



GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANAREN (GBBLAP) HASIERAKO ONARPEN AGIRIARI AURKEZTUTAKO ALEGAZIOEN ERANTZUN TXOSTENA - 2011ko APIRILA

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko urtarrilaren 24ko 1/2007 Foru Arauak aurreikusten duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren (GBBLAP¹) tramitazioa indarrean dagoen legediak ezartzen dituen baldintzetan ari da gauzatzen, zehazki lurraldearen eta itsasertzaren antolamenduari eta ingurumenaren gaineko ebaluazioei buruzko legediari jarraiki.

Modu osagarri gisa, eta gardentasuna sustatzeko eta denok partekatutako plan bat lortu ahal izatearren eragile publiko eta zibilen inplikazio handiagoa lortzeko, Garapen Iraunkorreko Departamentua partaidetza publikorako plan bat ari da garatzen, GBBLAPen tramitazio prozesu osoan zehar. Era berean, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua parte hartzen ari da planaren tramitazioaren hainbat unetan. Jasotako kontsiderazioak eta alegazioak, bai indarrean dagoen legediak ezarritako kontsultetatik bai aipatu partaidetza planean jasotako besteetatik eta Kontseiluaren aholkularitza helduak, laguntzen ari dira GBBLAPen behin betiko dokumentuaren edukia hobetzen, eta dokumentu eranskin propio gisa txertatu zaizkio hari.

Txosten honetan, aditzera ematen dira, batera, GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuari buruz jasotako alegazio guztiak:

1. - Garapen Iraunkorreko foru diputatuaren 2010eko maiatzaren 11ko Foru Aginduaren bidez, **hasierako onarpenera eman zitzaion Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planari**, eta **interesatutako administrazio publikoei plana igortzeko eta hau, 2 hilabetez, jendaurrean jartzeko** agindua eman zen (GAO, 101 zk., 2010-06-01) (GAO, 140 zk., 2010-06-09).

2. - Garapen Iraunkorreko Departamentuak, Gipuzkoako Kosta Zerbitzu Probintzialaren bidez, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren espedientea igorri zion Kostaldean eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusiari, hain zuzen honi buruzko txostena eman zezan, Kostaldee buruzko Legearen 112.a) eta 117.1 artikuluek xedatzen duten moduan. 2010eko uztailaren 16an, Kostaldean eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusiak txosten bat eman zuen; hau 2010eko uztailaren 22an iritsi zen foru departamentura.

3. - Garapen Iraunkorreko Departamentuak Hasierako Onarpenaren agiria igorri zien, kontsultak egitera begira, hainbat administrazio publiko eta erakunde interesatuari; agiria igorritakoak honakoak dira:

- Gipuzkoako Foru Aldundia: Lurralde Antolaketako Zuzendaritza Nagusia, Nekazaritza eta Landa Garapenerako Zuzendaritza Nagusia, Mendi eta Natur Ingurunekeko Zuzendaritza Nagusia, Kulturako Zuzendaritza Nagusia, Errepide Zuzendaritza Nagusia, Kudeaketa eta Plangintzako Zuzendaritza Nagusia, Gazteria Zuzendaritza Nagusia, Kirol Zuzendaritza Nagusia, Lurzoru eta Garraio Zuzendaritza Nagusia eta Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza Nagusia.

- Gipuzkoako garraioak.

¹ GBBLAP: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.

GBBOS: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzako Sarea. Foru zatiak –hiriartekoak (GBBOFS)- eta udal zatiak –hirikoak (GBBOUS)- dauzka. Gogoratu, gainera, udal sareek eduki ditzaketela GBBOSn sartuta ez dauden zatiak.



- Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurraldearen Antolamendu Saila (Biodibertsitate eta Ingurumen Partaidetzako Zuzendaritza, Ingurumen Kalitate Zuzendaritza, Ur Zuzendaritza), Barne Saila (Larrialdien Arretarako Zuzendaritza), Kultura Saila (Kultur Ondare Zuzendaritza), Osasun Saila (Osasun Publiko Zuzendaritza), Garraio eta Herri Lan Saila (Garraio Zuzendaritza eta Garraioaren Azpiegitura Zuzendaritza).
- Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa (IHOBE)
- Euskal Trenbide Sarea (ETS)
- Uraren Euskal Agentzia (URA)
- Gipuzkoako Foru Aldundia (Ingurumen Zuzendaritza)
- Bizkaiko Foru Aldundia (Ingurumen Zuzendaritza Nagusia eta Garraio eta Herri Lan Zuzendaritza Nagusia).
- Nafarroako Gobernua (Ingurumen Zuzendaritza Nagusia)
- Aurrerapen fasearen ondotik definitutako GBBOSek zeharkatzen dituen Gipuzkoako udalak eta Ermuko (Bizkaia) Udala
- Beste erakunde batzuk: Kalapie (Donostia, Bidasoaldea), Lurrats, Txirrinka, Bidasoa Mugaz Gaiendiko Partzuergoa, Leizaran 31, Plazaola Partzuergoa, Garapen Agentziak eta Landa Garapenerako Agentziak (Debegesa, Debagaraia, Goieki, Tolosaldea Garatzen, Ugassa, Bidasoa Bizirik, Iraurgi Lantzen, Goimen, Debemen, Urkome, Tolomendi), Urola Kostako Mankomunitatea.

4. - Guztira **8 partaidetza-saio** egin ziren; horietarako lekuak honakoak izan ziren: Goieki Agentzia (Goierriko eragileak), Debagaraia Agentzia (Debagoieneko eragileak), Zarauzko udaletxea (Urola Kosta, Urola Erdi eta Urola Garaiko eragileak), Tolosaldea Garatzen Agentzia (Tolosaldeko eragileak), Foru Aldundia (Donostialdea, Buruntzaldea eta Oarsoaldeko eragileak), Bidasoa Bizirik (Bidasoa-Txingudiko eragileak), Debegesa (Debabarreneko eragileak) eta Donostiako Bizikletaren Behatokia (Donostiako eragileak).

5. - Agiria **jendaurrean** jarri zen, www.gipuzkoaingurumenta.net web orrian eta Ingurumen Zuzendaritza Nagusiaren bulegoetan.

6. - **Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko** kideei igorri zitzairen, eta Kontseiluaren saio bat ere egin zen (Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzako Lan Batzordea – 2010-09-14).

Informazio Publikoaren prozesuan zehar, 33 alegazio jaso dira: **23** alegazio udalek banaka aurkeztuak dira, **2** alegazio eskualde agentziek 12 udalen izenean aurkeztuak, beste **2** administrazio publikoek aurkeztuak, erakunde pribatu batek eta auzotar elkarte batek **hana**, eta partikularrek aurkeztutako beste **4**.

Osterantzean, 8 partaidetza-saioetan eta Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren saioan jasotako iradokizunak eta gogoetak ere erantzen dira.

Ondoren, 5 bloke bereizitan, jasotako alegazio eta iradokizun guztien edukia eta zerbitzu tekniko hauek horiei eman erantzuna azaltzen da.

I.- Itsas-lehorreko Jabari Publikoaren Zuzendariordetza Nagusiak (Ingurumeneko eta Landa eta Itsas Ingurumeneko Ministerioaren Kostaldean eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusia) adierazitako akatsak konpontzea.

II.- Hasierako onarpenaren agiria aurkeztu ondoren Gipuzkoako hainbat tokitan egin 8 partaidetza-saioetan jasotako iradokizun eta gogoetak.

III.- Administrazio publikoei eta erakunde interesatuei zuzendutako kontsulta prozesuan zehar egindako alegazioak eta horiei eman erantzunak.

III.1.- Udalen alegazioak.

III.2.- Kontsulta egindako beste administrazio eta erakunde publiko batzuen alegazioak.



IV.- Hasierako onarpenaren agiriari jendaurreko eta informazio publikoko prozesuan zehar egindako alegazioak.

V.- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua.

I. ITSAS-LEHORREKO JABARI PUBLIKOAREN ZUZENDARIORDETZA NAGUSIAK (Ingurumeneko eta Landa eta Itsas Ingurune Ministerioaren Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusia) ADIERAZITAKO AKATSAK KONPONTZEA

Itsas-lehorreko Jabari Publikoaren Zuzendariordetza Nagusiak honakoa adierazten du 2010eko uztailaren 16ko bere txostenean:

- A) Antolamendu planoek islatu egin behar dute itsas-lehorreko jabari publikoaren muga-lerroa, itsas ertzekoa, muga-lerroarekin bat ez datorrenean, eta baita babes zortasuna ezartzen den zona mugatzen duen lerroa ere. Lerro hauek planoetan islatu behar dira, aurrez eskaturik Gipuzkoako Kostaldeen Zerbitzu Probintzialak emango dituen datuen arabera.
- B) Memoriak eta Araudiak ez dituzte inon aipatzen Kostaldee buruzko Legeak ezartzen dituen mugak; beraz, *jaso egin beharko da, gutxienez, Lurralde Planak errespetatu egingo duela Kostaldee buruzko legearen III. tituluak itsas-lehorreko jabari publikoaren erabilerari buruz xedatzen duena.*
- C) 1 zk.ko ibilbideak -Donostia-Irun-, 2 zk.koak -Donostia-Mutriku-, 3 zk.koak -Donostia-Beasain-, 4 zk.koak -Deba Bailara- eta 7 zk.koak -Bidasoa Bailara- *ez dute, inola, itsas-lehorreko jabari publikoaren sailik okupatu behar, hain zuzen Kostaldee buruzko legearen 32. artikulua ezartzen duena betez.*
- D) Adierazitako akatsak konpondu ondoren, *Zuzendaritza Nagusi honetara igorriko da, atzera, Gipuzkoako Kosta Zerbitzu Probintzialaren bidez, eta behin betiko onartu aurretik, espediente osoa, zuzendu eta izapidetua, Kostaldee buruzko legearen 112.a.a) eta 117.2 artikuluek xedatzen duten txostena emateko.*

ERANTZUNA

- A) Itsas-lehorreko jabari publikoaren muga-lerroa, babes zortasuna ezartzen den zona mugatzen duen lerroarekin batera, hasierako onarpen fasean islatu da 1/10.000 eskalan egindako ingurumen baldintzatzaileen planoetan ('D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena. Ingurumen Baldintzatzaileen Planoak' dokumentua). Planaren erredakzio taldearen iritziz, proposatzen diren ibilbideen trazadurak jasotzen dituzten planoetan beretan sartu zirelarik bai eremu hauek bai identifikatutako beste ingurumen baldintzatzaileak, behar beste zehaztasun ematen duen eskala batez gainera, nahiko informazio argia zegoen Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiak eta Ingurumen eta Landa eta Itsas Ingurune Ministerioak ardura duten eremuetako eragina analizatzera begira. Informazio honi ez zaionez behar besteko iritzi emandako txostenean, behin-behineko onarpen faseari dagokion dokumentuan, hau da, Kostaldeen eta Itsasoaren Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiari igorriko zaion horretan, eta txostenak berak ezartzen duen moduan, jaso egingo dira, Antolamendu Planoetan ('C. Antolamendu Planoak' dokumentua), txostenean aipatutako lerroak.
- B) GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuan kostaldeari, itsas-lehorreko jabari publikoari eta hauei loturiko alderdiei buruz jasotako aipamenak 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuan sartu ziren; honetan, izan ere, aztertu egiten da ibilbide bakoitzak zona babestu horietan duen eragina. Edonola ere, eta jasotako



informazioa behar bestekoa ez dela onarturik, behin-behineko onarpenerako dokumentuak, 'A. Memoria', 'B. Araudia' eta 'E. Plangintzarekiko Eraginak' dokumentuetan, eta txostenak ezartzen duenari jarraiki, jaso egingo ditu Kostaldeeii buruzko Legean ezarritako mugak, GBBLAPek Kostaldeeii buruzko Legearen III. tituluari xedatutakoa errespetatuko duela adieraztearekin batera, itsas-lehorreko jabari publikoaren erabilerari dagokionez.

- C) Itsas-lehorreko jabari publikoa edo babes zortasunari dagokiona okupatzea.

Kostaldeeii buruzko legeak bere 32. artikuluan ezartzen duenez, "itsas-lehorreko jabari publikoa okupatzea ahalbidetuko da soil-soilik izaeraren arabera beste kokalekurik eduki ezin duten jarduera eta instalazioak gauzatzeko." Kostaldeeii buruzko Legea garatzen duen erregelamenduak bere 60. artikuluan xedatzen duenez, aurreko apartatuak aipatzen dituen jarduera edo instalazioak honakoak dira:

- a. Gauzatzen duten eginkizunarengatik edo ematen duten zerbitzuarengatik itsas-lehorreko jabari publikoa okupatu behar dutenak.
- b. **Zerbitzu publikokoak edo jendaurrekoak, jabari horren mugakide diren lurretan kokatu ezin direnak, halakoak kokatu beharreko kostalde-zatiaren egitura fisikoarengatik.**

Era berean, adierazten du ezen, nolana ere, okupazioak ahalik eta txikiena izan beharko duela.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea motorrik gabeko mugikortasunerako azpiegitura sare bat da, erabilera publikokoa. 1/2007 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzkoak, bere 28. artikuluan ezartzen du ezen bizikleta bideei buruzko proiektuak onartzeak berekin dakarrela erabilera publikokotzat deklaratzeko. Sare horretako ibilbide guztiak, barnean direla 1 zk.koa -Donostia-Irun-, 2 zk.koa -Donostia-Mutriku-, 3 zk.koa -Donostia-Beasain-, 4 zk.koa -Deba Bailara- eta 7 zk.koa -Bidasoa Bailara-, daude, beraz, aipatutako Kostaldeeii buruzko Legearen artikuluetan xedatutakoaren mendean.

Ibilbide horietan dagoeneko eraikita dauden azpizatiak asko eta asko itsas-lehorreko jabari publikoaren zonetan daude, eta horietako batzuen eraikuntzan kosta administrazioak berak hartu du parte (Zumaia, Zarautz, Errenteria, Donostia, etab.). 7 zk.ko ibilbidea, foru zatiari dagokionez, erabat eraikita dago, beharrezko baimen guztiak gainera.

Beraz, ulertzen da ezen ezinbestean itsas-lehorreko jabari publikoan kokatu behar diren Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen zatiak toki horietan kokatu ahal izango direla, beharrezko baimena lortu ondoren eta eskumena duten administrazioek ezartzen dizkieten baldintzazailerekin. Onartu egiten da, halaber, okupazio hori ahalik eta txikiena izateko beharra, eta jabari horren gainean ezarri behar diren trazadura aukerak justifikatzeko.

- D) Adierazitakoaren arabera akats jotzen direnak konpondu ondoren, aipatu instantziei berriro igorriko zaie espediente osoa, behin betiko onartu aurretik, zuzendu eta izapidetua, Kostaldeeii buruzko Legearen 112.a.a) eta 117.2 artikuluek xedatzen duten txostena emateko.

II.- HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIA AURKEZTU ONDOREN GIPUZKOAKO HAINBAT TOKITAN EGIN 8 PARTAIDETZA-SAIOETAN JASOTAKO IRADOKIZUN ETA GOGOETAK.

GBBLAPek hartzen duen partaidetza planak, tramitazio prozesuko fase honetarako, Gipuzkoako hainbat tokitan 8 partaidetza-saio egitea jaso du (2010eko ekainaren 8tik 28ra



bitarte); saio hauetarako dei egin zitzairen udalei, toki-eskualde mailako erakundeei eta gizarte erakunde interesdun zenbaiti.

Saio horien helburuak eta banatutako dokumentazioa berberak izan dira kasu guztietan:

Bileraren helburua:

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren Hasierako Onarpenaren agiria aditzera ematea, hobeto ulertu ahal izatearren ondoren etor daitezkeen alegazioak egitera begira. Informazio zuzena ematea prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruz.

Iradokizun eta proposamen ekarpena. Trazadurei buruzko gogoeta.

Gai zerrenda:

- 0.1. - GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentua aurkeztea.
- 0.2. - Partaidetza dinamika.
- 0.3. - Konklusioak.

Banatu den dokumentazioa:

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua formatu digitalean.

Aurkezpen dokumentua (laburpena power point moduan), saio bakoitzeko eskualdeei egokitua.

GBBLAPen Hasierako Onarpenaren Dokumentua lehen inpresio sorta zabal bat jasotzeko asmoz aurkeztu zen, lehen inpresio horiek dokumentuari zorrotz lotuak izan ala ez. Bigarren asmoa dokumentua ezagutzea eta ongi ulertzea ahalbidetzea izan da, hain zuzen izan daitezkeen alegazioak egitera eta prozesuko epeei eta dokumentazioaren tramitazio egoerari buruzko informazio zuzena ematera begira.

Saio horiek egiteko espiritua GBBLAPen tramitazio bide osorako dagoeneko badiren komunikazio bideak finkatzea eta zabalik mantentzea izan zen, baita etorkizunera begira ere, GBBOSen beraren kudeaketa hobetearren. Gai berri samarra izanik, eta zati asko dagoeneko zerbitzuan edo eraikitze bidean daudenez, logikoa da kontsiderazioetan halako nahaste bat gertatzea (iradokizunak, zalantzak, informazio eskariak, etab.), eta hainbat kontu sortzea, bizikleta bideen proiektzio, eraikuntza eta eguneroko kudeaketarekin lotuagoak bide horien plangintzarekin berarekin baino gehiago. Iradokizun eta kontsiderazio horiek zuzenean tratatu eta zuzenean erantzun zitzairen, saio horietan zehar. Are gehiago, ondoren ere erantzuna eman zaie sortutako eskari batzuei. Edonola ere, eta solasa eta elkarrizketa beti zabalik mantenduz, txosten honen ondorioetarako bakar-bakarrik GBBLAPen edukiari zorrotz lotua dagoena lagako da erasota. GBBLAPek irizpide osagarriak ezar eta finka ditzake GBBOSerara begira, eta horiek motorrik gabeko garraio eredu berri oso bat bidera dezakete, baina, hala eta guztiz, ez dugu dokumentuaren helburu nagusia bistatik galdu behar. Oraindik ere asko eta asko dira azterketa bat eta beste adierazpide batzuk behar dituzten esparruak, plangintza agiri batek eskatzen duenetik haratagokoak; esparru horiek, pixkanaka, zabaldu egingo dute ezaguera multzoa, eta hau prestatu egingo dute, gainera, behar duten beste diziplina batzuetarako ekarpenak egiteko.

Ondoren, azaldu egingo dira saio bakoitzera deitutako erakundeak, bertan izandakoen zerrenda, eta GBBLAPen inguruan izandako iradokizunak eta gogoetak; eta bilera horietan izandako ekarpen guztiak xehetasunez ezagutu ahal izateko, GBBLAPen partaidetza publikoari buruzko dokumentura jo beharko da.



II.1.- "TXINGUDI" SAIOA, BIDASOA BIZIRIK (Irun) GARAPEN AGENTZIAN EGINA – 2010/06/08

Erakunde deituak (5):

- **Udalak:** Hondarribia, Irun
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Bidasoa Bizirik Garapen Agentzia eta Bidasoa Mugaz gaindiko Partzuergoa
- **Txirrindulari elkarteak:** Kalapie Bidasoaldea

Bertaratuak (9 guztira, 4 erakundetakoak)

| | | |
|------------------|--------------------|--|
| IÑAKI | ITURBE | Irungo HAPOnen bulegoa |
| JUAN LUIS | ASENSIO | Irungo Udala |
| NAIARA | ZABALA | Irungo Udala |
| ANDREA | IGLESIAS | Irungo Udala |
| JOSU | LAGUARDIA | Irungo HAPOnen bulegoa |
| MIKEL | ZABALA | Irungo Udala |
| ION | ELIZALDE | Hondarribiko Udala |
| MARIBEL | LOZANO | BIDASOA BIZIRIK |
| PILAR | FUERTES | B.TXINGUDI PARTZUERGOA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| IDOIA | BASTIDA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Mugaz gaindiko zatiak lotzeari buruzko gogoetak eranstea proposatzen da.
- I-1.5 Jaizubia ibilbideari dagokionez, Irunek proposatzen du hori GI-636 zabaltzen duen proiektuan jasotzea, ondoren egitera begira.
- Amute Biribilgunean trazadura berrikustea eskatzen da, hor hainbat sistema gainjartzen baitira.
- Hiri Antolaketako Plan Orokorrak, berrikuspen fasean dago, eta Irungo Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planarekiko koherentziaz, hau prestatze fasean dago, jaso egiten du hirigunea iparretik inguratzen duen bide sistemaren izaera eta diseinua aldatzea, hiri mugikortasuneko sistema sendotuz. Multzo ikuspegi bat planteatzen da, geroko lur erreserba doituago batera begira. Aipatu bide proposamenaren barnean, ona izango litzateke bizikleta sistema erakundeen artean modu koordinatuan jasotzea, lotura edo konexioak bermatzearren. Bestetik,



Oinarrizko Sare Lokalaren trazadura Udalak berak definituko luke, erredakzio fasean dagoen bere Hiri Mugikortasun Iraunkorrekoko Planaren barnean.

- Irungo Plan Orokorrak, hasierako onarpen fasean dago, bide sistemaren ikuspegi orokor bat emango du, eta GBBLAPen datuak antolamendu orokorrean txertatuz joango da.

- Irun eta Hondarribia arteko loturari zalantza irizten zaio. Colon ibilbidetik zergatik ez den igarotzen galdetzen da.

- Hendaiarekiko lotura ere kontuan hartu beharko litzateke, Santiago zubiko kontua bideratuz, oraingoz blokeatuta baitu Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailak. Iruneranzko lotura eta Behobiaranzko trazadura amaituta daude. Hendaiak aurreikusten du bost urtean bere sarea amaituta egotea, eta Getaria-Saint Steven zatia bultzatuko du, planteamendu turistikoago baten bidetik.

- Hondarribiak funtsezko deritzo Hondarribia kaletik zehar Irun-Aireportuarekiko lotura egiteari, toki horri gaitasun mugatukoa dela irizten zaion arren.

- Garrantzitsu irizten zaio GBBLAPek planteatutako alternatiben trazadurari, zeren eta Irun horretan oinarritzen baita, eta antolamendu tresna honek eskatzen duen lotespena dela eta, euskarri pisuzkoa da udal antolamendua egitea begira.

- Irunek Plaiaundiren berrikuspena eta han diharduten kontserbazio baldintzatzaileak berrikustea planteatzen du, eta afekzio errealak ebaluatzearen eta hainbeste mugatzailerik gabeko beste trazadura bat planteatzearen alde egiten du, BILen birdefinizioarekin eta padura ertz osoa berrikustearekin batera, besteak beste. Mendelu-Hendaia adarrari dagokionez, Oinarrizko Foru Sarea handitzea proposatzen da, eta Mendelu auzoa Santiago zubiarekin lotzea ahalbidetuko duen zati bat egitea horretarako, Plaiaundiko parkearen hegoaldetik zehar zehazki.

- Egun dagoen azterketa baten arabera, Irunek beste alternatiba batzuk azter ditzakeela planteatzen da, udalerrri horretako Donostia kalean konexioa izango duen trenbide-loturari dagokionez.

- Oinaurre eta Txenperenako bizikleta zatiei dagokienez, dirudienez horiek dagoeneko aurreikusita daude, are gehiago, zatiren bat egiten ari dira jada.

- Hondarribiko Oinarrizko Sare Lokalari dagokionez, hasteko begi-bistakoa bada ere horren zailtasuna, interesgarria litzateke horren konexioa GFak berak planteatzen dituen aukeren bidez egitea.

II.2.- "TOLOSALDEA" SAIOA, TOLOSALDEA GARATZEN GARAPEN AGENTZIAN EGINA (Tolosa) – 2010/06/10

Erakunde deituak (12):

- **Udalak:** Tolosa, Alegia, Aduna, Altzo, Anoeta, Asteasu, Ikaztegieta, Irura, Legorreta, Villabona, Zizurkil
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Tolosaldea Garatzen

Bertaratuak (6 guztira, 6 erakundetakoak)

| | | |
|---------|------------|---------------------|
| ALAITZ | BILBAO | ASTEASUKO UDALA |
| GARBIÑE | MENDIZABAL | TOLOSALDEA GARATZEN |



| | | |
|----------------|--------------------|--|
| ANTTON | LEKUONA | TOLOSAKO UDALA |
| PELLO | CENDOYA | VILLABONAKO UDALA |
| MARIMI | UGALDE | IRURAKO UDALA |
| AINHOA | AZPEITIA | ZIZURKILGO UDALA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Villabonako udalaren ordezkariak azalpen teknikoren bat eskatzen du, bizikleta-oinezkoen zirkulazioari buruzko gomendio batzuk ezarri ahal izatearren.

