

Baztango Talde Ekosozialak bailarako herrietan **bidegorriak egiten hasteko proposamena** landu du. Helburua da Baztango Udalaren Mugikortasun Plan Iraunkorrea heldu diren proiektuak gauzatea, baina une honetan proiektu horien egitea aski konplikatu izan daitekeenez, horiek egin ahal izateko baldintzak sortzea proposatzen dugu. Egiteko errazak diren bidegorrietatik hasiz, konplikatukoak diren erronketarako bidea eginez. Hortaz, hori da aurkezten dena, errazki egiten ahal diren bidegorrien proposamenak, trazatuarekin eta aitzinkontuarekin.

### **Sarrera – Testuinguru orokorra**

Bizikletaren erabilera eguneroko joan-etorrietarako hedatzen eta indartzen ari da Europa osoan, gaur egun banaz berteko erabilera %12koa da. Herbereetan, gehien erabiltzen den herrialdean %43koa. Aspaldi da autoetan onarrituriko hirien eta lurraldeen antolaketak gero eta arazo gehiago ekartzen dituela: butxadurak, aparkatzeko zailtasunak, aire-, soinu-kutsadura, istripuak, espazio publikoa etengabe auto pribatura moldatzea, inefizientzia energetikoa... Eta, eredu gisa, mugitzeko eta hiriak antolatzeko agorturik dela.

Aldi berean, klima larrialdiaren testuinguruan, mendearen akaberarako munduko tenperatura banaz bertze 1,5º baino gehiago ez igateko erronka finkatu zuen 2015ean Parisen egin zen COP21ak. Muga horretatik goiti, ingurunean eta, ondorioz, gizakien bizitzan klimaren aldaketak izanen dituen eraginak gero eta larriagoak izanen baitira, jasangaitzak izaterainokoak.

Hala, tenperaturaren banaz berteko igatea 1,5ºen muga gertatzeko, gure antolamentu sozial eta ekonomikoaren deskarbonizazioa bultzatu behar da, zeren CO2 isuriak baitira klima aldaketaren eragile nagusiak. Horretarako, bertzeren artean, garraio-sistema berrantolatu behar da, garraioa baita CO2 isurien erantzule handienetakoa.

Horren barnean sartzen da auto-mugikortasuna, hau da, jende banakoek autoetan egiten ditugun joan-etorriak. Bistan da, mugikortasunaren argazki osoa salgaien garraioaren argazkiarekin osatuko litzateke, txosten honen helburua ez dena.

Aipaturikoak tokiko erronken testuinguru orokorra zehazten du. Eta, gure eskuhartzea asmo handiago baten barnean kokatzen. Aldaketak egiteko prest egon behar dugu, aldaketen parte izan behar dugu.

### **Sarrera – Baztan**

Iduri du bizikleta bidezko mugikortasunak izaera hiritarra duela, hirirako ongi dela, baina landa-eremurako edo herri tipietarako ez hainbertze. Gibelerat begiratuko bagenu, berehala ohartuko ginatke bizikletak historikoki landa eremuan ere sekulako tokia eta garrantzia izan duela, eta, orain ezagutzen dugun autoaren nagusigoa aski gauza berria dela. Azpiko argazkian, adibidez, garai aski goiztiar bat ageri zaigu Baztanen, zeinean hiru emazteki bizikleta gainean Otsondoraino joan diren.



Autoaren hedapena gertatu da, alde batetik, bistan da, zenbait distantziatarako guttiz praktikoa delako, eta, bereziki, jendeak erosteko aukera izan duelako eta autoendako azpiegiturak egin direlako.

Azpiegiturak behatuz, aise ohartuko gara azkeneko hamarraldietan autoendako azpiegiturak nola handitu diren Baztanen, horien artean aipagarriena, 2012an Irurita-Elizondo-Elbete saihebidia –Lekaroz saihebidiearen bertze aldearekin oinezkoendako lotura seguririk gabe utzi zuena-. Bertze maila batean, Elizondoko Merkatuzelaitik saihebiderat ateratzeko bidexka eta, orain, Mandoiturritik saihebiderat ateratzeko bertze bidea.

Saihebidia Irurita-Elizondo-Elbete ardatza trafikoz arintzeko helburua zuen, batez ere Elizondo helburu ez zuen autoen etorrera saihesteko. Zenbaterainokoa izan den horren lorpena ez dago kuantifikaturik, baina horrelako azpiegitura batek Elizondoko barnea bertze modurat pentsatu eta antolatzeko aukera eskaini beharko luke, teoriarik bederen. Alta autoen beharren arabera joera handitu da, dagoeneko aipatu ditugun Merkatuzelaiko eta Mandoiturriko irteerekin, denak autoendako. Gainera, Iruritatik Huarte auzoan barna Lekarozko campuserako eta saihebiderako autoen joan-etorria handitu da.

Autoendako azpiegituren hedapenak, autoak alde gutzietarat hedatzea ekarri du, oinezkoak eta txirrindulazaleak baztertuz. Fenomeno horri *eskari induzitua* ere erraten zaio: zenbat eta autoendako azpiegitura gehiago paratu, orduan eta gehiago erabiliko da (eta berdin bizikletendako).

