

BIZIKLETA MUGIKORTASUN SISTEMAN INTEGRATZEKO
PROPOSAMENA

USURBIL



Usurbilgo Udala



2013ko Iraila

AURKIBIDEA

1. SARRERA	2
2. BIZIKLETA MUGIKORTASUN SISTEMAN INTEGRATZEKO IRIZPIDEAK	4
2.1. Bizikletaren tokia bidesarean: banandu ala nahastu?	4
2.2. Noranzko bakarreko erreien erabilera	5
2.3. Araudi orokor berriari egokitzen zaion proposamena	6
2.4. Adin eta trebezia maila guztiei egokitutako sarea	6
3. BALIATUTAKO BIZIKLETA BIDE MOTAK	7
3.1. Bizikleta bide eskusiboak	7
3.1.1. Bizikleta pista	7
3.1.2. Bizikleta espaloia	8
3.2. Galtzadan doazen bizikleta bideak	9
3.2.1. Bizikleta erreia	9
3.2.2. Bide mistoa	10
3.2.3. Kontrako noranzko bidea	12
3.2.4. Biribilguneen tratamendua	14
3.3. Oinezkoekin partekatutako bideak	15
3.3.1. Bizikleta xendra	15
3.3.2. Oinezkoen lehentasunezko bidea	15
4. PROPOSATUTAKO SAREA: Ibilbideak DIN-A4 planoetan eta tarteen fitxak	16

PLANO OROKORRAK (DIN-A3)

- Proposatutako bizikleta bide sarea: Ibilbideak

- Proposatutako bizikleta bide sarea: Bizikleta bide motak

1. SARRERA

Usurbilek herri barruko joan-etorri gehienak oinez egiteko tamaina eta distantzia egokiak ditu; baina distantzia horiek ibiliak izateko luzeegiak direnean bizikleta alternatiba ona izan daiteke, are gehiago kasko barruko (hiriguneko) distantzia laburrak dituzten joan-etorri asko autoz egiten direla kontuan hartuta. Izan ere, bizikletaren gaur egungo erabilera maila potentzialki izan dezakeena baino askoz baxuagoa dela erraz antzeman dezakegu.

Gaur egun bizikletaz modu eroso eta seguruan zirkulatzeko baldintza egokiak ez dauden arren, badira bizikleta lanera, ikastera, gestioak edo erosketak egitera joateko erabiltzen duten usurbildarrak. Udalak bizikletaren papera garraio bide gisa indartzeko aukera handiak direla sinisten du, aisialdirako eta kirola egiteko duen erabileraz haratago, eta potentzialtasun hori azaleratu dadin bizikletaren politika bat garatzeko asmoa azaldu du azken urteotan.

Bizikletaren inguruko lehen udal ahalegina Kaxkoa Santuenea auzoarekin lotzeko bizikleta bidearen proiektuaren idazketa izan zen. Aurrerago marko orokor baten beharra antzeman zuen, udal mailako bizikleta bide sarearen planifikazioari ekinez 2010. urtean Usurbilgo bidegorri sarearen Plan Zuzentzailea idatzita.

Aipatutako Planak ez du azken urte hauetan garapenik izan, funtsean planaren proposamenak egikartzeko zailtasunak ikusi izan direlako. Izan ere, hainbat eragozpen ditu plan horrek: segregatutako bidegorri eredian oinarrituta dagoenez obra lan asko egitea eskatzen du, ekonomikoki garestia da (bizikletaren gaur egungo erabilerak ezingo luke horrelako inbertsio maila justifikatu); aparkalekuen galera nabarmena suposatzen du (aparkalekuen politika baten oinarria izan gabe herritarren aldetik ulertzeko zaila izaten dena), proposatzen dituen loturak bizikleta bidaien konektibitate eta arintasun falta dakar (noranzko biko bizikleta bideen eredian oinarritzearen ondorioa da hau); eta oinezkoen espazioaren galera suposatzen du (berriro ere trafiko orokorrarekiko eredu segregatuan oinarritzearen ondorioz). Azken puntuaren harira, esan ezin dela ahaztu oinezkoa dela mugikortasun jasangarri batean babestu eta potentziatu beharreko lehen garraio modua.

Oraingo dokumentu honen lan eremua Usurbilgo kaskoa izanik, proposamen egingarri eta jasangarria aurkezten da, hausnarketa sakon baten ondorio dena. Egiteko erraza den sarea proposatzen da, alegia, ia obra lanik behar ez duten soluzioak ekarriz. Ezaugarri honek nabarmen merketzen ditu proiektuak. Plangintza berri honen beste bertute bat da proposatutako soluzioak aldatuak edo egokituak izateko eskaintzen duten malgutasuna, alegia, bizikleta bide bat toki zehatz batean jarri ondoren sor daitezkeen behar berrie edo eragozpenei erantzuteko oso erraz aldatuak edo ezabatuak izan daitezke.