- Irurako herritik GBBOSerako sarbide bat eskatzen da.

- Dirudenez, bada Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat; honek Aduna-Zizurkil-Villabona-Irura-Anoetako bizikleta trazadura hartzen du, eta Ingurumen Zuzendaritza Nagusira bidaliko da, GBBLAPen iradokizun gisa txerta dezaten.

- Zizurkilgo udalak proposatzen du azterketa hori onartzea herri bakoitzeko osoko bilkuran, onartu eta, ondoren, GBBLAPen sartzeko. Udal hau berau dagoeneko bere Plan Orokorren berrikuspenean ari da jasotzen aipatu planeko kontsiderazioak, proposatuz hurrena beste herriek gauza bera egitea eta bakoitzak bere kontsiderazioak bere udal antolamenduetan sartzeari.

- Irura eta Villabonako udalerrien artean doan trazadurari dagokionez, GBBLAPek Oria ibaiaren ezkerreko ertzetik planteatzen du trazadura, baina beste alternatiba bat proposatzen da industri ingurura ezkerreko ertzetik iristeko Villabona eta Irura artean, N-1 errepidearen paraleloan; eragin txikiagoa sortuko litzateke landakoagoa den ezkerreko ertzean, eta industri eremuaren eta hiri eremuaren arteko konexioa egingo litzateke, honen potentzialtasuna sendotuz.

- Tolosako udalak kontuan hartzeko bi proposamen egiten ditu. Alde batetik, Amarotz auzoan zehar GI-2130 errepidearen bideragarritasuna hobetzeko aurreproiektu bat; errepide beretik Txaramaraino egindako bizikleta bidearekin lotuko litzateke. Bestetik, garrantzitsu deritza GI-3650 (Tolosa-Anoeta) bizikleta bidearen eraikuntza foru aurrekontuetan sartzeari, eguneroko erabilera potentzial handia duelako.

II.3.- "DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA" SAIO, GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIAN EGINA (Donostia) – 2010/06/14

Erakunde deituak (21):

- **Udalak:** Donostia (hainbat sail), Hernani, Urnieta, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Andoain, Lasarte/Oria, Usurbil.
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Behemendi Landa Garapeneko Elkarte, Oarsoaldea Garapen Agentzia, Leitzaran 31, Plazaola Partzuergoa
- **Beste batzuk:** Donostiako Bizikletaren Behatokia

Bertaratuak (10 guztira, 8 erakundetakoak)



| | | |
|----------------|--------------------|---|
| MIKEL | IRIONDO | DONOSTIAKO UDALA |
| DAVID | REBOLLO | DONOSTIAKO UDALA |
| SOTO | PERKAZ | ASTIGARRAKO UDALA |
| NORA | ERDOZIA | HERNANIKO UDALA |
| GURUTZE | IRISARRI | LASARTE ORIAKO UDALA |
| IBON | GOIKOETXEA | USURBILGO UDALA |
| MANU | GONZALEZ | DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA |
| FERMIN | ETXARTE | DONOSTIAKO UDALA |
| MANU | SEGOVIA | ANDOAINGO UDALA |
| IÑAKI | ORMAZABAL | PASAIKO UDALA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| IDOIA | BASTIDA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Egoki irizten zaio Donostialdeko Lurraldearen Arloko Planaren dokumentua, hasierako onarpenaren fasean dago, GBBLAPeko proposamen eta edukiekin berriro kontrastatzeari.
- Planteatzen da ea koordinaziorik badagoen Euskal Autonomia Erkidegoko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren artean
- Gogoeta bat azaldu da, motorrik gabeko mugikortasunari, honen kudeaketari eta autoa ez erabiltzea bultzatzeari buruz. Garrantzitsu irizten zaio kontsiderazio hauek guztiak beste foru departamentuetara ere helarazteari, instantzia horietatik politika integral eta koherentziazko bat lortzearen. Harridura azaldu da, Gaintxurizketako trazadura programaziotik kanpo geratzen dela ikusita; izan ere, Europan zeharreko Eurovelo Sarearekin lotura estua du. Osterantzean, zati berari dagokionez, beste partaide batek uste du intermodalitatea bultzatu behar dela, programazioari loturik, mugikortasun iraunkorraren inguruko planteamendu integral batetik.
- Funtzionaltasunaren ikuspegitik programazioa berrikustea planteatu da.
- Mantentze eta sustatzearen inguruko kontuek gogoeta handiago eta sakonago bat behar dutela irizten zaie, eta aurrekontu zuzkidura handiago bat bideratzea halaber.
- Seinaleei dagokienez, beste instantzia batzuekiko, hala nola Eusko Jaurlaritza eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiarekiko koordinazio eta bateratzearen inguruko galdera izan da.
- Erabiltzailearen ikuspegitik, eta bizikleta bidearen tarteen titularitateak bereizteari dagokionez, halako nahasmen bat gertatzen dela azaldu da. Izan ere, erabiltzailearentzat tratamendu bateratua erabilgarriagoa zaiolako iritzia da nagusi.
- Seinale bateratuak dauzkan sare bat edukitzearen garrantzi pedagogikoa adierazi da.



- Galdera egin da, sarea Trintxerpen eta San Pedron ez sartzearen inguruan.
- Foru zatien eta udal zatien arteko eskumen banaketak seinaleen tratamendu desberdina bultzatzen duela irizten zaio.
- GBBLAPen hasierako onarpeneko dokumentuan adierazitako proposamenak egungo uneari lotuegi daudela eta etorkizuneko planteamendurik kontuan hartzen ez dutela irizten zaio.
- Chillida-Lekuko zatia kendu ote den galdetu dute.
- Hernanik jakin egin nahi du zein planteamendu dagoen Errekalderako, loturarik aurreikusten bada behintzat. Uste dute ezen, etorkizunean teknologi parke bat izateko aurreikuspena dagoenez, bizikleta loturak ziurtatuta geratu beharko lukeela. Urumea-Oria lotura egin beharko litzateke, nahiz teknikoki alternatiba konplexutzat baloratzen den.
- Beste kontsiderazio batzuk egin dira Hernanirekiko loturari buruz, eta hainbat alternatiba planteatu dira (*Cuesta de la Muerte* deitua, etab.).
- Jakin egin nahi dute aisialdi eta laketeko zatiak zergatik geratu diren atzean programazioan.
- Jakin egin nahi dute Astigarragako udalerraren eta Trintxerperen arteko lotura planteatu den. Garrantzitsu irizten zaio hurbil dauden udalerriak lotzeari, egun dauden trakzio-guneak direla eta (27. poligonoa; Herrera; Garbera, etab.).
- Errepideen bigarren ingurabidea sartzekak beste izaera eta beste eginkizun bat emango dionez egungo Donostiako saihebideari, galdera izan da horrentzat bizikleta eginkizunik aurreikusten den.
- Saioan izan diren partaideen helbide elektronikoa eta zerrenda eskatu da.

II.4.- "GOIERRI" SAIOA, GOIEKI GARAPEN AGENTZIAN (Ordizia) EGINA – 2010/06/15

Erakunde deituak (13):

- **Udalak:** Beasain, Ordizia, Lazkao, Arama, Ormaiztegi, Mutiloa, Zegama, Segura, Idiazabal, Ataun, Zaldibia, Itsasondo
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Goieki Garapen Agentzia eta Goimen Landa Garapeneko Agentzia

Bertaratuak (7 guztira, 6 erakundetakoak)

| | | |
|-----------------|--------------------|--|
| IKER | AZURMENDI | GOIEKI |
| CRISTINA | RODRIGUEZ | ZUBIONDO ARKITEKTOAK |
| IÑAKI | ELOSEGI | IDIAZABALGO UDALA |
| IORITZ | IMAZ | IDIAZABALGO UDALA |
| MARIJO | OLAZABAL | ARAMAKO UDALA |
| IÑAKI | ARRATIBEL | GABIRIAKO UDALA |
| PILAR | AMENABAR | ORDIZIAKO UDALA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| IDOIA | BASTIDA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko |



| | | |
|---------------|------------------|-----------------------------|
| | | ingeniaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINeko IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Galdetu egin dute Idiazabalgo trazaduraren eta honen loturen inguruan dauden aurreikuspenen gainean; ez dute ulertzen nola ez den oraindik egin.
- Idiazabaldik beste zalantza bat ere sortu da, ibaiertzetan dauden poligonoei ematen zaien tratamenduarena eta zona horietan bizikleta bideek izan behar duten trazadurarena. Begi-bistakoa da bizikleta bideek lantokiak lotu behar dituztela, eta poligonoek dagoeneko kontuan hartu beharko lukete lotura eta ekipamendu hauek ikusgarritasun handiagoko zonetan egiteko aukera, ahal den neurrian, segurtasun arazoak direla eta, atzealdeak saihestuz.
- Beasain eta Idiazabal arteko lotura Olaberriko poligonoetatik zehar proposatzen da.
- Industri zonetako bizikleta erabilerari buruz zein datu dagoen galdetu dute.
- Hiriko eta hiriarteko sareek izan beharko luketen itxurari dagokionez, kasu batzuetan hiriarteko saretik hiriko sarera igarotzeko unean azken hau desagertu edo lausotu egiten dela irizten zaio, eta ez duela itxura bera mantentzen; beraz, egoki irizten zaio tratamendu homogeneousara jotzeari, garbi izanik, hala ere, udalek oso errealitate eta behar desberdinak dituztela.
- Hirigune bakoitzak errealitate batzuei erantzuten dielako konbentzimendua azaldu da, eta horrenbestez horietako bakoitzarentzat egokitutako azterketa egin behar dela, bizikleta bideak beste garraio modu batzuen osagarri gisa planteatuz.
- Galdetu egin da auzo bide edo errepideak nola txertatzen diren GBBLAPen, eta horretarako irizpide espezifikorik ba ote den.
- Aramak azaldu du herrigunea Orkirekin lotzen duen bidea oinezkoentzat dela, eta honen eginkizuna Aramako herrigunea GBBOSeekin (Itsasondo-Arama-Zaldibia zatia) lotzea izan beharko lukeela. Iradokizun hau GBBLAPen agirian txertatu nahi dute.
- Iritzia eskatu da, Itsasondo-Ordizia trazadurako loturari buruz.
- Idiazabalek zalantza agertu du, neurri handieneko udalerrietako bat izaki, eta hainbat gune lotzen dituela, bere trazadura oraindik ez dagoelako amaiturik. Ildo honetatik, udalak aztertu egingo du nondik joan daitekeen, eta proposamen zehatz bat egingo du; ahalegina egingo dute proposamen hau GBBLAPen iradokizunen atalean sartzeko.

II.5.- "DEBAGOIENA" SAIOA, DEBAGARIA GARAPEN AGENTZIAN (Arrasate) EGINA – 2010/06/16

Erakunde deituak (10):

- **Udalak:** Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Landa Garapenerako Debemen Agentzia



- **Txirrindulari elkarteak:** Lurrats (Arrasate), Txirrinka (Oñati)

Bertaratuak (6 guztira, 4 erakundetakoak)

| | | |
|---------------------|--------------------|--|
| XABIER | ZELAIA | OÑATIKO UDALA |
| INO | GALPARSORO | ARRASATEKO UDALA |
| JUAN ANTONIO | URDANGARIN | ARRASATEKO UDALA |
| RAFA | UGARTE | ARRASATEKO UDALA |
| EUSEBIO | VILLAR | LEINTZ GATZAGAKO UDALA |
| MIKEL | ETXANIZ | BERGARAKO UDALA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorrekoko Departamentuko teknikaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Leintz Gatzagako udalaren ordezkariak bere udalbarrutia zeharkatzen duen trazadura-proiektu zehatza aipatu du; honetan, halako nahasketa txiki bat sortu da, bilera honen xedearen inguruan, GBBLAPen Hasierako Onarpenaren dokumentua aurkeztea baita, ez ordea trazadura zehatzen proiektuak, udal ordezkariak hori uste bazuen ere. Zuzenketa batzuk proposatu dira, zeren eta dirudienez antolamendu agirian ez dira ongi jaso udalak berak planteatutako alternatibak eta, horrenbestez, kontu hauek (mendiak ateratzea, igarobide kanadarra, artzaintzaren GR, seinale egokiak, etab.) aztertzeke beste bilera bat egingo da foru teknikariek.

- Arrasateko udalak saihezbidearen trazadura aipatu du, eta ustekabea adierazi du, ikusirik programazioaren bigarren laurtekoan ekin behar zaiola, zeren eta uste baitu horrela aukera bat galdu dela.

Alkate andreak ez du trazaduren titularitateen desberdintasuna ezartzeko beharrik ikusten; are gehiago, konplikazio irizten dio horri. Ardatz bakoitza titularitate bakarrekoa izatea planteatu du.

- Bergarako udalak premiazkotzat planteatu du Bergara-San Prudentzio trazadura-proiektua erredaktatzea. Proiektua egiteko eta hau programazioaren lehenbiziko laurtekoan gauzatzeko aukera planteatu da. Dirudienez, Arrasateko kooperatibetan lan egiten duen pertsona bolumen garrantzitsu bat dago, eta alternatiba mugatua gertatzen da. Kolektorea amaituta egotea noizko aurreikusten den galdera ere planteatu da.

- Soraluze-Osintxu (Mekolalde) zatian –honek hiru metro zabaleko plataforma du, eta oinezkoek, txirrindulariek eta trafiko motordunak partekatzen dute- txirrindulari eta oinezkoak batera izateko arazorik edo bizikletaren erabilerari loturik ikusten ote den planteatu da.

- Maltzaga-Elgoibar tartean, ibaia zeharkatzean, uholde arriskuak arazorik ez ote duen sortzen galdetu dute.

II.6.- "UROLA" SAIOA, ZARAUZKO UDALETXEAN EGINA – 2010/06/17

Erakunde deituak (15):



- **Udalak:** Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Orio, Zestoa, Urretxu, Legazpi, Zumarraga, Ezkio-ltsaso
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Urola Kostako Mankomunitatea, Uggasa Garapen Agentzia, Urkome Landa Garapeneko Agentzia, Iraurgi Lantzen

Bertaratuak (8 guztira, 5 erakundetakoak)

| | | |
|----------------|--------------------|--|
| IZASKUN | CECIAGA | AZPEITIKO UDALA |
| AMAIA | ARGARATE | AZKOITIKO UDALA |
| INMA | HERNADEZ | LEGAZPIKO UDALA |
| NEREA | OLLOKIEGI | ZARAUZKO UDALA |
| GLORIA | VAZQUEZ | ZARAUZKO UDALA |
| BEGOÑA | RODRIGUEZ | ZARAUZKO UDALA |
| ALAZNE | OLAIZOLA | ZESTOAKO UDALA |
| UBALDO | ORTIZ | ZARAUZKO UDALA |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| IDOIA | BASTIDA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko ingeniaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINeko IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Zestoako ordezkariak adierazi du merkantzia-trenaren proiektuak ezartzen duen trazaduraren zain dagoela, udalerrian zeharreko bizikleta trazadura baten proposamena amaitzeko.

- Azpeitiak azaldu du ezen, gaur egun, bere Plan Orokorra berrikuspen fasean dagoela, eta oraingoz bizikleta bideen planifikazioa etenik dagoela. Zalantza dago GBBLAPek planteatzen duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarriko Udal Sarearen (GBBOUS) trazadura-proposamena egiterik izango den, eta, gainera, Enparan etxeraino doan zatia urte honetan zehar gauzatzea aurreikusita dago. Foru plangintzagileak Azpeitia-Urrestilla-Nuarbe zatia kontuan hartu ote duen galdera ere egin du, interesatzen zaio eta. Aldi berean, Basarteko (Azkoitia) poligonoarekiko lotura eskatu du. Azkenean, udala bizikletaren plangintzagileari idazki bat igortzea planteatzen ari da, bizikleta bideko argiteriari dagokionez; izan ere, argiteria honek ez du murriztailerik, eta energi aurrezkirako sistema hori ez daukan argiteria publiko bakarra da.

- Legazpi azaldu du Udal Mugikortasun Plana zabaltzen ari direla, eta honetan jaso egiten dela Elbarrenako industri poligonotik eta Lekuona-Azkuenetik zehar doan trazaduraren proposamena. Ildo honetatik, azterketa zabaldu eta jaso egingo dira GBBLAPek planteatzen dituen proposamenak, aztertu eta izan daitezkeen alternatibak optimizatzearen. Gaur egun, berrikusten ari da BBOUS.

Legazpi hego inguruan, Mirandaola-Telleriarte trazadura zabaltzea planteatzen da. Auzo hauek Brinkolarekin lotu nahi dituzte, ibilgailu motordunekin batera erabiltzeko Telleriarte-Brinkola zati bat jarritz, baina egun dagoen bide txiki baten egungo trazadura aldatu beharrik gabe. Aukera hau kontuan hartu, eta bideragarria ote den aztertu beharko litzateke.



- Azkoitiak txakurren gaia planteatu du. Hiriko zatietarako bada txakurrak lotuta eraman beharra ezartzen duen udal ordenantza bat, baina hiriarteko zatietan ez dago horrelakorik, eta horietatik kexa ugari iristen da.
- Zumarraga-Legazpi zatian bizikleten eta oinezkoen zirkulazioa seinale bidez adierazteko asmoa dagoela azaldu dute.
- Zarautzek badu BBOUSen diseinua jasotzen duen azterlan bat. Azterlan horrek proposatzen du foru zatirako proposamena aldatzea, trafikoa moteltzeko elementuak eta oinezkoen babesgune bat sartuz horretan. Udal trazadura definitu ondoren, foru plangintzagilearekin adostuko da. Osterantzean, Santa Barbarari dagokion zatia aldatzea proposatu da; hau, amaitu ondoren, Ingurumen Zuzendaritza Nagusira igorriko da, kontrastatzearen.
- Legazpik foru teknikariei galdetu die ea ezagutzen duten osasun eta bizikleta kontuetan mediku espezialistarik, hitzaldi sorta bat antolatu ahal izatera begira.
- Lurralde mailan bizikleta erregistro bat egitea proposatu dute, segurtasunean irabazteko.
- Elbarriek Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan betetzen duten eginkizunaren gaineko kontsulta egin dute.

II.7.- "DEBABARRENA" SAIOA, DEBEGESA GARAPEN AGENTZIAN (Eibar) EGINA – 2010/06/28

Erakunde deituak (6):

- **Udalak:** Eibar, Elgoibar, Deba, Soraluze, Mutriku, Mendaro
- **Toki-eskualde mailako erakundeak:** Debegesa Landa Garapenerako Agentzia

Bertaratuak (5 guztira, 5 erakundetakoak)

| | | |
|------------------------------|---------------------|--|
| ELIXABETE | MUGIKA | Elgoibarko Udala |
| M^a ANGELES | OLAZABAL | Mendaroko Udala |
| ARCADIO | BENITEZ | Eibarko Udala |
| JESUS MARI | AGIRREZABALA | Debako Udala |
| JOSEBE | ASTIGARRAGA | Mutrikuko Udala |
| BEATRIZ | MARTICORENA | Gipuzkoako Bizikleta Bideen teknikari arduraduna (GFA) |
| AITOR | LEKUONA | Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikaria |
| TOMAS | ARANBURU | Erredakzio taldea (EKOLUR) |
| ITZIAR | EIZAGIRRE | Erredakzio taldea (MIRUA21) |

GBBLAPen GAINEKO IRADOKIZUN, GOGOETA ETA ZALANTZAK

- Kostaldeko ibilbideak sendotzea planteatu da, batez ere uda partera begira, orduan erabiltzaile karga handia izaten da eta.
- Zalantza planteatu da, foru errepide nazionaletan finkatzen edo oinarritzen diren udal mailako trazaduren gainean udalek esku hartzeko duten ahalmen errearen inguruan. Horien gaineko eskumena aipatu da, esanez ez dela, inolaz ere, udalarena. Zati hauek (Mutriku, Deba, Mendaro) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzea proposatu dute.



- Mutrikun proposatu dute hondartzaren eta portuaren arteko lotura eskualde mailako sare kategorian sartzea (GBBOS-Mutrikuko portua adarra). Beraz, porturako eta hondartzetarako sarrera Oinarrizko Foru Sarearen zati izatea proposatzen da, eskualde mailako eskaria jasotzen duten zentroak direlako.
- GBBLAPen proposamenari eskualde mailako azterlan eta gogoeta (Debabarreneko Bizikleta Bideen Plana) eranstea proposatzen da; garapen agentziak berak egin du proposamena, eskualdea osatzen duten udalekiko elkarlanean, eta Oinarrizko Foru Sareari atxikitako "Eskualdeko Intereseko Sarea"ren trazadura jaso du.
- Mendaroko udalak azaldu egin ditu trazadura Azpilgoeta auzotik igarotzeko dauden zailtasunak; hori dela eta, trazadura aldaketa bat proposatu du, herrigune horretan sartzeko eta alternatiba gisa Oinarrizko Foru Sarea N-634 errepidetik zehar jarraituz. URA erakundeak Mendaro eta Altzola artean planteatzen dituen estolderia lanak aukeratzat hartzea proposatu da. E.T.S. konpainiak planteatutako mendi-ebakia ere aukera faktoretzat hartzea planteatu du; izan ere, trenbidearen trazaduraren aldaketa bat ekar dezake. Horretarako, alternatiben azterketa bat eskatu du. Bidegorrien Eskualde Sarea aipatzen ari garen herriko tren geltokitik igarotzea ere planteatu da.
- Mendaron eskualdeko ospitaleranzko zati bat proposatzen da, laneko mugikortasunari erantzuna emateko bertako langileei zerbitzua eskainiz, eta garbi izanda, betiere, bizikleta bide baterako gomendatzen diren irizpide teknikoak ez dituela betetzen.
- Elgoibar-Altzolarako trazadura proposamen berri bat planteatzen da; honetan, bizikleta bidea ibai aldetik igaroko litzateke, industri poligonoak dauden ertzetik, eta horrela erabat bereiziko litzateke N-634ko trafiko motordunetik. Eskualde mailan egindako gogoetan jasota badago ere proposamen hau, berrikusi eta zehaztu egin beharko litzateke, udalarekin berarekin hain zuzen. Aldi berean, Altzola eta Mendaro arteko estolderiako lanak eta aipatu ETSren aurreikuspenak kontuan hartzea eskatzen da, tarte honetako trazadura planifikatzera begira.
- Eibarren, Azitaingo tartean ETSren bidearen parte bat askatzea planteatzen da, eta eskualderako planteatutako geltoki intermodala definitzea.
- Eibar-Ermua tartean Zaldibarko mugatik zeharreko bizikleta lotura bat proposatzen da, berriro ere estolderia lanei ekin beharra dagoela aprobetxatuta. Tarte horretako bazterbideak egunean batez beste 2.000 oinezko hartzen dituela kalkulatu da.
- Eibarrek zalantza planteatu du, INJELAN enpresari agindu zaionaren inguruan, eta argitu zaio kontratazio hori Eibar-Maltzaga eta Maltzaga-Soraluze loturari dagokiola.

II.8.- DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIAREKIN EGINDAKO SAIOA, DONOSTIAKO UDALETXEAN - 2010/06/24

Saio honetarako deialdi eta koordinazio lanak Donostiako Bizikletaren Behatokiak egin zituen. Ondoren, Behatokiak igorritako akta transkribatzen da, euskaraturik:



BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN FOROA – INFORMAZIO ETA EZTABAIDA SAIOA, GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANARI BURUZ

AURREKARIAK

Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (GBBLAP) prestatzen ari da. Une honetan, plan hori hasierako onarpenaren fasean dago, eta partaidetza publikorako prozesu bat prestatu da.

Testuinguru honetan, Donostiako Bizikletaren Behatokiak egoki iritzi dio Behatokiaren Foro edo Lantaldearen saio bat egiteari, hain zuzen proposamenak ezagutu eta egiten diren ekarpenak biltzearen.

SAIOAREN HELBURUA

Foru Aldundiko eta erredakzio taldeko teknikariek GBBLAP aurkeztea. Bizikletaren erabilera bultzatzeko lanean ari diren Donostiako pertsonekin gauzak argitzeko, iradokizunak jasotzeko eta gogoeta kolektibo bat egiteko denbora eta espazio bat zabaltzea.