Txirrindulazaleendako guztiz arrotza den ingurunea da. Eta hurrei buruz ari bagara, ikaragarria da beren zaugarritasuna halako autometaren artean. Izatez, hurrek kanpoan jostatetik uztearen arrazoi handietakoa karriketan dagoen espazio falta eta segurtasun gabezia da, eta hurren jostetarako eta elkarren artean harremantzeko aukera falta horrek osasun fisiko eta mentalaren arazoak areagotzen ditu.

Ezbairik gabe, bizikletendako azpiegitura segururik ez izateak, bizikletaren erabilera gibelarazten du. Jakinik, distantzia jakin batzuetarako, edo herri barnean mugitzeko ibilgailurik eraginkorrena izan daitekeela.

## **Bidegorriak**

Gaur egun frogatua dago eguneroko joan-etorrietako bizikleta erabiltzearen arrazoi nagusia mugitzeko modu lasterren eta eraginkorrena izatea dela. Kopenhagen egindako ikerketa baten arabera, erabiltzaileen %56k hori du motibazio nagusi. %19k sasoiko egotea eta %1k bakarrik ingurumena hobetzea.<sup>1</sup> Eta, horretarako gakoa, bizikletan ibiltzeko azpiegitura egokiak dira, lasterrak eta seguruak, hau da, bidegorriak.

Bidegorriek, aldi berean, mugitzeko modu desberdinen bizikidetza bermatzen dute, mugitzeko modu bakoitzari bere tokia eskainiz. Horrela, galtzadako bizikleten bide berezietuek trafikoa lasaitzeaz gain, bizikletan arin eta seguru ibiltzea ahalbidetzen dute, eta espaloiak oinezkoendako gelditzen dira<sup>2</sup>.

Gainera, gaurgero frogatua den gisan, bizikletan ibiltzeko isilpeko eskaria dago. Bertze modu batean erranik, jendea bizikletan ibiltzeko tirriaturik dago, eta aukera ematen zaielarik, bizikletendako bide seguruak eginez, berehala lotzen dira<sup>3</sup>. Kopenhagen-en ikusi da bizikleten azpiegiturek %40 handitu dutela bidaien kopurua eta %60 bidaien distantzia.<sup>4</sup> Erran nahi baita, bizikletaren erabilera bultzatzeko beharrezkoa dela bizikleten azpiegiturak hobetzea.

---

<sup>1</sup> Cabezas, Dani LA REVOLUCIÓN SILENCIOSA. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI, 360º reportajes, Barcelona, 2016, 61-62.or

<sup>2</sup> Cabezas, Dani LA REVOLUCIÓN SILENCIOSA. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI, 360º reportajes, Barcelona, 2016, 61-62.or

<sup>3</sup> 74. or.

<sup>4</sup> Fosgerau, Mogens & Łukawska, Mirosława & Paulsen, Mads & Rasmussen, Thomas. (2022). Bikeability and the induced demand for cycling. 10.48550/arXiv.2210.02504.  
[https://www.researchgate.net/publication/364222766 Bikeability and the induced demand for cycling](https://www.researchgate.net/publication/364222766_Bikeability_and_the_induced_demand_for_cycling)

## Bidegorri proposamenak

Atal honetan Elizondon hiru bidegorri egiteko proposamena aurkezten da, hiruak ere, autoen zirkulazio norabideetan eragin gabe eta aparkatzeko tokirik kendu gabe, hortaz, guztiz egingarriak.

Baina, bidegorri hauek erabiltzaileendako seguruak izan daitezen, autoetatik bereizteko plastikozko tako herrenkadak paratu behar dira. Azpiko hauen gisakoak



Autoei buruz eragin aipagarriena zirkulazio erraia mehartzen dela da, kasuren batean 2,70 metroko zabalduria utziz. Horrelako zabalduriak trafikoa baretzeko eskuliburuetan aurreikusten eta erabiltzen dira<sup>5</sup>. Hortaz, zeharka, bideko segurtasuna hobetzeko neurria ere izanen da

Proiektuaren aitzinkontua, altaxu **16.933,40** eurokoa da, zola gorritz margotuz gero. Zola gorritz margotu gabe **8.250,4**koa; biak ere BEZik gabe. Xehetasunak erantsitako fitxategian daude, eta txosten honetan, proposamen bakoitzaren zatian zenbateko osoa.

Proiektu hauek egitekotan **memoria teknikoa beharko litzateke eta aitzinkontu zehatza.**

Zirkulazio motaren arabera noranzko bakarreko edo bi noranzkoko erreiak dituzten bidegorriak bereizten dira. Kasu bakoitzerako beharrezkoak diren zabalerak taula honetan zehazten dira.

