREASED-AGAIN-IN-UTRECHT/](https://bicycledutch.wordpress.com/2019/05/29/cycling-increased-again-in-utrecht/)

Aparkalekuei dagokionez, Donostian, estalitako hiru aparkaleku seguru daude. Autobus geltokian dagoena, Amaran Pio XII.a eta Grosen kokatuta dagoen garaje bat, hain zuzen ere. Horrez gain, estali gabeko beste hainbat aparkaleku ere badaude, hau da, lurrean dauden burdinezko euskarriak.

Utrechten, munduko bizikleta aparkalekurik handiena dago eta 12.000 txirrindu gordetzeko tokia du. Estalitako beste 15 aparkaleku ere badaude, denak bizikletak seguru mantentzeko baldintza eta kapazitate handiekin. Lurreko burdinezko euskarriak ere toki guztietan ageri dira, eta jatetxeek, zinemek, futbol zelaiek, dendek eta beste hainbat tokik euren bezeroei aparkalekuak eskaintzen dizkie.

Unibertsitate gunean ere, fakultate eta eraikuntza bakoitzak, bere bizikleta aparkaleku propioa du eta gehienak estalitakoak eta segurtasun handikoak dira. Gainera, bizikleta horiek ondo aparkatu behar dira, bestela oinezkoei traba egiten dagoela kontsideratuko delako eta txirrinduak beraien tokitik kenduko dituztelako.

Beraz, Utrechteko azpiegiturak munduko onenatarikoak dira eta Donostiak bertako azpiegiturak gehiago garatu beharko lituzke, bizikletan erabilera areagotzeko beharrezkoak baitira bidegorri gehiago egitea eta baita aparkaleku gehiago eta seguruagoak jartzea ere.

3.6.2.5 Ordezko garraio eta zerbitzuak

Gizartean aurki ditzakegun garraio gehienak eragina daukate bizikletaren erabileran eta kalte egiten diote honi. Hiriko garraioak dira, honi gehien eragiten diotenak eta hauek pribatuak, publikoak edo alokairukoak diren bana daitezke.

- **Pribatua:** Norberaren esku daudenak dira. Automobila, motozikleta, oinezkoa...
- **Publikoa:** Garraio-bideak, non ordutegi eta bide zehatzak finkatuta dituzten. Horien artean, autobusa, tranbia, metroa, tren.. aurkitzen dira.
- **Alokairua:** Erabiltzaileak tarifa ordaindu eta bere desioetara atxikitzen den garraio mota. Taxia, Uber-a eta alokatutako autobusa adibidez

Hasteko, Donostian dauden garraio publiko desberdinen artean, autobusa da erabiliena, hiriko toki gehienetara iristeko aukera ematen baitu.

Era berean, trenak, lurraldeko herriekin, batez ere, Donostia ingurukoekin, lotura eta ordutegi onak ditu. Hiriko leku batetik bestera joateko ere oso baliagarria da. Hala ere, trenaren erabilera ez da autobusaren mailara iristen, ez baititu autobusak adina lotura zuzen.

Zerbitzu publikoekin jarraituz, Donostian ez ezik, Euskal Herriko beste bi hirietan, hau da, Bilbon eta Gasteizen, tranbia dute eta Bilbok metroa ere badu. Dena den, Donostian abian da metro sarea eraikitzekeo proiektua eta 2022. urterako erabilgarri izatea aurreikusten da.

Bestalde, Taxi eta Uber-a alokairuzko zerbitzuak dira. Donostiako Taxien tarifa Estatu osoko garestienetarikoa bat da eta horrek erabilera txikiagoa izatea egiten du. Hori dela eta, honen erabilera hirian ez da oso eraginkorra, egun berezietan eta kasu espezifikoeetan izan ezik. Uber-a, ordea, orain dela gutxi sartu da merkatuan eta honek Taxien erabilera gutxitzea egin du.

Garraio pribatuen artean gehien erabiltzen dena autoa da. Hiri gehienetan bezala, Donostian ere, autoen erabilera gehiegizkoa da eta trafiko handia eta auto ilara asko egon ohi dira.

Motozikleten erabilera ere nahiko handia da, Espainiako ratio handiena dauka motozikleta kopuruan eta jendeak hiritik honekin mugitzeko joera du.

Patinete elektrikoaren inguruan Udalak neurri batzuk hartu ditu azken urteotan eta hauek bidegorritik soilik joan daitezke. Ez dago hauek eskaintzen dituzten alokairu enpresarik eta horrek erabilera baxuagoa izatea egiten du.

Utrecht hirian gehien erabiltzen den garraiobidea bizikleta da, baina, autobusa ere asko erabiltzen da, lotura asko eta ordutegi egokiak eskaintzen baititu.

Tranbiari dagokionez, 2019. urteko neguan jarri zen martxan eta garraiobide berria denez eta mugatutako lotura eta ordutegiak dituzenez, honen erabilera oraindik baxua da.

Trenaren kasuan, hiri osoan beraien artean lotura zuzena duten 10 tren geltoki daude eta trenak ordutegi zabala dute. Hirian zehar ibiltzeko trenak erabili ohi dira, dena den, autobusa ohikoagoa da.

Zerbitzu pribatuari erreparatuz, kotxea eta motozikleta dira aipagarrienak. Lehenengoaren erabilera, Europako beste hiriekin alderatuz oso baxua da eta hiritarrentzat ez da lehentasunezko garraioa hiritik ibiltzeko. Motozikletak, berriz, asko erabiltzen dira hirian eta bidai motzak egiteko oso aproposa da. Donostian bezala, Utrecht ere ez dago patinete elektrikoak eskaintzen dituen enpresarik, eta hortaz, honen erabilera urria da.

Laburbilduz, Donostian, autobusen, motorren eta autoen erabilera handiak negatiboki eragiten dio bizikletaren erabilerari. Tranbia eta metroen erabilera ezak, eta patinete elektrikoaren erabilera baxuak, ordea, positiboki. Utrecht kasuan, motozikleten eta autobusaren erabilera handiak, bizikletaren erabilera jeisten du.

3.3.2.6 Alokairu enpresak

Alokairu enpresei esker jendeak bizikletak erabiltzeko erraztasunak ditu. Ezaugarri desberdinak dituzten hainbat enpresa mota aurki ditzakegu. Esaterako, erabilera mota, ordutegi, aparkaleku, erabilera denbora, prezio eta adin tarte desberdinetakoak. Haien arteko desberdintasun esanguratsuena alokairua pribatua edo publikoa izatea da

Dbizi da Donostian bizikletak alokatzen dituen enpresa publikoa. Ildo beretik, zerbitzu pribatua eskaintzen duten 20 enpresa daude hirian. Utrechtan, aldiz, OV-fiets da bizikletak alokatzen dituen zerbitzu publiko nagusia. Horrez gain, beste 60 enpresa pribatu inguru daude.

2018. urtean, Donkey Republic enpresak, laranja koloreko 700 bizikleta eskuragarri jarri zituen Utrechtan, bizikletaren erabilera handitzeko. Zerbitzu honen alokairua mugikorreko aplikazio sistemen bitartez burutu daiteke eta erabili ondoren bizikleta edonon utzi daiteke. Horrek, bizikletaren erabilera errazten du, hiriko bizikletaren erabilera handituz.

Donostian bizikletak alokatzea ez da oso ohikoa. Bizikletaren erabilera handitzeko, zerbitzu hauen hobekuntza ezinbestekoa da. Utrechtetako, ostera, eredutzat har daiteke.

3.6.2.7 Bitartekariak: Elkartek eta proiektuak

Bizikletaren erabilera, segurtasuna eta zirkulazioaren arintasuna handitzeko eta hobetzeko **elkartek**, **zerbitzuak** edota **taldeak** sortzen dira. Era berean, Udalek, Gobernuek, nahiz enpresek **proiektuak** kaleratzen dituzte.

Elkarte, fundazio, talde edota besteak

Donostian adibidez, honako elkarte eta fundazioak daude:

- 2013. urtetik martxan dagoen eta udalak kontrolatzen duen **Dbizi** enpresa
- 1989. urtean sortu zen **Kalapie** elkarte: Irabazi asmorik gabeko txirrindularien elkarte.
- **Cristina Enea Fundazioa**, ingurumenaren alde eta bizikletaren erabilera sustatzen duen elkarte.

- **Kalapie**

Kalapie, 1989an sortu zen irabazi-asmorik gabeko hiriko txirrindularien elkarte da eta bizikletaren erabilera handitzea, erraztea eta sustatzea da euren helburu nagusia.

Elkarte honek hainbat ekintza mota desberdin egiten ditu: kanpainak, ikastaroak, ekitaldiak, txangoak, proiektuak, besteak beste. Bizikletaren inguruko albisteak esekitzen dituzte beraien web orrian eta kexak, salaketak edota iradokizunak formulario baten bitartez bidaltzeko aukera ere eskaintzen dute.

Udalarekin harremanetan jarri ziren eta beraien proposamenen bitartez, hiriko azpiegiturak garatu, hiritarren ohiturak aldatu eta neurri eta arau batzuk moldatu dituzte, erabilera sustatuz eta handituz.

- **Cristina Enea Fundazioa. Bizikletaren behatokia.**

Cristina Enea Fundazioak, Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentuak eta Kalapie elkarteak Donostiako Bizikletaren Behatokia sortu zuten. Cristina Enea Fundazioak kudeatzen du eta helburu nagusia hiriko bizikletaren erabilera erraztea eta hobetzea da.

Horrez gain, hiriko mugikortasunaren analisia egiten du eta herritarren galdera, kexa eta iradokizunei erantzuna ematen dizkie. Fundazioaren web orrian, hiriko txirrindularientzat aholkuak emateaz eta araudia azaltzeaz gain, Donostiako eta Gipuzkoako bidegorrien sareen inguruko informazioa ere eskaintzen du.

Utrecht eta Herbehereetan, honako hau da elkarerik garrantzitsuena.

- Dutch Cycling Embassy

- **Dutch Cycling Embassy**

Herbehereetako txirrindularitzaren enbaxada eta sare publiko pribatua da, bizikletaren mugikortasuna jasangarria eta barneratzailea izaten saiatzen dena. Txirrindularitzaren esparruaren ezagutza eta esperientzia beste herrialde eta hiriekin partekatzea dute helburu, hauek txirrindularitzaren abantailak eta hari buruz gehiago ikas dezaten. Ondorioz, beste herrialde eta hirietan ere bizikletaren erabilera sustatzeko.

Hainbat alderdi desberdinen artean jarduten da bitartekari bezala:

- Gobernua-Gobernua
- Enpresa-Gobernua
- Enpresa-Enpresa
- Enpresa-Bezero



3.22. IRUDIA. DUTCH CYCLING EMBASSYREN LOGOA
ITURRIA: [HTTPS://WWW.DUTHCYCLING.NL/EN/](https://www.dutchcycling.nl/en/)

Munduko hainbat herrialde eta hiriekin egin ditu proiektuak, 75 herrialderekin hain zuzen ere. Espainian adibidez, Madrid, Bilbo eta baita Donostiarekin ere.

Donostiarekin, 2017. urtean sortu zuten BiciBizi proiektuan egin zuten elkarlana. Bertan, Herberehetako bizikleta enbaxadak, ekitaldiaren inaugurazioaren hasieran hitzaldia eman zuten eta konferentziaren amaierako eztabaidara ere gehitu ziren.

3.3.2.7.2 Proiektuak

Donostian, honako hauek izan dira proiektu garrantzitsuak

- 2018. urtean Alfonso Brazalez fisikariak koordinatutako **BizHiri**
- 2017. urtean El Diario Vasco egunkari enpresak sortutako **BiciBizi**

- Donostiako Udala, Ceit-Ik4 eta Luma-k: **Bizhiri**

2018. urtean Alfonso Brazález fisikariaren laguntzarekin, Donostiako Udalak, Ceit-Ik4 eta Luma-k bizikleten segurtasuna hobetzeko proiektu bat sortu zuten. Proiektuaren helburua, hiriko bizikleten lapurketarekin amaitzea zen, bizikleteei lapurketen aurkako sistema bat ipiniz.

Bizikleteei, Bluetooth teknologiadun kandadu finko bat ezartzea zen asmoa, bizikletaren erregistroa, sistemarekin eta Smartphonetako aplikazio baten bitartez konektatzen zena. Horrela, smartphoneko sistemako Gps-aren bitartez, bizikleta mapan lokalizatu ahal izateko.

- El Diario Vasco: **BiciBizi**

BiciBizi El Diario Vasco egunkariak antolatu zuen bizikletaren ekitaldi bat izan zen. Ekitaldi hau, 2017. urtean egin zen maiatzaren 23tik 28ra eta Donostian eta inguruko beste herri batzuetan ospatu zen. Lau egun horietan, bizikletaren inguruko hainbat ekintza egin ziren: tailerrak, lasterketak eta txapelketak besteak beste.

Proiektu honen helburu nagusia <<bizikleta garraio garbia dela eta ingurumena eta baita norberaren osasunarentzat ezinbestekoa>> dela azaltzea zen

Utrecht ordea honako hauek:

- Bicycle Dutch
- Streetfilms

- **Bicycle Dutch**

Bicycle Dutch, Mark Wagenbuur izeneko herbehereetarrak, 2009. urtean sortu zuen blog bat da. Blogaren helburua, bizikletaren erabilerearen abantailak, esperientziak, herrialdearen azpiegiturak, legeak.. etab bideo edota posten bitartez, publikoari erakustea da. Horrez gain, Herbehereetako eta baita atzerriko publikoari aurkezpenak ere ematea.

2012. urtean Spanish Award izeneko saria jaso zuen Espainian eta 2016. urtean Dutch Cycling Embassy-eko zuzendariak Herbehereetako bizikletaren bultzatzaile nagusia izendatu zuten.

- **Streetfilms**

Garraio jasangarrien inguruko pelikula motzak egiten dituen erakunde bat da. 2006. Urtean sortu zen proiektu honen helburu nagusia, bideon bitartez, garraio jasangarriez osatutako toki lasai bat posible dela azaltzea da.

Utrecht, 2019. urtean **Planning for people, not for cars** izeneko bideoklip bat aurkeztu zuten. Bertan, Utrechtoko bizikletaren erabilera nolako den, azkeneko urteetan azpiegiturak nola garatu diren eta jendearen kontzientzia nolako den azaltzen du.

Elkarte, fundazio, enbaxada eta talde hauek ezinbestekoak dira hiriko bizikletaren erabilera sustatzeko eta handiagoa izateko. Laburbilduz, Donostian Kalapiak eta Utrecht Dutch Cycling Embassyk hiriko bizikletaren inguruarentzat mesedegarriak dira.

3.7 Ondorioak

Donostiako eta Utrechteko makroinguruneko eta mikroinguruneko faktoreak aztertuta, hainbat ondorio atera daitezke. Honako hauek dira ateratako ondorioak:

- Herritarrei dagokienez, populazioa gazteagoa bada, bizikletaren erabilera handiagoa izateko probabilitatea altuagoa da. Utrechteko biztanleria, Donostiakoa baino gazteagoa da eta ondorioz, bizikleta erabiltzeko aukera handiagoa da Utrechten.
- Azpiegiturei erreparatuz, bidegorri eta bizikleta aparkaleku gehiago edukiz gero errazagoa da bizikletaren erabilera handiagoa izatea. Donostiako azpiegiturak ez daudenez hain garatuta, erabilera zailagoa izango da. Bestalde, Donostiari, Utrecht eta Herbehereetako beste hirien mailara iristeko asko falta zaio.
- Hiriaren topografia eta bertako eguraldia ere garrantzitsuak dira. Donostiak auzo asko ditu eta gehiengoek aldapa handiak dituztenez, bizikletaz garraiatzeko zailtasun handiagoak daude. Kirola egiteko, aldiz, oso egokia da, itsasoa eta mendia uztartzen baititu.

Utrecht hiria, berriz, laua denez eta aldaparik ez duenez, bizikletaz garraiatzea errazagoa eta erosoagoa da.

Eguraldia bi hirietan antzekoa da, Herbehereetako klima apur bat hotzagoa da, baina, bizikletaren erabilerak handia izaten jarraitzen du. Eguraldi txarrak ez du bizikletaren erabileran laguntzen eta bi hirietan eguraldia hobea izango balitz, erabilera handiagoa izango litzateke.

- Herbehereetako maila ekonomikoa Euskal Herrikoa baino altuagoa da, baita bien artekoa ere. Hori dela eta, soldatak ere Euskal Herrian baino altuagoak dira eta bizikleten prezioa antzekoa izanik, Herbehereetan errazagoa da bizikleta bat eskuratzea edo erostea.
- Teknologiaren garapenak bizikleta elektrikoak ekarri ditu eta gaur egun oso garrantzitsuak bilakatu dira bi hirietan, jende nagusiagoarentzat oso egokia eta aproposa baita. Horrez gain, aplikazio sistemak ere oso baliagarriak dira bi hirietako bizikletaren alokairuetarako eta aparkalekuetarako.
- Euskal Herriko txirrindularitzaren inguruko afizioa eta zaletasuna izugarrikoa da. Profesionalen hainbat lasterketa ospatzen dira bertan eta horrek ospea ematen dio bizikletaren erabilerari.
- Kulturari dagokioenez, Euskal Herrian kultura handia dago bizikleta kirol bezala erabiltzeko eta horrek erabilera asko sustatzen du. Garraio bezala, ordea, ez dago kultura handia.

Herbehereak, aldiz, garraio bezala, bizikletaren erabileran munduko kultura haundiena duen herrialdea da eta kirol bezala bi hirietan antzekoa da.

- Udalak eragin handia du, bi hirietako bizikletaren erabilera handia eta segurua izan dadin. Bizikletaren erregistroaren eskaintzak esaterako, bere segurtasuna bermatzen du.
- Legeak eta arauak bi herrialdeetan nahiko antzekoak dira eta desberdintzen diren bi arauak honakoak dira:
 1. Euskal Herrian, bizikletan ibiltzean, aurikularrak debekatuta daude. Herbehereetan, ordea, ez.
 2. Herbehereetan eskuekin seinالاتu behar dira mugimenduak. Euskal Herrian, berriz, ez
- Donostian eta Utrechtan, bizikletaren erabilera, segurtasuna, kontzientzia, eta zirkulazioaren arintasuna handitzeko eta hobetzeko, hainbat elkartek hainbat proiektu sortu dituzte.