BERTARATUAK

| IZEN-ABIZENAK | ERAKUNDEA |
|-----------------------|--|
| Beatriz Martikorena | Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua |
| Aitor Lekuona | Gipuzkoako Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua |
| Tomás Aranburu | GBBLAPen erredakzio taldea |
| Itziar Eizaguirre | GBBLAPen erredakzio taldea (partaidetza) |
| Angel Aranburu | Donostiako udaltzaina (bide-hezkuntza) |
| Fermín Echarte | Mugikortasun departamentua (Donostiako Udala) |
| Gotzone Ibarburu | Kalapie |
| Edorta Bergua | Kalapie |
| Antton Elosegui | Kalapie |
| Higinio Otazu | Kalapie |
| Oskar Agiriano | Kili (bizikletaren munduan sartutako denda) |
| Joan Inazio Zumarraga | Alai Txirrinduak (bizikletaren munduan sartutako denda) |
| Amaia Lizarralde | UPV-EHU |
| Joxean Meoki | |
| Manu González | Bizikletaren Behatokia (Idazkaritza Teknikoa) |

SAIOAREN GARAPENA

Higinio Otazuk (Bizikletaren Behatokian Kalapie dituen arduradunetako bat da) Behatokiaren helburuak eta eginkizunak aurkeztu zituen.

Aurkezpen txanda baten ondoren, lanak zuzendu dituzten Gipuzkoako Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko Departamentuko teknikariek eta erredakzio taldeko kideek azaldu egin zuten LAP egun dagoen unea, dituen helburuekin eta proposamen orokorrekin, ezarritako partaidetza prozesuarekin, eta Sareak Donostialdean duen trazaduraren hainbat alderdi zehatzekin batera.

JASOTAKO IDEIA NAGUSIAK



Planaren helburu nagusietako bat Gipuzkoarako bizikleta sare bat EAEko Lurralde Antolaketaren arau esparruan txertatzea da, hiriguneen artean motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzen eta garatzen laguntzen duen bizikleta azpiegitura sare bat planifikatuz eta antolatuz horretarako.

Garraio moduen egungo banaketan eragitea da helburua. Bizikleta bideak garatu nahi dira, laneko guneetara bizikletaz joan ahal izatearren eta garraiobide motordun pribatuen erabilera baztertzearren, bizikleta garraiobide eraginkorra eta, denborari dagokionez, lehiakorra dela egiaztatzen ari den distantziak direnean.

GBBLAP beste tresna batzuekin osatuko da, esaterako 2021eko horizonterako prestatuko den Bizikletaren Estrategia batekin.

Planaren eta zabaldu beharreko azpiegituren xedea bizikleta eguneroko garraiobide gisa bultzatzea bada ere, komeniko litzateke Planean kontuan hartzea Lurralde Historikoan dauden bizikletaren erabiltzaile mota guztiak. Lurralde Historikoan potentzial handia dago kirol txirrindulariei, aisialdikoiei eta beste askori dagokionez; horregatik, sustapenaren eta erabiltzaile mota ororen segurtasunaren ikuspegitik komeniko litzateke beharrezko azpiegiturak edota egun dauden bide azpiegiturei (errepideei) eman beharreko tratamendua aintzat hartzea.

Ikuspegi horretatik, egun dagoen bizikleta bidezko mugikortasunaren multzoa Lurralde Historikoan sortzen den mugikortasunaren plangintza orokorrean jaso eta aztertu beharko litzateke, hain zuzen bide azpiegituren, egungoen zein etorkizunean egingo direnen, plangintza, diseinu eta garapenean jardueren eta inbertsioen lehentasunak ezartzera begira.

Bizikleta Sare osoa 8 urteko denbora horizonte programatuan egitea jaso beharko luke BBLAPek. Mugikortasun iraunkor eta motorrik gabea sustatzeko apustutik, hartutako Sareko inbertsio beharretan lehentasunak ezartzeko unean foru erakundeak garraio azpiegiturretara bidera dezakeen aurrekontu eta inbertsio ahalmenaren ikuspegi orokor bat izan behar da, ez soilik Garapen Iraunkorreko Departamentuaren inbertsio ahalmenarena.

Ildo honetatik, 8 urte programatuen horizontean Donostia-Irun 1. ibilbidea oso-osorik egitea jaso beharko litzateke. Ibilbide hau lehentasun estrategiko altuko edo oso altuko gisa baloratzen zen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarearen Planean, eta, gainera:

- Funtsezko bidea da Europako beste inguruekiko bizikleta bidezko lotura ahalbidetzeko.
- Santiago Bidea bizikletaz egiten duen erabiltzaile kopuru gero eta handiagoa garatu eta Donostiarantz erakarriko du.
- Aukera emango du Gipuzkoako Bizikleta Sareko bide nagusiak Eurovelo proiektuan txertatzeko.
- Donostialdeko eta Bidasoko hiri eremuetako bizikletaren erabiltzaileen hainbat tipologiari emango die zerbitzua. Hiri eremu hauek Lurralde Historikoko biztanleriaren % 50 baino gehiago hartzen dute.

Donostialdeak biztanleriaz duen pisua eta konurbazio nagusia izatea, hiriburuaren erakartze indarra, dagoeneko baden hiriko bizikleta sarea, eta honek hartzen duen erabilera garrantzitsua, hauek guztiak kontuan hartu beharko liratekeen kontuak dira, Donostia eta ondoko beste udalerriak elkarrekin lotzeko lanak denboran aurreratzera begira, eta Lasarte eta Astigarragakiko loturak lehentasunezko zatitzat jaso beharko lirateke.

Ekainaren 24an Donostiako udaletxean egindako saioa

Manu González
Idazkaritza Teknikoa
Bizikletaren Behatokia



III.- ADMINISTRAZIO PUBLIKOEI ETA ERAKUNDE INTERESATUEI ZUZENDUTAKO KONTSULTA PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK ETA HORIEI EMAN ERANTZUNAK

III.1.- UDALEN ALEGAZIOAK

1. - Irungo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

I-1 Donostia – Irun eta I-7 Bidasoa bailara ibilbideen trazaduraren balorazio bat egiten da, horien eta Irungo antolamendu orokorraren arteko bateragarritasun edo sintoniaren ikuspegitik, honakoa adieraziz:

- A) I-1.5 'Jaizubia' ibilbidea. Eskatzen da ibilbidea jasotzea GI-636 errepidea zabaltzea garatzen duen proiektuan, hain zuzen ibilbidearen trazadura eta gauzatzea hartzearen bertan. Irungo Udalak zein Hondarribiakoaren parte batek Foru Aldundiko Azpiegitura Departamentuari helarazitako proposamen bat da.
- B) Irungo Oinarrizko Udal Sarea. Ulertzen da ezen Oinarrizko Udal Sarearen trazadura Udalak berak definituko duela, gaur egun erredakzio fasean dagoen Hiri Mugikortasun Iraunkorraren Planaren esparruan.
- C) Mendelu-Hendaia adarra. Oinarrizko Foru Sarea handitzea proposatzen da, Mendelu auzoa (Hondarribia) Santiago zubiarekin (Hendaia) lotzea ahalbidetuko duen zati baten bidez, Plaiaundiko parke ekologikoaren hegoaldeetik zehar zehazki. Beste proiektu batzuen garapenarekin lotutako bi alternatiba deskribatzen dira; proiektu hauetako bat N-1 errepideko lurpeko pasabidea da, Kostorbeko trenbide-plataformaren azpitikoa alegia, eta Santiago zubiko trenbide-plataformaren azpitiko pasabidea bestea.

ERANTZUNA

- A) GBBLAPek mantentzen duen jarrera bat dator GI-636 errepidearen trazaduraren paraleloan –oro har- eta Katea eta Mendelu artean bizikleta bide bat jartzearekin; hau bat dator, halaber, Hondarribiko eta Irungo udalek sarbide honi izaera 'hiritarra' emateko elkarrekin egin duten proposamenarekin.

GI-363 errepidea zabaltzeko proiektua Foru Aldundiaren Azpiegitura Departamentuaren eskumena da, eta bizikleta bide zati hori jasotzen du. Garapen Iraunkorreko Departamentuak, bera izaki Foru Aldundian bizikleta bideen arloko eskumenak dituen, kontsiderazio batzuk helarazi dizkio aipatu departamentuari, proiektatutako bizikleta bide zatiaren ezaugarri teknikoak buruz, bizikleta bideei buruzko foru araudian xedatutakoa eta ezarritako gomendio teknikoak beteko direla ziurtatzeko, hain zuzen azkenean eraikitzen den bidea erabat funtzionala izan dadin bide segurtasun, erosotasun, erabilgarritasun eta trafikoen koexistentziari dagokionez, errepideari lotutako beste bizikleta erabilera batzuk kaltetu ez daitezen, eta kontserbazio eta ustiapenerako abiapuntuko baldintzak egokiak izan daitezen.

GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuak, zati honi dagokionez (I-1,5 'Jaizubia' adarreko 01 012F), jaso egingo du GI-363 errepidea zabaltzeko proiektuan sartutako trazadura.

- B) GBBLAPen helburua lurralde osoa egituratzen duen Oinarrizko Sare bat ezartzea da, komunikazio azpiegitura izaki erabateko zentzua izan dezan. Horregatik, sarearentzako jarraitasun beharra ezartzen du, bai hiriarteko zatiak (GBBOFS) eginez bai hiriko zatiak (GBBOUS) eginez.



Oinarrizko Udal Sarearen trazadura, GBBLAPeko dokumentuek adierazten duten bezala, orientagarria da, eta trazadura zehatza udal antolamenduari egokitu zaio, udala bera baita ildo honetan erabakitze eta jarduteko eskumena duena. Eraikuntza-proiektuen erredakzioak eskatzen duen azken zehaztea bera izango da unean uneko errealitateei ondoen egokitzen zaiena eta lotura guztien azken marrazkia argitzen duena.

Irunen kasuan, garatze fasean dagoen eta Hiri Mugikortasun Iraunkorraren Planaren esparruan jaso eta garatuko den bizikleta mugikortasuneko politika bat duela, kontua da egun dagoen edo aurreikusten den udal sarearen zati batzuk bereiztea, lurraldeko oinarrizko sarearen zati izan daitezen, horrela posible izan dadin herri honetan bat egiten duten I-1 eta I-7 ibilbideei dagozkien zati eta adarren arteko konexioa.

Irungo nodoak Txingudiko badiaren eremuan duen potentzialtasuna dela eta, irtenbiderik hoberen eta iragazkorrena bilatuko da hiriko eta hiriarteko bizikleta-oineko mugikortasun fluxuen arteko loturarako, udalerriko zein Txingudiko badiako aldameneko herrietako (Hondarribia eta Hendaia) egoitza eta jarduera ekonomikoetarako eremuetan sortzen diren bidaia potentzialei erantzuna ematearren.

GBBLAPen hasierako onarpenerako dokumentuan jasotako proposamena Irungo Udaleko Hirigintza Departamentuko zerbitzu teknikoek, Hasierako Onarpen dokumentua prestatzeko kontsulta fasean zehar -2009ko otsaila- udal bizikleta sareari buruz eman dituzten dokumenturik berrienetan dago oinarrituta. GBBOFS eta GBBOUS lotzeko puntuen kokapena ere aipatu departamentuari kontsulta egin ondoren zehaztu zen.

Geroago, GBBLAPen Hasierako Onarpenerako dokumentuari dagokion partaidetza publikoko prozesuaren esparruan (dokumentuaren aurkezpena 2010eko ekainaren 8ko saioan izan zen), Irungo Plan Orokorraren Bulegoak azaldu egin zuen udalerriko mugikortasunari buruz garatzen ari den gogoeta, hain zuzen ere Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planeko proposamenak ekarriko dituen, bizikleta mugikortasunari lotuak tartean. Proposamen horiek, Irungo Udal Sareari dagokionez, GBBOSen jasoko dira, lehenbailehen, eta onartzen eta departamentu honi helarazten zaizkion unetik aurrera. Horretarako, ulertzen da ezen GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuan Irunentzat islatutako Udal Sarea, Irungo HMIPen aurretiko proposamenetan oinarritua, adierazgarria dela.

- C) Mendelu (Hondarribia)-Ficoba (edo Santiago zubia) Txingudiko parke ekologikoarenertzetik bizikleta bidea.

Irungo Udalak argi eta garbi erasota laga du bere ikuspegitik zati honen eraikuntzak duen garrantzia. Bere alegazioaren bidez azaldu du, HAPOn hasierako onarpenerako dokumentuan islatu du, eta adierazita laga du, halaber, 2010eko ekainean egindako partaidetza saioan ere. Hondarribiko Udalak ere islaturik utzi du bere HAPOn Aurrerapenean. Udalerrri hauek biek asmoa dute epe ertain-luzean oinezko-bizikletarentzako lotura pasealeku bat sortzeko, Hondarribia-Irun-Hendaia artean, Plaiaundiko parke ekologikoa inguratuz. Horren definizioa beste proiektu batzuen mendeandago; proiektu horiek, esaterako, trenbide-zabalgunearen azpiko N-1eko lurpeko pasabidearena edota Santiago zubiaren parean trenbide azpiko berriarena dira.

Gainera, Txingudiko BIL-KBEren mugatze berria, eta horrentzako kudeaketa proposamena, prestatze fasean daude une honetan. Baliteke mugatze hori eta izango duen araudia bat ez etortzea Irungo HAPOn proposamenarekin.

Eguneroko nahitaezko eta bizikletan oinarritutako mugikortasun baten garapeneraren potentzialtasuna izugarri altua da Hondarribia-Irun-Hendaia konurbazioan. Oso biztanleria handiko herriak dira, lauak, elkarrekin lotura handia dutenak, behar beste trinkoak eta bizikletarako oso distantzia egokiak dituztenak, automobileraz egiten diren bidaiak murriztera



begira. Horri erantsi egin behar zaizkio aisialdi erabilerari lotutako bizikleta bideak, oso kopuru handian egiten baitira inguru honetan; mugikortasun hau modu irregularrean banatzen da urtean zehar, baina oso presente dagoen elementua da. Bizikletaren erabileraren arrakastak ezinbestekoak ditu bide seguruak, erosoak, askotarikoak, lotura ematen dutenak, etab. Hondarribiko eta Irungo bizikletaren udal sareen loturak baditu alegazioan aipatzen denaz gaineko beste aukeraren bat ere, baina eskas gerta daiteke udalerrri bi hauen artean sustatzea eta sortzea espero den trafikoentzat. Hondarribia-Irun eta Hendaia arteko loturari dagokionez, eskatzen dena da operatiboena, zalantzarik gabe, bizikletaren ikuspegitik.

Lotura hau GBBLAPen sartzera begira aztertu aurretik aintzat hartu beharreko baldintzatzaile nagusiak honakoak dira: (1) eskatutako lotura hiri inguruko eta hiriarteko bizikleta mugikortasunerako funtsezko zatitzat ikustea eta planteamenduko laket ikuspegi hutsa gainditzea; zeren eta lotura hori gauzatu ahal izateko behar diren mota guztietako ahaleginek pisuzko azken helburu batzuk behar baitituzte, eta maila teknikoko beste edozein irtenbide eskas edo desegokik zatiaren funtzionaltasun akastun bat eta beste hainbat ondorio txar ekarriko baititu, (2) irtenbide tekniko eta ekonomikoak lortzea hesi natural (Bidasoa) eta hesi artifizial (N-1, trenbide-zelaiguneak, batez ere) garrantzitsuek ezarritako oztopoak gainditzeko, eta (3) irtenbide bateragarria eta ingurumenaren ikuspegitik baimengarria aurkitzea, alderdi hau zeharo presente baitago, eta maila gorenean gainera, eremu honetan.

Hori guztia dela eta, eta adierazitako baldintzetan, eskatutako zatia sartu egiten da GBBLAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuan, *alternatiben azterketaren faltan dauden zatiei* dagokien grafiarekin, hasiera batean egokien irizten zaion trazadurarekin, eta bideragarritasunaren analisia egiteko konpromisoz, baina baita ingurumen arloan eskumena duten organoen aurretiazko azterketaren mendeko proposamen gisa, eta izan daitezkeen muga guztiekin.

2. - Oiertzungo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Bizikleta erabiltzaileen eta oinezkoen bateragarritasuna aztertzeko eskaria (adibidez Arditurriko bidegorrian).
- B) Karrikako bidegorria txertatzeko eskaria, izan ere bidegorri honen lehenengo fasearen proiektua onartuta dago.

ERANTZUNA

- A) Arditurriko Adarra (01010L), honen eraikuntza eta behin betiko egokitzapen lanetan parte hartu zuen Garapen Iraunkorreko Departamentuak, bai Errenteriako udalerriko zatian bai Oiertzungo udalerrikoan, GBBOUSen sartuta dago, udal agintarien erabaki aktibo baten eraginez; eta udal kudeaketa du. GBBLAPen Aurrerapen fasean ez zen beste inolako zentzuko alegaziorik izan. Beraz, udal administrazioari dagokio egin beharreko analisi eta hobekuntzak aurrera eramatea; zerbitzuan den zatiko trafikoaren erregulazioaren gaiak ez du honako plangintza prozesu honekiko loturarik.
- B) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laket erabilerako zati batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetzkoentzako sareekin lotzen direnak. Kasu hauetan guztietan, ugari dira GBBOSen zati ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio-izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo



orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzea; egin nahi duen bakarra kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. GBBOSek turismo proiektuen, kasu honetan Oiartzungo udalera begirako en garapenean oinarri edo laguntza gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesean bat egin arren, irizten zaio ezen proposatzen den ibilbideak –hau I-1.3 Errenteria-Oiartzun adarretik abiatzen da, honen 01 010L zatitik- ez dituela beharrezko ezaugarriak eskaintzen bizikleta-oinetzkoentzako bide zati bihurtzeko, ez behintzat GBBLAP honetan ezartzen diren irizpideen arabera; zerbait izatekotan, Oiartzungo Udal Sarearen luzapentzat hartu beharko litzateke.

3. - Errenteriako Udala (2010/07/14). Honakoa adierazten du:

Trazadura bakarra mantentzea, eta ez hiru, Irun eta Oiartzunekin lotzeko hiriko sarerako, Nafarroa Etorbidetik zehar, eta foru sareari loturik.

- a- Pelotari kalea zeharkatzen duen trazadura kentzea.
- b- Touring Etorbidetik eta Oiartzun ibaiaren ezkerreko ertzetik diseinatutako konexioak baztertzea, horiek biak Udal Barne Sarerako utziz, foru izaerako sare nagusiarekin lotu gabe alegia.
- c- Oinarrizko Foru Sarearen eta Oiartzunen arteko lotura, hiriartekoa, Arragua (Oiartzun) auzotik zehar egitea.

ERANTZUNA

Eguneroko nahitaezko eta bizikletan oinarritutako mugikortasun baten garapenaren potentzialtasuna izugarri altua da Pasaia-Lezo-Errenteria-Oiartzun konurbazioan. Oso biztanleria handiko herriak dira, lauak nagusiki, elkarrekin lotura handia dutenak, behar beste trinkoak eta bizikletarako oso distantzia egokiak dituztenak, automobileren egiten diren bidaiak murriztera begira. Horri erantsi egin behar zaizkio aisialdi erabilerari lotutako bizikleta bideak, oso kopuru handian egiten baitira inguru honetan; mugikortasun hau modu irregularrean banatzen da urtean zehar, baina oso presente dagoen elementua da. Bizikletaren erabileraren arrakastak ezinbestekoak ditu bide seguruak, erosoak, askotarikoak, lotura ematen dutenak, etab. Errenteriako udalerriak, banaketa-errotula gisako kokapenari esker, funtsezko eginkizuna betetzen du, esate baterako Donostiak betetzen duenaren antzekoa.

Errenteria eta Oiartzun arteko loturan, auzo/herrigune eta lantoki, merkataritza-gune eta abarren banaketa ez da ardatz bakar baten inguruan gauzatzen. Gainera, hesi artifizial garrantzitsuak daude, hainbat azpiegiturari loturik. Hirugarrenik, bideratu egin behar da Irun-Hondarribia-Hendaiaranzko hiriarteko loturaren irteera. Hau guztia dela eta, kasu honetan, GBBLAPek GBBOSentzat ziurtatu behar duen hiriarteko funtzionaltasunaren ikuspegitik, ikuspuntu ez hain lokal bat nagusitzen da, eta ondoko proposamen hau jasotzen da behin-behineko onarpen dokumenturako:

- a) Pelotari kaleko trazadura alternatiboa kentzen da, eta Nafarroa Etorbidetik trazadura mantentzen da, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen adar gisa, Udal Sare izaeraz. Nafarroa Etorbidetik zatia (Errenteriako zumardia) Oinarrizko Udal Sareari atxikita dago. Errenteriako hirigunean sartutako ibilbide bat da; beraz, ulertzen da Oinarrizko Udal Sarean mantendu behar dela, ez foru sarean, hau izan arren GBBOSen zati izango den udal zatia.
- b-c) Lotura biak (Touring Etorbidea, Oinarrizko Udal Sare egin gabea) eta Fanderiako zatia (Burututako Oinarrizko Udal Sarea) bazterrean lagatzeak dakarren arazoa zera da, Udal Sareak ez lukeela Errenteria-Oiartzun lotura zuzen eta bizkorrik izango Ugaldetxo



poligonoan Arditurriko Adarrean sarturik, egun zati horiek eginda badaude ere. Proposatzen den alternatiba (Errenteria-Arragua-Oiartzun), hau ere Oinarrizko Sarean sartuta dago, ez da hain zuzena eta erabilgarria, nabarmen gainera, bizikletaren funtzionaltasunaren ikuspegitik, eta definizio maila baxuago batean dago. Azkenean, ibilbide hauek FEVEren geltokiekin (geltoki berria Fanderian eta Arraguan) duten erlazioa aztertu beharko litzateke. Hori guztia dela eta, behin-behineko onarpen dokumentuan azkenean islatzen den trazadura jasotzen eta proposatzen da udal sarerako.

4. - Donostiako Udala. Hirigintza Zuzendaritza (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Jendaurreko epea luzatzea eta, hala egokituz gero, hori komunikatzea eskatzen da, gutxienez irail hasiera edo erdira arte (abuztua hartuz behintzat), dokumentuaren gaineko azterketa zehatzago bat egin ahal izatearren.

- B) GBBLAPeko proposamen materialei dagokienez: oro har, LAPeko bizikleta bideen sarea bat dator Donostiako HAPO berrian sartutakoarekin. *Beraz, Planaren edukiaren balorazio orokor positibo bat egin daiteke (...)*. Bi salbuespen:

B.a) Donostia eta Hernani lotzeko zatia Errekalde eta Galarreta artean, GI-2132 errepideko korridorean zehar.

B.b) Donostiaren eta Pasai San Pedroren arteko lotura, Trintxerpetik igaroz.

Tarte bi horiei dagokienez, honakoa azaltzen da: *Zati bi horien izaera eta ezaugarriak direla eta, justifikatuta legoke udalez gaindiko edo hiriarteko bizikleta sareko zatitza hartzea, horrenbestez Lurraldearen Arloko Plan horren xede den sarean txertatzekotzat.*

- C) Forma alderdiei dagokienez:

C.a) Bidezko irizten zaio bereizteari, batetik, Sarearen antolamendu fisiko eta materiala, Sarea bera bere eginkizunaren eta udalez gaindiko lurralde betekizunaren ikuspegitik itxuratzeko eta justifikatzeko ideian oinarritua, eta bestetik, zatien titularitatea. Azken kontu honi garrantzirik kentzeke, *komeniko litzateke sare hori bakar-bakarrik aipatu eszenatokietako lehenetik identifikatzea, kontu hori sarearen edota honen zatien titularitatearekin nahastu gabe. Testuinguru horretan, titularitate hori antolamendutik beretik kanpoko erreferente bat da, eta izan ditzakeen inplikazioak kontuan hartu beharko lirateke, hala egokituz gero, titularitateak berak garrantzia izan dezakeen alderdietan (esaterako, sarearen eta honen zatien kudeaketarekin edo mantentzearekin lotuetan, besteak beste).*

C.b) Adierazten da ezen LAPen hirigintza mailako aurreikuspenak sartzeari edota maila horretako terminoak erabiltzeari aipatu Planetik kanpoko eginkizun bat dela. Zehazki, LAPek berriaz identifikatzen du xedetzat duen bizikleta sarea sistema orokor gisa, eta udal hirigintza antolamendua behartzen du, tratamendu bera eman diezaion. (...) *komeni da gogoratzea ezen 'sistema orokor' terminoa hirigintzako kalifikazioari lotutako zona edota egiturazko kategoria bati dagokiola, eta, horrexegatik hain zuzen, hirigintzako antolamenduari dagokiola, ez ordea lurralde antolaketari.*

C.c) Sarearen antolamendua modu ireki eta malgu batez planteatzea komeni dela adierazten da, bai behintzat eremu jakin batzuei dagokienez, zehazki hirigintzako jarduketa garrantzitsuak aurreikusten diren inguruetan (adibidez, Urumearen ibarrak hartzen duen eremu osoan). Izan ere, *gauza bat da, ezin bestela izan, LAPek aurreikustea bizikleta sareak ibar horretan zehar joan behar duela, eta oso bestelako kontua da Plan horrek trazadura zehatz bat jasotzea eta ezartzea, hirigintzako antolamendua aurrez egin zehaztapenik gabe. Horrelako egoerek (ez diote bakarrik Urumearen ibarrari eragiten) justifikatu egiten dute LAPen jarraibide argi batzuk zehaztea (are trazadura orientagarriak ere), eta hirigintzako antolamenduan trazadura zehatzak jasotzea, baina azken honek ez dakar, inolaz ere, hura [LAP] aldatu beharrik.*



C.d.) Planteatzen da komeni dela LAPen gutxieneko arau batzuk sartzea, edo bestela honen garapenean tresna egokiak formulatzera jotzea, tratamendu fisiko eta materialari, sekzioari, hiritartzeari, seinalezatze eta mantentzeari eta beste hainbati buruz, hain zuzen sarearen halako homogenotasun bat ahalbidetzearren, foru edo udal kudeaketakoa den alde batera utzita.