Proposamena eredu berri eta eraginkorrean oinarritzen da, berria izateagatik ulertua eta barneratua izateko komunikazio neurri osagarriak behar dituen (herri mailako informazio, parte-hartze eta sustapen neurriak).

Gainera, proposamenari euskarri legala emango lioketen bi arlo aipatu behar dira: udal zirkulazioa batetik, eta proposamena integratuz bere egin beharko lukeen hirigintzako plan orokorra bestetik.

Funtsean plangintza honekin, dagoeneko eraikita dauden bidegorriak mantenduz, bizikletak galtzada autoekin partekatzea bilatzen da. Azpimarratu behar da Usurbilgo kaskoko trafikoaren ezaugarriek aipatutako asmoa nabarmen errazten dutela, trafikoa baretzeko neurri gehigarriak oso kasu bakanetan eta era arinean behar direlarik.

Bizikletentzako sare seguru eta eroso proposatzen da beraz, pixkanaka galtzada autoekin partekatzeko beldurra eta aurreiritziak kentzea lortzeko asmoa duena. Hurrei, pertsona helduenei, txirrindulari ahulenei eta txirrindulari ikasienei ere herri barruko bizikleta bidezko joan-etorriak egiteko aukera erakargarria emanez.

Bizikletaren sustapena mugikortasun jasangarri eredu integral baten parte gisa hartu behar da, alegia, ez mugikortasun jasangarri edo “berde” hori bermatuko duen elementu bakar gisa. Mugikortasun jasangarria era integralean planteatzen duen plangintza batek hertsiki lotuta dauden beste hainbat arlo jorratu beharko lituzke, hala nola, oinezkoen mugikortasuna, irisgarritasuna, espazioaren banaketa eta eskaintzen duen kalitatea, garraio publikoa, autoen zirkulazioaren antolakuntza, eta autoen aparkalekua.

2. BIZIKLETA MUGIKORTASUN SISTEMAN INTEGRATZEKO IRIZPIDEAK

2.1. Bizikletaren tokia bidesarean: banandu ala nahastu?

Bizikleta ibilgailu bat da eta horrela hartuta bere zirkulaziorako espazio nagusia galtzada da. Dena den, gehienetan ez dira bizikletak galtzadan ibilgailu motordunekin nahasteko baldintza egokiak ematen (batez ere zenbait pertsona motei dagokionean). Ondorioz, garraiobide honen sustapena aldibereko bi estrategia osagarriekin egin behar da:

Gainontzeko erabiltzaileekiko banaketa

Banantzearen aukera trafiko normalaren ezaugarriek eskatzen dutenean egin behar da, orokorrean, trafiko intentsitate eta abiadura handiko kaleetan gomendatzen da. Usurbilgo kaskoak orokorrean oso intentsitate baxuak eta abiadura erlatibo baxuak ditu.

Galtzadaren egokitzapena

Bizikletaz galtzadan era seguru eta erosoan zirkulatu ahal izateko honen egokitzapena egin daiteke. Beti ere, ibilgailu motordunen abiadura eta intentsitate egokiak izanda, gainera bizikleta trafiko orokorrean integratzeak onura nabarmenak dakarzi: trafikoa baretzen du¹, eta bizikleta mugikortasunaren loturen malgutasuna eta azkartasuna areagotzen ditu.

Proposamen honetan Usurbilek dituen ezaugarriengatik galtzadaren egokitzapena (integrazioa) da argi nagusitzen den estrategia. Berez dagoeneko gertatzen den zerbaiti, bizikleta galtzadatik ibiltzeari, hori bera baldintza seguru, eroso (eta erakargarrietan) egiteko aukera ematen zaio, galtzadaren banaketa egoki baten bidez, zenbait kasuetan zirkulatzeko arau berriak ekarriko dituen. Gure inguruan aukera honek duen eragozpen bakarra erabiltzaile berriak erakartzeko zailtasuna izaten da, batez ere galtzadaren erabileraren kultura faltarengatik gertatzen dena. Halere, aurki kultura berri hori zabaltzen lagunduko duen zirkulazio araudi orokorra izango dugula azpimarratu behar da.