Donostiako diru irabazi asmorik gabeko Kalapie elkarteak asko bultzatzen du Donostiako bizikletaren erabilera eta oso onuragarria da hiriko mugikortasunerako.

Herbehereak txirrindularitza enbaxada dute eta Utrechtentzat ere oso garrantzitsua da.

- Alokairu enpresak, ostera, Utrechtekin alderatuz, Donostian oso gutxi daude,
- Donostiako turismoa asko handitu da azken urteotan eta bizikletaren erabilera handitzeko faktore garrantzitsua izan daiteke.
- Bizikletaren ordezko garraio eta zerbitzuan, Donostian kotxearen eta autobusaren erabilera handia da eta lanera joateko, eskolara joateko eta baita eguneroko erosketak egiteko asko erabiltzen denez, bizikletaren erabilera murrizten du.

Beste garraiobide batzuen gabezia, berriz, bizikletaren erabilerarako mesedegarria da. Hala nola, metroarena, tranbiarena eta patinete elektrikoarena.

3.8 Hausnarketa

Donostiako eta Utrechteko mikroingurunea eta makroingurunea aztertu eta hausnarketa egin ondoren, ondorio hauek atera daitezke:

Donostiako bizikletaren erabilera Utrechtekoa baino askoz baxuagoa da eta erabilera mota ere oso desberdina da. Utrecht bizikleta gehien erabiltzen den munduko hirietako bat da, Donostiak, ordea, maila honetan asko du hobetzeko.

Bi hiri hauen artean dagoen desberdintasun nagusia, azpiegituz gain gizarteak garraio mota hau erabiltzeko kontzientzia da. Herbehereak bizikletan ibiltzeko kontzientzia handia duen herrialdea da, eta egun zaila da Donostia maila horretara iristea.

Herbehereetan, jendeak duen ohitura hau kontutan izanik, Gobernuak herrialdeko azpiegiturak hobetzeko inbertsio handia egiten du, horrela, bizikletaren erabilera handituz.

Donostian, bizikletaren inguruko kontzientzia eta kultura baxua da. Honen zergatiak bere orografian egon daiteke. Donostiak auzo aldapatsu asko ditu, beraz zailagoa da bizikletaren erabilera eta hiritarrek nahiago dituzte beste garraiobide erosoagoak erabiltzea.

Donostiako autobus sareak ordutegi eta auzo-lotura oso onak dituzte eta hauen erabilera oso ohikoa eta handia da. Horrez gain, urte batzuetara sortuko eta abian jarriko den metroak ere ez dio batere lagunduko hiriko bizikletaren erabilerari.

Autoen erabilerari dagokionez, Donostiak erdigunera kotxez iristeko azpiegitura egokiak ditu eta erabilera handiegia da.

Kontrolatu daitezkeen faktoreez gain, eguraldia ere faktore garrantzitsua eta kontutan hartzekoa da eta ez du batere laguntzen bizikletaren erabileran. Izan ere, urte osoan zehar klima euritsua duen hiria da Donostia eta honek eragina du garraio mota erabiltzerakoan, bizikleta gutxiago erabiliz eta garraio publikoa aldiz gehiago.

Utrechtin klima antzekoa izanik, jendeak ohitura handiagoa du bizikleta erabiltzeko eta eguraldiak ez du eraginik erabilera honetan.

Azkenik, Donostian bizikletaren erabilera handitzeko alde positiboak eta itxaropentsu azaltzeko arrazoiak badaudela azpimarratuko nuke, esaterako txirrindularitzak duen zaletasuna, nahiz eta kirol moduan bakarrik sustatu, azken finean bizikletaren erabilera handitzen du.

3.9 AMIAREN hasierako analisia. Donostia eta Utrecht

AMIAREN analisia, proiektu edota enpresa baten egoeraren azterketa egitean datza. Makroinguruneko eta mikroinguruneko faktoreen analisia egin ondoren, indarguneak, ahuleziak, aukerak eta mehatxuak atera daitezke. Nire kasuan, Donostia eta Utrechtoko bizikletaren inguruko AMIAREN analisia egingo dut.

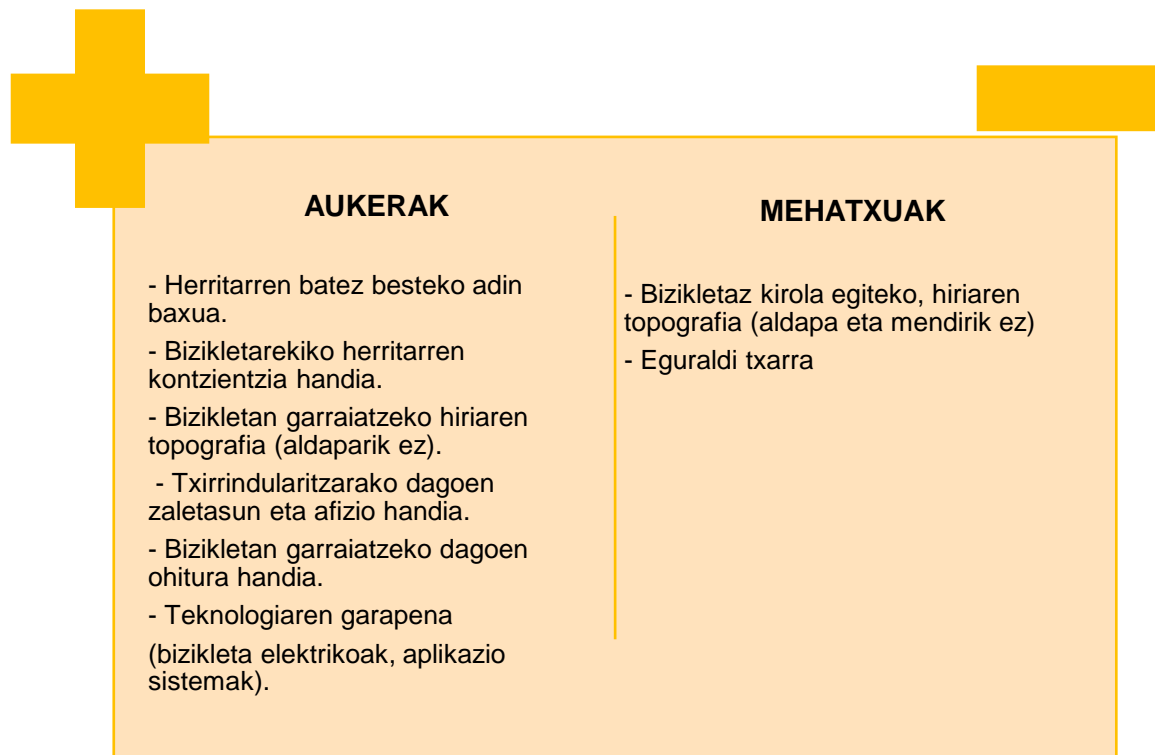
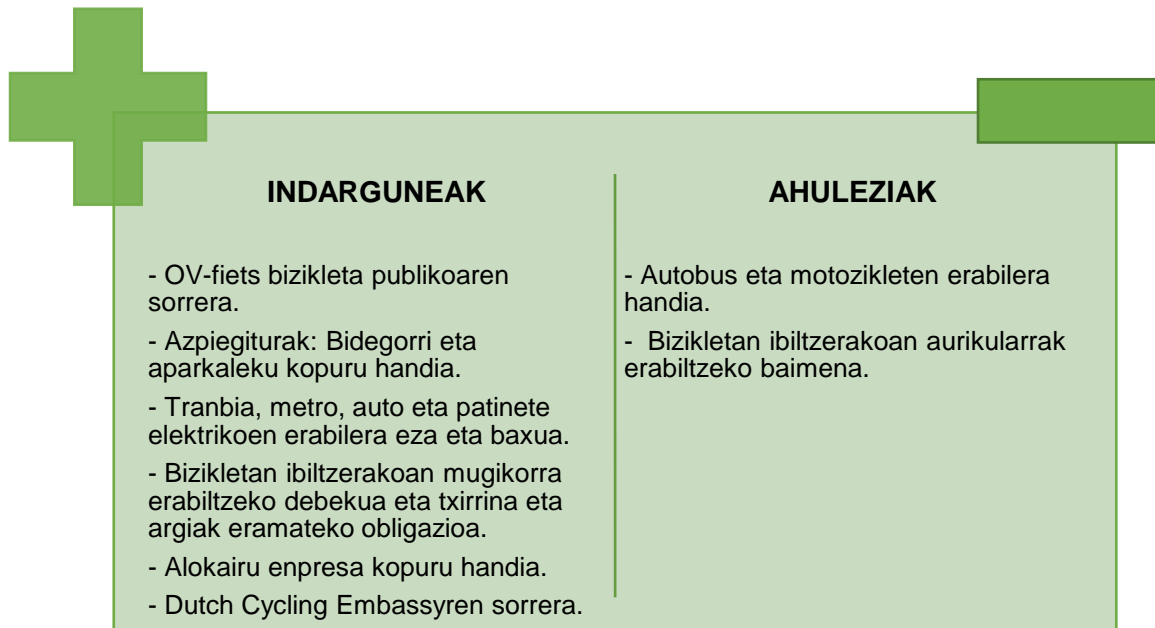
DONOSTIA

INDARGUNEAK	AHULEZIAK
<ul style="list-style-type: none"> - Bizikleta erregistratzeko aukera herritarrentzat. - Dbizi bizikleta zerbitzu publikoaren sorrera. - Donostiako Klasikoa, txirrindu lasterketa. - Tranbia, metro, taxi eta patinete elektrikoaren erabilera eza eta baxua. - Mugikorra eta aurikularren debekua. - Txirrina eta argiak eramatearen obligazioa. - Proiektuak sortzen dituzten enpresa eta elkarteak: Kalapie esaterako. 	<ul style="list-style-type: none"> - Azpiegiturak: Bidegorri gehiagoren beharra eta aparkaleku falta. - Auto, motozikleta eta autobusaren erabilera handia. - Bizikletan espaloitik ibiltzeagatik jarritako gehiegizko isuna. - Bizikleten alokairu enpresen kopuru baxua.

AUKERAK	MEHATXUAK
<ul style="list-style-type: none"> - Txirrindularitzarako hiriaren topografia (aldapa asko eta mendiak daude). - Txirrindularitzarako dagoen zaletasuna eta afizioa. - Txirrindularitzarako dagoen ohitura handia. - Turismo handia. - Teknologiaren garapena (bizikleta elektrikoak, aplikazio sistemak). 	<ul style="list-style-type: none"> - Bizikletan garraiatzeko hiriaren topografia. (aldapa asko daude). - Eguraldi txarra. - Herritarren batez besteko adin altua. - Bizikleta erabiltzeko herritarren kontzientzia baxua. - Bizikletan garraiatzeko ohitura gabezia.

3.23. TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN HASIERAKO ANALISIA

UTRECHT



3.24. TAULA. UTRECHTEKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN HASIERAKO ANALISIA

4. Galdetegiak eta elkarrizketak eragile klabe eta herritarrekin

Marko teoriakoan, Donostiako eta Utrechteko makroinguruneko eta mikroinguruneko faktoreak aztertu ondoren, hasierako AMIAren analisia osatzea lortu dut. Bestalde, lan enpirikoan, Donostiako eta Utrechteko eragile klabeekin eta herritarrekin galdetegiak eta elkarrizketak egiteak, amaierako AMIAren analisia bukatzeko balio izango dit.

4.1 Donostiako eragile klabeekin eta herritarrekin, galdetegia eta elkarrizketa.

Donostiako bizikletaren eremua sakonago aztertzeko, Kalapie elkartearekin eta herritarrekin burututako galdetegia eta elkarrizketa ezinbestekoak izango dira.

4.1.1 Kalapie

Fitxa teknikoa

Landa lanaren helburua: Elkarte honen sarrera, hasierako helburuak, aldatutako gauzak eta hirian pizten duten interesa aztertzeko batez ere. Baita udalarekin daukaten harremana eta beste aldagai batzuk eduki dezaketen eragina aztertzeko ere.

Teknika: Sakoneko Elkarrizketa

Elkarrizketaren edukia: Kalapie elkartearen eta Donostiako bizikletaren erabileraren inguruko informazioa

Elkarrizketatua: Kalapie, Hiriko Txirrindularien Elkarte

Elkarrizketatuaren izena: Gorka Hoyos

Elkarrizketatuaren kargua elkartearen: Zuzendaria

Elkarrizketaren eguna eta ordua: 2020 ko apirilaren 10ean 10.00etan

Elkarrizketaren iraupena: Ordu bete

Eranskina: 9.1. Kalapie elkartearekin izandako elkarrizketaren eranskina.

4.1 Fitxa teknikoa. Kalapie.

Analisia:

Kalapie elkarteko Gorka Hoyos zuzendariarekin hitz egiteak, Kalapie elkartearen ezagutzeko eta hiriko bizikletaren erabileraren duen eragina aztertzeko balio izan dit. Horrez gain, hiriko bizikletaren eremua hobeto ezagutzeko eta beharrezko aldaketan hausnarketa egiteko ere baliagarria izan zait.

Eguno helburuez galdetzerakoan, ez dutela helburu zehatzik aipatu du, egon direla urte batzuk non helburu edo proiektu zehatzak zituzten, Kontxako bidegorria adibidez, baina, gaur egun erabiltzaileen beharrak aztertu eta bertara egokitzen dira, kanpaina edota

kurtsoak emanez. Gainera, orain momentuan, Covid19 aren inguruan udaletxeari proposamen batzuk prestatzen daudela azaldu du, egoera honek etorkizunerako ikasteko balio behar duela eta hiriak egin beharreko aldaketentzat proposamen horiek betetzea beharrezkoa dela.

Bestalde, Donostiako bizikletaren erabilera desberdinen eta hauen inguruan, beraiek egindako proiektuez galdetzerakoan, erabilera bakoitzean ohiturak desberdinak daudela eta hauen inguruan proiektu batzuk ere egin dituztela azaldu du.

Herritar batzuk erosketak egitera joateko bizikleta erabiltzen dutela, baina, hori horrela ez izateko faktore asko daudela eta gehiengoak beste garraiobide bat erabiltzen dutela azpimarratu du.

Lanera bizikletaz joateko herritarren ohitura oso baxua dela eta arlo honetan asko hobetu beharra dagoela azaldu du. Izan ere, hirian 3-4 lantoki guno desberdin daudela eta bertara bizikletaz joaten diren herritarren kopurua baxua dela. Erabilera hau sustatzeko ez dutela proiektu zehatzik, baina, horren inguruan lanean ibili direla eta udaletxeari hainbat proposamen egin dizkiela, hauek bete daitezen azpimarratu du.

Unibertsitateera bizikletaz joateko erabilera sustatzeko asmoarekin, EHU-ko unibertsitatearekin proiektu bat hitzartu zuten duela 5 urte, IKD-ko ikasleak antolatu zuten eta aukera askeko saio batzuk egin ziren.

Beste gai garrantzitsu bat herritarren ingurumenarekiko eta bizikletarekiko kontzientzia da eta horren inguruan kontzientzia ez dela txarra, baina, oraindik hobetzeko asko dagoela azaldu du, faktore asko daudela aurka eta beste garraiobide batzuk erabiltzera bultzatzen gaituztela. Gizarte mailako kontzientziaz gain, udaletxeak ere eragin handia duela azpimarratu du, azpiegiturak hobeagoak balira, bizikletaren lehentasunak handituko balira edota beste faktore batzuk hobetuko balira, herritarren kontzientzia aldatu eta bizikletaren erabilera handiagoa izango zela.

Hiriko garraio bideen lehentasunaren inguruan, argi eta garbi ikusten du kotxeentzako eta oinezkoentzako edo txirrindularientzako ez dela berdina. Horregatik, udalak aurrera pausua eman behar duela eta bizikletaren erabilera handitzeko ezinbesteko faktorea dela. Gako nagusia, urbanismoa dela behin eta berriz azpimarratuz, hiriko espazioaren banaketa aldatu, kotxeari espazioa kendu eta oinezkoari edota txirrindulariari eman behar zaiola. Horrela, kaleak peatonalizatuz eta oinezko eta txirrindularientzako bideak egokituz.

Amaitzeko, Covid19 egoera berriaren aurrean, instituzioetatik hiri askotan egiten ari diren *Corredores Ciclistas* proiektua, aurrera eramaten eta promozionatzen hasi beharko liratekela aipatu du. Egoera honetatik asko ikasteko degoela eta pandemia amaitzean hirian gauzak aldatu behar direla.

4.1.2 Herritarrak

Fitxa teknikoa:

Landa lanaren helburua: Donostiako herritarren bizikletaren erabilera aztertzea, baita dBizi zerbitzu publikoaren erabilera, kalitatea eta hirian daukan eragina ere.

Helburu publikoa: Donostiako herritarrak.

Teknika: Galdetegia.

Galdetegi mota: Docs galdetegia.

Galdetegiaren edukia: Donostiako herritarren bizikletaren erabileraren joerak eta dBizi zerbitzuaren inguruko informazioa.

Galdetegiaren kopurua: 53

Galdetegiaren eguna: 2020ko apirilaren 9 an

Eranskina: 9.2. Donostiako herritarrei egindako galdetegiaren eranskina

4.2 Fitxa teknikoa. Donostiako herritarrak.

Analisia:

Galdetegi hau erantzun duten %66-a gizonetzkoak dira eta %34 emakumezkoak, %95-a Donostian bizi da eta ia erdia baino gehiago Antiguoa eta Egia auzoetan. Herritarren adina eta egungo egoera aztertuz gero, %80-ak 18-25 urte bitartean ditu, guztien %60-a unibertsitateko ikasleak dira eta gainontzeko beste %40-a langileak.

Bizikletan ibiltzearen gustuaren inguruan, %72-ari asko gustatzen zaio bizikletan ibiltzea eta beste %28-ari gutxi edo ez zaio apenas gustatzen. Erantzun horiek bizikletaren erabileran eragina du eta maiztasunak aztertuz, %47,5-ak beti edota sarritan erabiltzen duela, %45-ak batzuetan edota gutxitan hartzen duela eta %7,5-ak inoiz ez duela bizikleta erabiltzen ikus daiteke.