- D) Ibilbideei dagokienez:

D.a.) I-1: Herrera-Buenavista zatia. Oinarrizko Foru Sarea. Udal Sarea - Foru Sarea lotura Herreran. Espazio honen antolamenduak jasotzen du lotunea; horrenbestez, *falta den bakarra biok lotuko diren gunea eskala egoki batez zehaztea da.*

D.b.) I-2: Añorga Txiki-Belartza N-1 errepidetik trazadura. Ia-ia bat dator HAPOn aurreikusitakoarekin, N-634 errepidearekiko loturako zati txiki batean izan ezik (inguru hau obretan da egun, trenbidea zabaltzeko lanengatik). *Edonola ere, adierazi behar da ezen zati horren behin betiko trazadurak lotuta egon behar duela N-1 errepidea zati horretan boulevard bihurtzeko aurreikusten diren obrei. (...) horren definizioa jaso egin beharko da hiritartze obren proiektuan (...) beharrezko doiketak egiteko aukera eduki behar da (...) LAP edo udal antolamendua aldatu beharrik gabe. (...).*

D.c.) I-3: Kuarteletako zubia (Loiola) – Maria Cristina zubia tartea: egindako lanek ahalbidetuko lukete osatzea, Urumearen ezkerreko ertzetik zehar. Hurrengo tartean, Kuarteletako zubia (Loiola)-Txomin zatian, behin betiko trazadura AHTren trenbidea gauzatzeko ibai ibilguari ematen zaion tratamenduaren mendean egongo da. Txominen bi trazadura aurreikusten dira, ibai ertzetik bata (ibai parkea) eta Astigarragako errepidetik zeharrekoa bestea (LAP gisa).

- E) Beste kontu batzuei dagokienez.

E.a) Irizten zaio ezen dokumentazio grafikoaren definizio eskalak ez duela aukerarik ematen trazadurak, bere jabari publikoko zonekin eta zortasunekin, lurzoru hiritar jada garatuetan ezartzetik ondoriozta daitezkeen kudeaketa arazoak behar besteko zehaztasunez ebaluatzeko.

E.b) Zuhurtzia handiagoz definitu behar da LAP honek duen izaera loteslea –aplikazio eremu eta materia jakin batzuei dagokienez-, *jabari eta erabilera publikoko zonetan eta hauetako zortasunetan zein dagoeneko garatutako hiri lurzoruen barnean etorkizunean izan daitezkeen jarduketengatik, zerbitzu sareen proiektioan eta horiek egiteko unean izan dezakeen eraginagatik, eta abarregatik.*

E.c) LAPek ez ditu definitzen bizikleta bideen neurriak edota ezaugarriak -gutxieneko sekzioa, etab.-, jabari publikoko eta afekzio zerrenden neurriak besterik ez; hala eta guztiz, prestatzen diren garapen planetan 'Oinarrizko Foru Sarearen' trazadura sartu beharra ezartzen du.

ERANTZUNA

- A) Udalak GBBLAPi buruz egin duen analisiari behar beste zehatz irizten zaio.

- B.a) Errekalde-Galarreta zatia: Hernaniko Udalak eta Arteaga Fundazioak (Kutxa) ere eskatutako zati bat da. Onartzen da I-2 ibilbidean (02 021F, 'C. Antolamendu Planoak' dokumentua) foru sareko zati berritatzat sartzea, Hernaniko udal sarearekin bat egiten duen punturaino (02 022L). Oraindik alternatibak aztertu behar diren zatitatzat hartzen da; honetan, behar beste zehatz analizatu beharko da ondoko Añorga Txiki – Errekalde G-21 (02 020F) zatiarekiko lotura, N-1 zaharra boulevard bihurtzetik aterako baita zati hau. Eta



Errekaldeko geralekuarekiko eta azken honetatik Lasarte-Oriaraino (02 002F) doan zatiarekiko lotura ere aztertu beharko da.

- B.b) Donostia-San Pedro zatia Trintxerpetik zehar: Gipuzkoako Foru Aldundiaren Lurralde Antolaketa Zuzendaritzak ere eskatutako zati bat da; honen eskaria informazio fase honen aurretikoa da. Onartzen da sartzea, neurri batean foru sarearen zati berriztatutako Herrerako portu inguruan (01005F), zona horren etorkizuneko antolamenduan kontuan hartu beharreko aurreikuspen gisa. Trintxerperekin bat egiten duen puntutik aurrera, ardatza udal zati berri batez luzatzen da (01006L); hau kale zerrendan ageri da jada, eta Pasai San Pedroko ekialdeko muturreraino iristen da.
- C.a) GBBLAPek, hasierako unetik beretik, lurraldea egituratzeko proposamen bat egin beharra izan du gidari; horretarako, sare zeharo konektagarri eta funtzional baten diseinura jo du. Ildo honetatik, GBBLAPek Gipuzkoako Lurralde Historikoa zeharkatzen duen Bizikleta Bideen Oinarritzako Sare osoa hartzen eta jasotzen du, modu orokorrean, kasuan-kasuan dagokion administrazioaren arabera bizikleta bideen plangintza, proiektzio, gauzatzeko eta ustiapenean dauden eskumenak alde batera lagata.

Aipatzen den titularitateen kontuari dagokionez, GBBLAPen dokumentuak ez du inolako ondorio automatikorik eragin nahi, izan ere Foru Sarea eta Udal sarea bereizten dituen planteamenduaren helburua maila praktiko eta funtzionaleko, ez titularitatearen inguruko, bereizgarri bat ezartzea da. Udalek lurraldean dituzten desira eta aurreikuspenak jasotzeko eta errespetatzeko planteamendu bat da, hain zuzen GBBOSen lehen bistaratze partekatu bat bultzatzeko bai hirigintzan bai lurralde antolaketan, Sarea duten udalerririk guztietan, eta azpiegitura sare berri honen garapen eta kudeaketan eginkizunak eta kargak banatzeko uanean lehen adostasun bat bilatzeko, gai honetan sartutako administrazio guztien artean. Foru Sare deitua izango da Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauaren esparrutik eramango den GBBOSen eremua. Horrelaxe ulertu dute kontsultatutako instantzia guztietan, eta erantzun positiboa eman diote planteamendu orokorrari. Dena den, eta ildo horretatik, GBBLAPeko zehaztapen ataleko 4. artikulua aldatu egin da, Behin-behineko Onarpen dokumentura begira, eta Oinarritzako Sarearen funtzionaltasunaren kontuari zentralizat heldu dio, titularitateak alde batera lagata.

- C.b) Baieztapen honen oinarrian hirigintzako antolamenduaren eskumen printzipioa dago, indarrean dagoen Lurzoru eta Hirigintzari buruzko 5. artikulua jasoa zehazki, honakoa baitio hitzez hitz: *“Hirigintzaren antolamenduak bakarrik lotu dezake lurzorua erabilera jakin batzuekin, eta hirigintzako plangintzak bakarrik esleai diezazkieke lurzoruei erabilera jakin batzuk, hirigintza-sailkapenaren eta -kalifikazioaren bitartez. Horrez ez dio ezertan eragiten lurralde-antolamenduko tresnei buruz lege xedatutakoari”*.

Gogoratu beharrekoak dira hona dakargun antolamendu tresnak lortu nahi dituen helburuak eta xedeak. Dokumentu osoari darizkion funtsezko helburuetako bat, begibistakoa izan arren garrantzi txikiagokoa ez den bat, errepideetatik autoak ateratzea da, hain zuzen baliabide berriztaezin eta energia kontsumoa murrizteko eta kutsadura eta berotegi efektuko gasak gutxitzeko. Ez da aiantzi behar lurzorua ere ingurumen ondasun bat dela, eta horren neurritz gabeko kontsumoa saihesteko behar diren tresna tekniko zehatzak lurralde antolaketan daudela; are gehiago, antolaketa horren udalaz gaindikoa izaera eta jorra ditzakeen eskualde zein autonomia mailako espazioak direla eta, esan dezakegu antolamenduak bereganatu egin ditzakeela lortu behar duen helburu horretarako tresna baliagarriak. Horrela, aipatu plana bat dator, goitik behera, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, jasotzen dituen printzipio orokorrekin, eta zehazki 3.e) artikuluekin; honek azpimarratu egiten ditu mugitzeko modu eramangarriak, behar-beharrezko ez den guztietan motordun ibilgailuen erabilera murriztera zuzendutakoak, eta lehentasuna ematen die, bide batez, ingurumena errespetatzen duten garraioei.

Bestetik, sistema orokorren edo zuzkidura publiko orokorren kontzeptuak ohikoak dira 1956az geroztik etorritako hirigintzaren garapenean.



Auzitegi Gorenaren egungo jurisprudentziaren arabera, lurraldearen egiturazaille izateak ematen dio sistema orokorrari bere izaera; honen bokazio nagusia lurralde osoari zerbitzua ematea da. Toki sistemak, aldiz, bokazio sektorialekoak dira. Udalak alegazio hauetan behin eta berriro egin homogenotzeko eskariari erantzuteko, eta bizikleta bideak antolatzeko ahalegin batez, hauei eman beharreko tratamenduari dagokionez sistema orokor hori planteatu nahi izan da, lurralde eta hirigintza ikuspegitik lurzorua antolatzea, erreserbatzea eta lortzea ahalbidetzearren batetik, eta udalerriek aukera izan dezaten, bestetik, sistema horretan sartzeko, horrela udal antolamendu eta kudeaketa gauzatu ahal izateko eta, ondoren, egoki ikusiz gero, plan zehatzago edo berezietan garatzeko. Dena den, onartu arren aipatu kontzeptua batez ere sistema orokorrak definitzen dituen antolamendu orokorraren esparrukoa dela, horren eduki materialak gainditu egin ditzake esparru horren mugak. Egia da, era berean, hirigintzako antolamenduak aurreikusi egin behar dituela unitateko sareak sare orokorrekin, are udalaz gaindikoeekin ere kasu honetan bezala, behar bezala lotzeko beharrezko azpiegitura eta kanpo zerbitzuetarako obrak. Argudio berari jarraiki, TBSLren 22. artikulua aipa dezakegu.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen helburua udalez gaindiko sare bat egituratzea da, hainbat udal eremurentzako erlazio ardatza diren bizikleta bideen udal sistemak lotuz eta, horrela, Gipuzkoako biztanleria guztiari zerbitzua ematen saiatuz. Hala, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, bere 52. artikuluan eta lurraldearen antolamenduaren nagusitasunari buruz, honakoa dio:

“1.- Hirigintzako antolamendu eta plangintzaren artean eta lurraldearen antolamendurako tresnen artean dagoen harremana azken horiek arautzen dituen legeriak eraentzen du. Bigarren apartatuan, honakoa dio: ‘Lurraldearen antolamendurako tresnak indarrean sartzeak ondorio hauek izango ditu: Antolamendu horren zehaztapenak hirigintzako antolamendu eta plangintzakoei nagusituko zaizkie, bai horien artean kontraesan edo bateraezintasunik dagoenean, bai aplikazio eta eragin zuzeneko arau lotesleak direnean’, kasu honetan legez. Eta, hurrena: ‘Ukitutako hirigintza-plangintza interpretatzeko eta aplikatzeko orduan, lurraldearen antolamendurako tresnen zehaztapen enparau guztien eraginkortasun oso eta eraginkorra lortzeko modurik aldekoena hautatuko da.’”

Edonola ere, behin-behineko onarpen fasera begira prestatutako zehaztapen multzoak xedapen gehigarri bat jasotzen du; honetan, neurri berezi gisa, adierazten da ezen VI. Tituluan (Bizikleta Komunikazioko Sistema Orokorra) sartutako erregulazioak ez direla aplikatuko Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen adar diren bizikletarako udal azpiegituretan. Argudio hori berori aurkitu daiteke, ostean, EAeko Trenbide Sarearen LAPen; eta honek dagoeneko jaso du horrelako gaiak erabakitzeko ardura duen EAeko Lurralde Antolaketarako Batzorde erakunde autonomikoaren oniritzia.

-C. c) Urumearen ibarretik zeharreko trazaduraren kasuan (Donostiako udalbarrutia), trazadura osoa, Martuteneraino, Oinarrizko Udal Sarearen parte da; horrenbestez, trazadura orientagarri ez loteslea da. Oinarrizko Foru Sarearen zati bakarra Martutene-Astigarraga zati egina da, Donostiako udalbarrutiari eta Martutene-Ergobia adarrari dagokionez, baina alternatiben faltan dago; beraz, iradokizun bat da, eta ez da loteslea.

Plana, lehenago adierazi moduan, loteslea da Oinarrizko Foru Sareko zatiei dagokienez; dena den, hiri bilbeetan udal plangintzagileek kontuan hartzeko trazadura posible batzuk gomendatzen ditu, orientazio gisa betiere.

- C. d) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburuak (2006) jaso egiten ditu bizikleta bideen planifikazio, proiektu eta eraikuntzara begira Garapen Iraunkorreko Departamentuak erabilitako gomendio tekniko nagusiak. Osterantzean, ildo honetatik lagungarri izan daiteke Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Araua, urtarrilaren 24koa; honen eranskinean seinaleztapenari lotutako hainbat alderdi jasotzen dira.



GBBLAPen eskalak ez du modurik ematen GBBOSen zati bakoitzerako trazadura-aukera eta behin betiko ezaugarri teknikoak behar beste zehaztasunez finkatzeko; kontu hauek guztiak eraikuntza-proiektuetan zehaztuko dira, eta hauek ere jendaurreko informazioa igaro beharko dute, onartu aurretik.

- D.a) Herrera-Buenavista zatia Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasun eta Lurralde Antolaketa Departamentuak egin du N-1 errepide zaharraren gainean (egungo GI-2640). Behin amaitu ondoren, espazio honen ustiapena udalera igarotzea dago aurreikusita. GBBOUS gisa sartuta dago Behin-behineko Onarpen dokumentuan.

- D.b) Añorga Txiki – Belartza zatia N-1 (egungo GI-21) errepidetik.

Añorga Txiki-Errekalde zatiaren eraikuntza-proiektuaren erredakzioak –orain eraikuntza fasean dago, Euskal Trenbide Sareko obrekin batera- eta Errekalde-Lasarte/Oria zatiaren eraikuntza-proiektuarenak –honen tramitazioa laster hasiko da- ekarri duten hurbilketa teknikoaren ondotik, Lasarte/Oria-Donostia hiriarteko lotura -neurri batean mazelan kokatuta dago (I-2 ibilbidea, 02 002F ibilbidea), eta bertan diren auzoak, geralekua eta Belartzako poligonoa lotzen ditu Lasarte-Oriako bidean- indartu egin da hiriarteko trazadurarako aukera egokien gisa, bai konektagarritasun hobearen aldetik bai malda jokoaren aldetik. Izan ere, neurri handi batean trenak bazterrean lagako duen zelaigunean kokatzen da. Horrekin guztiarekin bat egiten du Añorga auzo zigortuko auzotarrek adierazitako desirak, trenbidearen hesiaren ordeztu azpiegitura bigun bat jartzen duen zati berri honetarako sarbide zuzenak nahi baitituzte horiek –trenbideko murru batzuk kenduz horretarako-, hain zuzen aipatu udalerrri biek in zuzenean komunikatu ahal izatearren GI-21 errepidera jaitsi edo horretatik igo beharrik gabe.

Bestetik, N-1 zaharra (GI-21) boulevard bihurtzeko prozesuak berekin ekarriko du oinezko-bizikleta bide bat txertatzea –HAPOn jasota dagoenaren arabera-; honek zerbitzua emango die haran hondoko bizilekuei, bai egun direnei bai aurreikusiei, eta GBBOSen sartu berriko Errekalde-Galarreta-Hernani (02021F) zatiarekiko lotura ere eskainiko du. Lotura berri hau geralekuarekin, lehen aipatutako Añorga Txiki-Lasarte/Oria zatiarekin (02002F) eta GI-21etik hegoaldera dagoen Errekaldeko industri eremuarekin lotzea komeniko litzateke.

Lehen deskribatutako zati sortak modu egoki batez bideratzen dituzenez eremu honetan behar diren loturak, GBBLAP honetan GBBOSerako erabilitako irizpideetatik abiatuta zentzugabe irizten zaio, puntu honetatik aurrera eta konektagarritasunaren ikuspegitik, zati honek haran ondotik zehar Lasarte/Oriaraino jarraitzeari. Azpiegiturak metatzeak sortzen dituen arazoak eta inguruko desnibel handia direla eta, ez da inolaz ere komeni oinezko-bizikleta bidea GI-21 errepidearen ondoan jartzea Errekalde eta Lasarte-Oria artean.

Horren guztiaren indarrez, eta Usurbil eta Lasarte-Oriako udalek Urbil eta Txikierdi inguruetarako egin dituzten alegazioek eragindako aldaketak ere aintzat harturik, neurri batean birmoldatu behar izan da herri horien artean GBBLAPek aurreikusten zuen lotura.

Kudeaketan sortzen diren arazoak –saihestezinak eta egunerokoak baitira- beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira, hau da, eraikuntza-proiektuen garapen fasean. Beharrezko doiketak egiteko baliabideak jarriko dira, bai GBBLAP bai udal antolamendua aldatu beharrik gabe, eta alderdi bakoitzak dagokion zati proportzionala bere gain hartzeko moduan.

- D. c) Maria Cristina zubia - Kuarteletako zubia (Loiola) zatia eta Kuarteletako zubia (Loiola)-Txomin zatia: jasota daude udalak bere GBBOUSerako emandako zehaztapenak, eta 'I-3.1 Anoeta' adarraren trazadura, Loiolako Erriberak eta Loiola artean, egokitu egin da 'Hiri Mugikortasun Iraunkorrekoko Plana 2008-2024' delakoan definitutako proposamenen arabera. GBBFSrekiko lotura puntua, Martutenen, ez da aldatu.



- E. a) Eskala grafikoari buruzko kontsiderazioei dagokienez, adierazi nahi da ezen erabilitako eskalari eta honek paper gainean duen irudikapenari nahiko eta egoki irizten zaiela, lurralde mailako dokumentu baterako. Hala eta guztiz, adierazten da ezen trazaduraren xehetasuna eskala handiagoz landu dela (E: 1/1.000) formatu digitalean, ez baina modu homogeneo batez, zeren eta zati batzuetarako prestatu diren proiektuen eta horien definizio mailaren mendean baikaude. Beste zati batzuetan, trazadura orientagarria da gehiago, harik eta proiektuan zehazten den arte. Kudeaketan sortzen diren arazoak beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira, hau da, eraikuntza-proiektuen garapen fasean.
- E. b) GBBLAPen izaera loteslea GBBOFSerako adierazitakora mugatzen da. Donostiako kasuan, GBBOUSen gauzatze lanak oso aurreratuta daude; Errekalde-Lasarte/Oria zatirako eraikuntza-proiektuaren –dagoeneko amaituta dago- tramitazioetik ondorioztatzen diren doiketak falta dira. Edonola ere, etorkizunean sortzen diren kudeaketa arazoak beharrezko xehetasun mailara iristea posible eta proportzionala denean zehaztu eta konpondu beharko dira.
- E. c) Alegaziogileak berak C.c) kontsiderazioan zentzu handiz eta plangintzagileekin berekin bat eginez adierazten duen moduan, Oinarrizko Sarearen antolaketa modu ireki eta malgu batez planteatu da; ezin bestela izan, gainera, mota honetako azpiegitura baten kasuan, ezen bere aldetik eragileekiko modu koordinatu batean planteatzen baita, lurraldera eta honen behar errealekara egokiturik. Horregatik, kasu gehienetan planteatzen diren elementuak dokumentuan zehaztea, praktikak erakusten duen moduan, erabat baliogabe gertatuko litzateke; ez baina prestatzen diren garapen planetan OFSren trazadura sartzea, zeren eta plan horiek adostu egingo baitira, orain arteko ohiko praktikari jarraiki, bai beste plangintzagileekin bai zeresana duten eragileekin, hain zuzen proiektu fasean jasota uztera begira.

5. - Hernaniko Udala (2010/07/22). Alkatearen dekretua. Honakoa adierazten du:

- A) 3.3. 'Epele' adarraren trazaduraren aldaketa puntual bat egitea proposatzen da, Osinaga aldean zehazki, hango partzela-egituraketara egokitzeko eta eragin ahalik eta txikiena izan dezan bertako nekazaritza eremuetan. Beste alde batetik, Epelako industrialdean, azken zatia sinpletze aldera.
- B) 2. eta 3. ibilbideen arteko lotura proposatzen da, hain zuzen Errekalde-Galarreta luzapenaren bidez Hernani barruko saretik abiatuta, *Galarretaraino baitago bermatuta*. Honen justifikazio gisa, hurrena adierazten da: *'Zati laburra da, baina interes handikoa, bi bailara (Oria eta Urumea) eta bi trenbideak (Adif eta Eusko Trenbideak) lotzen dituelako, eta probintziako sarean txertatzen dituelako Galarreta garapen estrategikorako eremua (Teknologia Parke berria eta hirugarren sektoreko jarduerak), Chillida Leku museoa, Zabalegi Nekazaritza Eskola eta Lore Toki finka.'*

ERANTZUNA

- A) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (03030F zatia), betiere alternatiben azterketaren faltan.
- B) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (02021F-02022L-02023F zatiak), udal sarean oinarriturik eta alternatiben azterketaren faltan GBBOFSren zatiei dagokienez.

6. - Usurbilgo Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) GBBOFSren trazadura aldatzea proposatzen da, Froilán Elespe hiri parkearen eta Santuene (Urbil-Txikiardi-Ugaldea-Atallu-Santuene) artean zehazki, eta trazadura berriaren



proposamena eranstean da. Proposamen hau justifikatzeko, adierazten da lehentasunezko lotura bat bideratzen duela, Usurbilgo herrigunearen, industri inguruaren eta merkataritza-gunearen artean. Merkataritza-gunerako oinezko-bizikleta sarrera hobetzen du, gaur egun segurtasun arazoak dira eta bertan. Zati nagusietan lehendik badiren plataformak erabiliz gauzatu daitekeela adierazten da.

- B) Txikierdi-Zubieta-Sanisteban zatia OUSi atxikitzea eskatzen da.

ERANTZUNA

- A) Onartzen eta jasotzen da proposatzen den aldaketa (02003L eta 02004F zatiak). Foru zatiak alternatibean azterketaren faltan geratzen dira.
- b) Proposamena onartu eta zatia Usurbilgo OUSen sartzen da (02026L eta 02027L). Zati honen parte bat (Hipodromoko zubia-Zubieta) eginda dago jada, eta Donostiako Udalak kudeatzen du; horrenbestez, Donostiako Oinarrizko Udal Sarean sartuko da era berean. OUS hau Hipodromoko zubian lotzen zaio, zuzenean, Lasarteko Oinarrizko Udal Sareari.