Dena den, bizikleta gainontzeko trafikoarengandik banandu ala honekin nahasteko hurrengo baldintzatzaileak aztertu dira plan honetan:

- Trafikoaren abiadura
- Trafikoaren intentsitatea
- Bizikleta trafikoaren dentsitatea
- Trafikoaren konposaketa
- Egungo egoera eta nahi den egoera
- Aparkaleku motak
- Esistitzen den sarearekiko integrazioa
- Malda
- Zabalera
- Ikuspena
- Gurutzebide motak

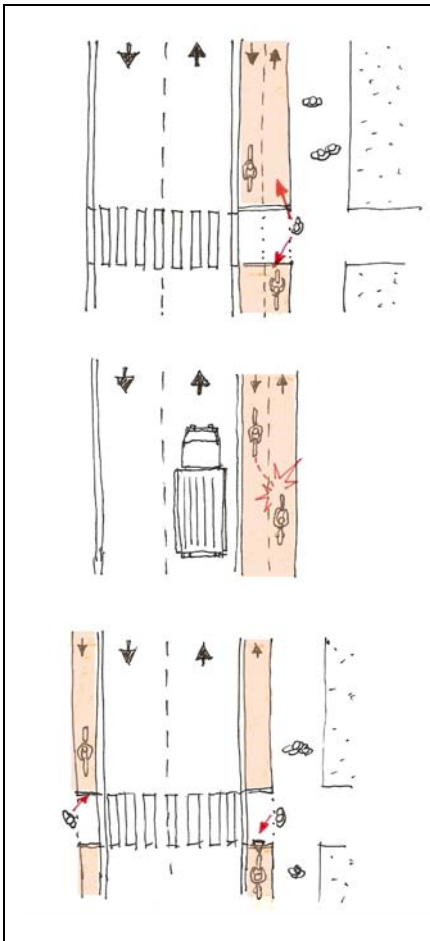
¹ Trafikoa baretzea ez da trafikoaren abiadura jaistea soilik, baizik eta honen intentsitatea ere (ibilgailu kopurua) jaistea.

2.2. Noranzko bakarreko erreien erabilera

Tradizionalki Euskal Herrian eta Estatuan bizikleta bideak diseinatzeko gailendu den eredia bi noranzkoko bidegorriarena izan da (beheko irudian azaltzen diren lehen bi adibideetan ikus daitekeena). Horren orde “noranzkobakartasuna” edo gaztelarazko “unidireccionalidad” proposatzen da Usurbilen (hirugarren adibidean ikus daiteke). Azken hau toki batzuetan ezartzen hasi dira eta nabarmentzeko hainbat abantaila ditu.

Hasiera batean bi noranzkoko bizikleta bidea erabilgarria izan daiteke zenbait tokitan, baina pixkanaka txirringululariari autoen noranzko berdinean zirkulatzea komeni zaio eta oinezkoekin konflikto gutxiago sortzea. Proposatzen diren soluzioak oinezkoetatik baino autoetatik gertuago dago, nahiz eta kasuren batean bizikleta-oinezko konbinazioa eman daitekeen.

Bi noranzkoko eta noranzko bakarreko bizikleta bideen arteko alderaketa



Bi noranzkoak alde berdinean dituen bizikleta bideak hainbat desabantaila ditu:

- Oinezkoek birritan begiratu behar dute bi aldeetara kalea gurutzatzeko kasuan, sortzen duen deserosotasunarekin.
- Bizikleten arteko talka arrisku handiagoa dago, are handiagoa bizikleta bidea hestua denean (2 metrotik beherakoa hestuegiztat har daiteke)
- Beste bizikleta bide motekin konbinatzeko zailtasunak aurkezten ditu (adibidea biribilgune batera iristean), zentzu horretan aukera zurruna izanik.
- Bidegurutzetan kalearen beste aldera gurutzatzeko zailtasunak.

Noranzko bakarreko bi bizikleta bide ezartzeak arestian aipatutako desabantaila buek buelta ematen die, abantaila biek bihurtuz. Duen desabantaila nagusia kostua eta zabalera handiagoa behar izatea izaten da.

Noranzko bakarreko bi bizikleta bide Oñatin



2.3. Araudi orokor berriari egokitzen zaion proposamena

Estatu mailan orain eztabaidan dagoen Zirkulazio Araudi Orokorraren proposamenak hurrengo arau berriak izango ditu bizikletari dagokion hiribarneko zirkulazioari dagokionean:

- 50 km/orduko gehienezko abiadura mantentzen da baina noranzko bakoitzeko errei bakarreko eta errei bakarreko bideetan 30 km/ordukoa izango da. Plataforma bakarreko galtzadetan 20 km/ordukoa izango da. Arau hauek garraiomodu ez motordunak babesteko eta bizikletak trafiko orokorrean integrazioa errazteko pentsatu dira.
- Txirrindulariek kontrako noranzkoan zirkulatu ahal izango dute 30 km/orduko gehienezko abiadura ezarrita duten kaleetan.
- Txirrindulariek komeni zaien erreia erabili ahal izango dute “beharren arabera” eta ezkerreara biratzeko beharra duenean.
- Errotonda edo biribilguneetan txirrindulariak beharrezkoa duen zatia har dezake, ikusia izateko eta duen asmoa azaltzeko. Txirrindulari baten aurrean gainontzeko ibilgailuek abiadura murriztuko dute eta honen ibilbidea ez dute moztuko.
- Hiru metroko zabalera baino gehiagoko espaloietatik bizikletek zirkulatzeko baimena izango dute.