---

<sup>5</sup> <https://app.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/Seg-vial-entornos-urban-soluciones.pdf>

		Gutienekoa	Gomendatua	Gehienezkoa
Bidegorri mota	Noranzko bakarrekoa	1,00 m	1,50 m	2,00 m
	Bi noranzkoa	2,00 m	2,50 m	3,00 m

1. taula: bidegorrien zabalaren laburpen-taula

Aurkezten dugun txosten honetan hiru karriketaren proposatzen dira bidegorriak: Erlategi karrikan, Diputazio etorbidean eta Amaiurko gaztelua karrikan

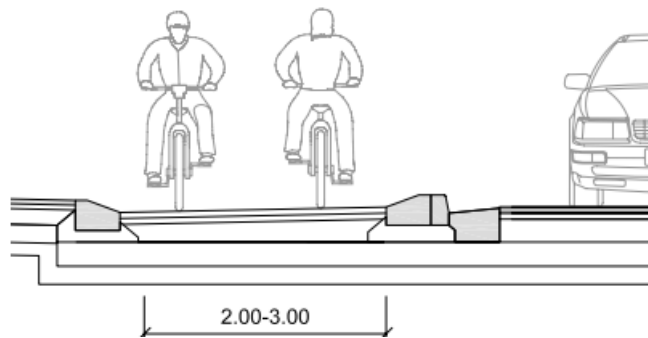
**Erlategi karrika: 245 m (6,90 metroko zabalera).**



Erlategi karrikak 6,90 m zabal du. Autoen zirkulaziorako zatiak 2,70 metro zabal izatea proposatzen dugu, trafikoa baretzeko hainbat gidatan proposatzen den bezala. Horrela, espaloien kontrari 2.20 metroko zabaldua duen bi norabideko bidegorria egitea proposatzen dugu eta bidegorriaren eta autoen zirkulaziorako erraiaren artean, autoak lerroan aparkatzeko bi metroko zabalduko zati, oraingoaren gisakoa, baina espaloien joan beharrean, bidegorriaren joan geldituko litzatekeena.

Hauxe eskema:

Autoak zirkulatzeko erraia (2,70m) + autoak aparkatzeko zati (2m) + bidegorria (2,20m) + espaloia



Aitzinkontua zola gorriz margoturik 7.129/ zola gorriz margotu gabe 3.637,75

**Diputazio etorbidea. 137 m (9 m zabalera)**

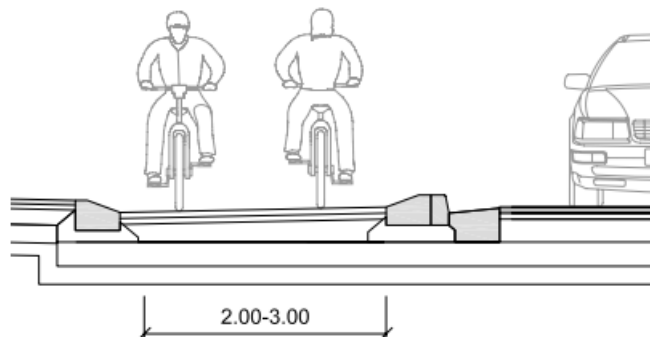


Diputazio etorbideak 9 metroko zabaldua du. Autoendako norabide bakarreko erraia mantenduz, baina 2,8 metrora murriztuz gero, orain artioako bi parking lerroak mantentzen ahalko ziren, aldeetako batean, espaloiaaren kontra 2,20metroko zabalduko bi norabideko bidegorria egiteko tokia utziz

Hauxe eskema:

Espaloia + autoak aparkatzeko zatia (2m) + autoak ibiltzeko erraia (2,8m) + autoak aparkatzeko zatia (2m) + bidegorria (2,20m) + espaloia





Aitzinkontua zola gorriz margoturik 5.376,25/ zola gorriz margotu gabe 2.122,5

**Amaiurko gaztelua etorbidea. 136 m (8,50 m / 7,10 m) zabalera.**



Amaiurko gaztelu etorbideak bi zati ditu: Santiago karrika – Sobrinotik erdiko bidegurutzera (8,50 metro zabal) eta bidegurutzetik Diputazio etorbidera (7,10 metro zabal).

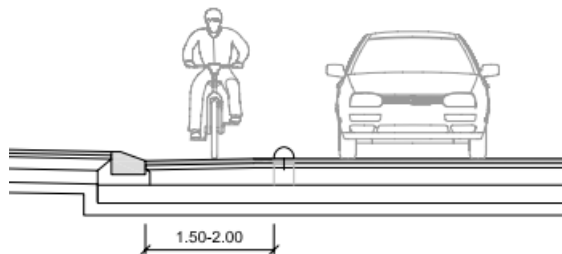
Lehen zatirako proposamena litzateke:

Espaloia + bi norabideko bidegorria (3metro) + autoak ibiltzeko erraia (3,50) + aparkatzeko tokia (2metro) + espaloia

Bigarren zatirako berriz, kontuan harturik autoak uzteko tokiak baterian daudela:

Espaloia + norabide bakarreko bidegorria (1,50) + autoen erraia (3 metro) + aparkatzeko tokia + espaloia

Bidegorrien norabidea autoen kontrako norabidean joateko litzateke, eta autoen norabidean joateko, autoen zirkulaziorako erraia erabili beharko lukete bizikletazaleek.



Aitzinkontua zola gorriz margoturik 3.964,4/ zola gorriz margotu gabe 2.026,4