7. - Lasarte-Oriako Udala (2010/08/02):

- A) Atsobakar (Lasarte-Oriako udalbarrutiaren muga) eta I.2.1 Errekalde adarraren arteko zatiak Foru Sarearen parte izan beharko luke, eta S-6 (Michelin) sektorean dauden partzelen eta 'Froilán Elespe' hiri parkearen ertzetik igaro; horrela, murriztu egingo lirateke proposatutako trazadurak berekin dakartzan afekzioak. Proposamenaren justifikazio gisa, adierazten da zatia Usurbilgo udalbarrutian dagoela, eta Oinarrizko Udal Sarean sartuta, baina horrek ez duela bermatzen Lasarte-Oriaren eta I-2.1 adarraren (Txikierdi) arteko lotura.

ERANTZUNA

- A) Udalbarruti muga eremu hiritar finkatu batean dago. Foru Sarea Froilán Elespe hiri parkera iristen da Errekaldetik (02002F), eta hortik aurrera, Usurbilgo Udalak aurkeztutako alegazioan oinarriturik, Usurbilgo Oinarrizko Udal Sarearen trazadura hiri parteko partzelen eta Urbil merkataritza-eremuaren (02003L) iparreko ertzetik igarotzen da. Usurbilgo Oinarrizko Udal Sarearen eta Lasarte-Oriako Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura udal kudeaketapeko hiri eremuan dago erabat; horrenbestez, orientazio gisa parkea, merkataritza-gunea eta S-6 (Michelin) sektoreko partzelak inguratzen dituen trazadura bat jasotzen da, betiere alegazioak aipatzen duen afekzioak murriztu behar diren bidetik. Beraz, Oinarrizko Foru Sarea Froilán Elespe Parkeko sarreraren amaitzen da, ondoren Oinarrizko Udal Sarearen zati batzuk datoz -Usurbilgo sarearenak eta Lasarte-Oriako sarearenak-, eta foru izaera Txikierdin berreskuratzen du, Usurbilgo herriguneranzko irteeran.

8. - Andoaingo Udala (2010/07/20). Honakoa adierazten du:

- A) Bordazuloko tunelaren eta Presabururen arteko zatia (I-8. Leitzarango bailara) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzen zaio, baina zati horren titularitatea udalarena da. Horregatik, akatsa konpontzea eta Oinarrizko Udal Sareari atxikitzea eskatzen du.
- B) Sorabillatik zeharreko Aduna-Andoain loturari dagokionez, Aduna-Sorabillatik Andoainerako sarreraren trazaduraren inguruko zalantzak agertzen ditu, eta Oinarrizko Udal Sarearekiko lotura puntua aldatzea eskatzen du. Horretarako justifikazioaren oinarrian zera dago, N-1eko saihebidetaren proiektuak ez duela motorrik gabeko pasaguneetarako aukerarik jasotzen (zebrabideak, lurpekoak, etab.) Sorabillako lotunean; horregatik, HAPOk saihestu egiten du puntu honetan N-1 errepidearekiko bidegurutzetako. Udalak beharrezko irizten dio Garapen Iraunkorreko Departamentuak Bide Azpiegituretako



Departamentuarekin gestioak egiteari, hartu beharreko azken irtenbidearen inguruan, eta, hala egokituz gero, proposatzen du N-1 errepideko eta hirigunean sartzeko bidegurutzea aldatzea (Córdoba baserriaren inguruan egun dagoen igarobidean barrena) Sorabillaren eta etorkizuneko '53. HEA. Oria Industri Parkea' izeneko industri eremuaren artean dagoen lurpeko pasabidera; horretantxe gauzatuko litzateke Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura.

- C) HAPOk hainbat aurreikuspen egiten ditu bizikletaren udal sarea hiri bilbean kokatzeko, baina aurreikusten du horiek atzeratu egingo direla denboran. Horrenbestez, proposatzen du egungo N-1 errepidea hiriko bide bihurtzeko potentziala erabiltzeko aukera aztertzea, hain zuzen horren plataforma erabiltzearen sarearen jarraipena ahalbidetuko duen Oinarrizko Udal Sarearen zati osagarri bat jartzeko.
- D) Proposatzen du LAPEk jasotzea HAPOren Behin-behineko Onarpen dokumentuan planteatutako Oinarrizko Udal Sarearen trazadurak.

ERANTZUNA

- A) Adierazitako akatsa konpondu da.
- B) Sorabillatik zeharreko Aduna-Andoain loturari dagokionez: Bide Azpiegituretako Departamentuarekin hainbat gestio egin ondoren, egiaztatu ahal izan da N-1 errepidearen proiektuak ez duela, gaur egun, GBBOSekin gurutzatzeko inolako aurreikuspenik, ez puntu batean ez bestean. Bide Azpiegituretako Departamentuak aurreikusten duen Sorabillako lotunearen etorkizuneko itxuraketa konplexua da, eta ez du bizikleta-oinezkoen mugikortasunerako aukerarik jaso. Osterantzean, Córdoba baserriaren parean dagoen lurpeko pasabidea erabiltzeko hainbat aurreikuspen jasotzen ditu proiektuak, drainatze lan bat kokatzeko. Garapen Iraunkorreko Departamentuak Bide Azpiegituretako Departamentuari aditzera eman dio punturen batean lotura egin behar dela, ahal delarik Sorabillako lotunean, zeren eta puntu honek besteak baino gaitasun handiagoa baitu bizikleta eta oinezkoen trafikoak banatzeko; dena den, bizikleta bideei buruzko egungo foru araudi teknikoaren arabera posible ez bada, Córdoba baserriaren pareko irtenbidea jasoko da.
- C) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (Iana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSk bidaiak sortzen dituzten lotunean konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko zatietan bai hiriko zatietan, baina batez ere azken hauetan. Andoaingo Oinarrizko Udal Sareak ezin du hirigunea inguratu; bertan sartu eta egituratu egin behar du. Oinarrizko Sareak itxura bat hartzen du hirigune bakoitzean, baina sekula ez du sailhesbide baten itxura hartu behar, hirigunea oso txikia den eta oso-osorik sareak igaro behar duen kotatik oso gorako batean kokatuta dagoenean izan ezik; ez da, baina, Andoaingo kasua. Gogorazten dugu ezen hiri baliabideak bizikletarako prestatzeak trafikoa moteltzeko politika progresiboak izan ditzakeela sostengu, ez baita ezinbestekoa bizikleta bide espezifiko bereizirik antolatzea. Dena den, Bide Azpiegituretako Departamentuak horren gaineko kontsulta egin du, eta egindako proposamena kontuan hartzeko inolako aukerarik ez dagoela adierazi du.
- D) GBBLAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuak jaso egiten ditu HAPOren Behin-behineko Onarpen dokumentuan planteatzen diren Oinarrizko Udal Sareko trazadurak, GBBOSen erabateko funtzionalitateari dagokionez lehen aipatua betetzen dutenak, betiere N-1 errepidearen inguruan zehaztu beharreko aukeren zain, eta Oinarrizko Udal Sarea ezartzeko udal erritmoekiko erabateko errespetutik abiatuta.

9. - Tolosaldea Garatzen (2010/07/23), Aduna, Anoeta, Irura, Tolosa, Villabona eta Zizurkilgo udalen izenean. Ernioaldea azpieskualdeko Mugikortasun Iraunkorreko Plana atxikitzen da, eta honakoa adierazten:



- A) Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorrekoko Planean prestatutako ibilbide alternatiboak txertatzea eskatzen da. Udalen iritziz, planteatzen diren alternatibek funtzionaltasun handiagoa dute, eta gainera horietan dira udalen hirigintzako planteamenduetan txertatzen ari direnak.
 - A.a) Aduna: Erribera inguruan trazadura aldatzea eskatzen du, hain zuzen Oria ibaiaren ertzeko aukera abandonatuz eta industri eremuaren ondoan txertatuz. Horretarako arrazoiak ibaiertzeko ingurumen eragina saihestea eta industri eremura iristeko eguneroko desplazamenduetarako funtzionaltasuna areagotzea dira. Alorreko Planean (2009/10/21ean behin betiko onartuan) eta Erribera 18 unitateko Hiritartze Jarduketarako Egitarauan jasotako trazadura alternatibo bat adierazten da.

Aduna-Villabona: Aduna-Villabona lotzeko zatia ere aldatzea eskatzen du, Antzibako zubitik zehar lotzearen. LAPen (hasierako onarpena) sartutako trazadurak zubirik ez dagoen toki batean zeharkatzen du Oria ibaia.

Ezinbesteko irizten zaie Udalaren eta Garapen Iraunkorrekoko Departamentuaren arteko koordinazioari eta elkarrekiko lana bultzatzeari.
 - A.b) Villabona-Irura: GBBOFSren Villabona eta Irura arteko zatia, Oria ibaiaren ezkerreko zehar doana, eskuineko ertzetik N-1 errepidearen paraleloan joango den beste batez ordezkatzeko eskatzen da. Horrela, eragin txikiagoa sortuko litzakete ezkerreko ertzean (landa izaera du honek Anoetan), eta sarbidea izango litzateke egungo industri poligonorako, Irurako antolamendu orokorrean txertatu eta Villabonan egindako beste zati batzuekin bateragarri bat zehazki. Ezkerreko ertzean, trenbidearen paraleloan, bide asfaltatu bat badela eta honek aisialdiko erabilera garrantzitsua duela adierazten da.
 - A.c) Irura-Anoeta: Aurreko zatiaren (Villabona-Irura) eta Anoetaren arteko lotura proposatzen da, ibaiertzeko zati batez (Irurako egoitza-garapen bati loturik) eta egun badagoen oinezkoentzako zaldain batez igarota ibaia. Honen justifikazioa Irura eta Anoetako udalen artean dagoeneko adostutako zati bat izatea da, Irurako antolamenduan dagoeneko jasoa, eta Ernioaldeko Mugikortasun Iraunkorrekoko Planeko proposamenarekin bat datorrena.
 - A.d) Anoeta-Tolosa: Anoeta-Tolosa zatia egiteko lana GBBLAPen lehen laurtekoan sartzea eskatzen da. Honetarako justifikazioa zera da, gaur egun oinezko eta txirrindulari ugari ibiltzen dela bertan, segurtasun faltaz, industri eremuetarako sarbidea eman beharra dagoela, eta aisiarako zein lanera joateko eguneroko erabilera potentziala altua dela.
- B) Tolosaldeko GBBOFS lehen laurtekoan garatzea eskatzen da. Horretarako justifikazio gisa, aipatzen da udalak hainbat pauso egiten ari direla, eskualdeko udalerrietako hiriguneetan bizikleta bideak sortzeko. Orain arte, zabaldu diren bideak oso erabilera altua izaten ari dira. Erabilera honek gora egingo du Oinarrizko Sarea egiten denean.
- C) Udalen eta Garapen Iraunkorrekoko Departamentuaren arteko koordinazioa bultzatzea eskatzen da, eta Departamentuaren aurreikuspenak eta Adunako Udalaren proposamenak bateragarri egitea.

ERANTZUNA

- A) Oso balorazio positiboa egiten da eskualde mailan erakutsitako interesari eta egindako analisi ahaleginari buruz; izan ere, honi esker nabarmen hobetu daiteke GBBLAPetik egindako proposamena. Horrenbestez, ibilbide alternatiboak honela jasoko dira:



- A.a) Aduna: aldatu egiten da trazadura Erribera sektorean, 'Ernioaldean bizikleta-oinezko mugikortasuna sustatzeko Mugikortasun Planak' planteatutako proposamen alternatiboa GBBOSen sartuz. Proposamen hau Industrialdean sartzen den bizikleta bidearen osagarria da. Aduna eta Villabona arteko trazadura ere aldatzen da, Antzibako zubia erabiliz. Aldaketa horiek biak I-3 ibilbideari dagozkie, 03 010F zatiari zehazki.

Bat egiten dugu Udalek, Tolosaldea Garatzen-ek eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak koordinaturik eta elkarrekin aritu behar dutelako iritziarekin. Lan eredu hau oro har ari da sustatzen eta jarraitzen Gipuzkoan zehar, eta emaitza onak ematen ditu, ez bakarrik plangintzara begira, baizik eta baita GBBOS gauzatzera eta ustiatzera begira ere.

- A.b) Villabona-Irura: proposatutako trazadura sartzen da, udal zati gisa hiriguneari lotuen dagoen zatian (03011L) eta foru zati gisa, alternatibak aztertu zain betiere, errepide inguruko industri eremuekin lotuen dagoen zatian (03012F).

Gaur egun aisiarako erabiltzen den trenbidearen paraleloan doan trazaduraren aukera ez da jaso; dena den, ez da analizatzeko aukera baztertzeko, errepidearen eta industri eremuaren aldameneko trazadura bideragarri ez bada. Horrek guztiak Villabonako Plan Orokorrak ibar horretarako egun dituen garapen aurreikuspenekin loturik joan beharko luke (egoitza eta industri garapenak baitira), eta sekzioak birdimentsionatzeko kontsiderazioekin halaber, zeren eta egungo bideak hainbat muga baititu bizikletak eta oinezkoak batera izan daitezkeen.

- A.c) Irura-Anoeta: Irura eta Anoetako Oinarrizko Udal Sareko zatitzat (03013L) jasotzen da trazadura.
 - A.d) Anoeta-Tolosa: GBBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta zatia lehen laurtekoan sartzen da; gogoratu beharrekoa da, dena den, azpizatiren bat egiteko lanak Bide Azpiegituretako Departamentuak errepide inguruan aurreikusitako jarduketa batzuei loturik egon daitezkeela, eta jarduketa horiek kontuan hartu beharko dutela bizikleta bideen arloko foru araudi teknikoa.
- B) GBBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta Ernioaldean egin gabe dauden GBBOFSren zatiak egiteko lanak lehen laurtekoan sartzen dira. Adierazten da, era berean, horrekin batera udal sareak eta hauen eta oinarrizko sarearen arteko lotura garatu beharko direla.
 - C) Bat egiten dugu Udalek, Tolosaldea Garatzen-ek eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak koordinaturik eta elkarrekin aritu behar dutelako iritziarekin. Lan eredu hau oro har ari da sustatzen eta jarraitzen Gipuzkoan zehar, eta emaitza onak ematen ditu, ez bakarrik plangintzara begira, baizik eta baita GBBOS gauzatzera eta ustiatzera begira ere.

10. - Berastegiko Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Eskatzen da Oinarrizko Sarean sartzeko 8. ibilbidea 'Leitzarain bailara' Berastegiko Aintzerga auzoarekin lotzen duen bidea, 2,5 km ingurukoa. Bidearen hasierako zatia, kilometro ingurukoa, egoera txarrean dago (argazkiak eranstean dituzte), eta hobekuntza lanak behar ditu. Bidearen egoera hobetu egiten da A-15 autobidearen zubi azpitik igarotzearekin batera, inguruetakoa hainbat etxebizitzetarako sarrera diren bide sarean sartzen baita.

Honen justifikazioaren oinarrian ikuspegi estrategiko baten beharra dago, Berastegiren eta San Lorentzo bailararen potentzialtasunarekin loturik batez ere, naturan oinarritutako turismo iraunkor baten ildotik. Izan ere, turismo horrek Berastegin eta bailarako beste



udalerrietan GBBOSekin bateragarriak izan daitezkeen ekimenak eta jarduerak sortzeko aukera ematen duela irizten zaio. Berastegi ingurua 'Plazaola' bide berdearen erdian dagoela aipatzen du, Nafarroako eta Gipuzkoako zatiak kontuan harturik behintzat. Eta auzo honetatik zeharreko sarbidea I-8 'Leitzaran' ibilbiderako sarrera berria izango litzatekeela uste du (erabiltzaile gipuzkoarrentzat batez ere), eta erabiltzaile kopurua handitu egingo litzatekeela.

ERANTZUNA

- A) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSek bidaiak sortzen dituzten nodoak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko zatietan bai hiriko zatietan, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laketa erabilerako zati batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetako sareekin lotzen direnak. Hauxe da Endarlatsa adarraren, Plazaolaren bidearen, Bergara-Urretxu zatiaren eta Debagariako Eskoriatza-Muga zatiaren kasua. Eta eginkizun hau betetzen dute, halaber, nahiz maila apalago batean izan, izaera mistoko eta natur ingurunean ekipamenduak lotzen dituzten beste zati batzuek, Arditurriko adarrak eta Urola Garaiko Legazpi-Mirandaola-Telleriarte-Brinkola zatiak esaterako. Azkoitia eta Zumarraga arteko Urolako zatia kasu berezia da, garrantzi bereziko hiru hirigune lotzen ditu eta. Kasu hauetan guztietan, ugari dira GBBOSen zati ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio-izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzea; egin nahi duen bakarra kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. GBBOSek turismo proiektuen, kasu honetan Berastegiko udalera begirako enpresaren garapenean oinarri edo laguntza gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesen bat egin arren, irizten zaio ezen proposatzen den ibilbideak ez dituela beharrezko ezaugarriak eskaintzen, ez maldei ez konektagarritasunari dagokienez, bizikleta-oinetako bide zati bihurtzeko, ez behintzat GBBLAP honetan ezartzen diren irizpideen arabera.

11. - Legorretako Udala (2010/07/21). Honakoa adierazten du:

GI-2131 eskualdeko errepideak Legorretatik igarotzeko dituen bi zubien arteko zatia gaur egun burutu gabeko bizikleta bide izateko proposatu den zatitzat hartzea eskatzen da.

ERANTZUNA

Alegia eta Itsasondo artean egindako bizikleta eta oinezkoentzako bide zatia Foru Aldundiko Bide Azpiegiturarako Departamentuak egin zuen, batez ere errepideko trafikoa moteltzeko eta oinezkoekin bazterbideetan sortzen zen arazoa konpontzeko. Jarduketa hau errepideko jabari publikoan txertatu zen. Jarduketa honek ez zien zeharbideei eragin. Honekin batera, errepideko bazterbideak bizikleta eta oinezkoentzako –sekzio txikiko-biderako murriztu edo kentzeak kexak eragin ditu errendimenduko kirol txirindularien kolektiboan, honen eremua errepidea baita, eta izango baita. Muga horiek badira ere, bizikleta eta oinezkoentzako bideen eskumena duen departamentuak prestatu duen GBBLAPek GBBOSko zati burututzat hartu du zati hori.



Osterantzean, kontsulta bat egin zaio Bide Azpiegituretarako Departamentuari, GBBOSen eraikuntzaren ikuspegitik zeharbideei eman beharreko tratamenduaren gainean. Bide Azpiegituretako Departamentuak adierazi duenez –titularitate kontuak alde batera lagata-, galtzadari dagokionean izan ezik zeharbideen erabilera udalei laga zaie. Adierazi du, era berean, ez dituela oro har bideragarri jotzen bizikleta bideetarako espazioa lortzearren egiten diren galtzada birbanatzeko planteamenduak. Hau da, zeharbideen gainean hartu behar diren erabakiak espazio partekatu batean gauzatu behar dira.

Egoera bera gertatzen da neurri txiki-ertaineko beste herrigune batzuetan ere, bai saihezbiderik ez dutelako bai, beste arrazoi batzuk tarteko (larrialdietarako bideak, besteak beste), zeharbidea ez denetan hiriko komunikazio sistema orokorrera transferitu eta, horrenbestez, irizpide atseginagoei (boulevardak eta trafikoa moteltzeko elementuak eginez, etab.) jarraiki birmoldatu ez delako. Hauxe dugu, esaterako, Alegia, Ikaztegieta eta Itsasondoko kasua. Baina baita Zarautz edota Zumaiakoa ere, ezen herri hauetan, arrazoiak direnak direla, hiri espazioak zabalagoak dira eta berez laguntzen dute bizikleta erabiltzeko inguru askoz egokiago bat izan dadin. Edonola ere, egoera hau nahiko errepikatzen da Gipuzkoan zehar.

Herriguneen arabera –neurria, banaketa, orografia, etab.-, 3 irtenbide mota orokor proposa daitezke, bizikleta trafikoa horietatik zehar igarotzera begira: (1) herria herriguneko beste kale batzuetatik zehar zeharkatzea, (2) bizikleta bidea zeharbideko galtzadaren aldameneko hiri espazioetan moldatzea (kasu honetan, badirudi Bide Azpiegituretako Departamentuak zein Udalak berak badutela zeresana) eta, (3) bizikleta trafikok zeharbidea erabiliz zeharkatzea herrigunea, trafikorako motelgarriak izan ala ez.

Bizikletaren erabileran ikusten den gorako joera orokorra dela eta, txirindulariek bere irteera aurkitzen dute, honetan inplikaturako administrazioek egiten ez badute. Beraz, ahal den guztian aurre egitea komeni da, eta elkarrekin aurrera egitea irtenbiderik egokienerantz, betiere eskumen kontuetan gehiegi nahastu gabe.

Hori guztia dela eta GBBLAPek hasieran mantendu egingo du, Legorretarentzat, Burututako GBBOSen izaera, nahiz onartzen duen elkarrekin ahalegin sendoa egin behar dela behin betiko irtenbidea zehazteko; honek, edonola ere, ziurtatu egin beharko du hirigunearen barnealdearekiko eta, azken batean, eguneroko txirindulari-oinetakoarekiko lotura on bat.

12. - Ordiziako Udala (2010/07/29). Honakoa adierazten du:

- A) I-3 ibilbideak Ordiziatik igarotzean duen trazadura, foru erakundearekin kontrastatu eta adostua, jasotzea, ez baitator GBBLAPen hasierako onarpen dokumentuan jasotakoarekin bat.
- B) Ibilbideen kategoriei dagokienez: proposatzen da Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Udal Sarearen arteko lotura puntuak Ordiziako antolamendu orokorreko lurzorua kalifikazioari egokitzea, hau da, Oinarrizko Udal Sarea lurzoru hiritar edo hiritargarri osoan zehar zabaltzea. *Udalbarruti barneko proposamen multzoaren koherentziagatik eta horiei begira egin beharreko lege eta hirigintza aldetiko erregulazioagatik, hau lurralde antolaketa mailan (GBBLAP) zein hirigintzako udal antolamenduaren mailan egin behar baita, trazadurak, oro har, Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarearen (GBBOUS) kategoria bera izan beharko luke, betiere kasuan kasuko sarerako aurreikus daitezkeen jarraibide eta kudeaketa eta gauzatze baldintzak hor egongo badira ere.*

Zehazki, honakoak aipatzen dira:

B.a) I-3 Donostia-Beasain: San Juan auzoaren iparreko muturra, honek Itsasondorekin bat egiten duen tokian.



B.b) I-3.6 Ordizia-Zaldibia:'15 HEA. Txindoki Poligonoa' eremuaren ekialdeko muturra, Zaldibiako errepidearen ondoan, 15.5 gauzatze unitateari dagokiona.

- C) Araubideari dagokionez: kontsiderazio puntualak egiten dira, udalaren oraingo edo etorkizuneko hirigintzako erregulazioan izan dezakeen eraginaren ikuspegitik.

C.a.) Oinarrizko Foru Sarea oro har 'Bizikleta bidezko Komunikaziorako Sistema Orokor' gisa kalifikatzeari dagokionez. Argudioetan bat egiten dute Donostiako Hirigintza Bulegoarekin, esaten baitute ezen lurzorua kalifikazio orokorraren erregulazioa hirigintzako egiturazko antolamenduaren zehaztapen bat dela, eta antolamendu orokorrari dagokion hierarkia maila dagokiola, ez lurralde antolamenduko tresna batena [Lurzoru eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa]. Komenigarri eta beharrezko deritzote honi dagokionez planean (GBBLAP) ezarritako zehaztapenak birdoitzeari, aipatutako tresna eta dokumentuen eskumen lerruna errespetatzearen.

C.b.) Bizikletarako foru bidearen aldameneko zonen araubideari dagokionez: komenigarri irizten diote babes erregimena modu bereizi batean erregulatzeari (jabari publikoko zona eta zortasun zona), ukitzen den lurzoru hiritarra, hiritargarria edo hiritarrezina den (Oinarrizko Foru Sarean lurzoru hiritarririk edo hiritargarririk sartuz gero), aipatu lurzorua kalifikazio xehekatua zein den (eremu hiritarretan edota hiritargarrietan), lurzorua finkatze egoeraren eta beste hainbaten arabera. *Eta hori guztia hirigintzako errealitateari eta, azken batean, ukitutako lurzorua funtzio edo erabilera aldetiko errealitateari hobeto egokitzearen.*

- C.c) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearentzako araubidearen erregulazioa: ulertzen dute ezen, *planaren (GBBLAP) xedea Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea den neurrian, doiketa puntualen bat egin beharko dela araubidean (...), honetako zehaztapenak Foru Sarea egokituz (...).* Eta, besteak beste, '12. artikulua.- Planak eta beste hirigintza-tresna batzuk egitea' artikulua aipatzen dute.