2.4. Adin eta trebezia maila guztiei egokitutako sarea

Proposatzen den sarea adin guztietarako seguru eta eroso izateko helburua du. Haurrei dagokionez, legalki ez dago ezarrita gutxieneko adin bat bizikletan errepidetik edo galtzadatik joateko (zebrabide bat zeharkatzeko ezarrita ez dagoen bezala); gurasoek edo horretarako prestatutako irakasleek izan behar dute haurrari galtzadaren erabilera arduratsu bat egiten irakatsi behar diotenak. Zentzu horretan beste tokietako esperientzia eta irakaspen asko aplikatu daitezke Usurbilen.

3. BALIATUTAKO BIZIKLETA BIDE MOTAK

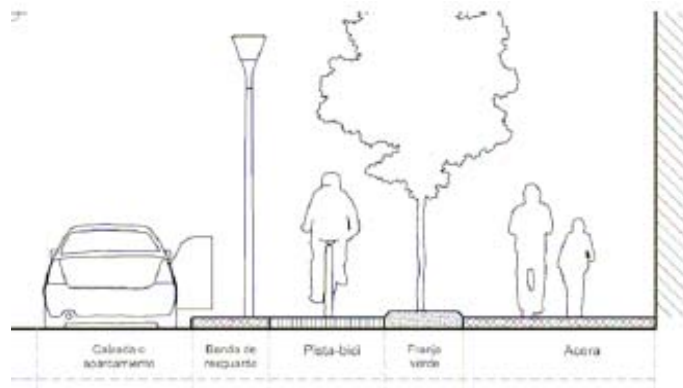
3.1. Bizikleta bide eskusiboak

Kalearen gainontzeko erabiltzaileek erabili ezin dezaketen bizikleta bidea da, eskusiboki bizikletarena dena.

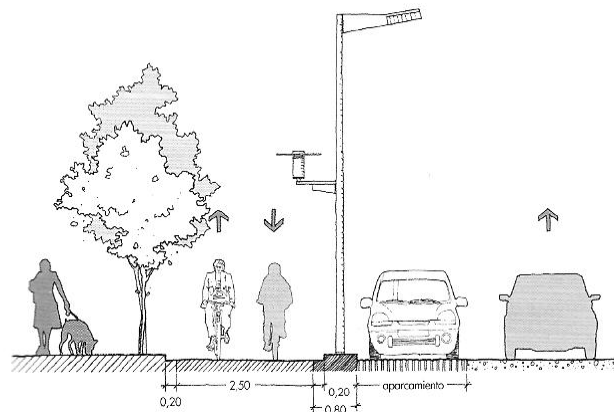
3.1.1. Bizikleta-pista

Galtzadarekiko eta espaloiarekiko paraleloan doan bizikleta-bidea da, trazadura eta plataforma propioak dituena, ibilgailu motordunen trafikotik bereiztuta. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoia izan daiteke.

Bizikleta-pista 1: Noranzko bakarreko bizikleta-pista



Bizikleta-pista 2: Noranzko biko bizikleta-pista



Bizikleta-pista trafiko asko eta azkarra dagoen kasuetan gomendatzen da. Hainbat abantaila ditu:

- Txirrindulariei babesa eskaintzen die.
- Txirrindularia eta auto gidariak ez diote elkarri enbarazurik egiten, gurutzebideetan ez bada.
- Bizikleta gaineko zirkulazio eroso eta erraza ahalbidetzen du; txirrindulariak bakarrik beste txirrindulariak hartu behar ditu kontuan.
- Bizikleta bidea identifikatzeko oso erraza da.

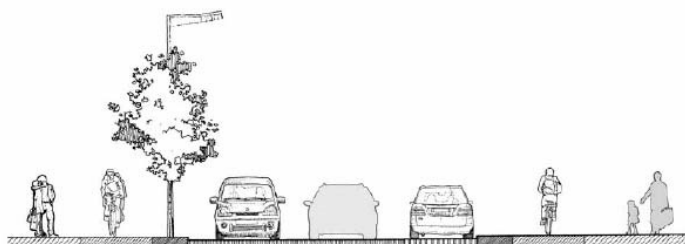
Halere baditu kontuan hartu beharreko desabantailak:

- Txirringuluriak mugimedu askatasun urriagoa du. Kalearen beste aldera joan ahal izateko galtzada eta bizikleta-pista babesten dituzten koskak gaintitu behar ditu.
- Auto gidariek atentzio urriagoa jartzen dute txirringuluriekiko, hauetaz ahazteko joera emanez.
- Gurutzebideetan gatazka egoteko arriskua igo egiten da. Gatazkek ezustean gertatzen dira eta askotan arriskutsuak izaten dira.
- Beharrezko espazioa oso handia da.