Bizikletaren erabileran, gehiengoak hiriko zenbait lekutara iristeko erabiltzen dute eta askok kirola egiteko edota aisialdirako ere. Unibertsitateko joateko 14 pertsonak bakarrik erabiltzen dute eta unibertsitateko 33 ikasleek erantzun dutela kontuan hartuz, erdia baino gehiago ez da bizikletan joaten fakultatera eta beste garraio mota bat erabiltzen du bertara iristeko. Lanera joateko eta erosketak egiteko ere oso jende gutxi erabiltzen du.

Gehiengoak erosotasunagatik eta osasunagatik erabiltzen du bizikleta, beste askok ekonomia eta ingurumenagatik, eta ehunekoaren gutxiengoak segurtasuna edota beharragatik.

Hiriko dBizi bizikleta elektrikoaren zerbitzuari dagokionez, galdetegia bete duten %95-ak ezagutzen du zerbitzua, baina, %70-ak ez du inoiz erabili eta noizbait erabili dutenen artean %70-ak urtean 2-3 aldiz bakarrik erabili du eta beste %30-ak egunero edota astean 3-4 aldiz erabiltzen du.

Dbizi zerbitzuaren erabilera hirian nolakoa den galdetzerakoan, %40-ari zerbitzuaren erabilera nahiko normala iruditzen zaio, %45-ak nahiko altua dela uste du eta %15-ak erabilera nahiko baxua dela uste du. Bestalde, zerbitzu honen kalitateari dagokionez, gehiengoari aparkalekuak eta zerbitzuaren ordutegia oso txarrak direla iruditzen zaie eta bizikleten kalitatea eta txirriak alokatzeko behar den aplikazioa ere nahiko kaskarra dela uste dute.

Bestetik, dbizi zerbitzuan bizikletaren erabilera handitzeko eta hiriko erabilera orokorrean handitzeko zer aldatu beharko litzatekeen inguruan proposaturiko galdera irekietan hainbat erantzun desberdin jaso dira, **baino iritzi gehienak orokortu eta nabarmendu daitezke.**

Gehiengoak, bizikleten kalitatea eta kopurua handitu behar dela eta hirian aparkaleku gehiago jarri behar direla aipatu dute. Honako esaldi hauek esaterako:

“Aparkalekuak ugarituko nituzke, baita bizikleta kopurua leku estrategikoetan.”

“Kalitatea hobetzea eta bizikleta gehiago egotea”

Horrez gain, beste batzuek ordutegian aldaketak egin behar direla eta ordutegia zabalagoa izan behar dela azpimarratu dute. Honako iritzi hauek emanez adibidez:

“Aparkaleku bakoitzaren kapazitatea handitu, aparkalekuak leku gehiagotan ipini eta ordutegiak pixka bat zabaldu gauetan batez ere.”

Hiriko bizikletaren erabilera orokorrean handiagoa izateko proposatutako galdera irekietan, aldiz, herritar gehienek azpiegitura eta bidegorrien kalitate eta kantitatea handitzea eskatzen dute. Honako aldaketa hauek aldarrikatuz:

“Bidegorri gehiago egitea, asko daude baina toki askotan oraindik falta dira, eta bizikletak kandatzeko leku gehiago egitea eta segurtasun handiagokoak.”

“Bidegorriak zentzuz lotzea, hirigunean autoei espazioak murriztea eta kanpoan utzitako bizikleten segurtasuna bermatzea.”

Hala ere, askori, herritarren kontzientzia eta edukazioa ere garrantzitsua iruditzen zaie eta isunen eta legeen inguruko araudiarekin ere ez daude guztiz ados. Horrela adierazi dute euren desadostasuna:

“Erraztasun gehiago eman, jendea animatu eta isunen maiztasuna eta balioa jaitsi”

“Auto eta motorrei murrizketa edo zailtasun gehiago jarri”

“Hiriaren eta batez ere auto gidarien errespetua txirrianduan dabiltenekiko”

Hausnarketa:

Hasteko, herritarren gehiengoari bizikletan ibiltzea asko gustatzen zaionez, ondorio positibotzat har daiteke galdetegiko lehenengo galdera. Bizikletan ibiltzea gustatzeak, bizikletaren erabileraren maiztasunean eragina du, baina, galdera honetako erantzunak negatiboagoak dira. Izan ere, bizikleta beti edo sarritan erabiltzen dutenak, bizikleta batzuetan, gutxitan edota inoiz erabiltzen ez dutenak baino gutxiago dira.

Bestalde, gehiengoak, bizikleta kirolerako, aisialdirako eta hiriko zenbait tokitara iristeko erabiltzen du eta hauen erabilera aipagarria da. Langile eta unibertsitarioek, euren lantoki gune edota fakultatera joateko bitik batek hartzen du bizikleta, emaitza hauek ez dira txarrak baina, asko hobetu daiteke. Bizikletak erosketak egiteko erabiltzea, ordea, ez da oso ohikoa eta arlo hau da gehien hobetu behar dena.

Bizikleta erabiltzearen arrazoiei dagokienez, erosotasuna eta osasuna dira bizikleta erabiltzeko arrazoi nagusia. Segurtasuna, aldiz, herritar gutxiengoak erantzun du, beraz, hirian bizikletan ibiltzeko segurtasun falta dagoela ondorioztatu daiteke. Txirrindularien segurtasuna bermatzea ezinbestekoa da herritarrak bizikleta hartzeko.

Dbizi zerbitzu publikoaren inguruko galderetan, inkestatuen gehiengoak zerbitzua ezagutzen dutenez, Donostian zerbitzu hau oso ezaguna dela esan daiteke eta garrantzitsua izango da hiriko bizikletaren eremuarentzat. Herritar gehienek zerbitzua ezagutu arren, gehiengoek ez dute zerbitzua inoiz erabili eta erabili dutenen artean oso gutxi dira sarritan eta egunero erabiltzen dutenak. Beraz, dBizi zerbitzu publikoaren erabilera ez da handia eta Donostiako bizikletaren erabilera handitu nahi bada, zerbitzu honen erabilera handitzea ere ezinbestekoa izango da.

Honekin jarraituz, dBizi zerbitzuaren kalitateaz galdetzerakoan, gehiengoek kalitatea ez dela ona erantzun dute eta aparkaleku gehiago jarri, bizikleten kalitatea hobetu eta ordutegia aldatu behar dela azaldu dute. Laburbilduz, zerbitzuaren erabilera handia izateko, zerbitzuaren kalitatea ezinbestekoa da, beraz, zerbitzuan aldaketak egin beharko dira zerbitzuaren erabilera eta Donostiako bizikletaren erabilera handitzeko.

Amaitzeko, Donostiko bizikletaren erabilera handitzeko, bidegorria handitzea, hauen kalitatea hobetzea eta bide batzuetan kotxeen zirkulazioa debekatzea erantzun dute gehiengoek eta kotxe eta motor gidarien kontzientzia aldatu beharko litzatekela diote beste batzuek. Beraz, hiriko bidegorrien sarea handitu eta kotxe eta motorrei espazioa kentzeak, txirrindulariaren segurtasuna bermatuko luke eta horrela, bizikletaren erabilera handituko litzateke.

4.2 Utrechteko eragile klabeekin eta herritarrekin, galdetegia eta elkarrizketa.

Utrechteko bizikletaren eremua hobeto ezagutzeko, Dirk Janssen Herbehereetako enbaxadore eta diplomatioarekin izandako elkarrizketa eta herritarrei egindako galdetegia garrantzitsua izan zaizkit.

4.2.1 Dirk Janssen

Fitxa teknikoa:

Landa lanaren helburua: Herbehereetako eta Utrechteko bizikletaren erabileraren ezaugarriak, jendearen kontzientzia, kultura, eta hauen inguruko proiektuak aztertzea.

Teknika: Galdetegia

Galdetegi mota: Korreo bidezko galdera irekiak.

Galdetegiaren edukia: Herbehereetako eta Utrechteko bizikletaren eremuaren inguruko informazioa. .

Elkarrizketatuaren izena: Dirk Janssen.

Elkarrizketatuaren kargua: Herbehereetako enbaxadore eta diplomatikoa.

Galdetegiaren eguna: 2020ko apirilaren 10 ean

Eranskina: 9.3. Dirk Janssenekin izandako elkarrizketaren eranskina

4.3 Fitxa teknikoa. Dirk Janssen.

Analisia:

Dirk Janssen, Herbehereetako enbaxadoreari, Herbehereetako eta Utrechteko bizikletaren erabileraren inguruko zalantzak galdetu ondoren, honakoa ondorioztatu daiteke.

Herbehereetako herritarrentzat bizikleta hirian zehar ibiltzeko garraibiderik eraginkorrena da, askorentzat beraien bizimodua ere bihurtu da eta bizikletaren eta ingurumenaren inguruko kontzientzia, edukaziotik datorrela uste du.

Herritarrek, eskolara, unibertsitatera, lanera edota erosketak egitera joateko erabiltzen dute gehien bizikleta eta erabilera murriztu dezakeen faktore nagusia eguraldia da. Eguraldi txarra egin arre, jende askok erabiltzen du bizikleta, baina, horrek erabilera gutxitu egiten du. Bestetik, garraio publikoa oso alternatiba egokia da eta egoera horietan asko erabiltzen da.

Horrez gain, Espainia eta Euskal Herriko herritarrei, kontzientzia hori aldatzea baino garrantzitsuagoa iruditzen zaio azpiegitura egoki eta seguruak garatzea. Txirrindularientzako egokiak diren bidegorri edo erreiak eraikitzen badira, jendeak bizikleta gehiago erabiliko zuela eta horrela, herritarren kontzientzia ere aldatuko litzatekela dio.

Bizikleta kirola egiteko erabiltzearen inguruan, Herbehereetan Euskal Herrian eta Espainian bezala asko erabiltzen dela uste du, baina, natura eta espazioaren ondorioz, Espainiakoa eta Euskal Herriko erabilera zertxobait handiagoa izan daitekela azpimarratu du.

Amaitzeko, Herbehereetan eta Utrechten bizikletaren erabileraren handia izan arren, oraindik eta handiagoa izan daitezkeela azaldu du, aparkaleku eta bidegorri gehiago eraikiz.

4.2.2 Herritarrak

Fitxa teknikoa:

Landa lanaren helburua: Utrechtoko herritarren bizikletaren erabileraren ohiturak eta hiriko legeen eta azpiegituren inguruko iritzia aztertzea.

Helburu publikoa: Utrechtoko herritarrak

Teknika: Galdetegia

Galdetegi mota: Docs galdetegia

Galdetegiaren edukia: Utrechtoko herritarren bizikletaren erabileraren joerak eta hiriko azpiegitura eta legeen inguruko informazioa.

Galdetegiaren kopurua: 35

Galdetegiaren eguna: 2020ko apirilaren 10 ean

4.4 Fitxa teknikoa. Utrechtoko herritarrak.

Analisia:

Galdetegia bete duten %58-a emakumezkoak dira eta %39 gizonezkoak, %10a 12-18 urte bitartekoak, %32-a 18-25 urte bitartekoak, %38-a 25-50 urte bitartekoak eta %20-a 50 urtetik gorakoak. Gehiengoak langileak eta unibertsitateko ikasleak dira.

Denek dute gustuko bizikletan ibiltzea eta inork ez du gorroto. Gainera, %95-ak beti edota gehienetan erabiltzen du eta gehiengoak, lanera, eskolara eta unibertsitateara joateko, erosketak egiteko eta hiriko tokietara iristeko erabiltzen dute, gehien erabiltzen den txirrindua hirikoa izanik. Umeak eskolara eramateko eta erosketak egiteko ere "bakfiets" izeneko bizikleta erabiltzea ere oso ohikoa da.

Osasunagatik, ingurumenaren zaintzagatik, ekonomiagatik eta erosotasunagatik erabiltzen du bizikleta gehiengoak eta oso gutxiengoak ordea, segurtasunagatik.

Utrechtoko azpiegiturei dagokienez, inkestatuen %54-ak ezin hobeak direla eta %43-ak oso onak direla erantzun dute. Bizikleten legeen inguruan, gehiengoak desadostasuna adierazi dute aurikularrak baimentzen dituen legearen aurrean eta adostasuna, aldiz, argien erabileraren obligazioaren eta mugikorra erabiltzearen debekuaren legeen aurrean.

Txirrindulariak errepidean beti lehentasuna izatearen legeari dagokionez, nahiko iritzi desberdinak sortu dira: Inkestatuen erdia, guztiz ados dago lege honekin eta besteek, berriz, ez dute ez adostasuna ez desadostasuna adierazi.

Planteatuko galdera irekietan hainbat iritzi desberdin jaso dira, baina, hauetan ere ideia batzuk orokortu eta nabarmendu daitezke.

Inkestatuen gehiengoak, garraio publikoak bizikletaren erabileran eraginik ez duela adierazi dute, garraio publikoaren prezio altuengatik eta herritarren lehentasunengatik zehazki. Ondorengo esaldi hauekin arrazoitu dute:

“Not really because public transportation in Utrecht is quite expensive. Moreover, cycle lanes are so good that you can move every where you want with the bike.”

“Not really. Dutch population is very used to take the bike when possible”

Ehunekoaren beste gutxiengoak, aldiz, garraio publikoak bizikletaren erabileran eragina duela aipatu dute. Honako arrazoiak emanez adibidez:

“Yes for sure! The public transport is less regular than in other big cities abroad. In my point of view this happens in Utrecht since many people prefer to use bike instead of public transport.”

“Probably during winter or if the weather is really bad, otherwise not”

Bestalde, Utrecht hirian zer aldatu beharko litzatekeen bizikletaren erabilera handiago izateko galdetzerakoan, hainbat erantzun desberdin jaso dira. Gehiengoak, Utrechten bizikletaren erabilera dagoeneko oso handia dela eta hori handitzea oso zaila dela diote. Honelako erantzunekin arrazoituz:

“I think that the use of bicycle is quite increased, because the city are ready for use them”

“I think is very difficult to increase even more the bicycle use un Utrecht”

Beste askok, are eta aparkaleku gehiago jarri behar direla diote, baita bizikletak gordetzeko aparkaleku seguruagoak ere. Horrez gain, bizikleten lapurketen inguruko neurriak hartu behar direla, hauek sahiesteko.

Amaitzeko, gutxiengo batek eguraldia hobea balitz, erabilera handiagoa litzatekela diote. Honako erantzunak emanez adibidez

“If the weather was better, people would use more the bike”

Hausnarketa

Hasteko, galdetegia bete duten guztiei gustatzen zaie bizikletan asko ibiltzea eta hori hiriko bizikletaren erabilerarako ezinbesteko da. Horrek ere eragina du bakoitzaren bizikletaren erabileraren maiztasunean eta inkestatu ia guztiek bizikleta sarritan edota beti erabiltzen dutela erantzun dute. Beraz, hiriko bizikletaren erabilerarako ikaragarritzko datuak dira eta honek Utrechteko herritarren ohitura islatzen du.

Hirian gehien erabiltzen duten txirrindu mota hiriko bizikleta denez, garraiatzeko erabiltzen dutela azaltzen du. "Bakfietsa" da, hiriko bizikleta eta gero, gehien erabiltzen den txirrindu mota. Izan ere, askok erabiltzen dute umeak eskolara eramateko edota erosketak egiteko.

Bizikleta erabiltzearen zergatiari dagokionez, ingurumen zaintzagatik, ekonomiagatik, erosotasunagatik eta gehien bat osasunagatik erabiltzen dutela erantzun dute. Segurtasunagatik, ordea, gutxien erantzun duten arrazoia izan da. Bizikletentzako hiriko azpiegiturak seguruak izan eta autogidarien txirrindulariekiko errespetua handia izan arren, herritarrak ez dute segurtasunagatik erabiltzen bizikleta.

Hiriko azpiegituren inguruan, galdetegia bete duten guztiek hiriko aparkaleku, bidegorri eta bizikletentzako errepideen kalitatea oso ona dela erantzun dute eta honek ere errealitatea islatzen du.

Bestalde, lege batzuen aurrean, herritarrak desadostasuna adierazi dute, bizikletan aurikularren erabilera baimentzen duen legearekin zehazki. Beste legeekin, ordea, gehiengoek adostasuna adierazi dute. Beraz, bizikletan aurikularren erabilera baimentzen duen legea aldatu egin beharko litzateke, horrela, txirrindulariaren segurtasuna bermatzeko.

Galdera irekietako erantzunak aztertuz, alde batetik, gehiengoek Utrechteko garraio publikoak bizikletaren erabileran eraginik ez duela erantzun dute eta eragina badu, eguraldi txarra egiten duen egunetan dela. Horrez gain, garraio publikoaren prezioa garestia dela eta herritarrak bizikletaz joatea nahiago dutela. Garraio publikoak bizikletaren erabileran eraginik ez duela erantzun arren, garraio publikoak bizikletaren erabilera murriztu egiten du eta hirian garraio publikorik egongo ez balitz, bizikletaren erabilera handiagoa izango litzateke.

Bestetik, azkeneko galderaren erantzunak aztertuz, Utrecht hiriko bizikletaren erabilera are eta gehiago handitzeko, aparkaleku seguru gehiago eraiki behar direla ondorioztatu daiteke. Munduko bizikleta aparkalekurik handiena izan arren, aparkalekuak baino bizikleta gehiago daude eta gainera, bizikleten lapurreta asko daude. Ondorioz, aparkaleku gehiago eta bizikletak segurtasun handiagoa behar dute.

Amaitzeko, Utrechteko bizikletaren erabilera handitzeko, eguraldia ezinbesteko faktorea da. Herbeheretarrak eguraldi txarra egin arren, bizikletaz joateko ohitura handia dute, baina, eguraldia hobea bazen, jendeak gehiago erabiliko luke.

4.3 AMIAren analisia osatua. Donostia eta Utrecht

Donostiako eta Utrechtoko eragile klabeekin eta herritarrekin elkarrizketa eta galdetegiak egin ondoren, informazio gehiago ateratzea lortu dut. Informazio horren ondorioak atera eta nire hausnarketak egin ditut. Horrela, hasieran egindako AMIAren analisiari, ezaugarri gehiago gehituz eta amaierako AMIAren analisi taula lortuz.