ERANTZUNA

- A) Zuzendu eta GBBLAPen agirian sartzen da Ordiziako Udalak bere Oinarrizko Udal Sarerako erabakitako trazadura.
- B) GBBLAPek abiapuntutzat du bere aplikazio eremua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea dela, hau oso-osorik harturik kontuan, plangintza, proiektzio, gauzatze eta kudeaketari dagokionez hainbat administrazio horren gainean dituzten eskumen eta ahalmenak alde batera lagata (4.1. art.). Gainera, azpiegituren ikuspegitik GBBOSeK jaso egingo ditu Planifikatutako Oinarrizko Sarea egiteko jarduketa guztiak, Burututako Oinarrizko Sarea egokitze, kontserbatze, hobetze eta zabaltzeko jarduerekin batera, titularitatea dena dela (4.4. art.). Hauxe da lurralde antolaketako tresna honen helburu materialetako bat.

Dena den udalak, uneoro, egoki irizten dion Oinarrizko Udal Sarea planteatzen dezake, eta planteatu behar du, betiere bere antolaketa eta beharrei erreparaturik, eta udalerrian sartzeko zein bertatik irteteko hiriarteko zatiekiko loturak ere kontuan harturik; eta, zalantzarik gabe, plangintzagileen abiapuntua udal antolamenduak lurzoruari dagokionez jasotzen duen sailkapenari egokitzea da, ahanzi gabe, baina, eguneroko praktikak agerian lagatzen duela ezen hiritarraren eta udal mailakoaren arteko baliokidetasuna, eta ez-hiritarraren eta foru mailakoaren artekoa, ez dela inolaz ere zuzena. Ildo honetatik, tresna hau lurraldea egituratzeko asmoz planteatzen da, eta bokazio nagusia du, horrenbestez, lurralde osoari ematea zerbitzua, errealitatean estaliz teoriarik hiritarrak diren arren titularrek sistema oinarrizkoenak ere ezarri ez dituzten lurzoruetako beharrak. Bestetik, esan daiteke ezen, ohiko praktikari jarraiki, proiektuak kasuan-kasuan dagokien eragileekin adosten



direla, eta eskumena duten administrazioekin halaber, batzuen zein besteen eskakizunak GBBOSen beharretara ahalik eta zorrotzen doitzearren.

- C) Araubideari dagokionez:

C.a) Donostiako Udalari igorritako erantzunean bezala, komeni da hemen aztertzen ari garen antolamendu tresnak lortu nahi dituen xede eta helburuak gogora ekartzea. Dokumentu osoari darizkion funtsezko helburuetako bat, begi-bistakoa izan arren garrantzi txikiagokoa ez den bat, errepideetatik autoak ateratzea da, hain zuzen baliabide berriztaezin eta energia kontsumoa murrizteko eta kutsadura eta berotegi efektuko gasak gutxitzeko. Ez da aiantzi behar lurzorua ere ingurumen ondasun bat dela, eta horren neurritz gabeko kontsumoa saihesteko behar diren tresna tekniko zehatzak lurralde antolaketan daudela; are gehiago, antolaketa horren udalaz gaindiko izaera eta jorra ditzakeen eskualde zein autonomia mailako espazioak direla eta, esan dezakegu antolamenduak bereganatu egin ditzakeela lortu behar duen helburu horretarako tresna baliagarriak. Horrela, aipatu plana bat dator, goitik behera, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, jasotzen dituen printzipio orokorrekin, eta zehazki 3.e) artikuluekin; honek azpimarratu egiten ditu mugitzeko modu eramangarriak, behar-beharrezko ez den guztietan motordun ibilgailuen erabilera murriztera zuzenduak, lehentasuna emanez, bide batez, ingurumena errespetatzen duten garraioei.

Bestetik, sistema orokorren edo zuzkidura publiko orokorren kontzeptuak ohikoak dira 1956az geroztik etorritako hirigintzaren garapenean.

Auzitegi Gorenaren egungo jurisprudentziaren arabera, lurraldearen egiturazaila izateak ematen dio sistema orokorrari bere izaera; honen bokazio nagusia lurralde osoari zerbitzua ematea da. Toki sistemak, aldiz, bokazio sektorialekoak dira. Udalak alegazio hauetan behin eta berriro egin homogenotzeko eskariari erantzuteko, eta bizikleta bideak antolatzeak ahalegin batez, hauei eman beharreko tratamenduari dagokionez sistema orokor hori planteatu nahi izan da, lurralde eta hirigintza ikuspegitik lurzorua antolatzea, erreserbatzea eta lortzea ahalbidetzearren batetik, eta udalerriek aukera izan dezaten, bestetik, sistema horretan sartzeko, horrela udal antolamendu eta kudeaketa gauzatu ahal izateko eta, ondoren, egoki ikusiz gero, plan zehatzago edo berezietan garatzeko. Dena den, onartu arren aipatu kontzeptua batez ere sistema orokorrak definitzen dituen antolamendu orokorraren esparrukoa dela, horren eduki materialak gainditu egin ditzake esparru horren mugak. Egia da, era berean, hirigintzako antolamenduak aurreikusi egin behar dituela unitateko sareak sare orokorrekin, are udalaz gaindikoekin ere kasu honetan bezala, behar bezala lotzeko beharrezko azpiegitura eta kanpo zerbitzuetarako obrak. Argudio berari jarraiki, TBSLren 22. artikulua aipa dezakegu.

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen helburua udalez gaindiko sare bat egituratzea da, hainbat udal eremurentzako erlazio ardatza diren bizikleta bideen udal sistemak lotuz eta, horrela, Gipuzkoako biztanleria guztiari zerbitzua ematen saiatuz. Hala, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, ekainaren 30ekoak, bere 52. artikuluan eta lurraldearen antolamenduaren nagusitasunari buruz, honakoa dio:

"1.- Hirigintzako antolamendu eta plangintzaren artean eta lurraldearen antolamendurako tresnen artean dagoen harremana azken horiek arautzen dituen legeriak eraentzen du. Bigarren apartatuan, honakoa dio: 'Lurraldearen antolamendurako tresnak indarrean sartzeak ondorio hauek izango ditu: Antolamendu horren zehaztapenak hirigintzako antolamendu eta plangintzakoei nagusituko zaizkie, bai horien artean kontraesan edo bateraezintasunik dagoenean, bai aplikazio eta eragin zuzeneko arau lotesleak direnean', kasu honetan legez. Eta, hurrena: 'Ukitutako hirigintza-plangintza interpretatzeko eta aplikatzeko orduan, lurraldearen antolamendurako tresnen zehaztapen enparau guztien eraginkortasun oso eta eraginkorrena lortzeko modurik aldekoena hautatuko da.'

Edonola ere, behin-behineko onarpen fasera begira prestatutako zehaztapen multzoak xedapen gehigarri bat jasotzen du; honetan, neurri berezi gisa, adierazten da ezen VI.



Tituluan (Bizikleta Komunikazioko Sistema Orokorra) sartutako erregulazioak ez direla aplikatuko Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen adar diren bizikletarako udal azpiegituretan. Argudio hori berori aurkitu daiteke, ostean, EAeko Trenbide Sarearen LAPen; eta honek dagoeneko jaso du horrelako gaiak erabakitzeko ardura duen EAeko Lurralde Antolaketarako Batzorde erakunde autonomikoaren oniritzia.

C.b) Bizikletarako foru linearen ondoko zonei dagokienez, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak xedatzen duenera joko da, bat egiten baitu bizikleta bideen alboko eremuen babes erregimenari eta erabilera eta eraikuntza baldintzei buruzko GBBLAPeko zehaztapen ataleko VII. Tituluarekin.

C.c) Aipatu 12. artikuluari dagokionez, hau Oinarrizko Udal Sareari buruzkoa da, afekzioa honela gauzatzen da: definitutako hirigintzako tresnetakoren bat erredaktatzeko proposatzen diren eragileek *“Foru Aldundiari eman beharko diote horren berri, eta plan edo proiektu horien eremuan kokatuko den Sareari buruzko informazioa eskatu, (...) koordinatzeko (...)”*, eta *“eskumena duen foru organoari txostena **eskatu ahal izango diote** bizikleta bideen arloan eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarearen eremuan hartu nahi diren irizpideei eta irtenbideei buruz”*, eta *“bat etorri beharko dute Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren zehaztapenekin”*; eta azken honek argi azaltzen du Oinarrizko Udal Sarea orientagarria dela; horrenbestez, ez da ulertzen instituzio bakoitzaren eskumen lerrunaren aldaketa planteatzen ari den inolako zehaztapenik dagoenik. Ondorio hauetarako, bereizi egin behar da ezen *‘planaren (GBBLAP) xedea Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea den neurrian’*, eta horrenbestez planaren helburua Oinarrizko Sarea, GBBLAPren indar loteslea Oinarrizko Foru Sarearen zatiei aplikatu dakiekeela.

GBBLAPren eskalak ez du modurik ematen GBBOSen zati bakoitzerako trazadura-aukera eta behin betiko ezaugarri teknikoak behar beste zehaztasunez finkatzeko; kontu hauek guztiak eraikuntza-proiektuetan zehaztuko dira, eta hauek ere jendaurreko informazioa igaro beharko dute, onartu aurretik.

13. - Lazkaoko Udala (2010/07/29). Honakoa adierazten du:

- A) I-3.7 Senpere trazadura aldatzea eskatzen da, CAF H.J.A.tik (Lazkao) igarotzen den tokian. GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuak GI-4491 errepedearen paraleloan doan trazadura bat jasotzen du, Oinarrizko Udal Sareari loturik. Lazkaoko Udalak proposatzen du horren ordez ibaiertzeko bizikleta bide bat jartzea (Agauntza ibaiaren eskuineko ertzean), 1 H.J.A. “CAF”-eko 1.1. G.U.ko urbanizazio proiektuan sartu baitu aipatu azkena.
- B) I-3.8 Beasain-Ataun trazadura aldatzea eskatzen da, Kanpandegi H.J.A.tik (Lazkao) igarotzen den tokian. GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuak Agauntza ibaia zubi batetik zehar igarotzea jasotzen du; zubi honen ordez bi zubi berri izango dira, ibilgailuen trafikoarentzat bata eta oinezko-txirrindularientzat bestea. Lazkaoko Udalak proposatzen du horren ordez 21 H.J.A. “Kanpandegi”ko urbanizazioaren aurreproiektuan jasotako bizikleta bidea egitea.

ERANTZUNA

- A) Aldatu egiten da Oinarrizko Udal Sarearen trazadura Senpereren eta Ordiziarekiko mugaren artean, eskatuaren ildotik hain zuzen (03036L).
- B) Aldatu egiten da Oinarrizko Sarearen trazadura Lazkaoko hirigunearen eta Zubierreka poligonoaren artean, eskatuaren ildotik hain zuzen (03037L). Oinarrizko Udal Sarean sartzen da, zeren eta trazaduraren parte bat Kanpandegiko industri poligonoaren garapenaren esparruan gauzatuko baita.



14. - Ataungo Udala (2010/07/09). Honakoa adierazten du:

- A) GBBLAPi –Aurrerapen dokumentuari- egindako aurreko alegazioan bezala, adierazten da ezen Umarki eta Ergoiena arteko oinezkoentzako pasealekua egin zenetik udalaren borondatea izan dela hori bakar-bakarrik oinezkoek erabiltzeko uztea, eta ez dela beste inolako erabilerarik onartu, ezta bizikletarena ere. Berrito azpimarratzen da bide horri ez zaiola bizikleta erabilerarekin bateragarri irizten, egungo plataformaren sekzioaren eta baldintza geometrikoen arabera. Oinezkoentzako pasealekua ez erabiltzea eta bidegorria trazatzeko beste aukera batzuk aztertzea proposatzen da.

ERANTZUNA

- A) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea da Gipuzkoan hiriarteko mugikortasun motorrik gabea garatzeko azpiegituren sarea, eta helburu nagusitzat du bere eguneroko eta aisia-turismoko desplazamenduetan bizikleta erabiltzen duten erabiltzaile txirrindulariei zerbitzua ematea, eta baita oinezkoei ere, eta hauek eta bizikletak batera egon ahal izateko eta bereizteko hainbat aukera jorratzen ditu horretarako. Honen arrazoia zera da, bizikleta izatea garraiobiderik bizkorrena 5 km-tik beherako ibilbideetan, hiriko eta hiriarteko eremuetan. Edonola ere, zertzelada hau aldatu egiten da sareko zati bakoitzaren bokazioaren arabera, eta diseinuetan (tipo sekzioetan) beti hartzen dira aintzat zerbitzua eman nahi zaion erabiltzaile mota eta aurreikusten diren bidaietarako arrazoiak. Inon ez dira bizikleta bideetarako proiektuak gauzaten, lurraldean dagoeneko badiren erabilerak eta trafikoak kontuan hartzeke edo udalaren borondatea eta pertzepzioa bazterrean lagata, batez ere udalek jada sortuta dauzkaten azpiegituretako batzuk baliatu nahi direnean. Uneoro jasotzen ari dira badiren hiriarteko oinezko trafikoak, bai bideak bai errepideetako bazterbideak erabiltzen dituztenak, zeren eta ulertzen baita horiei ere erantzuna eman behar zaiela, hiriarteko mugikortasun motorrik gabearen parte direlako; baina ez da bistatik galdu behar mugikortasun motorduna murrizteko helburura begira ezin dela inolaz ere ahanzi bizikletaren erabiltzaile erreala edo potentziala.

Azpimarratzen da ezen zatia sartze horren asmoa Ataungo gunea nagusia (San Martin) eta auzoak (San Gregorio, Ergoiena) sare nagusiarekin lotzea dela, baina bakar-bakarrik udalak iritziz gero hori onuragarria izan daitekeela bertako biztanleen mugikortasun orokorrerako, eta kontuan harturik, inolaz ere, ez dela aukerarik proiektatuko ez gauzatu, udalaren iritziz Umarki-Ergoiena oinezkoentzako pasealekuarekin bateraezina izanez gero.

Aukera alternatiboak azter daitezke, baldin eta bideragarriak badira eta lurraldearen gainean onartezin jotako eraginik ez badute, edo neurri gabeko esku-hartzerik ez badakarte. Behin-behineko onarpen dokumentuan egiten den proposamena den bezala hartu beharko da, hau da, Ataunen eta Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen arteko loturaren irudikapen orokortzat; honen ezaugarri geometriko eta funtzionalak eraikuntza-proiektuaren unean zehaztuko dira, eta une hori arte atzeratzea proposatzen da zati honen gaineko behin betiko erabakia. Horregatik guztiagatik, mantendu egingo da zati honen grafia (03038F) Behin-behineko Onarpen dokumentuan, eta San Martingo gunerainoko trazadura mugatuaz, "alternatiben ikerketen zain" dagoen tarte gisa, berrito ere udalak azaltzen dituen bestelako kontsiderazioen zain.

Adierazi nahi da ezen herritarren eguneroko mugikortasun nahitaezkoa garatzera begira bizikletaren erabilera ahalbidetzea dela lehentasunezko politika estrategikoetako bat mugikortasun iraunkorraren arloan; era berean, funtsezko neurritzat azpimarra daiteke garraioari lotutako aurrezkiaren eta energi eraginkortasunaren arloan, eta, kasu honetan, alokatzeko automobil elektrikoan oinarriturik udal mailan duela gutxi abian jarritako ekimenen osagarria izan daiteke. Gogoratu beharrekua dugu bizikleta garraiobide lehiakorra dela automobilaren aurrean, batez ere 2-5 km-ko distantziak direnean; eta hauxe da Ataungo herrigune nagusitik (San Martinetik) Lazkao-Beasain-Ordizia konurbazioa dagoena.



15. - Azpeitiko Udala (2010/07/15). Honakoa adierazten du:

- A) Azpeitia-Urrestilla-Nuarbe adar berria jasotzea eskatzen da, auzo hauetarako errepidearen kudeaketa –honexen ondotik joango litzateke bizikleta bidearen trazadura- Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokiola kontuan hartuta. Gainera, aipatzen da Urrestilla auzoko biztanleek, auzo hau biztanleria irabazten ari da, gero eta indar handiagoz eskatzen dutela bizikleta bide bat.

ERANTZUNA

- A) Lotu nahi diren guneen neurria eta ibilbidean zehar interes orokorreko ekipamendurik ez dagoela kontuan harturik, GBBOSen sartzeko izaera lokalegiko irizten zaio, hasiera batean, eskatzen den lotura horri. Egiaz, eta trazadura, oso-osorik, foru errepidearen aldamenean garatu ahal izango delako iritzia behar bezain oinarrituta ez dagoenez, egokiagoa litzateke proposamena atzera botatzea eta zati horri Azpeitiko Udal Sarearen beraren adar izaera ematea, oinarritzko sareari ekarpenik egin gabe alegia. Dena den, Landetan, zatiaren zonarik hiritarrenean, duela gutxi, espero gabe eta saihesbidearekin batera oinezko-bizikleta bide zati bat eraiki denez, sentsibiltate handiagoa erakuts daiteke proposatutako lotura horrekiko. Hori guztia dela eta, zati eraiki berria Azpeitiko Oinarritzko Udal Sarearen zatitzat (05014L) sartu da, eta Urrestillako gunerainoko zati bat alternatibean azterketaren zain dagoen Oinarritzko Foru Sarekotzat (05015F). Baztertu egin da Nuarberainoko luzapena.

16. - Legazpiko Udala (2010/07/27). Honakoa adierazten du:

- A) Legazpiko sarrera, Urretxutik etorrira: GI-2630 eskualdeko errepidearen bazterrean bizikletek bakarrik erabili ahal izango duten bizikleta bidea egiteko aukera aztertzea proposatzen da; honetarako, Elbarrena eta Lekuona-Azkuenea eremuetan aurreikusita dauden industria-pabilioi berrien garapenak ematen duen aukera balia daiteke, Zaldutik Legazpira sartzeko aurreikusi den sarbide berriak eskaintzen duenarekin batera. Honentzako justifikazio gisa, aipatzen da ezen egungo bizikleta-oinezkoentzako bidea oinezkoek erabiltzen dutela masiboki, eta bertan ez dagoela bizikletentzako eta oinezkoentzako espazioak bereizteko behar beste zabalerarik.
- B) Aipatzen da presazkoa dela Urretxu-Zumarragatik datorren bidegorria Legazpiko bidegorrien sarearekin lotzea, udalerriko industria gehienak dauden tokira eta ondoko udalerrietara joateko asko erabiltzen den ibilbidea delako, hain zuzen.
- C) Legazpi-Telleriarte-Brinkola zatia: azaltzen da ezen, legazpiarrek gehien eskatzen dutena, eta horrekin bat dator Udala, Mirandaolatik Telleriarte auzora doan bide tartea konpontzea dela. Zona horretan aldapa handia dago eta, horren ondorioz, bizilagun asko eskualdeko errepidera ateratzen dira, istripu-arrisku handia sortaraziz. Osterantzean, Telleriarte auzotik Brinkolara doan bide-tartea motordun ibilgailuekin batera erabil daitekeela jotzen dute, gaur egun dagoen bidearen ibilbidea aldatu gabe. Udalak erasota lagatzen du duela hilabete batzuk plano batzuk eman zizkiola Foru Aldundiari, eta horietan adierazten zirela lotura honetarako izan daitezkeen aukerak –bizilagunekin aztertuak-, interesgarri irizten dioten alternatibarekin batera.
- D) Besterik: alegazioak plano multzo bat ere jasotzen du. Honetan, udalak Oinarritzko Foru Sarerako egiten dituen proposamenez gain, Legazpiko Oinarritzko Udal Sarea ageri da, interes zeharo lokaleko beste zati batzuekin batera.



ERANTZUNA

- A eta B) Urretxu-Legazpi tartean (05010F) bizikleta eta oinezkoen trafikoak garatzen diren baldintzak hobetzea aurreikusita dago, egun dagoen plataformaren beraren gainean sekzioa handitzera joz; lan hau Legazpiko Oinarrizko Udal Sarearekiko konexioarekin batera gauzatuko da, seguruenik. Eraikuntza-proiektuak aukeren azterketa bat ere jasoko du. Honi dagokionez, eta hasieran udal proposamenetako bat bera ere baztertu gabe, dagoeneko eginda dagoen bidez gain proposamen horien parte bat bakarrik sartuko da GBBLAPen, zeren eta GI-2630 errepideak ez baitu, aurrez, iradokitako bizikleta-bazterbiderako aukera kontuan hartu ahal izateko baldintzarik eskaintzen, ez behintzat modu orokorrean harturik. Gainera, baztertu egiten da gaur egun bidea iristen den puntutik haratago pabilioien atzealdetik zehar jarraituz hirigunera iristeko aukera; izan ere, horrek industri jarduerari eragingo lizkiokeen afekzioak kritikoak dira, eta, honetaz gain, ahal den neurrian pabilioien aurrealdera ekarri behar da trazadura, inguru hauek ikusgarriagoak eta seguruagoak baitira.

Zati honen (05010F) hobekuntza eta Oinarrizko Udal Sarearekiko lotura jasota dago GBBLAPen programazioaren lehen laurtekoan.

- C) Mirandaola-Telleriarte (05012F) zatiaren eraikuntza-proiektuak alternatibean azterketa bat jasoko du, eta honetan Udalak emandako informazio guztia baloratu, eta foru erakundearen eta udalaren arteko koordinaziorako bideak ezarriko dira, prozesu osoan zehar. Oinezko eta bizikleta bideetarako proiektuen erredakzioan hiritarrek parte hartzeko eta proiektu horiek eragiten dietenekiko harremanetarako prozedura finkatuta dago GBBLAPen.

Zati hau (05012F) gauzatzea GBBLAPen programazioaren lehen laurtekoan dago sartuta; eraikuntza lan hauek bereizi egingo dira Telleriarte-Brinkola (05013F) zatiko lanetatik, hauek atzeratu egingo baitira, batez ere aisialdiko erabilera duten GBBOSeko beste zati batzuen kasuan ere gertatuko den moduan.

- D) Alegazioak aipatzen duen informazioa, oso positiboki baloratzen dena bera, jaso izanaren adierazpena egiten da. Behar izanez gero, beste formatu batean eskatuko da.

17. - Debegesa (2010/07/30), Deba, Elgoibar, Eibar, Mendaro, Mutriku eta Soraluzeko udalen izenean.

Debegesak "Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketa" sustatu du (LKS 2010). Honen helburu nagusia erakundeak ordezkatzeko dituen udalerrietarako 'oinarrizko udal sarea' garatzea izan da. Udal sarea, neurri handi batean, foru sareari buruz hartzen diren erabakien mende dagoenez, dokumentuak azken hau aztertu du, eta hainbat iradokizun egiten ditu halaber. GBBOFSri buruzko iradokizun horiek trazadurari eta zatiak egiteko unean kontuan hartu beharreko alderdi eta aukerei buruzko kontsiderazioak dira, baina eskualde mailako interesa duten zati berri batzuk ere definitzen dira (Eskualdeko Sarea), GBBOFSn sartu behar direla irizten zaie eta.

Eta, aipatu dokumentuan oinarriturik -alegazioari erantsirik doa, Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Plan Integralarekin, Debako Bizikleta Bidezko Mugikortasun Planarekin eta Elgoibar-Altzola bidegorrirako udal proposamenarekin batera-, ondoko kontsiderazio hauek egiten dira:

- A) Maila orokorreko alegazioak.
 - A.a) Debabarreneko eskualdeko Bidegorri Sarea garraio publikoan eta batez ere trenean oinarritu beharra aipatzen da, ulerturik ezen Oinarrizko Udal Sareko zatiek Euskotren-en geltokiekiko lotura eman beharko dutela. Proposatzen da plangintza irizpide hau jasota geratzea, indar handiagoz, GBBLAPen dokumentuan, honek Debabarreneko



eskualderako egiten duen proposamenean. Honetarako justifikazio gisa, adierazten da ezen eskualdeko udalerrri gehienen arteko distantzia 5 km-tik gorakoa dela eta, horrenbestez, bizikleta eta trenaren arteko intermodalitatea inplementatu beharra dagoela.