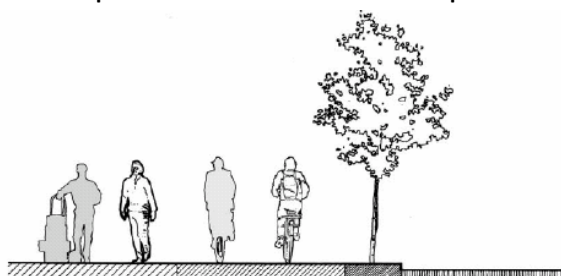
3.1.2. Bizikleta-espaloia

Oinezkoentzako espaloien espazioan ezarritako bizikleta-bidea da. Bizikleten trafikoarekin batera oinezkoen zirkulazioa ezar daiteke, bi modu horietarako seinaleak jarrita; era berean, bizikleten zirkulazioa oinezkoen zirkulaziotik bereiztuta egon daiteke, seinaleen, zoladuran egindako marren edo fisikoki bereizteko beste edozein elementuren bidez. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoia izan daiteke.

Bizikleta-espaloia 1: Noranzko bakarrekoko bizikleta-espaloia



Bizikleta-espaloia 2: Noranzko biko bizikleta-espaloia



Bizikleta-espaloiak bizikleta-pistak dituen abantaila antzekoak ditu eta desabantaila berdinak, azken hauei hurrengoa gehitu behar zaiolarik:

- Oinezkoek bizikleta espaloia erabiltzeko arrisku handiagoa dago, horrek suposatzen duenarekin (istripu arriskua, enbarazu egitea, etab.)

3.2. Galtzadan doazen bizikleta bideak

Trafiko motordunaren trafikoarekiko duen harremanaren arabera bide mota ezberdinak daude.

3.2.1. Bizikleta-erreia

Galtzadaren zati bat hartzen duen bizikleta-bidea da, galtzadatik eta ibilgailu motordunen trafikutik bereiztuta dagoena, baina ez fisikoki banandua, eta zirkulazioaren noranzko bera duena.

Bizikleta erreiak markek mugatutako espazioa eskaintzen diote. Txirrindulariak galtzadaren mailan doaz. Abiadura moderatuekin eta trafiko dentsoko egoeratan gomendatzen da.

Bizikleta-erreiaren abantailak:

- Txirrindularien segurtasun pertzepzioa trafiko mistoan baino handiagoa da.
- Txirrindulariak eta oinezkoak ez diote elkarri enbarazurik egiten, gurutzebideetan izan ezik. Trafiko motorizatua geldirik dagoen kasuetan txirrindulariak aurrera jarrai dezake.
- Trafiko motordunaren eta txirrindulariaren arteko harreman argia dago. Txirrindularia ikusia da.
- Erabiltzaile mota guztiek ezagutzeko moduko bizikleta bide mota da, ikusten dena.

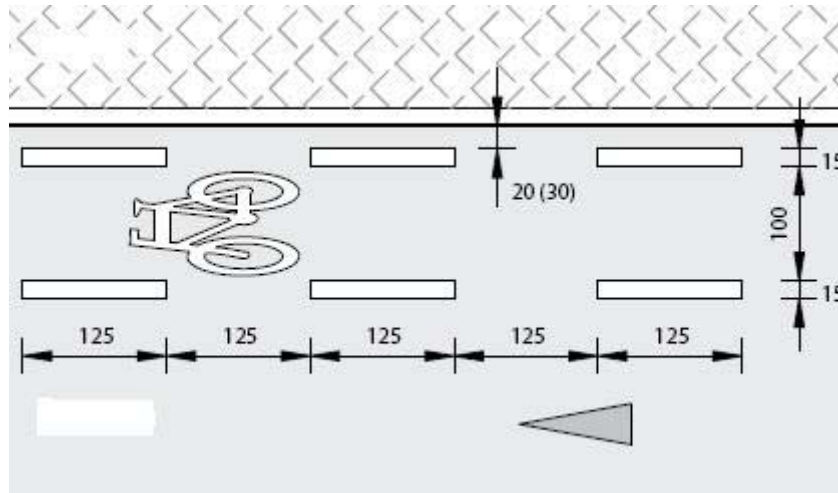
Aldi berean beste zenbait eragozpen ditu:

- Trafiko mistoa baino espazio gehiago behar du baina bizikleta-pista baino gutxiago.
- Autoek bizikleta-erreia zeharkatzen dute aparkatu ahal izateko (gatazka onargarria da hau).
- Erreiaren erabilera okerra gerta daiteke (bigarren ilaran aparkatzea).