DONOSTIA



INDARGUNEAK	AHULEZIAK
<ul style="list-style-type: none"> - Bizikleta erregistratzeko aukera herritarrentzat. - Dbizi bizikleta zerbitzu publikoaren sorrera. - Donostiako Klasikoa, txirrindu lasterketa. - Tranbia, metro, taxi eta patinete elektrikoen erabilera eza eta baxua. - Mugikorra eta aurikularren debekua. - Txirrina eta argiak eramateko obligazioa - Proiektuak sortzen dituzten enpresa eta elkarteak: Kalapie esaterako. - Hiritar gehiengoek dBizi zerbitzu publikoa ezagutzea. - Donostiako Udalaren eta Kalapie elkartearen noizbehinkako harreman desegokiak. 	<ul style="list-style-type: none"> - Azpiegiturak: Bidegorri gehiagoren beharra eta aparkaleku falta. - Auto, motozikleta eta autobusaren erabilera handia. - Bizikletan espaloitik ibiltzeagatik jarritako gehiegizko isuna. - Bizikleten alokairu enpresen kopuru baxua. - Errepidean kotxeek lehentasuna izatea. - Donostiako Udalaren eta Kalapie elkartearen noizbehinkako harreman desegokiak - Semaforoaren sinkronizazio desegokia. - Aparkaleku falta (udaran batez ere). - Azpiegituren segurtasun falta. - dBiziren erabilera nahiko baxua. - dBizin bizikleta gehiagoren beharra. - dBiziren aparkaleku gabezia (hiriko toki garaietan batez ere) - Urbanismoaren banaketa: auto, autobus, taxi edota motrodun garraioentzat lehentasuna. Bizikletarentzako toki falta. - Errepidean txirrindularien segurtasun falta - Abandonatutako txirrinduak, aparkalekuak okupatzea. - Etxebizitzetan aparkaleku seguruak falta.

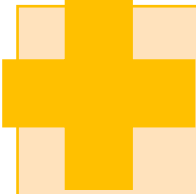

AUKERAK	MEHATXUAK
<ul style="list-style-type: none">- Txirrindularitzarako hiriaren topografia (aldapa asko eta mendiak daude).- Txirrindularitzarako dagoen zaletasuna eta afizioa.- Txirrindularitzarako dagoen ohitura handia.- Turismo handia.- Teknologiaren garapena (bizikleta elektrikoak, aplikazio sistemak).- Kirola egiteko hiriaren topografia.- Kalapiekin sortzen dituen proiektuak.- Hiritar gehienek Kalapie ezagutzea.- Covid19-aren egoera: Bizikletaren erabilera handitu da eta etorkizun baterako balio izan dezake.	<ul style="list-style-type: none">- Bizikletan garraiatzeko hiriaren topografia. (aldapa asko daude).- Eguraldi txarra.- Herritarren batez besteko adin altua.- Bizikleta erabiltzeko herritarren kontzientzia baxua.- Bizikletan garraiatzeko ohitura gabezia.- Herritarren edukazioa: Txirrindularia baztertua sentitu.- dBizi zerbitzuak dituen bizikleten lapurketa.- Ohiko bizikleten lapurketak.- Garraiatzeko ohitura falta: Lanera joateko, erosketak egiteko, besteak beste.

4.5.TAULA. DONOSTIAKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN AMAIERAKO ANALISIA



UTRECHT

 INDARGUNEAK	 AHULEZIAK
<ul style="list-style-type: none"> - OV-fiets bizikleta publikoaren sorrera. - Azpiegiturak: Bidegorri eta aparkaleku kopuru handia. - Tranbia, metro, auto eta patinete elektrikoaren erabilera eza eta baxua. - Bizikletan ibiltzerakoan mugikorra erabiltzeko debekua eta txirrina eta argiak eramateko obligazioa. - Alokairu enpresa kopuru handia. - Dutch Cycling Embassyren sorrera. - Politika fiskal nazionala. - Garraio publikoaren prezio altua. 	<ul style="list-style-type: none"> - Autobus eta motozikleten erabilera handia. - Bizikletan ibiltzerakoan aurikularrak erabiltzeko baimena. - Garraio publikoa, alternatiba egokia. - "Sctoorren" erabilera bidegorrietan. - Aparkaleku falta hiriko erdigunean. - Etxebizitzetan bizikletak uzteko toki falta..

 AUKERAK	 MEHATXUAK
<ul style="list-style-type: none">- Herritarren batez besteko adin baxua.- Bizikletarekiko herritarren kontzientzia handia.- Bizikletan garraiatzeko hiriaren topografia (aldaparik ez).- Txirrindularitzarako dagoen zaletasun eta afizio handia.- Bizikletan garraiatzeko dagoen ohitura handia.- Teknologiaren garapena (bizikleta elektrikoak, aplikazio sistemak).- Herritarren edukazioa: txirrindularia seguru errepidean.- Bigarren eskuko bizikleten prezioa.	<ul style="list-style-type: none">- Kirola egiteko hiriaren topografia (aldapa eta mendi falta).- Eguraldi txarra.- Ohiko bizikleten lapurketak.

4.6.TAULA. UTRECHTEKO BIZIKLETAREN INGURUKO AMIAREN AMAIERAKO ANALISIA

5. Covid19-aren eragina

5.1 Zer da? Zein da egoera?

Covid19, 2019ko Abenduan Txinako Wuhan hirian hasi zen gaixotasuna da. Coronavirusak sortutako gaixotasun hau, duela gutxi jarri da agerian. Hasiera batean, ezezagunak ziren bai birusa bai gaixotasuna.

Hilabeteetan mundu osoan zehar, birusa zabalduz joan da, gaur egun daukagun egoera kezkarri honetara iritsiz. Konfirmatutako milioika kasu daude eta hildakoak milaka pertsona izan dira mundu osoan. Egoera honek herrialdeak neurri gogorak hartzera ekarri du eta mundu osoko ekonomia ere gelditu da nolabait. Kaleak hustu, kotxe ilarak desagertu, turismoa bertan behera gelditu, ingurumenak arnastu, animaliak lasaitu...

5.2 Bizikletaren erabilera pandemia egoeran

Bizikletaren erabilerak ere eragina dauka pandemia honetan, eragin positiboa alegia. Lehenago bizikletaren erabilerak abantaila asko bazituen, oraingo egoeran are eta gehiago.

Munduko osasun sailak adibidez, bizikletaren erabilera gomendatu du, kutsatzeak murriztuko lituzkeen garraio bidea delako. Horregatik, argi eta garbi geratu da ezinbesteko tresna bihurtu dela orain.

Hainbat abantaila gehigarri eduki ditzake, krisi honetan bizikleta erabiltzeak. Honako hauek dira abantailak eta erabiltzeko arrazoiak.

- ✓ Kutsatzea saihesteko garraio biderik eraginkorrena da, distantzia fisikoa ahalbidetzen baitu.
- ✓ Bizikletaz mugituz, hiri barruan auto-pilaketa eta kutsadura gutxituko dira.
- ✓ Erosketak egiteko eta lanera joateko garraio biderik seguruena da, garraio publikoan sortzen diren jende pilaketak saihestuz.
- ✓ Hainbat negozio edo enpresa txikirentzat eguneroko zerbitzuak betetzeko aukerak handitu dira bizikleta erabiliz

5.3 Herrialdeen erabakiak

Beste hainbat herrialdek euren neurriak hartu dituzte bizikletaren erabilera sustatu eta garraio publikoaren erabilera gutxituz kutsadura murrizteko. Herrialde horien artean honako adibide hauek ditugu:

- Frantzia

Frantziako Gobernuak, Covid19 ak sortu duen egoera dela eta, bizikleta lehentasunezko garraio bide izango dela azaldu du. Herrialde osoa bi hilabete konfinaturik egon ondoren, krisiaren murrizte fase honetan, bizikletaren erabilera ezinbestekoa izango dela eta kutsatzea saihesteko dagoen garraio biderik seguruena dela diote. Gainera, Elisabeth Borne

Frantziako garraiobide ministroak, bizikleta, itxialdiaren amaierako gako nagusia izatea nahi dutela aipatu du.

Frantzian 30 milioi baino bizikleta gehiago daudela estimatzen da, baina erabilera herenak bakarrik dutela. Horregatik, Frantziako Gobernuak 50€ emango dizkio herritar bakoitzari euren bizikletak konpondu eta haiek erabiltzeko.

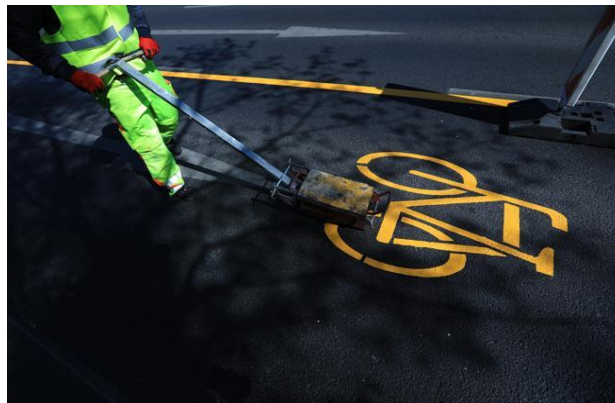
Horrez gain, premiazko batzorde bat sortu da, krisi honetan bizikletak garraio publikoa ordezkatzeko helburuarekin. Beharrezkoak izango diren aldi baterako aldaketa batzuk egin beharko dituzte. Horien artean, garraio motorizatuen zirkulazioa ixtea izan daiteke, munduko beste herrialde batzuk egin duten bezala (Kanada, Alemania, Belgika edo Kolonbia)

- Alemania

Alemanian, berriz, Berlingen kotxeentzako ziren erriak bizikleta eta txirrindularientzat bihurtzen ari dira orain. Txirrindulariak toki gehiago izateko, seguruago joateko eta horrela, birusaren kutsatzea saihesteko. Alemaniako beste hiri eta herriek ere horretan dihardute lanean, eta hiriburuaren pausuak jarraitu nahi dituzte.

Bestalde, Alemaniako agintariek, bizikletan taldeka ez joatea gomendatu eta segurtasun distantziak mantendu behar direla azpimarratu dute. Semaforoetan esaterako, ez dela paraleloan jarri behar, bata bestearen atzean baizik.

Honako argazki honetan ikusi daiteke, Covid19 pandemiak sortutako egoeran, langileak bizikletentzako errei berriak margotzen daudela.



5.1. IRUDIA. KOTXEEN ERREIAK TXIRRINDULARITZAKO MARRAZTEN BERLINEKO LANGILEAK

ITURRIA: [HTTPS://WWW.LAVANGUARDIA.COM/PARTICIPACION/LECTORES-CORRESPONSALES/20200427/48733272437/ALEMANIA-POTENCIA-BICICLETA-NUEVOS-CARRILES-BICI-PANDEMIA-COVID-19.HTML](https://www.lavanguardia.com/participacion/lectores-corresponsales/20200427/48733272437/alemania-potencia-bicicleta-nuevos-carriles-bici-pandemia-covid-19.html) (KRISZTIAN BOCSI / BLOOMBERG L.P. LIMITED PARTNERSHIP)

- Kolonbia

Kolonbiako Bogota hiriburuan ere, Berlingen egiten ari direnaren antzekoa egiten ari dira. Herritarren arteko kutsatzeak saihesteko, segurtasuna bermatzeko eta bizikletaren erabilera sustatzeko, aldi baterako 35 km-ko bidegorriak sortu dira.

Hego Amerika osoko, bizikletaren inguruko kultura handiena duen herrialdea da, eta Bogota mundu mailan bizikletan ibiltzeko hirik erosoenetakoa. Horregatik, Covid19 pandemiaren krisian, herrialde eta hiri honek bizikletaren aldeko apustua egin du, eta bizikletaren erabilera bultzatzen jarraitzen du.

- Espainia

Espainian ere, gobernuko laugarren lehendakariordeak eta trantsizio ekologiarren ministro den Teresa Riberak, pandemiaren krisiaren erdian, herrialdeko hiriei autoentzako espazioa, oinezko eta bizikletei uztea eskatu du.

Horri aurre egiteko, eta oinezkoek eta txirrindulariek, garraio motorizatuen aurrean lehentasuna izateko, hiriei aldi baterako koste baxuko azpiegiturak ezartzea eskatu die. Bestalde, bizikleten zerbitzu publikoak berriro ere irekitzea gomendatu du, horrela garraio motorizatuen erabilera murriztu eta bizikletarena sustatzeko.

Dena den, herrialdean alarma egoera ezarri zen unetik, gobernuak ez du inongo aipamenik egin bizikletaren erabileraren inguruan eta ez dute ezinbesteko alternatibatzat hartu.

Adrian Fernandez, Greenpeaceko bozeramaileak eta hiriko mugikortasuneko adituak, Gobernuak, alarma egoeran, ez zuela bizikletaren erabilera inondik inora ere debekatu eta langile asko lanera bizikletaz joateagatik polizien isunak jaso dituztela, azpimarratu du. Bestalde, osasun larrialdi honetatik irtetzean, ezin garaela kutsadura handiagoa eta kutsatze gehiago dauden beste krisi baten sartu.

- Euskal Autonomia Erkidegoa

Euskal Autonomia Erkidegoan, Gipuzkoako mugikortasun foraleko zuzendaria den Iñaki Pregok, gaur egun bizitzen ari garen egoerarako bizikleta funtsezko tresna dela baieztatu du, herri eta hirietan eguneroko desplazamenduak egiteko, segurtasun distantziak mantentzeko eta birusaren kutsatzea saihesteko ezinbestekoa baita.

Hala ere, Euko Jaurlaritzak ez du Covid19-ari aurre egiteko neurririk hartu oraindik. Horregatik, Kalapiak, Biziz Bizi, Bizikleteroak, Gurpilartea eta Balazta elkarteekin elkarlanean, proposamen batzuk egin die Eusko Jaurlaritzako sailburuei.

Proposamen hauek, bizikleta bideen egokitzea, semaforoetan aldaketak egitea, bizikleta publikoaren zerbitzua martxan jartzea (neurri batzuk betez), bizikletak aparkatzeko leku seguruagoak ugaritzea eta sektoreari bultzada ekonomikoa ematearen ingurukoak dira.

Proposamen horiek Eusko Jaurlaritzari luzatu eta astebete geroagoko aurreikuspen eta ekintza ezak, txirrindulari elkarteek prentsa oharra argitaratzea erabaki dute. Bertan beraien nahigabea adieraziz, beste herrialde batzuk egiten ari direna adibidetzat hartu behar dela eta aldaketak posible direla aldarrikatu dute.

- Herbehereak

Herbehereetan, ordea, pandemiari aurre egiteko, ez da neurri berezirik hartu beste herrialdetan bezala. Herbehereetako azpiegiturak hain garatuta daudenez eta bizikletaren erabilera handia denez, Gobernuak ez du neurri bereziak hartzeko beharrik ikusi.

Aldaketarik egin ez den arren, pandemiaren krisi honetan, bizikletaren erabilera beste herrialdeetan bezala Herbehereetan ere handitu egin da. Utrecht kasuan esaterako, garraio publikoaren sarea gutxitu egin dute, autobus eta trenen ordutegiak murriztuz. Honek, hiriko garraio publikoaren erabilera gutxitu egin du eta aldi berean, bizikletaren erabilera are eta gehiago handitu da.

5.4 Covid19-a eta Donostia

Covid19-ak munduko hiri guztietan bezala Donostian ere eragina izan du. Honi aurre egiteko Udalak neurriak hartu behar izan ditu.

Kalapie Donostiako irabazi-asmorik gabeko txirrindu elkarteak, pandemiaren krisi honetan hartu beharko lirakekeen neurriak azertu eta hausnarketa egin ondoren, Donostiako Udalari proposamen batzuk egin dizkio: Zirkulazioa baretzea, ibilgailuen abiadura motelduz, aldi baterako txirrinduentzat bidegorriak ezartzea, kaleak oinezkoentzat gune bilakatzea, semaforoen programazioa aldatzea eta Dbizi zerbitzua berriz martxan jartzea, besteak beste.

Udalak hausnarketa egin ondoren, neurriren bate do beste hartu ditu honezkero: hiriko mugikortasuna aldatu, txirrindulari eta oinezkoei zirkulazioa erraztu, segurtasunezko distantziak ondo mantentzeko helburua dutelarik.









Orain arte egindako aldaketa guztiak bere webgunean azaldu ditu Udalak: Eduardo Txillida pasealekua, Infanta Cristina, General Etxagüe eta Euskal Herria direlarik aldaketak izan dituzten kaleak. Horrez gain, bigarren fasean hiriko beste kale batzuk bizitegi-kale bihurtuko dira eta Intxaurren auzoan ere hainbat kaletan aldaketak egingo dituzte.

Bestalde, ibilgailu motordunentzako mozketak ere egin dituzte, maiatzaren 6tik aurrera. Ordu tarte batzuetan Eduardo Txillida pasealekuan, Pasealeku berrian eta Kontxako pasealekuan, hain zuzen ere.

Azkenik, Dbizi bizikleta elektrikoaren zerbitzua martxan jartzeko ez da neurririk hartu eta martxoaren 30etik aurrera zerbitzua itxita dago.

5.2 irudian ikusi daiteke Covid19 pandemiaren aurreran Kalapie elkartearen proposamenak:

DONOSTIAN ERE BIZIKLETAZ EGINGO DIOGU AURRE COVID-19-ARI

 	<p>1 DISTANTZIA FISIKOA</p> <p>Bizikleta Covid-19aren kutsadura sahiesteko garraiobiderik eraginkorrena da, distantzia fisikoa eta garbiketa erraza ahalbidetzen baitu.</p>	 	<p>4 EZ DU IA TOKIRIK BEHAR</p> <p>Mugimenduan nahiz geldi, bizikletak oso espazio publiko gutxi okupatzen du; hortaz, errepidean zehin kalean, espazio publiko gehiago eskuratu dugu herritarrok.</p>
	<p>2 MUGIKORTASTUN AKTIBOA</p> <p>Bizikletari esker osasun fisikoa eta emozionala landuko dituzu; hau guztia eguneroko joan-etorrietan lor dezakezu!</p>		<p>5 KUTSADURA/AUTO-PILAKETA GUTXIAGO</p> <p>Oinez edo bizikletaz mugituz, kaleak auto-pilaketa eta kutsadura gutxiago izango dute, eta aldi berean, garraio publikoa arinago ibiliko da.</p>
	<p>3 GARBIA</p> <p>Inguru eta hiri kutsatuenetan izan du batez ere eragina Covid-19ak. Konfinamenduan airearen kalitatea hobetu da, eta zure bizikletarekin CO2 isurketak 0 DIRA.</p>		<p>6 MERKEA</p> <p>Kotxearekin alderatuta, Bizikleta oso merkea da: merke eskuratu eta mantendu datieke. Beraz, poltsikoarentzat ere mesede!</p>



5.2. IRUDIA. COVID19 PANDEMIAREN AURREAN KALAPIE ELKARTEAREN PROPOSAMENAK

ITURRIA: [HTTP://KALAPIE.ORG/2020/05/01/DONOSTIA-POR-LA-BICI-EN-LA-ERA-COVID19-AHORAENBICI/](http://kalapie.org/2020/05/01/donostia-por-la-bici-en-la-era-covid19-ahoraenbici/)

5.5 Etorkizunerako balio izango ahal digu?

Pandemia honek ekarri duen krisiak, etorkizunerako ikasteko balio izango digu? Hori da gaur egungo galdera nagusienetako bat.