- A.b) Hiriguneak errepide nazionalen bidez zeharkatzen dituzten zatiak (Mutriku, Deba, Mendaro) Oinarrizko Foru Sareari atxikitzea proposatzen da. Honen justifikazioa zera da, Oinarrizko Udal Sare gisa definitutako trazadurak errepide nazionalak erabiltzen dituela, eta horrelako kasuetan udalak ez duela jarduteko eskumenik.

- A.c) Oinarrizko Foru Sareak poligono eta eskari-guneak konektatu eta horietako mugikortasuna egituratu behar duela planteatzen da, Foru Saretiko distantzia arrazoizkoa den kasuetan betiere. Eta azpimarratu egiten du Mijoa (Mutriku), Itziar (Deba), Erramone eta Esser (Mendaro), Olasope-Ibaiarte-Lerun-Oleta-Ballibar (Elgoibar), Mendiola eta Gabilondo (Soraluze) industri poligonoekiko lotura, eta baita auzo edota eskari-gune batzuekikoa, hauen artean baitira Altzola auzoa, Uni Eibar-Ermua eta Unibertsitate Laborala, eta Elgoibarko IMH (hemendik abiatuko litzateke Sallobenterako bidegorria).

- A.d) Beharrezko irizten zaio programazio irizpideen barnean aukera-jarduerak xertatzeari eta jasotzeari. Honakoak aipatzen dituzte:

- Euskotren-en sarearen trazadurako aldaketak, trenbidearen egungo trazaduraren parte bat libre uztea ahalbidetuko baitute.
- Eibarko saihezbidea egiteko lanak Eibar eta Ermua artean Oinarrizko Foru Sarea gauzatzeko, inguru horretako ingurumena leheneratzeko beharra baliatuta. Garrantzi bereziko San Lorentzoko biribilgunean, Eibar eta Ermua artean oinezko-bizikleta igarobide seguruaren jarraitasuna jasotzeko, premiazkoa baita hau.
- Mendaro-Altzola-Arriagan eta Eibar-Ermua artean egiteko dagoen estolderia.
- Bide berria Astigarribia-Mutriku artean Kalbariotik zehar; honek aukera emango du egungo GI-638 errepideko trafikoa nabarmen murrizteko Deba eta Mutriku artean, batez ere ibilgailu astunei dagokienez; horregatik, ezinbesteko ikusten da gogoeta bat egitea, Deba-Mutriku artean bizikleta bide bat prestatzera begira.

- A.e) Lehenetsuneko irizten zaio Eibar-Ermua loturatik ondorioztatzen diren aukera-elementuak dokumentuan kontuan hartzeari; izan ere, horixe da eskualdeko bidegorri sarearen zati garrantzitsuenetako bat.

- A.f) Eskatzen da GBBLAPek jasotzea 'Eskualde mailako Intereseko Sarea'ren trazadura, Oinarrizko Foru Sareari atxikia. Kategoria honetan sartzen dituztenak honakoak dira:

- Saturraran, Mutriku eta Debako hondartzak
- Itziar (Deba) eta Altzolako (Elgoibar) herriguneak
- Mendaroko eskualdeko ospitalea
- Eibarko Industria Ingeniaritza Teknikoko Unibertsitate Eskola (EHU)
- Mintxeta kiroldegia (BTT zentroa) + Makina Erremintaren Institutua (Elgoibar)
- Itziarko industrialdea

- A.g) Sarearen trazadura eta honi lotutako elementuak definitzeko unean, Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Plan Integralaren proiektuan proposatzen diren geltoki intermodaletarako bi kokapen posibleak, Elgoibarren bata (Arriaga) eta Eibarren bestea (Azitain) aztertzea eskatzen da.

- B) Toki mailako alegazioak.

- B.a) Mutriku.



- 1. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Mutrikuko porturako eta hondartzetarako sarrera Oinarrizko Foru Sarearen zati gisa sartzeari eskatzen da, eskualde mailako eskaria duten zentroak direla ulertzen baita. Oinarrizko Saretik sartzeko adar bat proposatzen da.
- 2. Mutrikuko Oinarrizko Udal Sarea: Oinarrizko Udal Sarearen trazadura osoa N-634 errepidearen gainetik doa; beraz, honetako aldaketa orok Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako Departamentuaren baimena beharko luke. Horregatik, Oinarrizko Foru Sarean sartzeari eskatzen dute.

- B.b) Deba.

- 1. Debako Oinarrizko Udal Sarea: Debako udalerriko bidegorriaren azterketan proposatzen den Oinarrizko Udal Sarearen trazadura GBBOFSen sartzeari eskatzen da, aldeak baitaude GBBLAPEko proposamenarekiko.
- 2. GBBOFS: Oinarrizko Foru Sarearen hasiera (I-4) Deba-Mutrikuko zubitik eta Casacampo-tik aldatzea eskatzen da. Honen justifikazio gisa, egun dagoen bidea aprobetxatzea aipatzen da, hiritarrek erabili ohi dute eta; gainera, N-634 errepidearen zatia saihestuko litzateke, zaila baita hau, arriskutsua izateaz gain, bizikleta txertatzera begira.
- 3. GBBOFS: adierazten da ezen Artzabal eta Mendaro arteko trazadurak aukeren azterketa bat beharko lukeela, eta horrek baloratu egin beharko lukeela Debegekak sustatu dituen Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketak eta Deba Ibaia Berreskuratzeko eta Balioa Emateko Planak egindako proposamena.
- 4. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Itziarreko poligonorako eta Debako hondartzetarako sarbideak Oinarrizko Foru Sarean txertatzea eskatzen da.

- B.c) Mendaro.

- 1. GBBOFS: Oinarrizko Foru Sarearen trazadurak N-634 errepidetik zehar jarraitu behar duela irizten zaio, Azpilgoetako gunean sartzeari alegia. Honen oinarrian zera dago, hiri bilbearekin batera izateko arazoak sortzen direla, eta hauek onartezinak direla foru sareko zati batean; zatiak gora egiten du lehenik, beherantz gero, eta honek kendu egiten dio erakarpen indarra; ez dago behar besteko zabalerarik ibilgailu pribatuaren erabilera eta bizikletarena bateragarri izateko; Mendaroko Plan Orokorrak N-634 errepidetik zehar doan trazadura bereganatu du.
- 2. GBBOFS: kontuan harturik Bidegorrien Eskualde Sareak trenbidea duela oinarri, sare hori Mendaroko tren geltokitik igarotzea planteatzen da.
- 3. GBBOFS: aukera-trazadura bat planteatzen da, inguru horretan trenbidearen trazadurak izan dezakeen aldaketatik ondorioztatu bat; hori dela eta, aukerak aztertzea eskatzen dute.
- 4. GBBOFS: laster Mendaro eta Alzola arteko estolderia lanak laster egiteko direla eta, zatiaren behin betiko trazadura eta gauzatzeko lanak proposatzen diren denbora-epa definitzeko unean lan horiek aukeratzat baloratzea eskatzen da.

- B.d) Elgoibar.

- 1. GBBOFS: Elgoibar-Alzola arteko zatian trazadura aldatzea eskatzen da. Honen justifikazio gisa, trazadura alternatiboaren abantailak aipatzen dira, N-634 errepidetik atera egingo bailitzateke ibilgailu trafikoa guztia; trazadura horretan dauden industri poligonoekiko (Lerun, Morterika-Lerun Txiki, Ibaitearte, Rodisa,



Arriaga) lotura egongo litzateke; errepideko bidegurutzeak saihesten dira, eta maldak ere txikiagoak dira.

- 2. GBBOFS: zati honetako trazadurara begira, eskatzen da Altzola eta Mendaro arteko estolderiako lanak eta inguru honetan ETSk dituen aurreikuspenak kontuan hartzea.
- 3. GBBOFSen sartu beharreko Eskualdeko Sarea: Mintxeta kiroldegirako (BTT zentroa + Makina Erremintaren Institutua) sarreraren trazadura dokumentuan jasotzea eskatzen da, eta honetarako foru kudeaketa planteatzen.
- 4. Elgoibarko Oinarrizko Udal Sarea: GBBLAPek proposatutako trazadurara begira, beste bi alternatiba planteatzen dira, eta adierazten da Oinarrizko Udal Sarearen behin betiko trazadurak Elgoibarko Plan Orokorrak ezartzen duenaren mendean egon behar duela.

- B.e) Soraluze.

- 1. Soraluzeko Oinarrizko Udal Sarea: alegazioak adierazten du gaur egun ez dagoela inolako trazadura definitu eta adosturik. Debarreneko Bidegorri Sarearen Azterketak proposatzen duen trazadura laster egingo den Plan Orokorri buruzko gogoetan aztertuko da. Trazaduraren definizioa Soraluzeko Plan Orokorren garapenaren mendean geratuko da.

- B.f) Eibar.

- 1. GBBOFS: trazadurari buruzko kontsiderazioek Foru Aldundiaren Garapen Iraunkorreko Departamentua bera Eibar-Maltzaga inguruan egiten ari den aukeren azterketaren emaitzetara jotzen dute. Azitaingo tartean ETSren egungo bidearen parte bat libre uzteko aukera ere kontuan hartzea aipatzen da, Debarreneko eskualdetik aurrera eramaten ari den geltoki intermodalaren definizioarekin batera.
- 2. Eibarko Oinarrizko Udal Sarea: honen trazadura egungo trenbidearen zati handienaren estaltzea aprobetxatuz egitea planteatzen da, eta erantsirik doan proposamena GBBLAPen txertatzea eskatzen da.

ERANTZUNA

- A.a). GBBOS trenbidean oinarrizko irizpidea zatien plangintzan eta horien proiektuetan jasotako lehentasunezko elementuetako bat izan da beti. Gauzak argiago egon daitezten, behin-behineko onarpen fasean trenbide sareko geltokien kokapena jasotzen da GBBLAPen antolaketa planoetan ('C. Antolamendu planoak' dokumentua). Gainera, 'D. Ingurumen Iraunkortasunaren Txostena' izeneko dokumentuak trazadura alternatiben arteko konparazio bat jasotzen du; honetan, besteak beste, trenbide sarearekiko intermodalitate maila baloratzen du, eta adierazten du ezen RENFE eta ADIFek kudeatutako tren geltokietatik % 98 GBBOSen trazaduratik 500 m baino gutxiagoko tartera dagoela, eta geltokietatik % 70 100 metrotik beherako tartera. Dena den, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren eta beste tresna batzuen bidez, beste neurri osagarri batzuk diseinatu eta garatuko dira, bizikletaren eta beste garraiobide batzuen arteko intermodalitatea sustatzearren.

- A.b). Kontsulta bat egin zaio Bide Azpiegituretarako Departamentuari, kontsiderazio honetarako aukerak elkarrekin aztertzeko, eta Mutrikuko zeharbidea (N-638), Debako zeharbidea (N-634), Mendaroko zeharbidea (N-634), Elgoibar-Rodisatik Elgoibar-Lerunerakoa (N-634), Maltzaga-Azitain (N-634) eta Maltzaga-Soraluze (N-627) analizatu dira. Bide Azpiegituretako Departamentuak adierazi duenez –titularitate kontuak alde



batera lagata-, galtzadari dagokionean izan ezik zeharbideen erabilera udalei laga zaie. Adierazi du, era berean, ez dituela oro har bideragarri jotzen bizikleta bideetarako espazioa lortzearren egiten diren galtzada birbanatzeko planteamenduak. Hau da, zeharbideen gainean hartu behar diren erabakiak espazio partekatu batean gauzatu behar dira.

Egoera bera gertatzen da neurri txiki-ertaineko beste herrigune batzuetan ere, bai saihebidetik ez dutelako bai, beste arrazoi batzuk tarteko, zeharbidea ez denetan hiriko komunikazio sistema orokorrera transferitu eta, horrenbestez, irizpide atseginagoei (boulevardak eta trafikoa moteltzeko elementuak eginez, etab.) jarraiki birmoldatu ez delako. Hauxe dugu, esaterako, Alegia, Ikaztegieta eta Itsasondoko kasua. Baina baita Zarautz edota Zumaiakoa ere, ezen herri hauetan, arrazoiak direnak direla, hiri espazioak zabalagoak dira eta berez laguntzen dute bizikleta erabiltzeko inguru askoz egokiago bat izan dadin. Edonola ere, egoera hau nahiko errepikatzen da Gipuzkoan zehar.

Herriguneeen arabera –neurria, banaketa, orografia, etab.–, 3 irtenbide mota orokor proposa daitezke, bizikleta trafikoa horietatik zehar igarotzera begira: (1) herria herriguneko beste kale batzuetatik zehar zeharkatzea, (2) bizikleta bidea zeharbidearen galtzadaren aldameneko hiri espazioetan moldatzea (kasu honetan, badirudi Bide Azpiegiturarako Departamentuak zein Udalak berak badutela zeresana) eta, (3) bizikleta trafikoa zeharbidea erabiliz zeharkatzea herrigunea, trafikorako motelgarriak izan ala ez.

Bizikletaren erabileran ikusten den gorako joera orokorra dela eta, txirrindulariek bere irteera aurkitzen dute, honetan inplikaturako administrazioek egiten ez badute. Beraz, ahal den guztian aurre egitea komeni da, eta elkarrekin aurrera egitea irtenbidetik egokienarentz, betiere eskumen kontuetan gehiegi nahastu gabe.

Hori guztia dela eta GBBLAPek hasieran GBBOS Oinarrizko Udal Sare gisa mantenduko du Debabarreneko hiriguneeetatik zehar igarotzen den tartean; dena den, onartzen du elkarrekiko ahalegina egin behar dela, bai behin betiko aukera zertzeko bai azkenean udal mailako kudeaketatik kanpo geratzen diren zatiak Oinarrizko Foru Sarean txertatzeko. Gogorazten da ezen “kudeaketa” kontzeptuak ez duela soilik zatiaren proiektio, gauzatze eta finantzaketa jasotzen, baizik eta baita horren kontserbazio eta ustiapena ere, zeharkatzen diren hiri espazioetako beste elementuekiko erlazioan. GBBOS ez da soilik sare berri bat lurraldean, baizik eta baita espazio juridiko-administratibo berri bat ere, oso heterogeneoa oraindik, eta sistematizazio prozesuan dago.

- A.c). Debegesaren Azterketak analizatzearen azpimarratu dituen eskualdeko interes puntuak jasotzen dira, eta kontuan hartuko dira dagozkien zatietako trazadura-proiektuen garapenera begira. B) Oinarrizko Sarearen funtzionaltasunaren analisia jaso egin da GBBLAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuko Ingurumen Iraunkortasun Txostenean. Analisi honek jaso egiten du erakarpen puntuetan, tartean dira jardura ekonomikoetarako alderdiak eta eskualde ekipamenduak, sortutako eskariari eman erantzun maila.

- A.d). Aukera-jarduerak egunean-egunean aztertzen dira, eta baita GBBLAPen programazio irizpideetan ere; txertatu eta onartu egiten dira, benetan aukerak izateko itxura hartzen duten neurrian. Politika guztiak beste batzuen babesean sortzen dira, baina une bat iritsita autonomo bihurtu behar du, edo desitxuratuta gera daiteke bestela, edo beste baten barnean, are desagertzera helduz. Aukeren kontua, zeharo aintzat hartzekoa, inolako zalantzarik gabe, ikuspegi guztietatik, hasieran ematen duena baino modu askoz konplexuago batez aztertzen da. Azpiegiturak dituzten eskakizunak –bai maila teknikokoak bai beste mota askotakoak– ez datoz inoiz bat. Eta iragartzen diren programazio aurreikuspenak aldatuta geratzen dira sarri, proiektu bakoitzaren tramitazioan sortzen diren gorabeheren indarrez. Edonola ere, aukerak oztopo ez bihurtzea ziurtatu behar da.



Hau guztia esan ondoren, aipatutako proiektu guztiak hartzen dira kontuan; gehienak detektatuta zeuden jada, eta batzuk dagoeneko analizatuta eta neurri batean baztertuta. Edonola ere, aipatutako administrazioekiko zein Debegesa eta udalekiko ohiko koordinazio bideek aukera emango dute proiektu horien guztien eta sor daitezkeen beste batzuen jarraipen eta balorazioa egiteko.

- A.e). Berrito azpimarratzen da aurreko puntuan adierazia. Eta bat egin arren eskualde mailan Ermua eta Eibar arteko oinezkoentzako eta bizikletentzako loturak duen garrantzia, eta horretarako dagoen premia, baloratzeko unean -lotura honen etorkizuna Eibarko saihebidetaren azken zatiaren eta egungo N-634 errepidearen arteko bategitearen (San Lorentzoko biribilgunea, Bizkaiko Lurralde Historikoa) diseinuaren mende dago-, gogoan hartu behar da ezen GBBLAP Gipuzkoarako Bizikleta Bideen Oinarriko Sare bat planifikatzera eta antolatzea mugatzen dela, eta Ermuarekiko lotura dagokion plangintza eremutik kanpo dagoela. Bigarrenik, aipatu errepide proiektu hori Gipuzkoako Foru Aldundiaren Bide Azpiegituretako Departamentuak sustatuko badu ere, eta Departamentu honek eragina izan badezake ere horren diseinuan eta berehalako gauzatzean, bide egoki eta eraginkorrak jarraitu beharko ditu horretarako, hau da, zuzeneko gestioaren bidez jardun beharko du, ez hau bezalako plangintza prozesu bat baliatuta, are proiektu horren garapena dagoeneko oso fase aurreratuan dagoela.

Kontu hau berau aipatu zen jada eskualdeko partaidetza saioan (2010eko ekaina-ikusi txosteneko aurreko atala), eta Departamentua udalen esanetara geratu zen, esku hartu behar izanez gero prest baitzegoen horretarako. Oraingoan, ez da horrelako inolako eskaririk jaso.

Dena den, erasota utzi nahi dugu ezen 2010eko uztailaren 13an GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentuaren kopia bat igorri zitzaioala Ermuko Udalari, hain zuzen egoki iritziz gero alegazioak egin ahal izan ziezazkion. Ez da inolako alegaziorik jaso.

- A.f). Oso positiboki baloratzen da Debegesak, bere azterketaren bidez, bizikleta arloko – eguneroko erabilerarako- eskualde mailako beharretara egin duen hurbilketa; gainera, toki eskala eta lurralde (foru) eskala izan ditu kontuan lan horretan. Oso gauza ona litzateke horrelakoak Gipuzkoa osoan egitea, nahiz badiren beste adibide azpimarragarri batzuk ere, esaterako Errenteriako Udalak eta Oarsoaldeak duela batzuk egindako lana, edota, duela gutxiago, Tolosaldea Garatzen-ek Ernioaldean egindakoa. Are gehiago, Departamentu honek, bere garaian, Goierri ingururako hurbilketa bat egin zuen, eta honek bertako herrigune gehienak GBBOSen sartzeko balio izan zuen. Eskualde mailako beste erakunde batzuek antzeko azterketak egin dituzte, udal sareetan sartzeko baina, hauek funtsezkoak diren arren bizikleta sistemara begira, herritarraren eta erabiltzaile potentzialaren atean jartzen dute eta sistema bera.

Gauzak zehaztera joz, eta hondartzei dagokienez, adierazten da Saturrarango hondartza –lurralde arteko Mutriku-Ondarroa zatian dago- dagoeneko sartuta dagoela GBBOSen, foru zati batean zehazki. Debako hondartza ere sartuta dago, Oinarriko Udal Sarearen zati batean. Orain, GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuan sartu egin da Mutrikuko hondartzarekiko lotura, Oinarriko Udal Sareko zati baten bidez (02029L), udalak azter dezan.

Altzolako guneari dagokionez, dagoeneko analizatzen ari da GBBOSen sartzea, Elgoibar-Altzola foru zatirako alternatiben azterketaren bidez; azterketa hau udalarekin eta Debegesarekin partekatutako partaidetza esparru baten barnean ari da egiten.

Oinarriko Foru Sarearen proiektuaren inguru osoan zehar ugari dira, noski, bizikletako bidaien eskaria sortzen duten nodoak, baina ez dago denak txertatzerik proiektuaren eremu arrazoizko eta zentzuzkotik, hots, hartzen duen espazio, eskumen eta aurrekontu eremutik, irten gabe. Kasu askotan, Oinarriko Foru Sarea “atean” geratuko da, eta



udalek bideratu beharko dute sarea auzo, poligono, lantoki eta abarren barnealdera, egun dauden espazio hiritartuetatik zehar edo mugikortasun bertikaleko aukeretara joz eremu horiek bizikleta bide baterako kota desegoki batean dauden kasuetan. Oinarrizko Foru Sarearen proiektuak udalek egin beharrekoak izan behar duten zatiez oztopatzen diren neurrian, GBBOFSen gauzatze normala atzeratu egingo da, eta gainera udal administrazioarekiko berarekiko bidegabekeria esparru batean.

Konklusio gisa, eta planteatutako beste konexioei dagokienez, ez dira oraingoz GBBLAPn sartuko, hainbat arrazoi tarteko: (1) trazadurak ez daude behar beste aztertuta, ez behintzat proiektu bidez aztertzeko dauden foru zatiekiko erlazioari dagokienez (2) ez dago argi, neurri batean behintzat, batzuek zein puntutaraino egon beharko luketen Oinarrizko Udal Sarean sartuta eta (3) ez dago garbi planteatzen diren konexioetako batzuek bizikletarentzat –ez egunerokoarentzat- duten benetako erabilera.

Baina, alegazioko A.c puntuari eman erantzunean adierazi den moduan, Debegesaren Azterketan analizatzera begira azpimarratutako eskualdeko interes puntu guztiak jasotzen dira, eta kontuan hartuko dira dagozkien zatietako trazadura-proiektuen garapenera begira; honakoak dira:

- Itziarko herrigunea eta industrialdea (Deba)
- Mendaroko eskualdeko ospitalea
- Eibarko Industria Ingeniaritza Teknikoko Unibertsitate Eskola (EHU)
- Mintxeta kirolegia (BTT zentroa) + Makina Erremintaren Institutua (Elgoibar)

- A.g). Geltoki intermodal posibleetarako bi proposamenak jasotzen dira, analizatzeko. Arriagakoa Elgoibar-Altzola zatiaren proiektuaren eremuan txertatzen da, eta Azitangoa Eibar-Maltzaga zatiarenean. Kasu biotan, Behin-behineko Onarpen dokumentuan jasotako trazadura aldatu egin da, besteak beste geltoki bi horien kokapena harturik aintzat.

- B.a.1). Proposatutako aldaketa onartzen eta jasotzen da. Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.

- B.a.2). Alegazioaren A.b puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.

- B.b.1). Aldatu egiten da GBBOFSen trazadura Debako hirigunean zeharreko zatian, oinarri harturik horretarako, batetik, Debako bizikleta bidezko Mugikortasun Planean jasotako proposamenak, batez ere Oinarrizko Udal Sarearen trazadurari dagokienez, eta bestetik Debabarreneko Bidegorri Sarearen Azterketa, zehazki hirigunetik zeharreko trazadurari (I-2 ibilbidea, 02 015L zatia) eta Debatik Artzabal ingururako irteerari (I-4 ibilbidearen hasiera, 04 001L eta 04 002F zatia) dagokienez. Debako Mugikortasun Planean proposatzen den Udal Sarea txertatzeko eskariari dagokienez, gogoratu behar da Udal Sare osoak ez duela Oinarrizko Sarekoa zertan izan; honetakoak izango dira, bakar-bakarrik, GBBOFSko (hiriarteko sareko) zatietako lotura-puntuen artean konektagarritasun handiagoa-hobea ahalbidetzen duten zatia, norabide-aukera eta interes puntuetarako (garraioa, aisialdia, hirigunea, etab.) irisgarritasun handiago-hobea ematen dutenak, eta Oinarrizko Sarearekin bat datorren diseinu eta tipologia bat (zabalera, seinaleztapena, trafikoak elkarrekin izateko aukera, bidezorua, etab.) izateko aukera dutenak.

- B.b.2). Proposatutako aldaketa onartzen eta jasotzen da.

- B.b.3). Artzabal-Mendaro zatia (04002F) grafiatu da, alternatibean azterketaren zain. Azterketa honek kontuan hartuko ditu alegazioan aipatutako dokumentuak. Dagoeneko helburu aldaketa bat antzematen da Azpilgoetako gunea inguratzen duen trazaduran, aipatu dokumentuetako edukiaren ildotik zehazki.