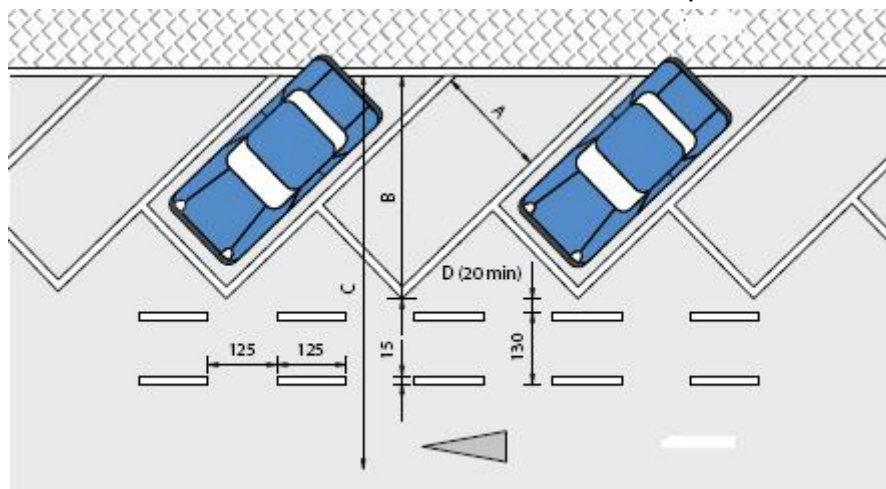
Bizikleta erreia bi adibide



Bizikleta erreia markatzeko neurriak



Bizikleta erreia baten aurrean autoak aurreko atzera aparkatzeko soluzioa



3.2.2. Bide mistoa

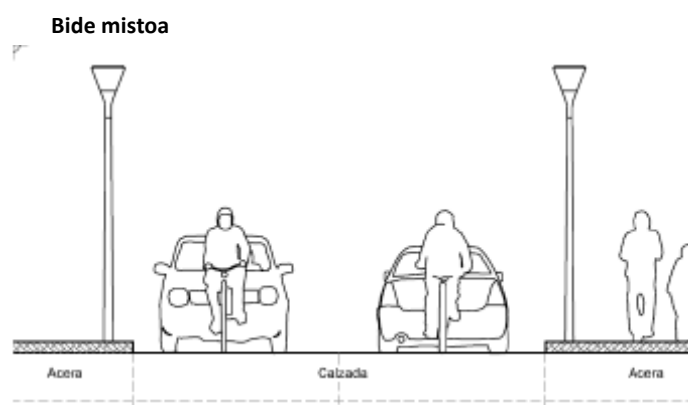
Bide mistoaren kasuan txirrindulariak trafiko motordunarekin nahasten dira galtzadan. Trafikoaren abiadura eta intentsitatea txikiak diren kaleetan jartzen da. Horrela, bide mistoak hainbat abantaila ditu:

- Mugimenduari dagokion askatasun osoa du txirrindulariak, bere espazioa ez baita banda edo erreia mugatzen.
- Segurtasuna gurutzebideetan, txirrindularia argi eta garbi kokatzen baita galtzadan.
- Ez du espazio gehigarri eskatzen.

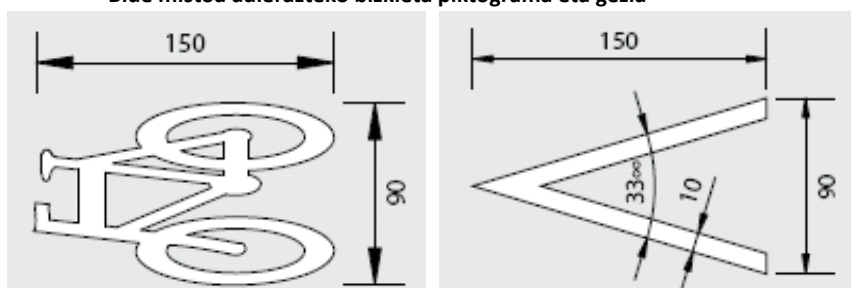
Era berean zenbait eragozpen ditu:

- Txirrindulariak ez du erreserbatutako espaziorik, setiatuta sentitzeko arriskua duelarik.
- Zirkulazio deserosoa izateko arriskua du txirrindulariak, batez ere autopilaketetan, edo semaforo batean geldituta dagoen auto ilara batekin.

- Autoen aparkatzeak arrisku egoerak sor ditzake: egoera deserosoak, ezuztekoak ateen irekierarekin, edo istripuak aparkalekua uzten duten autoekin.



Bide mistoa adierazteko bizikleta piktograma eta gezia



Bizikleta-banda (iradokitua)

Bizikleta-erreiaren eta bide mistoaren artean dagoen beste bizikleta bide mota bat iradokitutako “bizikleta-banda” da. Bizikleta-errei moduan jartzen da, baina trafiko motordunak egoeraren arabera zapaltzeko eskubidea du. Bizikleta-erria jarri ezin denean jartzen da.