Covid19-ak mundua hankaz gora jarri du, bai gizartea, ekonomia... guztiz aldatuz.

Zaila izango da eta denbora beharko dugu aurreko egoerara itzultzeko. Baina orain arte egindako akatsak zuzentzeko balio izango digu?

Bizikletaren erabilera kontutan izanik, lehen aipatutako aldaketak zerikusi handia du. Azken urteetan gizarteak kotxearen erabilera guztiz normalizatu eta globalizatu egin du, eta txirriinduren erabilera ordea baztertuta egon da gaur egun arte. Europako Iparreko herrialde batzuk kenduta, kotxea da garraiobide nagusi eta garrantzitsuena, baina, orain, pandemia garaian, herrialde gehienetan bizikletaren erabilera handitzen ari da eta zenbait hiritako agintariak honen apustuaren beharra ikusten dute.

Koronabirusaren larrialdi egoera honek aldaketa handiak dakartza hiriguneetako mugikortasunaren alorrean, mugimenduak murriztu baitira elkarren arteko distantziaren neurri seguruak tarteko. Paradigma berri bati aurre egin behar zaio hurrengo hilabete eta urteetan.

Gaur egun, ez dakigu noiz arte luzatuko den elkarren arteko distantzia neurriak mantendu beharra, egoera honek bakarkako mugikortasun aukerak bultzatzea dakarrelarik. Bizikletak, egunerokotasunaren itzulera modu antolatatu batean burutu ahal izatea berma dezake.

Bestalde, osasun krisi larriaren ondoren krisi ekonomikoa dator, hori dela eta, garrantzia har dezake bizikletaren erabilerak, garraio mota merke eta eskuragarria baita gizarte osoarentzat.

Kontaminazioaren krisiaz ere ez gara ahaztu behar. Azkeneko urteetan izan dugun airearen kalitatea ez da ona izan eta kutsadura honek ere hildakoak ekarri ditu. Horregatik, bizikletaren erabilera handitzeak eta autoarena murrizteak airearen kalitatea hobetuko luke.

6. Donostiako bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak

Donostiako hirian bizikletaren erabilera sustatu nahian, herritarrak garraio hau erabiltzera animatzeko zenbait proiektu egin daitezke. Hala ere, aurretik, beharrezkoa da hiriko zenbait azpiegitura aldatu edota garatzea.

Hiriko bizikletaren erabilera handitu nahi badugu, lehenago herritarren segurtasuna bermatu behar da. Horretarako, bidegorriak gehitu, aparkaleku seguruagoak sortu, semaforoen sinkronizazioa aldatu, kotxeen lehentasuna murriztu, txirrindulariei babes eman eta beste hainbat neurri hartu behar ditu Udalak.

Guzti hau kontutan izanik, hauek dira Donostiako Udalari egingo nizkiokeen proposamenak:

6.1 Udalarentzako proposamen garrantzitsuak

1. Bidegorri gehiago

Gaur egun, Donostia kotxeentzat eraikitako hiria da, baina, bizikletaren erabilera handitzea nahi badugu, ezinbestekoa litzateke bidegorri gehiago jartzea.

Donostiak 56 kilometroko luzera duen bidegorria du eta inguruko herri batzuetara ere joan daiteke bide hauetatik, dena den, hiri barruan kale askok ez dute bidegorririk eta txirrindulariak kotxeentzako bidetik edota espaloitik joan behar dira. Errepide hauetan autoak, motorrak edota beste motordun garraioek dute lehentasuna, eta espaloietan, ordea, oinezkoek. Hori dela eta, txirrindularia baztertua izaten da eta beraz, bere erabilera ez da eroso eta segurua.

Ondorioz, bidegorri gehiago eraikitzea beharrezkoa dela deritzot. Motordun garraioentzat, hiriko errepide gehienak bi edota hiru erreie ditu. Zergatik ez da kotxeentzako erreie bat kentzen eta bizikletentzako bidegorri bihurtzen?

2. Aparkaleku gehiago eta seguruagoak

Hirian txirrinduak aparkatzeko dagoen arazoa ikusita, aparkaleku gehiagoren beharra dagoela nabaria da, udan batez ere, arazo hau bikoiztu egiten baita. Bestalde, hauen segurtasuna bermatu egin behar denez, aparkaleku seguruagoak ugaritu behar dira.

Hirian dauden kotxeentzako lurpeko aparkalekuak bezala, bizikletentzako horrelako bat egitea ezinbestekoa izango litzateke. Horretarako, nire proposamena, berri bat egitea edota lehendik dagoen kotxeentzako aparkalekua bizikletentzako bihurtzea izango litzateke.

Era berean, autoentzako aparkalekuak murriztuz gero, autoek zailtasun gehiago izango litzateke erdigunera sartzeko eta hortaz, auto gutxiago ibiliko lirateke hiri erdialdean.

3. Dbizi zerbitzuan aldaketak

2013. urtean martxan jarri zen zerbitzu honen bilakaera eta gaur egun duen erabilera eta eragina ikusita, aldaketa batzuk egitea ere ezinbestekoa izango litzateke. Nire proposamenen artean:

1. Bizikleta elektrikoen ordez, ohiko bizikletak jartzea
2. Aparkaleku kopurua handitu eta seguruagoak izatea
3. Hauen eskuragarritasuna erraztea
4. Ordu-tegi librea izatea

4. Laguntza ekonomikoak bizikletak erabili eta erosteko

Bizikletaren erabilera esanguratsua izateko, beharrezkoa da herritar guztiek euren bizikleta izatea eta denek ez dute aukera bizikleta bat erosi edota erabiltzeko.

Hori kontutan izanik, herritarrei laguntza ekonomikoak emanaz, hauek bizikletak erabili eta erosteko aukera izango lukete, baita bizikletak dituen arazo mekanikoak konpondu ahal izateko ere.

Beraz, Herbehereetako Politika Fiskal Nazionala eta hainbat herrialde eredutzat harturik, herritar guztiei laguntza ekonomikoa ematea garrantzitsua litzake, hiriko bizikletaren erabilera handitu dadin.

6.2 Bestelako proposamenak

Lehen Udalari luzatutako proposamenak garatzea ezinbestekoa izango litzateke honako hauek betetzeko.

1. HH., L.H. eta D.B-H.ko eskoletan bizikletaren inguruko ikastaroak.

Lehenik, Donostian mugikortasun jasangarriagoa lortu behar da umeak eskolara bizikletaz joateko. Horretarako, proiektuak bultzatu beharko lirateke eta hainbat eragileekin (udaltzaingoa, teknikariak, irakasleak...) lan egitea komeni da, horrelako ekimenak osatzeko eta indartzeko.

Haur Hezkuntza, Lehen Hezkuntza eta DBHko eskola eta institutu publiko zein pribatuetan bizikletaren inguruko ikastaroak antolatu, ikasle hauek eskolara bizikletaz joateko zaletasuna bultzatzeko asmoz.

- Haur Hezkuntza: Bizikletan ibiltzeko beharrezkoak diren lehen pausuk emango lirateke saio hauetan. Bertan jokoan bidez eta modu dinamikoan bizikletan ibiltzeko trebezia landuz.
- Lehen Hezkuntza: Saio hauetan bizikletan ibiltzeko praktikaren inguruko joko desberdinak egingo lirateke. Bertan, mekanika klaseaz gain, bizikletan ibiltzeak dakartzan abantailak azaltzen dira eta era berean saio bereziak bizikletan ibiltzen ez dakiten ikasleentzat.
- DBH: Mekanika eta bizikletaren erabilerak dituen abantailak eta onurak azaltzeko saioak. Ingurumenean daukan eragina, kutsadura eta aire kalitatearen garrantzia ere landuko dira. Azkenik, txirringulari profesionalekin solasaldi eta saio dinamikoak aurre ikusten dira.

2. Euskal Herriko Unibertsitate eta Donostiako fakultateekin, fakultate bakoitzaren lurpeko parkinetan edota normaletan, bizikletentzako aparkalekuak jartzeko proiektua.

Donostiako EHUko fakultateekin bizikletentzako aparkalekuak jartzeko proiektua martxan jartzea izango litzateke nire proposamena. Helburu nagusia, ikasle, irakasle edota langileak unibertsitateko fakultateetara bizikletan joan eta bertan aparkaleku segurua edukitzea da.

Fakultate batzuk, kotxeentzako lurpeko parkinak dituzte eta horietan bizikletentzako parkinak jartzea ere aukera interesgarria izango litzateke. Beste fakultate batzuek, ostera, ez dute lurpeko parkinik, baina parkin pribatuak dituzte beraien fakultatearen kanpoan. Horietan ere bizikletentzako aparkalekuak jartzea posible izango litzateke. Bizikletak gordetzeko leku gehiago sortuz eta erabiltzaileen segurtasuna bermatuz, fakultateetara joaten den jendearen artean, bizikletaren erabilera handitzeko.

3. Lanera eta hiriko lantegi guneetara bizikletan joatea aholkatzea langileei, heziketa saioak emanaz eta marketin soziala landuz.

Lantegi-guneetan dauden enpresa handietan heziketa saio batzuk burutzea eta beste lantegi txiki eta langileentzat marketin soziala lantzen duen publizitatea garatzea litzateke helburu nagusia. Bizikletaren erabilerak dakartzan onura ekologikoak, onura ekonomikoak eta osasun onurak azaldu eta hortaz, ingurumenaren kontzientzia izan dezaten eta bizikletaren erabilera handitu dadin.

6.3 Covid19 egoeraren probetxua

Covid19 ak aldaketak ekarri ditu munduko zenbait herrialdeetako bizikletaren erabileran eta azpiegituretan. Zehazki, Donostian ere hainbat neurri hartu dira eta garrantzitsuak izan daitezke, pandemia amaitzean neurri horiek jardunean jarrai dezaten.

Kalapie elkartearen ustetan, oraingo hau funtsezko momentua izan daiteke bizikletak indarra hartu eta pandemia amaitu ondoren horri eusteko. Herritarrek ohiturak aldatu behar dituztela dio, baina horretarako Udalaren neurriak ezinbestekoak direla azpimarratzen du.

Nire proposamenekin amaitzeko, Covid19ak izan duen eraginak eta honek ekarri dituen aldaketak etorkizun baterako balio dezaten, Donostiako Udalak hartu dituen neurriak, pandemia amaitzen denean, hauek indarrean jarraitzea garrantzitsua dela iruditzen zait. Horrez gain, hartu beharreko lehenengo pausua, kotxeei lehenetasuna kendu eta bizikletei ematea izango litzateke.

Bizikletak eta txirrindulariek espazio gehiago behar dute beraien erabilera seguruagoa eta jasangarriagoa egiteko. Jendeari kontzientzia aldatzeko proiektuak, aipatu ditudan ikasleentzako bizikletaren inguruko ikastaroak, udalaren zerbitzuaren hobekuntzak eta beste hainbat ekintzek, hiriko bizikletaren erabilera handitu eta sustatu dezakete. Hala ere, benetan bizikletaren erabilera handitzeko hiriko espazioaren banaketa funtsezkoa da.

Horregatik, Udalak orain arte hartutako neurriak, hiriko espazioaren banaketan oinarritzen dira, bizikleta eta oinezkoei leku gehiago emateko. Nire proposamena, hartutako neurri hauek indarrean jarraitzea da. Dena den, Udalak neurri gehiago hartuko balitu eta gainera, neurri horiek bideragarriagoak balira, interesgarria izango litzateke horiek ere etorkizunean jardunean jarraitzea.

7. Azken ondorioak

Lanari amaiera emateko, marko teorikotik zein lan enpirikotik ateratako ondorio nagusiak, Covid19ak nire laneko gaien izan duen eragina eta Donostiako bizikletaren erabilera sustatzeko nire proposamenen azkeneko ondorioak azaldu nahi ditut. Horrez gain, gradu amaierako lan hau egiteak emandako irakaspen pertsonalak azaltzea, lanean zehar izandako arazoak komentatzea eta lana bukatu ahal izateko laguntza eman didaten erakunde eta hainbat pertsoneri eskertzea aipagarria izango litzateke.

Azterketa teorikotik ateratako ondorioen inguruan, Herbehereak, Danimarka eta Europa iparraldeko hainbat herrialdek bizikleta euren hirietako garraiobiderik nagusia bihurtzea lortu dute. Euskal Herrian, aldiz, autoaren erabilera handiagoa izanik, Donostian bizikletaren erabilera sustatzeko Herbehereetako Utrecht hiria abiapuntu hartzea garrantzitsua dela deritzot.

Donostia eta Utrechtoko makroingurune eta mikroinguruneko faktoreak aztertuz, hasierako AMIA analisisian Donostian hainbat ahulezia eta mehatxu aurkitu daitezke. Horien artean garrantzitsuenak, bizikleten azpiegitura gehiagoren beharra eta herritarrek bizikletan ibiltzeko duten ohitura falta azpimarratu behar dira.

Lan enpirikoak Donostiako eta Utrechtoko bizikletaren eremua hobeto ezagutzeko balio izan dit. Donostian Kalapie elkartearen lehendakariarekin eta Utrechten Dirk Janssenekin egindako elkarrizketak baliagarriak izan zaizkit informazioa lortzeko. Horrez gain, bi hirietako herritarrei bidalitako galdetegi bidez, hainbat ondorio nagusi ateratzeko balio izan didate eta ere berean, amaierako AMIA analisisa osatzeko informazioa lortuz.

Amaierako AMIAren analisisa, Donostiako hiriko ahulezia eta mehatxu gehiago antzemateko baliagarria izan zait. Bertan ateratako ondorio nagusien artean, dBizi zerbitzu publikoan egin beharreko hainbat aldaketa eta donostiarrek hirian zehar bizikletaz ibiltzeko duten segurtasuna falta dira.

Utrechten kasuan, bizikletaz ibiltzeko ohitura handia dagoela baieztatzeko balio izan dit. Era berean, hiriko azpiegiturak eta txirrindulariek duten lehentasunak hiriko bizikletaren erabileran eragin positiboa duela.

Covid19ak gizartean aldaketa garrantzitsuak ekartzeaz gain, bizikletaren erabileran ere eragina izan du. Munduko hainbat herrialdetan, pandemia honen aurrean hartu diren neurriak, eta txirrinduaren eremuan izan duen eragina aztertzeak, mugikortasun jasangarriago baterantz doan mundu baten irudia dakarrelakoan nago.

Egoera honen aurrean, Herbehereetako hiriek neurririk ez hartzeak, bizikletaren eremuan arazorik ez dutela adierazteko ere balio du. Donostian, ordea, bizikletaren erabilera sustatzeko hartutako neurriak, etorkizun batean bizikletaren hiri bihurtzeko, beharrezkoak diren lehen pausuak izan daitezke.

Bestalde nire proposamenak maila desberdinetan banatu ditut. Alde batetik, Udalari egindako proposamenak, ezinbestekoak bestelako proposamenak bete ahal izateko. Azkenik, gaur egun bizi dugun egoera eta Covid19ak izan duen eragina gure gizartean kontuan izanik, etorkizunari begira interesgarriak izan daitezkeen proposamenak.

Laburbilduz, Donostiako bizikletaren erabilera Utrechtekoaren mailara iristea oso zaila izan arren, gaur egungo egoerak balio dezake bizikleta hiriko garraibiderik garrantzitsuena bihurtzeko. Munduko hainbat herrialdeetako Gobernuak eta baita Donostiako Udalak hartutako neurriak, aldaketa honen lehenengo urratsak izan daitezke.

Nire proposamena kontutan hartuta eta herritar eta Udalaren arteko herri-ekimena aurrera eramanez, Donostiako mugikortasuna alda daiteke. Horrela, azpiegituren banaketan aldaketak eginez eta herritarren kontzientzia aldatuz, Donostia bizikleten hiria bihurtuko litzateke.

Etorkizunari begira badaude itxaropentsu agertzeko arrazoiak eta hemendik urte batzuetara Donostia Utrecht antzera bizikleta gehien erabiltzen den munduko hirien artean azaltzea izango litzateke nire nahia, baina bestalde, kotxearen erabilera hain garatua dagoen hiria izanik ez da erraza izango aldaketa hauek aurrera eramatea. Lortuko ahal dugu denon artean Donostia bizikleten hiri bihurtzea? Gure esku dago.

Bestalde, Utrecht hirian urte betez bizi eta bertako bizikletaren inguruko kultura ezagutzeak, gaiaren inguruko interesa piztu zidan. Era berean, bizikletaren inguruko jakintza handitzeko, garraibiderik ekologikoena dela kontzientzia hartzeko eta ingurumenean dituen abantailak aintzat hartzeko eta baloratzeko balio izan dit. Azkenik, Gradu Amaierako Lana burutzeko gai interesgarria litzaketekela ohartuz.

Lan hau burutzeko marko teorikoan mugarik nagusia Euskal Herriko eta Donostiako bizikletaren historiari buruz informazioa aurkitzea izan da; lan enpirikoan, eragile klabeekin eta herritarrekin elkarrizketak antolatzea eta galdetegiak burutzea. Azkenik Donostiako bizikletaren erabilera sustatzeko hainbat proposamen egitea.