Bizikleta-bandak txirrindulariari adierazten dio kokatzeko tokirik hoberena, beste erabiltzaileen atentzioa deitzen du, txirrindulariak aurki ditzaketela adieraziz, eta auto gidariei lagundu egiten die aurreratze kasuan beharrezko distantzia gorde dezan.

Bizikleta-banda Oñatin



3.2.3. Kontrako noranzko bidea

Bizikletentzako Kontrako noranzkoa trafiko motorduna noranzko bakarra duen kaleetan jartzen da. Soluzio mota hau oso hedatua dago European zehar eta zenbait tokitan noranzko bakarreko kale guztietan derrigorrezkoa da (Belgikan adibidez). Toki askotan berez ematen den fenomeno da, erregulatu gabe dagoenean ere. Gure ikuspuntutik beharrezkoa da bide mota hau hainbat arrazoiengatik:

- Ez baldin badago ibilbidea luzatzea behartzen du, eta bizikletaren beste garraibideekiko abantaila erlatiboa, atetik aterako garraibide azkarrena izatea, ahultzen da.
- Trafikoa baretzen du abiadura mugak betetzen laguntzen duelako (gaztelera: "efecto compensación por riesgos percibidos").
- Segurtasun neurri bat da (ez da arriskutsua, alderantziz). Hori bai, ongi seinalatzatu behar da, batez ere gurutzebideetan.
- Zirkulazio araudi berriak kontenplatu egiten du, etorkizuneko soluzioa delarik.
- Oinezkoen eta txirringularien arteko gatazkak ekiditen ditu.

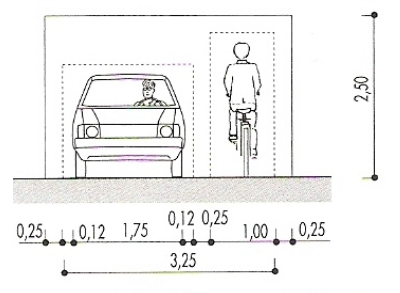
Daukan eragozpen bat: ohitu gabeko oinezkoek ez dute espero errepidea gurutzatzera doazenean.

Kontrako noranzkoa jartzeko modu asko daude, Frantzian eta Belgikan SUL (Sentido Único Limitado) deitzen dute, izan ere, autoek haien ahalik eta eskubiragoen zirkulatu behar dute bizikleta batekin gurutzatzerakoan, abiaduraren jaisiera naturalki gertatzen delarik. Toki batzuetan luzera osoan seinalatzaten dute; beste batzuetan kale sarreran eta irteeran, eta lurrean; beste batzuetan soilik seinale bertikala jartzen dute. Zenbait adibide:

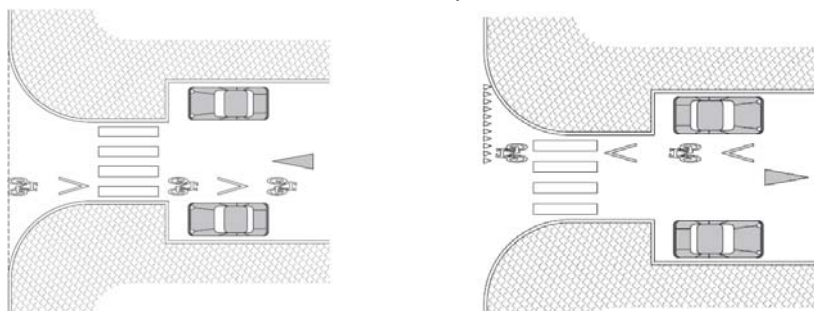
Kontrako noranzkoa Bruselan



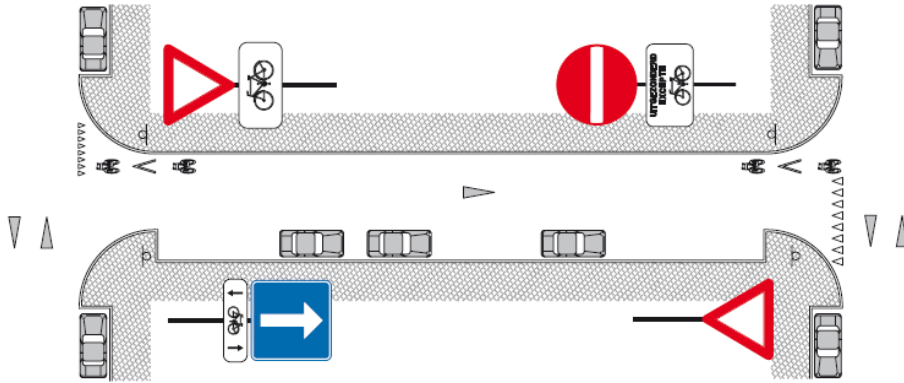
Kontrako noranzkoaren eskema bat



Kontrako noranzkoaren seinalatzapena sarreran eta irteeran



Kontrako noranzkoaren seinaleztapena sarreran eta irteeran



Kontrako noranzkoaren Munsterren (Alemania) (seinaleztapen eza)



Kontrako noranzkoa Baltimorren (EE.BB) (seinaleztapen ugaria)



Kontrako noranzkoa Londonen



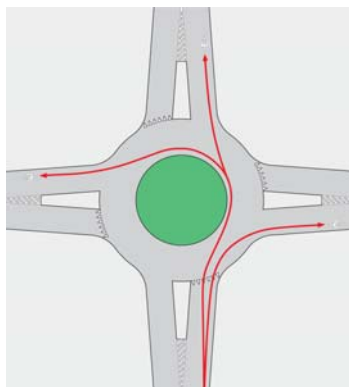
Kontrako noranzkoa Parisen



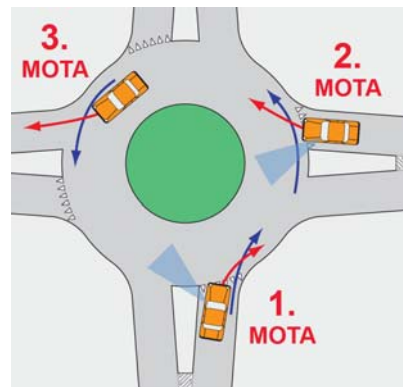
3.2.4. Biribilguneen tratamendua

Biribilgune txikiak direnean eta trafiko urrikoak, Usurbilgoak bezalakoak, trafiko mistoa ezartzea gomendatzen da gaur egun Belgika eta Suitza bezalako herrialdeetan. Orain arte bizikletak Estatuan errotondetan eskuin bazterretik joateko derrigortasuna izan dute, baina orain egoera aldatuko da: Zirkulazio araudi berriaren arabera txirrindulariari behar duten tokia hartzen utziko zaio. Beheko lehen irudian txirrindulariaren ibilbide egokienak azaltzen dira. Bigarren irudian bizikletak bazterretik joategatik izaten dituzten istripu motak azaltzen dira garrantzi edo istripuen maiztasunaren arabera ordenatuak.

Txirrindulariaren ibilbide egokienak



Istripu motak



3. istripu motaren aua



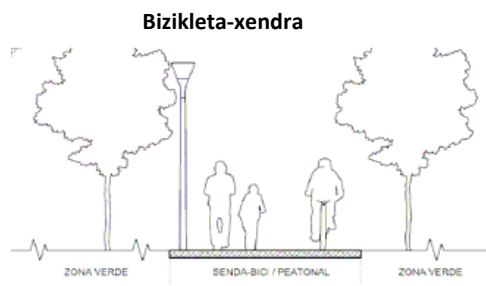
Proposatzen den seinaleztapen mota



3.3. Oinezkoekin partekatutako bideak

3.3.1. bizikleta xendra

Txirrindulariek erabili dezaketen oinezkoen xendra da berez. Aurrerago, fluxuen igoeragatik oinezko eta txirrindularien arteko gatazkak egotekotan elkarbitzita arautzeko arauak edo egokitzapena eginez zirkulazio espazioen banaketa adierazia duen xendra ere planteatu daiteke.



3.3.2. Oinezkoen lehentasunezko bidea

Bi garraio modu hauen arteko elkarbitzarako egokitutako kaleak dira, era egokian seinaleztatuta eta txirrindulariek bete beharreko baldintza batzuekin (besteak beste, abiadura oinezkoen presentzia mailara egokitzea inoiz 10 Km/ordukoa gainditu gabe, eta oinezkoak aurreratzean metro 1-eko distantzia mantentzea).

Egunaren denboraren zati handi batean ez da gatazka handirik mantso doan bizikleta baten eta oinezko erabileraren artean. Argi dago oinezko guneeetako bizikletenganako murrizteekin zorrotz jokatu behar dela baina arau batzuk gogorregiak izaten dira, eta batzuetan kaltegarriak eta udaltzaingoaren aldetik betearaziak izateko zailak. Soluzio ertainak bilatu behar dira. Jende asko dagoenean bizikletek ez lukete zirkulatu behar, baina jende gutxi dagoenean, neurrizko abiadura batean egin daiteke.

Gasteizko udalak oinezkoen kale eta guneeetan bizikleten zirkulazioa baimendu du eskoletako eta lantokietako sarrera eta irteera ordutegietan. Horrela bizikletek ezingo dute oinezkoen guneeetatik pasa 10:00-14:00ak artean eta 16:00-20:00ak artean azaroak 1 eta martxoak 31 artean, eta 10:00-14:00 artean eta 16:00-22:00ak artean apirilaren 1 eta urriaren 31 artean.

Jar daitekeen seinaleztapena



4. PROPOSATUTAKO SAREA: IBILBIDEAK A4 PLANOETAN ETA TARTEEN FITXAK