Amaitzeko, Gradu Amaierako Lan hau burutzen lagundu didaten guztiei eskerrak: Debako eta Utrechteko familiari, kuadrilari, unibertsitateko lagunei, Utrecht hirian ezagututako lagunei; lan enpirikoa egiteko ezinbestekoak izan diren Kalapie elkarteari, Dirk Jansseni eta galdetegiak bete dituzten bi hirietako herritar guztiei. Nola ez, lana burutzerakoan beti laguntzeko prest egon den, zuzenketak egin eta argibide eta proposamenak eskaini dizkidan Mirene Begiristain tutoreari. Azkenik, urte betez bizikleta gainean gozatzeko aukera eman didan Utrecht hiriari, bertan hasiko baita aurtengo udan Euskal Herrira itzultzeko bizikletaz egingo dudana bidaia.

8. Bibliografía

- Admin Stat. “Maps, analysis and statistics about the resident population, municipality of Utrecht”. Helbidetik eskuratu: <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/en/nl/demografia/eta/utrecht--gemeente-/23055682/4>
- Alex, C. (2016). “El paraíso de los ciclistas se llama Holanda. Así lo han conseguido”. Magnet. Helbidetik eskuratu: <https://magnet.xataka.com/un-mundo-fascinante/el-paraiso-de-los-ciclistas-se-llama-holanda-asi-lo-han-conseguido>
- Algaba, A. (2017). “San Sebastián es la capital del Estado con mayor renta familiar y menor tasa de paro”. El Diario Vasco. Helbidetik eskuratu: <https://www.diariovasco.com/economia/201706/27/sebastian-capital-estado-mayor-20170627065643.html>
- A.M. (2015). “Un garaje privado del barrio de Gros reconvertido en exitoso aparcabici”. El Diario Vasco. Helbidetik eskuratu: <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/201511/03/garaje-privado-barrio-gros-20151103001244-v.html>
- Andrea Lo. (2018). “The Netherlands is paying people to cycle”. CNN. Helbidetik eskuratu: <https://edition.cnn.com/travel/article/netherlands-cycling/index.html>
- Apaolaza, J.M. “La vuelta al País Vasco en el valle de Arce”. Valle de Arce-Artzibar. Helbidetik eskuratu: <https://www.valledearce.com/cultura/historia/la-vuelta-al-pais-vasco-en-el-valle-de-arce/>
- Argia. (2011). “Bidegorriak. Ondo lotu gabeko kilometroak”. Helbidetik eskuratu: <https://www.argia.eus/albistea/bidegorriak-ondo-lotu-gabeko-kilometroak>
- Arias Calvo, J. (2020). “El Distrito habilitó 35 kilómetros de ciclovía durante la Cuarentena por la Vida. Bogotá”. Helbidetik eskuratu: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/salud/coronavirus/ciclovia-habilitada-durante-la-cuarentena-por-la-vida>
- Aquae fundacion. “5 ventajas de utilizar la bicicleta como medio de transporte”. Helbidetik eskuratu: <https://www.fundacionaquae.org/cinco-ventajas-utilizar-la-bicicleta-medio-transporte/>
- Benlloch, M. (2013). “Ciclismo. Guia Fitness”. Helbidetik eskuratu: <https://guiafitness.com/deportes/ciclismo>
- Bici Home (2013). “Cómo Holanda ha llegado a ser la vanguardia del ciclismo urbano mundial”. Helbidetik eskuratu: <https://bicihome.com/como-holanda-ha-llegado-a-ser-la-vanguardia-del-ciclismo-urbano-mundial/>
- Bici Home. (2013). “La historia de la bicicleta”. Helbidetik eskuratu: <https://bicihome.com/la-historia-de-las-bicicleta/>
- BiciBizi. “BiciBizi, la gran fiesta de la bicicleta”. Helbidetik eskuratu: <http://www.bicibizi.com/que-es.php>
- Biciclo. (2018). “África y las bicicletas”. Helbidetik eskuratu: <http://biciclo.org/2018/08/15/africa-y-las-bicicletas/>

Bicicultura. “Tipos y marcas de bicicletas”. Helbidetik eskuratua: <https://www.bicicultura.cl/11-tipos-de-bicicleta/>

Bicycle Dutch. “About”. Helbidetik eskuratua: <https://bicycledutch.wordpress.com/about/>

Bicycle Dutch. (2018). “Dutch cycling figures”. Helbidetik eskuratua: <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/02/dutch-cycling-figures/>

Bicycle Dutch. (2011). “How the Dutch got their cycling infrastructure”. Helbidetik eskuratua: <https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>

Bicycle Dutch. (2016). “Utrecht; Cycling City of the Netherlands”. Helbidetik eskuratua: <https://bicycledutch.wordpress.com/2016/04/19/utrecht-cycling-city-of-the-netherlands/>

Bikester. “Desarrollo de la bicicleta durante los últimos 200 años”. Helbidetik eskuratua: <https://www.bikester.es/info/historia-bicicleta/>

Bliss , L. (2019). “How Utrecht Became a Paradise for Cyclists”. Citylab. Helbidetik eskuratua: <https://www.citylab.com/transportation/2019/07/bicycle-friendly-city-utrecht-streetfilms-bike-lanes/593320/>

Bon, M. (2019). “¿Por qué la cultura de la bicicleta es tan importante en Holanda?”. Trabajo en Holanda. Helbidetik eskuratua: <https://trabajoenholanda.com/2019/02/22/por-que-la-cultura-de-la-bicicleta-es-tan-importante-en-holanda/>

Bronkhorst, X. (2018). “Hundreds of new bicycles for bike share plan in Utrecht”. DUB. Helbidetik eskuratua: <https://www.dub.uu.nl/en/news/hundreds-new-bicycles-bike-share-plan-utrecht>

Camino, A. (2016). “En Copenhague no sueltan la bici llueva o truene. Esto es lo que podemos aprender de ellos”. Magnet. Helbidetik eskuratua: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/copenhague-la-ciudad-paraiso-para-los-ciclistas>

Cerodosbé. (2018). “Está bien usar la bici, pero lo de estas ciudades es demasiado”. Economía Digital. Helbidetik eskuratua: https://www.cerodosbe.com/es/destinos/la-bici-esta-bien-pero-lo-de-estas-ciudades-es-demasiado_547829_102.html

Ciclosfera. (2018). “Bizhiri, un proyecto para luchar contra los robos de bicicletas en San Sebastián”. Helbidetik eskuratua: <https://www.ciclosfera.com/bizhiri-robos-bicicletas-san-sebastian/>

Ciclosfera. (2018). “Copenhague en bicicleta: la tierra prometida”. Helbidetik eskuratua: <https://www.ciclosfera.com/copenhague-bicicleta-la-tierra-prometida/>

Ciclosfera. (2019). “Moverse en bicicleta supone un ahorro de unos 1540 euros al año”. Helbidetik eskuratua: <https://www.ciclosfera.com/moverse-bicicleta-ahorro-2/>

City population. “Municipality in in Utrecht”. Helbidetik eskuratua: https://www.citypopulation.de/en/netherlands/admin/utrecht/0344__utrecht/

Claro, M. (2020). “La OMS recomienda usar la bicicleta durante la pandemia del Covid-19”. Marca. Helbidetik eskuratua: <https://www.marca.com/claromx/trending/2020/04/25/5ea45cf0e2704e82558b459a.html>

Cope. (2019). “El metro de Donostialdea comenzará a funcionar en el primer trimestre del 2022”. Helbidetik eskuratua: https://www.cope.es/emisoras/pais-vasco/noticias/metro-donostialdea-comenzara-funcionar-primer-trimestre-del-2022-20190902_489103

Copenhagenez Index. (2019). “The most bicycle-friendly cities of 2019”. Helbidetik eskuratua: <https://copenhagenezindex.eu/>

Cristina Enea Fundazioa. “Obserbatorio de la bicicleta”. Helbidetik eskuratua: <http://www.cristinaenea.es/es/mnu/raiz-observatorio-de-la-bicicleta>

Cronica Balear. (2019). “Holanda estrena el mayor parking mundial de bicis”. Helbidetik eskuratua: <https://www.cronicabalear.es/2019/08/holanda-estrena-el-mayor-parking-mundial-de-bicis/>

Datosmacro. “Países Bajos: Economía y demografía”. Expansion. Helbidetik eskuratua: <https://datosmacro.expansion.com/paises/paises-bajos>

Dbizi. “Que es?”. Helbidetik eskuratua: <https://www.dbizi.com/about/general/>

Dbizi. “Plano y estaciones”. Helbidetik eskuratua: <https://www.dbizi.com/map/>

Dbus. “Historia”. Helbidetik eskuratua: <https://www.dbus.eus/es/la-compania/historia/>

Dejtiar, F. (2019). “Las 20 mejores ciudades del mundo para las bicicletas, según Copenhagenez 2019”. Plataforma arquitectura. Helbidetik eskuratua: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/920050/las-20-mejores-ciudades-del-mundo-para-las-bicicletas-segun-copenhagenez-2019>

Deloughry, R. (2018). “Things that will get you a fine when cycling in the Netherlands”. I am expact. Helbidetik eskuratua: <https://www.iamexpat.nl/lifestyle/lifestyle-news/things-will-get-you-fine-when-cycling-netherlands>

Diego. (2017). “Los diez países con más bicicletas por habitante”. Swim, Bike, Write!. Helbidetik eskuratua: <https://www.swimbikewrite.com/bicicletas-por-habitante/>

Donostia Noticias. (2019). “El Ayuntamiento ofrecerá 180 aparcamientos más para las bicicletas en las playas”. Helbidetik eskuratua: <https://www.ddonosti.info/el-ayuntamiento-ofrecera-180-aparcamientos-mas-para-bicicletas-en-las-playas/>

Donostia San Sebastian Turismoa. “Donostia barrio a barrio”. Helbidetik eskuratua: <https://www.sansebastianturismoa.eus/es/hacer/barrio-barrio>

Donostia San Sebastián Turismoa. “Cómo moverse”. Helbidetik eskuratua: <https://www.sansebastianturismoa.eus/es/venir/como-moverse>

Donostia San Sebastian Turismoa. “Rutas en bici”. Helbidetik eskuratua: <https://www.sansebastianturismoa.eus/es/hacer/planes-san-sebastian/planes-deportivos-ss/sobre-ruedas/rutas-en-bici>

Donostiako Udala. “Dbizi”. Helbidetik eskuratua: <https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/dbizi/>

Donostiako Udala. “Demografía Donostia San Sebastian”. Helbidetik eskuratua: <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/donostia-data/demografia>

Donostiako Udala. “Red de bidegorris”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/red-de-bidegorris/>

Donostiako Udala. “Registro”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/registro/>

Donostiako Udala. “Parking dbizi”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/dbizi-parking-estacion-de-autobuses-de-san-sebastian/>

Donostiako Udala. “Campaña seguridad bici”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/campana-seguridad-bici-y-peatonos/>

Donostiako Udala. “Udalak zenbait mugikortasun-neurri ezarri ditu konfinamendurako”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.donostia.eus/home.nsf/0/F08F718C7F167C4EC125855F003E8C5B?OpenDocument&idoma=eus>

Dutch Cycling Embassy. “Dutch cycling- for a bicycle- friendly world”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.dutchcycling.nl/en/>

EFE. (2020). “Francia quiere salir del confinamiento en bici”. Agencia EFE. Helbidetik eskuratua:

<https://www.efe.com/efe/espana/mundo/francia-quiere-salir-del-confinamiento-en-bici/10001-4236914>

El Comercio. (2015). “Ámsterdam y Copenhague, las capitales mundiales de la bicicleta”. Helbidetik eskuratua:

<https://elcomercio.pe/vamos/mundo/amsterdam-copenhague-capitales-mundiales-bicicleta-387553-noticia/?ref=ecr>

El Diario Vasco. (2020). “La Diputación considera la bici un <<instrumento clave>> de movilidad ante la pandemia por el coronavirus”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/diputacion-considera-bici-20200428201225-nt.html>

El Diario Vasco. (2008). “Moverse en bicicleta por la ciudad es un estilo de vida ético”. Helbidetik eskuratua:

<https://www.diariovasco.com/20080911/san-sebastian/moverse-bicicleta-ciudad-estilo-20080911.html>

Ep/Madrid. (2019). “La Vuelta a España 2020 saldrá desde Utrecht el viernes 14 de agosto”. Diario Información. Helbidetik eskuratua:

<https://www.diarioinformacion.com/deportes/2019/06/18/vuelta-espana-2020-saldra-utrecht/2160653.html>

European commission. “Utrecht, Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs”. Helbidetik eskuratua:

<https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regional-innovation-monitor/base-profile/utrecht>

Eustat. “Datos estadísticos de la C.A de Euskadi, Donostia / San Sebastián”. Helbidetik eskuratua:

https://www.eustat.eus/municipal/datos_estadisticos/donostia_san_sebastian_c.html

Foncillas, A. (2018). “China: el regreso de las bicicletas”. Proceso. Helbidetik eskuratua:

<https://www.proceso.com.mx/519230/china-el-regreso-de-las-bicicletas>

Foro ciudad. “Demografía de Donostia/San Sebastián”. Helbidetik eskuratua: <https://www.foro-ciudad.com/guipuzcoa/donostia-san-sebastian/habitantes.html#MapaEdadMedia>

Gallego, S. “Las ciudades más lluviosas de España”. Meteorología en Red. Helbidetik eskuratua: <https://www.meteorologiaenred.com/las-ciudades-mas-lluviosas-espana.html>

García, A.A. (2018). “Estas ciudades sí están adaptadas a las bicis”. Elle Decor. Helbidetik eskuratua: <https://www.elledecor.com/es/arquitectura/a23486644/ciudades-adaptadas-circulacion-bicicletas/>

García Méndez, I. (2019). “Cómo hacer el mejor análisis del sector donde compites”. Emprendedores. Helbidetik eskuratua: <https://www.emprendedores.es/gestion/a63286/como-analizar-el-sector-en-el-que-compites-estudio-mercado/>

García Paños, F. (2016). “Copenhague es la nueva gran referencia”. El Correo de Andalucía. Helbidetik eskuratua: <https://elcorreoweb.es/sevilla/copenhague-es-la-nueva-gran-referencia-NC2334681>

García, T. (2018). “La cultura de la bici”. El País. Helbidetik eskuratua: https://elpais.com/elpais/2018/01/03/seres_urbanos/1514980615_417006.html

Gemeente Utrecht. “Bicycle parking Stationsplein”. Helbidetik eskuratua: <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>

Gemeente Utrecht. *Utrecht a bicycle friendly city*. p 50 Helbidetik eskuratua: <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/6.generiek/english/cycling/2019-06-utrecht-a-bicycle-friendly-city-brochure.pdf>

Gipuzkoa bizikletaz. “Quienes somos”. Helbidetik eskuratua: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/aurkezpena>

Gobierno Vasco. (2018). “Aumenta el número de jóvenes de Euskadi que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos habituales”. Helbidetik eskuratua: <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2018/aumenta-el-numero-de-jovenes-de-euskadi-que-utilizan-la-bicicleta-en-sus-desplazamientos-habituales/>

Gobierno Vasco. (2018). “Dos de cada tres jóvenes de Euskadi se desplazan a diario de forma sostenible”. Helbidetik eskuratua: <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2018/dos-de-cada-tres-jovenes-de-euskadi-se-desplazan-a-diario-de-forma-sostenible/>

Gómez Piñeiro, J., & Sáez García, J. A. (2003). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*. Ingeba. p. 230-233.

González, M. (2009). “Donostia es la capital del País Vasco en la que más se utiliza el autobús urbano”. El Diario Vasco. Helbidetik eskuratua: <https://www.diariovasco.com/20090510/san-sebastian/donostia-capital-pais-vasco-20090510.html>

Gowling, A. (2014). “A history of the bicycle”. I am expat. Helbidetik eskuratua: <https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/history-bicycle>

Guide Holland. “Why the bike became popular in the Netherlands”. Helbidetik eskuratua: <https://www.guideholland.com/histbike.html>

Holland cycling. “Bicycle parking”. Helbidetik eskuratua: <https://www.holland-cycling.com/tips-and-info/services/bicycle-parking>

Holland Cycling. (2013). “Traffic rules & regulations for cyclists”. Helbidetik eskuratua: <https://www.holland-cycling.com/tips-and-info/safety/traffic-rules-and-regulations-for-cyclists>

Iberobike. (2020). “Francia crea una comisión urgente para que la bicicleta sustituya al transporte público tras la epidemia”. Helbidetik eskuratua: <https://www.iberobike.com/francia-crea-una-comision-urgente-para-que-la-bicicleta-sustituya-al-transporte-publico-tras-la-epidemia/>

Ingrenovables. (2014). “La historia de la bicicleta en Holanda”. Helbidetik eskuratua: <http://ingrenovables.blogspot.com/2014/07/la-historia-de-la-bicicleta-en-holanda.html>

Instituto BBVA de PENSIONES. (2019). “La bicicleta, un deporte sano para el cuerpo y la mente”. BBVA. Helbidetik eskuratua: <https://www.jubilaciondefuturo.es/es/blog/la-bicicleta-un-deporte-sano-para-el-cuerpo-y-la-mente.html>

Inyourpocket. “A brief history of Utrecht”. Helbidetik eskuratua: <https://www.inyourpocket.com/Utrecht/History-Utrecht-English>

Juel Clausen, C. (2010). “Usar la bicicleta también en el tiempo libre”. Cycling Embassy of Denmark. Helbidetik eskuratua: <http://www.cycling-embassy.dk/2010/11/15/usar-la-bicicleta-tambien-en-el-tiempo-libre/>

Kalapie. “Aparcamientos de bicicletas en Donostia”. Helbidetik eskuratua: <http://kalapie.org/2019/07/31/aparcamientos-de-bicicletas-en-donostia/>

Kalapie. (2020). “Donostiak Covid-19a gainditzeko hausnarketak eta proposamenak”. Helbidetik eskuratua: <http://kalapie.org/eu/2020/04/14/donostiak-covid19-a-gainditzeko-hausnarketak-eta-proposamenak/>

Kalapie. (2020). “Euskadin Covid-19ari aurre egiteko proposamenak”. Helbidetik eskuratua: <http://kalapie.org/eu/2020/04/26/euskadin-covid-19ari-aurre-egiteko-proposamenak/>

Kalapie. “Normativa”. Helbidetik eskuratua: <http://kalapie.org/normativa-ondenanza-circulacion/>

Kalapie. “Nortzuk gara”. Helbidetik eskuratua: <http://kalapie.org/eu/nortzuk-gara/>

Kirschbaum, E. (2019). “Copenhaguen has taken bicycle commuting to a whole new level”. Los Angeles Times. Helbidetik eskuratua: <https://www.latimes.com/world-nation/story/2019-08-07/copenhagen-has-taken-bicycle-commuting-to-a-new-level>

La Bicikleta. “Tipos de bicicletas”. Helbidetik eskuratua: <https://labicikleta.com/guia-de-bicicletas/bicicleta-comprar/tipos-bicicletas/>

La Razón. (2018). “Uso de la bicicleta en la ciudad”. Helbidetik eskuratua: <https://www.larazon.es/lifestyle/uso-de-la-bicicleta-en-la-ciudad-EJ18770206/>

Ladera Sur. (2018). “La bicicleta en África: mucho más que un medio de transporte”. Helbidetik eskuratua: <https://laderasur.com/fotografia/la-bicicleta-en-africa-mucho-mas-que-un-medio-de-transporte/>

Larrañaga, H. (2018). "Bizikleta bideak Bidarte Europarekin lotzen du". Naiz: . Helbidetik eskuratua: https://www.kazeta.eus/es/info_kz/20180806/bizikleta-bideak-bidarte-europarekin-lotzen-du

Leszek J. Sibilski. (2015). "El ciclismo es cosa de todos". Banco mundial. Helbidetik eskuratua: <https://blogs.worldbank.org/es/voices/el-ciclismo-es-cosa-de-todos>

Leszek J. & Targa, F. (2019). "La cultura del ciclismo urbano en América Latina: ¿un modelo para otras regiones?". El País. Helbidetik eskuratua: https://elpais.com/economia/2019/11/05/actualidad/1572990326_173732.html

Letona, J.J. (2011). "Pequeña historia de la bicicleta vasca". Euskonews. Helbidetik eskuratua: <http://www.euskonews.eus/0587z/bk/gaia58703es.html>

Mateos, A. (2017). "San Sebastián, la ciudad más lluviosa de España". ABC. Helbidetik eskuratua: https://www.abc.es/espana/pais-vasco/abci-san-sebastian-ciudad-mas-lluviosa-espana-201703240100_noticia.html

Mateos Mariscal, J. (2020). "Alemania combate la Covid-19 con la bici". La Vanguardia. Helbidetik eskuratua: <https://www.lavanguardia.com/participacion/lectores-corresponsales/20200427/48733272437/alemania-potencia-bicicleta-nuevos-carriles-bici-pandemia-covid-19.html>

Medina, M.A. (2018). "La bici transforma las ciudades (y el cambio es imparable)". El País. Helbidetik eskuratua: https://elpais.com/elpais/2018/06/29/i_love_bicis/1530295008_028137.html

Mendiola, J.F. (2020). "Cuatro calles de Donostia, semipeatonales para facilitar la distancia social". El Diario Vasco. Helbidetik eskuratua: <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/calles-ondarreta-ensanche-20200505191042-nt.html#vca=modulos&vso=diariovasco&vmc=noticias-rel-1-cmp&vli=san%20sebastian>

Mohorte. (2019). "Copenhague era una ciudad como otra cualquiera- Llena de coches. Hasta que decidió cambiar". Magnet. Helbidetik eskuratua: <https://magnet.xataka.com/que-pasa-cuando/copenhague-era-ciudad-como-otra-llena-coches-que-decidio-cambiar>

Mueller, N. (2017). "Los beneficios para la salud del uso de la bicicleta". ISGlobal. Helbidetik eskuratua: <https://www.isglobal.org/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/los-beneficios-para-la-salud-del-uso-de-la-bicicleta/5083982/8203>

Oarso aldea. (2017). "4 rutas imprescindibles desde Donostia-San Sebastián". Helbidetik eskuratua: <http://www.oarsoaldeaturismoa.eus/es/informacion-practica/actualidad/noticias/4035-donostiatik-abiatuta-4-ibilbide-galduezin-2.html>

Parra, S. (2019). "Cómo Utrecht se está convirtiendo en el nuevo paraíso para las bicicletas". Diario del viajero. Helbidetik eskuratua: <https://www.diariodelviajero.com/tendencias/como-utrecht-se-esta-convirtiendo-nuevo-paraíso-para-bicicletas>

Portafolio. (2020). "¿Por qué Bogotá lidera el ciclismo urbano en América Latina?". Helbidetik eskuratua: <https://www.portafolio.co/tendencias/por-que-bogota-lidera-el-ciclismo-urbano-en-america-latina-536988>

Ranís Franquet, A. "Microentorno". Economipedia. Helbidetik eskuratua: <https://economipedia.com/definiciones/microentorno.html>

Red Historia. (2019). “Breve recorrido por la historia de la bicicleta”. Helbidetik eskuratua: <https://redhistoria.com/breve-recorrido-por-la-historia-de-la-bicicleta/>

Rosas, P. (2020). “El uso de la bicicleta será prioritario para el Gobierno francés en la desescalada”. El Diario Vasco. Helbidetik eskuratua: <https://www.diariovasco.com/internacional/union-europea/bicicleta-prioritario-gobierno-frances-desconfinamiento-20200503211251-ntrc.html>

Rueda Seguro. (2017). “¿Como va la bicicleta en el mundo?”. Helbidetik eskuratuta: <http://www.ruedaseguro.com.co/noticias/item/13-como-va-la-bicicleta-en-el-mundo>

Samaniego, J.F. (2018). “El modelo de movilidad danés o cómo la bicicleta ganó una batalla que parecía perdida”. Nobbot. Helbidetik eskuratua: <https://www.nobbot.com/personas/uso-bicicleta-dinamarca/>

Sanz, A.A. (2019). “6 beneficios por lo que deberías dar las gracias a tu bicicleta”. Tuvalum. Helbidetik eskuratua: <https://tuvalum.com/blog/beneficios-bicicleta/>

Soriazu, D. (2017). “Los taxis de Donostia incrementarán un 2% su tarifa a partir de 2018”. El Diario Vasco. Helbidetik eskuratua: <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/taxis-donostia-incrementaran-20171031001748-ntvo.html>

Streetfilms. “About us”. Helbidetik eskuratua: <https://www.streetfilms.org/about/>

Streetfilms. (2019). “Utrecht: Planning for People & Bikes, Not for Cars”. Helbidetik eskuratua: <https://www.streetfilms.org/utrecht-planning-for-people-not-for-cars/>

Tena, A. (2020). “Bicicletas y coronavirus, la oportunidad de avanzar hacia las ciudades sin coches”. Publico. Helbidetik eskuratua: <https://www.publico.es/sociedad/movilidad-covid-19-bicicletas-coronavirus-oportunidad-avanzar-ciudades-coches.html>

Visit Utrecht. “Cycling”. Helbidetik eskuratua: <https://www.visit-utrecht.com/explore-utrecht/cycling>

Vocento. (2017). “BICIBIZI es la gran fiesta de la bicicleta organizada por El Diario Vasco”. Helbidetik eskuratua: <https://www.vocento.com/bicibizi-es-la-gran-fiesta-de-la-bicicleta-organizada-por-el-diario-vasco/>

Weather Spark. “Average Weather in Utrecht”. Helbidetik eskuratua: <https://weatherspark.com/y/52666/Average-Weather-in-Utrecht-Netherlands-Year-Round>

Weather Spark. “El clima promedio en San Sebastián”. Helbidetik eskuratua: <https://es.weatherspark.com/y/40923/Clima-promedio-en-San-Sebasti%C3%A1n-Espa%C3%B1a-durante-todo-el-a%C3%B1o>

9. Eranskinak

9.1 Kalapie

Kaixo! Hasteko, Mila esker elkarrizketagatik. Elkartearen inguruko eta Donostiako bizikletaren erabileran eragina eduki ahal duten faktoreak aztertzea gustatuko litzaidake.

Bueno, lehenengoa, elkartearen sorrera: Nola bururatu zitzaizuen elkartearen sortzea, nola elkartu zintan, nola ekin zenioten proiektuari, zeintzuk ziren hasierako helburuak... kontatuko zertxobait?

Bueno... Ni ez nintzen Kalapie elkartearen sorreran egon. Elkarkeak 30 urte ditu jada eta nik 36 urte ditut. Beraz, ni ez nintzen elkartearen hasieran egon (algara artean)

Baina beno, elkartearen historia, nahi baduzu link bat pasatuko dizut eta bertan aurkitu dezakezu informazio egokia. 25 urte bete genituenean, atera genuen liburuxka eta bideo hori dira ain zuzen ere. Ni ez nintzen hasieran egon eta hor ondo azalduta eta plasmatuta dago, zein izan den gure historia.

Laburbilduta, nik dakidala, Donostiko pertsona batzuk juntatu ziren, azkenean, ikusten zutelako hirian kotxea indar asko hartzen zegoela eta beste hiri eredu bat garatu nahi zuten. Hortik, beldurra edo lehen bilketa horietatik sortu zen Kalapie. Eta gero ba beno, urteetan zehar liburu horretan jasotzen ditugu proiektu garrantzitsuak, Kontxako bidegorriarena adibidez, beste askoren artean.

Historiak gora behera asko izan ditu, baino laburbilduz esan dezakegu, eragin handia izan dugula hirian, azpiegituretan, nola garatu diren bidegorriak... Beste hiri batzuk bere garaian ez zuten lortu eta guk Donostian behintzat, kontraz, lortu zela.

Hori izan da pixka bat izan dugun garapena, gauza asko egin ditugu.

Egun zein da elkartearen helburu nagusia?

Ba orain... eduki ditugu urte batzuk non helburuak nahiko zehatzak izan diren edo proiektu zehatzak egin ditugun. Adibidez bere garaian, **Kontxako bidegorria** edo Egian ere egin zan proiektu oso indartsu bat, Urumea, Txomin Enea eta Martutenerako arkitekto batzuk egin zuten lan handia. Eta horrelako lan handi eta proposamenak egon dira.

Azkeneko urteetan ez dugu helburu konkreturik izan. Azkenean orain egiten duguna da, segun eta nor datorren eta ze behar ikusten ditugun, ba horretan egiten dugu lan. Azkeneko urteetan proposatu diogu udaletxeari "Route 25" que es una ruta circular. Eta beno, hasi ginen lanean horrekin, proposatzen udaletxeari, zerbait egin zan baina bertan geratu da. Donostiako udalak ez du behar adina sustatu.

Eta gero bueno, proiektu txikiagoak ere izan ditugu, kanpainak eta horrela egiten ditugu. Adibidez bigarren eskuko bizikleten salerosketa egiteko merkatu bat, "Bizitruk". Urte askotan zehar ba exito asko izan du eta bueno azkeneko urteetan utzi egin dugu, aplikazio berriekin ez duelako zentzu askorik. Ba Walapop eta hauek... Baina exito asko eduki zuen bere garaian eta bueno, orain kurtsoak ematen ditugu: kurtsoak irakasteko bizikletan ibiltzen ez

dakienari, helduetan finkatuta. Gero egiten ditugu kurtsoak oinarrizko mekanika ikastaroak, Wikilok eta holakoak ere irakasteko.

Eta horrez gain ba hori, helburu finkorik ez daukagu, baina momentu honetan konkretuan ba Coronavirusarekin daukagun egoera honetan, ba bai egin behar dizkiogula justo ari gera prestatzen udaletxeari proposamen konkretu batzuk, zein ikusten ditugun beharrezkoak izango direla gure etorkizuneko hirirako. Ba azkenean, egoera berri honek ba bultzatu gaitu “reflexio” bat egitera eta bueno, uste dugu ezin garela aurreko egoerara bueltatu eta etorkizuneko hiria beste bat izan beharko dala, batez ere pertsona aktiboetan oinarrituta. Bultzatuz, gure joan etorriak, bai oinez bai bizikletaz egiten.

Orain proposamen batzuk ditugu udaletxeari eskaintzeko eta ea nola erreakzionatzen duten.

Egoera honek zer pentsa, eta ikasteko aukera eman dezake ezta?

Bai hala da, Covid-19 ak argi utzi diguna da, bai instituzioek pentsatzea, nola den garrantzitsua gure osasuna. Eta bueno, izan da pandemia bat non isilean golpatu duen gure gizarteak eta hori ere gertatzen da kutsadurarekin. Azkenean, kutsadurak ekartzen dizkigun ondorioak bai ekologikoak eta baita osasunekoak oso larriak dira. Pixka bat instituzioei begiak irekitzeko ere, uste det baliagarria izan dela egoera hau. Ordun, espero dugu erreakzionatzea eta erderaz esaten dan moduan: que tomen carta sobre el asunto. Eta bueno, ea gizarte osasuntsoago bat lortzen dugun denon artean.

Aipatutako proiektu, kanpaina, kurtso horiek, ze interes pizten dute hirian? Beste proiektuen inguruko aipamenik?

Ba bizikletan ibiltzen ikasteko ikastaro hoiek, nahiko kompleto egoten dira. Nik uste det emakume helduak eta horrela, ikusten dute beste pertsona batzuk, bizikletaz mugitzen direla eta beraiek ere nahi dute. Orduan askatasuna ematen dielako erosketak egiteko edo paseo bat emateko.... Eta bueno, nahiko beteta egoten dira eta jendeak nahiko ondo ekartzen ditu. Baita Wilikilok ikastaroak ere, nik uste dut gero eta gehiago ari dela sustatzen ariketa fisikoa egitea eta herramienta horiek ere laguntzen dute.

Proiektu gehiago ere... daramatzagu 3 urte aire kalitatea neurtzen. Neurgailu batzuk ditugu non begiratu dezakegun pm 2,5 partikulan, neurketak egin ditzazkegu momentuan, bizikleta batekin. Ze kutsadura maila dagoen eta zein puntutan, eta bueno, Donostian bakarrik ez, Madrilen, Lisboan ere egin ditugu eta oihartzun dexente eduki dute neurketa horiek. Instituzioek badauzkate beraien neurgailuak baino askotan ez dira nahikoak eta proiektu guzti hauek bultzatzen edo presionatzen dute instituzioek neurriak hartzeko. Argi dago, kutsadura hor dagoela.

Bestelako proiektuak, emakumeekin baita badago elkarteko kide bat, bultzatzen duena bizikletaren erabilera emakumeetan. Irteerak, kurtsoak... egiten dituzte emakumeei enfokatuta, beraiek bizikleta hartu dezaten.

Emakumeen erabilera baxuagoa dela iruditzen zaizue ala?

Donostian uste det, emakume asko direla bizikleta erabiltzen dutenak, baina badaude beste asko ere ba ez dakitenak edo seguro sentitzen ez direnak. Orduan horregatik egiten ditugu kurtsu hoiek. Beraiek ere bizikletan seguru sentitu daitezten.

Proiektuekin jarraituz, hirian erosketak egiteko eta lanera, unibertsitatera edo eskolara bizikletaz joatea garrantzitsua izan daiteke erabilera handitzeko. Nola ikusten duzue hauen erabilera?

Erosketen inguruan adidez... Bueno, nik uste dut gero eta jende gehiago ikusten da erosketak bizikletaz egiten, adibidez alforjekin joaten.. Nik uste det, kaleen peatonalizazioak ere lagundu egiten duela, jendeak txirrinduan joatea erosketak egitera. Eta bueno, ezin dizkizut zifrak eman, ze ez ditugu. Baina berez ikusten da joaten dela. Egia esan Donosti hiri txiki bat da eta ere supermerkatuak etxetik nahiko gertu daude, orduan jendea oinez joaten da. Gero, egia da ere, zentro komertzial handiak oraindik ere badaudela eta jendea badijoala urbilera edo garberara. Hor ezin dugu gauza handirik esan.

Lanera joateko, oraindik asko falta zaigu, ba Donostian esan dezakegu 3 edo 4 lantokigune nagusi ditugula. Bat dala, Antiguon dagoena... Ibaeta. Ibaeta eta Zuatzu, gero Miramon eta bestea 27 poligonoa. Ordun beno, nik uste det oraindik asko dagola bizikleta sustatzeko lanera joateko. Adibidez Ibaetakoa nahiko ondo dago, laua dalako... Zuatzu ere nahiko ondo. Baina adibidez Miramonera bizikletaz igotzeko, oraindik azpiegiturak ez dira egokiak, aldapa handia da, bizikleta publikoa ez da bertara iristen. Baditugu faktore asko, non ez duten laguntzen bizikletan joaten lantokira. Eta 27 poligonora ere azpiegiturak ez dira batere egokiak, trafiko handia dago gora eta behera. Ordun jende gutxi dijoala esango nuke.

Hauen inguruan, erabilera sustatzeko proiekturik badaukazue?

Ba, proiektu konkreturik ez. Egon gera Miramoneko zentro teknologikoko erakundearekin pixka bat hitz egiten. Proposamen ez konkretuak, baina bai proposamen orokorrak egiten.

Bizikletan lanera joaten diren langileekin juntatu gara, ea nola bultzatu genezaken Miramonera bizikletaz joatea... Udaletxearekin ere batu izan gara, baina proiektu konkretua horrela ez. Azkenean ere, gu ez gara ereza teknikoak, eta uste dugu hori udaletxeak egin beharko lukeela. Guk proposamen orokorrak egin dizkiogu udaletxeari eta gero beraiek dira proposamen horiek aurrera eraman behar dituenak. Orduan, proiektuak, uste dugu askotan, beraiek egin beharko lituzketela.

Ikusi dut EHU-rekin orain dela urte batzuk, hitzarmen bat izan zenutela. Zein zen proiektua? Nolako emaitzak izan zituen proiektu horrek?

Bai, oraintxe ez naiz gogoratzen izena, baina bai, justu nik ez nuen parte hartu. Baina orain dela 3-4 urte egin genuen konbenio bat EHU-kin, bizikletaren erabilera sustatzeko eta bien artean proiektua egiteko. Uste det, "clases de libre eleccion" edo horrelako zerbait zela. Ikd gazteak, ekimen sozialeko elkarrekin proiektuak egiten dituzte. Eta proiektu horietako bat Kalapierekin izan zen. Ezin dizut gehiago esan, ze ez naiz gogoratzen eta ez daukat orain

buruan. Sesio batzuk izan zian, de reflexion eta de propuestas. Ikasle batzuk etorri ziren gure elkartera eta bertan zer egiten dugun azaldu zitzaien.

Jorratzeko beste arlo garrantzitsu bat herritarren ingurumenaren eta bizikleta erabiltzearen kontzientzia da. Nola ikusten duzu hau hirian?

Ba bueno, aurreko galderarekin lotuta ere, esan dezula, 3. faktorea, eskoletara eramatea haurrak, honekin ere erlazionatuta egon daiteke. Nik uste det, kontzientzia, gero eta handiagoa da, baina hala ere oraindik ez da nahikoa. Adibidez badago jende asko, bere seme alabak eramaten dituna eskola batera non hiriko beste puntan dagoen. Eta kexatzen da esaten, beraiek ezin dutela bizikletaz eraman... denborarik ez dutela... Azkenean, kotxean eramaten bukatzen dute egunero, eta kriston foilailak sortzen dira eskola inguruetan...

Hori nire ustez ere, bakoitzaren aukera da, non eskola pilo bat daude eta eskoletara zure seme alabak nola eraman ere zure aukera da, zenbat denbora behar dezun zure seme alabak eskolara eramateko zuk erabakitzen duzu. Ez dakit, ez nago ados, denbora gutxiago tardatuko duzula kotxean joaten. Bai egia da, gero lanera joan behar zarela, gero jaso behar dituzula, estraeskolarrak... bata bestea. Baina bueno, pixka bat hor ekilibrioa joan behar da, eta kontzientzia ekologikoan eta baita zenbat denbora gastatu nahi dezun... ez dakit nola esan... Denbora ere azkenean oso zabala dela, jende askok pentsatzen duela kotxean azkarrago eramaten dituela umeak eskolara eta horrekin batera ere badago oraindik jendea, adibidez, zentro komertzial batera nahiago duela joatea kotxean erosketak egitera eta ez paseo polit bat ematen denda desberdinetara joan eta erosketa guztiak egitea. Orduan lan asko dago hor egiteko eta bakoitzaren kontzientzia ere asko dago. Hala eta guztiz ere. Nik uste det, aukera asko ematen zaiola jendeari horrelakoak egiteko. Gaur egun, pertsona bat Altzan edo Aieten bizi dena, kotxean joan daiteke Donostiako zentroraino erosketak egiteko. Badaudelako adibidez, parking publikoak... Orduan, nolabaita laguntzen du jendea ez kontzientziatzen. Jendeak ezingo balu Donostiako zentroaldean kotxea aparkatu, ba seguruena garraio publikoan, ibiltzen edo bizikletan gerturatuko ziren. Pixka bat da, gizarte mailako bakoitzaren responsabildadea eta baita udaletxearena ere.

Nolakoa da Udalarekin eta dBizirekin daukazuten harremana?

Udalarekin harremana, segun eta zein momentutan desberdina izan da. Nik elkartean 6 bat urte daramatzat, baino beno, gora behera asko egon dira. Segun eta zein partido politiko egon den gobernuan, ze tekniko edo mugikortasun zinegotzi egon dan...

Orduan bueno, momentu onak izan ditu, momentu txarrak, momentu tentsoak... Arazo asko sortu ditu ere aparkaleku asutuak, udan adibidez. Udan hemen, un boom de la bici egoten dalako eta jendea hondartzetara bizikletan asko joaten da. Eta, leku askotan (boulevarra, kontxa...) jendeak non nahi aparkatzen duela eta bizikletan betetzen direla aparkaleku guztiak. Eta bueno, udaletxea ez dago ados non nahi aparkatzearekin eta hor liskar batzuk izan ditugu. Azkeneko urteetan ba, beraiekin hitz egiten, "solbentatu" ditugun liskar horiek. Ba hor dugu arazo bat, eta urtero azaltzen da, udarako partean aparkalekuen asuntoagatik.

Eta bueno, gauza asko lortu ditugu, baino bai egia esan, azkeneko 10 urteetan, pixka bat gelditu egin da, bere garaian izan genuen gorakada hori. Adibidez estatu mailan, bai gelditu

garela pixka bat estankatuta, Baina beno, hala ere, sentitzen dugu, hirian lortu dugun txirrindulari kopurua, beste batzuekin alderatuta nahiko ona dela.

Baino, instituzioen apustu falta dela uste dut. Europan hiri asko, bizikletaren erabilera sustatzen ari dira, azpiegiturak bultzatzen... eta hemen erritmoa ez da berdina. Ez dakit..

Herbehereetan urtean 25€ biztanleko gastatzen da eta hemen ordea, agian ez da 1€ ra iristen.

Nola ikusten duzue dBiziren erabilera?

dBiziren erabilera ere pixka bat arraroa ere izan da. Bueno, dBizi jarri zenetik hor egon zan aldaketa bat, ohiko bizikletatik 100%-koak diren bizikleta elektrikoak izatera. Guk pentsatzen genuen hori ez zela egokiena. Gainera, aparkaleku guztiak lauean izan ziren, “en las partes bajas de la ciudad”. Eta bueno, bizikleta elektrikoak edukitzea hor ez zuen zentzu askorik. Momentu oso arraroa izan zen, dBizik Madrilen ere jarri behar zuelako bere zerbitzua. Gero ere, urteetara ikusi da “frakaso”. Frakaso agian, bizikletak puskatu dituztelako, lapurtu dituztelako... Funtzionamendua ez da egokia izan “bandalismoagatik” Orduan, zerbitzua egon da kilikolo urteetan zear.

Erabilera... bueno... Uste det izan dituela bere momentu onak. Baina momentu txarrak handiagoak izan dira onak baino. Orain, dbusek hartu du proiektua edo zerbitzua eta udaletxeak zabaldu egin nahi du beste auzoetara (altzara...) Orduan, ikusi beharra dago, ere bizikleta arruntak jarri behar dituzte. Ikusi behar... Kalapiak nolabait, bizikleta publikoa ez du bultzatu pilo bat. Baina ez du kontra egin, uste det ondo dagoela hor edukitzea, baina bueno, berez zerbitzu ona ematen badu. Baina arazoak baldin badaude ez dakit... Beste hiri batzuetan ondo funtzionatzen du, orduan ez dugu ulertzen zergaitik Donostian ez. Akats batzuk egon dira eta bueno, hor kilikolo joan da zerbitzua.

Guk beraiekin ez dugu harremanik, jarraipena egiten dugu pixka bat kontatzen digutena edo emailtan ikusten duguna... eta listo. Guk bultzatzen deguna gehien bat da, bakoitzaren bizikleta erabilera.

Legeen, arauen, isunen inguruko iritzia zein duzue? Eta kotxeen eta txirrinduen lehenetasunen inguruan?

Adibidez, azkeneko urteetan sumatu dugu, bidegorri baten egin behar zutela “la poda de arboles” eta moztu egiten dute. Ez dago seinalerik ez ezer, bidegorria izten dute eta hor konpon. Orduan, jendeak bizikletaz bide horretatik joatean, ikusten du bidegorria moztuta dagoela, inungo seinalerik eta adibidez espaloietik joaten da bizikletan. Eta hori, karreteran ez da ikusten, karretera bat mozten denean, seguro nago aurreko egunetik alternatibak jarrita daudela. Hori alde batetik.

Gero, urtero ere egoten da kanpainaren bat edo egon izan da, gu ez gaude ados bizikletak espaloietatik joatea baina askotan kriminalizatua izan da bizikletaren erabilera horregatik. Egin dira kanpaina batzuk eta multak eta jartzen dira... Gero ere ordenantza berri nahi du, ze daukagu 2006-ko ordenantza bat oraindik funtzionatzen eta bueno, gauzak asko aldatu dira handik honera. Horrek ere egin behar du nolabait, bizikletaren erabilera sustatzea.

Horrela gauza gehio... azpiegiturretan ere bai. Duela gutxi, San Martin kalea itxi da trafikorako, baino bueno, alternatiba kotxeentzako oso errexo da eta oso egokia. Pasatu dute Urbietatikan eta Urumearen ibaiaren ondotikan. Urumea ibaian adibidez, zebra paso

bat oinezkoentzat itxi egin dute guztiz, eta hori ez da posible! Kotxeentzako baliabide guztiak eta oinezkoentzat kendu egin duzu, orduan hor ere prioridadeak ikusten dira.

Semaforoen sinkronizazioan ere, daude Donostiko zentroaldean semaforo asko non dauden sinkronizatuta kotxeentzako. Orduan, gauza guzti hoiak aldatzen joan behar dira, detailtxoak direla eta garrantzitsua delako.

Amaitzeko azkeneko galderak. Zer iruditzen zaizue dela garrantzitsuena bizikletaren erabilera Donostian handiagoa izateko?

Ba, Urbanismoa. Nik uste det, espazio urbanoaren banaketa desberdina izatea edo aldatzen joatea. Honekin esan nahi det, adibidez, mapa bat egiten badugu Donostiako hiria goitik ikusita, ba kendu behar dela espazioa kotxeari, eta oinezkoari eta txirrindulariari eman. Hiru erraileko abenidetan, errail bat edo bi kendu eta espazio hori egokitu oinezko edo txirrindularientzat. Kaleak peatonalizatu eta azpiegituretan adibidez, kotxeen parking publiko hoiak, bizikleta parkinetan bihurtu edo residenteentzako parkinetan.

Espazioaren banaketan, hor dago gakoa. Eta baita biztanlearen eguneroko bizitzan ere, umeek, helduek.. behar dituzte espazio gehio eta seguruagoak. Behar deguna da, ume batek, kalera ertetzea eta bere gurasoak ez egotea bere zain kotxe batek harrapatuko duen arrisku eta beldurrarekin.

Bueno, azkeneko galdera. Zein programa berri edo ildo berri bultzatu beharko lirateke instituzioetatik (udala eta beste batzuk barne) bizikletaren erabilera sustatzeko?

Orain justu, Coronavirusarekin ari dira promozionatzen asko, hiri askotan *Corredores Ciclistas* izena duena. Egiten ari dira, oso bidegorri azkarrak (pinturakin bakarrikan, margotuz) hirietako errail asko bihurtzeko bidegorri inprobisatu batzuetan. Eta nik uste det, orain dela garaia hoiak aplikatzeko eta gero etorkizunean, ekonomia bueltatzen denean bere egoera hobea batera, bihurtzea azkenik txirrindularientzako azpiegituretan.

Oso ondo, galdetu eta hitz egin nahi nuenaz uste det hitz egin dugula. Orduan, ez dakit zuk zerbait komentatu eta galdetu nahi didazun...?

Ez bueno, galderaren bat gehio edo baldin badakazu edo idatzi lasai. Eta informazio zehatzen bat behar izan ezker galdetu lasai. Gero ez dakit gure webgunean sartu zeran edo ez, hor ere informazio dexte daukazu. Eta hoixe, uste det danetarik hitz egin dugula, asike ondo!

9.2 Herritarrak. Donostia

"Bizikletaren erabilera Donostian" galdetegia

1. Sexua

- Gizona
- Emakumea
- Beste bat

2. Adina

3. Bizilekua: Herria, auzoa

4. Egungo egoera

- Lehen mailako, DBH-ko edota batxilergoko ikaslea
- Unibertsitateko ikaslea
- Langilea
- Langabetua
- Erretiratua
- Beste bat

5. Bizikletan ibiltzea gustatzen zaizu?

	1	2	3	4	5	
Gutxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Asko

6. Ze maiztasunekin erabiltzen duzu?

- Inoiz
- Gutxitan
- Batzuetan
- Sarritan
- Beti

7. Zertarako erabiltzen duzu bizikleta hirian?

- Eskolara joateko
- Unibertsitatera joateko
- Lanera joateko
- Erosketak egiteko
- Hiriko zenbait lekutara iristeko (hondartza, zinema, jatetxea, futbol zelaia...)
- Kirola egiteko
- Aisialdirako
- Beste bat

8. Zergatik erabiltzen duzu?

- Ingurumenaren zaintza
- Ekonomia
- Erosotasuna
- Osasuna
- Segurtasuna
- Beste bat

9. dBizi bizikleta zerbitzua ezagutzen duzu?

- Bai
- Ez

10. Erabili duzu noizbait zerbitzu hau?

- Bai
- Ez

11. Ze maiztasunekin erabiltzen duzu zerbitzua?

- Urtean 2-3 aldiz
- Hilabetean behin
- Astean behin
- Astean 3-4 aldiz
- Egunero

12. Nolako iruditzen zaizu dBiziren kalitatea?

	0	1	2	3	4	5
Bizikletak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aparkalekuak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aplikazioa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ordutegia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Zerbitzu honen erabilera nola ikusten duzu?

	1	2	3	4	5	
Baxua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Altua

14. Zer aldatuko zenuke dBizi zerbitzuan erabilera handitzeko?

15. Eta zer aldatu beharko litzateke orokorrean, Donostiako bizikletaren erabilera handiagoa izateko?

9.3 Dirk Janssen

Galderak eta erantzunak

-Zein egoeretan erabiltzen da bizikleta gehien Utrechten? Eta gutxien?

Eskolara, unibertsitatera, lanera edota erosketak egitera joateko erabiltzen da gehien. Gutxien ordea, eguraldia txarra denean. Garraio publikoa, jendeak erabiltzen duen alternatiba garrantzitsua da.

-Zein proiektu edo ekintza ezagutzen dituzu Utrecht edota Herbehereetan non bizikletaren erabilera sustatzeko lanean diharduten?

Herbehereetako hiri garrantzitsu guztiak dituzte euren inbertsio programa propioak, hiriko bizikletaren erabilera handitu dadin (aparkalekuak, bidegorriak). Horretaz gain, politika fiskal nazionala dago, herrialde osoan bizikletaren erabilera sustatzen duena.

-Nondik dator Herbeheretarren bizikleten inguruko eta ingurumenarekiko pentsamolde eta kontzientzia hori?

Edukazioa uste dut. Gaur egun jada jendearentzat bizikleta erabiltzea normalena da, baita hiritik garraiatzeko modurik eraginkorrena ere.

-Nola aldatu beharko zitzaien Espainia edota Euskal Herriko herritarrei pentsamolde eta kontzientzia hori?

Nik uste dut, kontzientzia baino gehiago azpiegitura kontua dela. Eta Bidegorri edota bizikletentzako bide egokiak eraikitzen badira, jendeak gehiago erabiliko zuela.

Espainian hiri batzuk bide onean doazela uste dut, Sevilla, Valentzia eta Bartzelonaren kasua adibidez. Gainera, garrantzitsua iruditzen zait hiri hauen datuak gainontzeko herrialdeari zabaltzea, aldaketa bat posible dela adierazteko.

-Eguraldi txarrarekin jendeak bizikleta erabiltzen duela kontuan hartuta, eguraldia hobea izango balitz jendeak bizikleta gehiago erabiliko luke?

Bai, noski! Jendeak eguraldi txarrarekin ere bizikleta hartzeko ohitura dauka, baino egoera horietan, garraio publikoa alternatiba garrantzitsua bihurtzen da eta asko erabiltzen den aukera bat da.

-Zergatik bizikleta kirolerako erabiltzea ez dago ain garatua garraiorako bezala? Espainian zergatik dago zaletasun eta afizio handiagoa txirrindularitzara?

Ez daukat daturik Espainia eta Herbehereak alderatzeko. Baina hemen ere oso ohikoa da. Herbehereak herrialde dentsoa da, eta Espainia baino espazio eta natura gutxiago du. Horregatik agian, Espainian hemen baino aukera handiagoa dago.

-Zein da bizikleta baten batez besteko prezioa? Eta bigarren eskuko batena?

Bizikleta motaren arabera desberdina da, elektrikoak adibidez normalak baino garestiagoak dira.

Bizikleta berri normal baten prezioa 500€ ingurukoa da eta bigarren eskukoa ordea, 150€-takoa gutxi gora behera.



-Nolako da bizikleta elektrikoaren erabilera Utrechtan? Geroz eta ohikoagoa da?

Bizikleta elektrikoak herrialde osoan geroz eta ohikoak dira eta aurreko urtean adibidez, lehenengo aldiz, bizikleta normalak baino gehiago saldu ziren.

Oso ohikoak bihurtu dira eta jende nagusiarentzat batik bat oso egokiak dira.

-Zer aldatu beharko litzateke Utrechtan bizikletaren erabilera oraindik eta haundiagoa izateko?

Oraindik eta aparkaleku eta bidegorri gehiago. Aldaketa hau martxan dago jada gure herrialdean.

9.4 Herritarrak. Utrecht

"Bizikletaren erabilera Utrecht" galdetegia

1. **Sexua**

- Gizona
- Emakumea
- Beste bat

2. **Adina**

3. **Bizilekua**

4. **Egungo egoera**

- Lehen mailako, DBH-ko edota batxilergoko ikaslea
- Unibertsitateko ikaslea
- Langilea
- Langabetua
- Erretiratua
- Beste bat

5. **Bizikletan ibiltzea gustatzen zaizu?**

	1	2	3	4	5	
Gutxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Asko

6. **Ze maiztasunekin erabiltzen duzu?**

- Inoiz
- Gutxitan
- Batzuetan
- Sarritan
- Beti

7. Zertarako erabiltzen duzu bizikleta hirian?

- Eskolara joateko
- Unibertsitatera joateko
- Lanera joateko
- Erosketak egiteko
- Hiriko zenbait lekutara iristeko (hondartza, zinema, jatetxea, futbol zelaia...)
- Kirola egiteko
- Aisialdirako
- Beste bat

8. Zergatik erabiltzen duzu?

- Ingurumenaren zaintza
- Ekonomia
- Erosotasuna
- Osasuna
- Segurtasuna
- Beste bat

9. Ze bizikleta mota erabiltzen duzu?

- Bizikleta elektrikoa
- Hiriko bizikleta
- Bizikleta hibridoa
- Bizikleta tolesgarria
- Mendiko bizikleta
- Ziklo-kroseko bizikleta
- Errepideko bizikleta
- Bakfiets
- Beste bat

10. Nolakoa iruditzen zaizu hiriko azpiegituren kalitatea?

	1	2	3	4	5	
Oso txarra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bikaina

11. Nolakoa iruditzen zaizkizu txirrindulariei ezarritako legeak?

	0	1	2	3	4	5
0. desegokia						
5. egokia						
Aurikularren permitibitatea	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Argien obligazioa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mugikorraren debekua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Txirrindularien lehentasuna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Hiriko garraio publikoak bizikletaren erabileran eragiten duela uste duzue?

13. Eta zer aldatu beharko litzateke orokorrean, Donostiako bizikletaren erabilera handiagoa izateko?