- B.b.4) Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.1). Alegazioaren B.b.3 puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.2) Alegazioko B.b.3 puntuari eman erantzunean aipatutako alternatiben azterketan aztertuko da.
- B.c.3). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.c.4). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.1) Aldaketa horren egokitasuna analizatzan ari da dagoeneko, Elgoibar-Altzola foru zatirako alternatiben azterketaren bidez; azterketa hau udalarekin eta Debegesarekin partekatutako partaidetza esparru baten barnean ari da egiten.
- B.d.2). Alegazioaren A.d puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.3) Alegazioaren A.f puntuari eman erantzunetan adierazitakora joko dugu atzera.
- B.d.4) Elgoibarko Oinarrizko Udal Sareari buruzko alegazioa onartzen eta edukian jasotzen jaso da. Ez dira udal zati guztiak jaso, bakar-bakarrik GBBOSen ondorioetarako proposatzen direnak.
- B.e.1) Behin-behinik mantendu egiten da Soralezeko Oinarrizko Udal Sarearen trazadura orientagarria, harik eta udalak, bere antolamendu orokorraren berrikuspenaren esparruan, Maltzaga-Soraluze eta Soraluze-Bergara hiriarteko zatiak lotzea ahalbidetzen duen trazaduraren bat aukeratzen duen arte.
- B.f.1) Eibar-Maltzaga zatiaren trazadurarako, dagokion alternatiben azterketaren bidez (09001F) gaur egun egiten ari den analisisira joko da; honen edukiaren gaineko informazioa badute dagoeneko bai Eibarko Udalak bai Debegesak.
- B.f.2) Eibarko Oinarrizko Udal Sareari buruzko alegazioa onartu eta edukian jaso da.

18. - Bergarako Udala (2010/07/21 eta 2010/07/27). Honakoa adierazten du:

- A) Azaltzen da ezen, GBBLAPek jasotzen duen moduan, ebaluatu diren tarteetan eraiki berri diren bide guztiak sekzio bereizikoak direla (oinezkoa eta txirrindularia banatzen dituztela). Eta Bergarako kasuan hori ez dela zuzena; izan ere, kontuan hartu behar da gaur egun exekuzio fasean dagoen Soraluze-Osintxu (Mekolalde) bizikleta bidean ibilbidea aldi berean erabiltzen dutela oinezkoek, txirrindulariek eta trafiko motordunak.
- B) GBBLAPek jasotzen duenez, trazadura tranbiaren aurreproiektuarekin koordinatu da, eta horrela trenbide zaharreko plataforma erabiltzean, tranbiak erabili behar ez dituen tarte edo zatietan bakarrik erabiliko dela Oinarrizko Sarearako. Udalak alegazio batzuk aurkeztu zizkion tranbiaren aurreproiektuko trazadurari (2007ko urtarrilaren 20ko Batzarra), baina ez du horiei buruzko erantzunik jaso oraindik. Eusko Jaurlaritzak Udalari bidalitako tranbia proiektuko trazadura kontuan harturik, adierazten du ezen zati gehienetan ardatzak bat datozela Oinarrizko Sarearako proposatutako trazadurarekin. Beraz, ez da bateragarria toki bera tranbia eta bidegorria izatea.
- C) Bergara-Beasain bizikleta bidearen ibilbideari buruz, GBBLAPen aipamen labur bat besterik ez dago, eta ez da hori gauzatzeko inolako irizpiderik adierazten. Udalerriantzat lehentasunezko ardatza da, ekialdeko hiriz kanpoko tarte lotu egiten duelako Urretxu-Beasain bizikleta-ardatzarekin.



- D) Oinarrizko Udal Sareari dagokionez, GBBLAPEk bereizi egiten ditu Burututako Udal Sarea eta Udal Sare Berria. Egiaztatu ahal izan dute GBBLAPEk Oinarrizko Foru Sare gisa grafiaturik jasotzen dituela hirigunearen kanpoaldean kokatutako udal titularitateko tarte batzuk, Oinarrizko Udal Sare gisa grafiatu beharrean. I.08 planoak (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen egungo egoera. E: 1/200.000) titularitatearen eta gauzatze mailaren arabera identifikatzen ditu zatiak. Horretan bertan, burututako sare gisa adierazten da Agorrosin Kirolgunearen eta Ibargaraiko atzealdearen (Zurraderoren) arteko zatia. Tarte horretan bada udalak txukundutako plataforma txiki bat, baina ez ditu betetzen GBBLAPEk deskribatzen dituen sekzio, seinaleztapen eta abarreko ezaugarriak. Beraz, ezin da inolaz ere sartu bizikleta bideen kategorian. LAPEk hutsune hori adierazi behar luke, eta bidegorri kategoria lortu ahal izateko egokitzapena aurreikusi beharko luke, halaber.
- I.09 planoak (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen egungo egoera. E: 1/200.000) San Antonioren eta Antzuolako mugaren arteko tarte Burututako Foru Sare gisa markatu du. Errealitatea ez dator bat GBBLAPEk jasotzen duenarekin; izan ere, gaur egun ez dago Foru Aldundiak egindako dokumenturik edo proiektu teknikorik Antzuola eta Bergara arteko lotura egiteko (Ibargarain) eta, horrenbestez, burutu gabe dago. Era berean, berriz esan behar da ezen oraingo egoerari buruzko grafikoen berdin-berdin seinalatzen dela 3,04 kilometroko Bergara-Antzuola tarte, hau da, burututako tarte balitz bezala agertzen dela, nahiz eta proiektatu gabe eta, jakina, burutu gabe dagoen.
- F) 4-8.19 planoan (Antolaketa plano. E: 1/10.000) ez da seinaleztatu Bergara-Beasain tarte inolako grafia-motarekin, eta grafiatzea eskatzen du, lehentasunezko ardatza delako udalerrientzat. Plano horretan bertan, Udal Azokaren eta Ibargarainen arteko hiriz kanpoko tarte burututako bizikleta bidea balitz bezala agertzen da, nahiz eta udal fondoekin txukunduta dagoen, oinezkoentzako pasealeku moduan. Era berean, plano gehienetan zehaztugabetasun garrantzitsuak daude. Zehatz-mehatz, 4-9.19 planoan, Labegaraietan dagoen tarte Burututako Foru Sarekoa balitz bezala agertzen da, nahiz eta udalak oinezkoentzako bidea izateko egokitutako hirigunea izan. Hala ere, oinezkoen eta txirrundularien bizikidetz-erabilera mantentzen du.
- G) Programazioaren xehetasunei dagokienez: Deba bailarako eta Bergara-Beasaingo ibilbideetan lehentasunak finkatzerakoan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren 1. laurtekorako programatu dira, baina proiektuak martxan jartzeko eperik ez da zehaztu. Kontuan izanda toki gehienak horren garapenaren zain daudela, programazioa gehiago zehaztea eskatzen du.
- I) 2010eko uztailaren 27ko alegazioa. Deba bailarako bidegorriaren zati guztiak Gipuzkoako beste edonongo edozein zati baino lehen eraikitzea eskatzen da, Gasteiz eta Eibar arteko autopistaren proiektuari buruzko Ingurugiroaren Gaineko Eraginaren Deklarazioaren erabakian, 1998ko apirilaren 6koan (2. puntua, c.12.2 apartatua) jasotako obligazioa betetzearren; izan ere, honetan Deba bailarako bizikleta bidea gauzatzeko epea adierazten zen, eta baita autopistako lanak amaitu eta urtebetera amaituta egon behar zuela ere.

ERANTZUNA

- A) Soraluze-Mekolalde zatiak ez du sekzio berezia, halaxe da, eta bizikleta-oinezkoen eta trafikoko motordun baimenduaren baterako erabilera du funtzionamendu erregimena. Oinarrizko Foru Sareko bizikleta bideen erabileraren ebaluazioa da Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren eginkizunetako bat. Eraitzen taulan bizikleta eta oinezko erabiltzaile portzentajeen arabera adierazten eta baloratzen dira erabilerak, modu berezian alegia, baina honek ez du zertan adierazi zati horiek bizikidetzakoak, mistoak edo bereziak direnik; egiten dena zera da, erabiltzaile mota bakoitzak egiten duen erabilera baloratu, baita ibilgailu motordun baimenduen erabilera bera ere, horrelakoa onartuta dagoen zatien kasuan.



- B) EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak GBBLAPi buruz egin duen txosteneko zehaztapenetako bat, hain zuzen ere, tranbiaren proiektua GBBLAPen gainetik jartzekoa izan da. Horregatik, Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eraginak, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate-Bergara LPPekin), honako zehaztapen hau jaso zen: *“GBBLAPen Debagoienerako proposatutako trazadura hurbil pasatzen da LPPk proposatutako tranbia-proiektuaren zati batzuetatik (Mekolalde-Bergara, Bergara-San Prudentzio, Arrasateko iparraldea eta Oñatiko sarrera), eta Vasco-Navarro trenbidearen plataforma aprobetxatzen du tranbia-proiektuak erabiltzen ez dituen zatietan. Beti ere, tranbia-proiektuaren behin betiko proposamenera egokituko da, lehentasuna izango baitu hark. ETSrekin lankidetzat-hitzarmena egin ondoren, behin-behinean, sare horren zati laburren bat erabiltzeko asmoa dago, etorkizunean tranbia berrezarri bitartean”*.
- C) GBBLAPek ez ditu planifikatutako zati bakoitzerako esku-hartze irizpideak definitzen; irizpide horiek proiektu faseari dagozkio, bai alternatibek gaineko azterketak izan, bai aurreproiektu edo eraikuntzako proiektu teknikoak izan, hauek zehaztuko baitute, oso-oso eta beharrezko xehetasun mailarekin, egin beharreko obrak. Oinarrizko Sarea osatzen duten bizikleta bideen lehentasun mailari dagokionez, GBBLAPek maila funtzionaleko eta aukera mailako irizpideak txertatzeko ahalegin batez baloratu du hori. Erabilera funtzionaleko irizpideak koherenteak izan dira Planeko irizpide orokorrekin, eta zehazki lehentasuneko erabiltzailearen profilaren definizioarekin. Ildo honetatik, nahitaezko desplazamenduetarako eguneroko erabilera potentzial altua, erabilera dentsitate potentzial altua, eguneroko txirrindulari motarentzat onargarriak diren distantziak eta udal mailako bizikleta sareen garapen maila altua elkartzen diren zatiei eman zaie lehentasuna.

Bergara-Urretxu zatiaren kasuan, eta honek izan dezakeen eguneroko erabilera gutxietsi gabe, aisialdi eta laketaekin gehiago lotutako erabilera izan dezakeela ulertzen da; beraz, ez litzateke aipatu diren lehentasun horien artean egongo. Edonola ere, Bergarako ekialde inguruko eguneroko erabilera potentzial handieneko zatia Bergara-Antzuola bizikleta bidea izango litzateke; hau neurri batean dago eginda, eta lehentasun handiagoa eman zaio.

- D) GBBLAPek proposamen ireki bat egiten du, udal entitateek iritzia eman dezaketean bat, Oinarrizko Sarean sartutako zatien etorkizuneko kudeaketarako, hiri bilbeetan kokatutako zatiak eta hiriartekoak direnak bereiziz horretan. Zatiak foru kudeaketari edo udal kudeaketari atxikitzeko unean, kontuan hartzen ditu, besteak beste, kokapena, ezaugarriak, erabilera, zati bakoitzaren hirigintzako kalifikazioa eta, bereziki, zatia egin ondoren beharko diren mantentze lanak (bidezorua, argiztapena, garbiketa, etab.). Hala, egokiago iritzi zaio hiri eremuetan zehar doazen zatien diseinu eta mantentzea udal erakundeei atxikirik egoteari, eta beste zatiak, berriz, foru administrazioaren kargura uzteari. Edonola ere, lehenago aipatu dugun moduan, proposamenak aldaketak izan ditzake, kasuan kasuko udal mailako koordinazioaren bidetik.

GBBLAPek proposatzen duen Oinarrizko Udal Sarearen trazadura orientagarria da; salbuespen bakarra zera da, udal zatiak, honen definizioa udal erakundeari dagokio, kontuan hartu behar dituela aipatutako hiri eremuen mugan dauden hiriarteko zatiekiko lotura puntuak, eta bide batez bermatu egin behar duela, udalerritik edota eskualde mailako interes puntu nagusiekiko sarrera ahalbidetzeaz gain, ahalik eta zuzenena izan behar duen desplazamendua.

Agorrosin-Ibargarai zatian, Bergarako udalari berari egokituko zaio Oinarrizko Udal Sarearen behin betiko trazaduraren zati izango den ala ez erabakitzea, betiere hiri bilbearen multzoan motorrik gabeko mugikortasunerako sare zabalago bat sortzeari buruzko gogoeta komenigarri baten esparruan. Kasu horretan, GBBLAPek jaso egingo du udalak proposatzen duen trazadura, honen gauzatze mailarekin batera.



E) I.09 Planoak, alegazioak aipatzen duenak, informazio mailan identifikatzen du (1/200.000 eskala) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen egungo egoera, hau da, bakar-bakarrik Oinarrizko Foru Sareari atxikitako zatiak; eta hauen artean bereizi egiten ditu egin gabe daudenak eta dagoeneko egindakoak. Gogoan izan behar da ezen GBBLAPek (A dokumentua. Memoria, '4.5.2. Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen egungo egoera') zati burututzat hartu dituela LAPen behin-behineko onarpenaren dokumentua idazteko unean -2010eko maiatza- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Diputatuen Kontseiluak onartuta dituen eraikuntza-proiektuetako zatiak, egin gabe dauden arren. Gauzatze aurrekontua onartuta duten zatiak "zati burututzat" hartze honen arrazoia zera da, Oinarrizko Sare osoa gauzatzeko aurreikusitako kostuaren zenbatespenean koherentzia handiagoz joka daitekeela batetik zati horiek eta, bestetik, proiektuetarako asignazio onarturik ez duten zatiak jarriz gero, hauek GBBLAPen etorkizuneko kostu eta aurrekontuari gehitu behar zaizkio eta.

Edonola ere, aztertzen ari garen zatia eginda dago jada, eta zerbitzu publikorako zabalik 1. eta 2. faseei dagokienez (04020 F); 3. fasea geratzen da egiteko, eta hau URAK sustatutako ur-hodi bat egiteko lanei lotuko zaie. Horrenbestez, komeniko litzateke Udalak aktibatzea Bergarako Oinarrizko Udal Sarean hurren datorren zatiaren proiektu eta gauzatze lanak, San Antonio auzotik hirigunearen barnealderantz hain zuzen (04019 L).

- F) C. *Antolamendu planoak* dokumentuan sartutako planoak, hauetan askoz eskala (1/10.000 eskala) eta xehetasun maila handiago batez identifikatzen dira ibilbideak, ibilbideka daude antolatuta. Hala, alegazioan aipatzen den 4-8.19 planoak '4. ibilbidea. Deba bailara'-ri dagokio; beraz beste ibilbideak, tartean alegazioko testuak aipatzen duen '6. ibilbidea. Bergara-Beasain' delakoa, beltzez grafiatuta ageri dira, dagokien legendak adierazten duen moduan hain justu. 6. ibilbideari dagozkion zatiak kontsultatu nahi izanez gero, trazadura honetan dauden planoak ibilbidearen plano nagusian daude identifikatuta, eta bat datoz ibilbide honen antolamendu planoekin.

Lehen adierazi bezala, 4-8.19 planoan sartutako zatiak Oinarrizko Udal Sarekoak dira; horrenbestez, zati batzuk sartzea edo ez sartzea, kasu honetan Agorrosin-Udal Azoka zatia, Bergarako udalaren beraren kontua izango da. Kasu horretan, GBBLAPek jaso egingo du udalak proposatzen duen trazadura, honen gauzatze mailarekin batera.

Labegaraietako zatiari dagokionez, hau 4-9.19 planoan sartuta dago, ez da Burututako Foru Sare gisa ageri, baizik eta Burututako Udal Sare gisa. Beraz, ez da ulertzen zergatik aipatzen diren kasu honetan okerrak edo zehaztasun falta, zeren eta alegazioak berak dioen moduan, zati hori udalak oinezkoentzako bide gisa egokitu duen hiri eremu batetik zehar baitoa, oinezkoen eta txirindularien arteko bizikidetzako erabilera mantentzen dela aitortzen den batetik zehar alegia.

Edonola ere, Bergarako Udalak Burututako Udal Saretzat duenari buruz erabiltzen den informazioa Gipuzkoako bizikleta bideen bistaratzailea mantentzeko aldiari ematen duen informaziotik eskuratu da; bistaratzaile hori herritarrentzako informazio zerbitzu bat da, eskura duen bizikletarako ondare guztiari –udal eta foru mailakoari- buruzkoa, eta www.gipuzkoaingurumena.net eta www.gipuzkoabizikletaz.net web orrietan dago. Komeniko litzateke Udalak berrikustea informazio zerbitzu horretan sartutako zatiak, zeren eta orain uste badu zati horietakoren bat ez dela bizikletaz erabiltzeko egokia, kendu egingo baita, ahalik eta lasterren, aplikaziotik.

- G) Proiektu bakoitza garatzeko zailtasunak, zati bat definitzen denetik gauzatzen den artekoak, oso ugariak dira, arrazoi asko tarteko. GBBLAPek bere mailako dokumentu bati dagokion programazio-xehetasuna du, hain zuzen ere tramitazioaren une honetan eskain dezakeen maila. Dena den, xehetasun falta hori bideratu egiten da, aldiari aldiari, Bergarako Udalaren eta Departamentuaren artean zabalik diren komunikazio ildoek esker. Edonola ere, oso egokia izango litzateke egungo koordinazioa sendotzea, maila teknikoan batez ere.



- I) AP-1en Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.

Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpen dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar-Gasteiz autopistaren Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioak '4. ibilbidea: Deba bailara' honekiko lagatako zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Deklarazio horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilerara bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, Bergara-San Prudentzio zatiari dagokionez (04011F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta.

19. - Elgetako Udala (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Elgetako herrigunea Deba bailara (4. ibilbidea) zeharkatzen duen Oinarrizko Sarearekin eta Debabarrenarekin (Eibar-9. ibilbidea) lotzeko GBBOSi hainbat adar txertatzea eskatzen du.
 - A.a) Adar bat proposatzen da, Bergaratik abiatu eta Elgetako herriguneraino iristeko, Asentzio auzotik eta Intxortako Atetik zehar. Honen justifikazio gisa, aipatzen du ezen udal antolamenduak jasotzen duela Deba bailarako ibilbide nagusitik Elgetara arteko lotura, Bergarako Angiozar auzoan zehar, eta Asentzioko parketik igarota; izan ere, dagoeneko badagoen ibilbide bat da, eta egoera kaskarrean egon arren zikloturistek askotan erabiltzen dute. Orografia malkartsua duela onartzen du, baina, era berean, aipatzen du ez duela plataforma berri bat egitea proposatzen, baizik eta askotan erabiltzen den bide bat konpontzea eta egokitzea. Osterantzean, eransten du horretatik sarritan ibiltzen diren inguruko zikloturistek eta txirrindularitza elkarteek (Elgetako Txirrindulari Elkarte, Bergarako Lokatza Ziklismo Elkarte) behin eta berriz eskatu izan dutela.
 - A.b) Elgeta eta Eibar Aixolako urtegitik zehar lotzeko adar bat proposatzen du.

ERANTZUNA

- A.a) eta A.b). Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eragina, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate-Bergara LPPrekin), honako zehaztapen hau egiten da: *"GBBLAPen ez dira Oinarrizko Sareko zatizat hartzen LPPn jasotako trazadura hauek: Bergara-Angiozar-Elgeta, Aixola-Elgeta (Karabieta)-Eibar. Proposamen guztietan, trazadurek zailtasun orografiko handiak gainditu behar dituzte. Ezaugarri horiek kiroletakoak ez diren eguneroko joan-*



etorriak –Oinarrizko Sarearen erabilera nagusia- zailtzen dituzte. Halaber, ez dira Oinarrizko Sarearen barrukotzat hartzen aisialdirako eta naturaz gozatzeko beste trazadura batzuk (Aretxabaleta-Urkulu-, Zubillaga-Urkulu, Oñati-Arantzazu). Edonola ere, GBBLAPen proposatutako sarean ez da baztertzen tokiko, eskualdeko edo bestelako jarduera osagarriak egitea, etorkizunean, bizikleta erabiltzeko aukerak gehiago izateko”.

GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraiobide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSk bidaiak sortzen dituzten lotunean konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko zatietan bai hiriko zatietan, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laket erabilerako zati batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinezkoentzako sareekin lotzen direnak. Hauxe da Endarlatsa adarraren, Plazaolaren bidearen, Bergara-Urretxu zatiaren eta Debagaraiko Eskoriatza-Muga zatiaren kasua. Eta eginkizun hau betetzen dute, halaber, nahiz maila apalago batean izan, izaera mistoko eta natur ingurunean ekipamenduak lotzen dituzten beste zati batzuek, Arditurriko adarrak eta Urola Garaiko Legazpi-Mirandaola-Telleriarte-Brinkola zatiak esaterako. Azkoitia eta Zumarraga arteko Urolako zatia kasu berezia da, garrantzi bereziko hiru hirigune lotzen ditu eta. Kasu hauetan guztietan, ugari dira GBBOSen zati ez diren baina lotura naturalak eskaintzen dituzten eta Sarean sartu ahal izateko erabil daitezkeen bide, xenda, pista eta bestelakoak. Ez dira sarekotzat hartzen, esaterako ez dutelako konexio-izaerarik edo malda egokirik, eta GBBLAPen xede eta asmo orotatik kanpo dago, era berean, landa-natur eremuan modu intentsibo batean sartzeari; egin nahi duen bakarria kultur edo aisia-naturako ekipamendu nagusiekiko lotura ematea da.

Udalaren proposamena aztertu da, eta proposatu den trazadura tokian bertan ezagutu. Sentikortasun handia izan arren udalak zein Bergara eta Elgetako zikloturista kolektibo aipatuek adierazten duten interesarekiko, eta bat egin arren GBBOSek kirol txirringarritza oinarri edo garapenerako sostengu gisa bete dezakeen eginkizunaren inguruko interesean, uste dugu proposatzen diren ibilbideek ez dituztela betetzen GBBLAP honetan ezarritako irizpideen arabera bizikleta-oinezko zati bihurtzeko baldintzak. Edonola ere, GBBLAPek proposatzen duen Sareak ez du udal, eskualde edo beste maila bateko ekimenetatik sor daitezkeen jarduera osagarriak egitea baztertzen; izan ere, bizikleta erabiltzeko aukera gehiago izan daitezke, horien bidez, etorkizunean.

20. - Arrasateko udala (2010/07/28). Honakoa adierazten du:

- A) Deba bailarako bidegorriaren zati guztiak Gipuzkoako beste edonongo edozein zati baino lehen eraikitzea eskatzen da, '0' laurtekoan zehazki GBBLAPen terminologiari jarraiki, Gasteiz eta Eibar arteko autopistaren proiektuari buruzko Ingurugiroaren Gaineko Eraginaren Deklarazioaren erabakian, 1998ko apirilaren 6koan (2. puntua, c.12.2 apartatua) jasotako obligazioa betetzearren; izan ere, honetan Deba bailarako bizikleta bidea gauzatzeko epea adierazten zen, eta baita autopistako lanak amaitu eta urtebetera amaituta egon behar zuela ere.
- B) Elorregi-Arrasate zatia. Elorregi eta Arrasate artean proposatutako zatiaren ordeztu behin betiko trazadura jartzea eskatzen da. Ulertzen da ezen, luzera begirako ikuspegi batez egin nahi den Plan batean, zentzu handirik ez duela behin-behineko trazadura jasotzeak, batez ere lurzoru erreserbari dagokionez, baina baita irudiaren beraren ikuspegitik ere. Ulertzen da askoz egokiagoa dela behin betiko trazadura jasotzea, kontuan harturik, betiere, Udalak eta Eusko Jaurlaritzak tranbiaren ibilbiderako adostu duten trazadura.



- C) Kaskonategi zatia. Interesgarriago ikusten da ibaiaren ezkerreko aldetik dagoen bidearen trazadurarekin jarraitzea, maldak egokituta betiere. Honen justifikazioaren oinarrian zera dago, inguru honetan aurreikusten den trazadura Eroski aurretik igarotzen dela. Hortik aurrera proposatzen den aukerak (Elorregirantz) zailtasun askotxo du, 'atzerantz egiteko' eragozpenak barne. Atzerantz egin behar honek errepidea gurutzatzeko joera sor edo indartu dezake, arrisku iturri bat eraginez horrenbestez. Ezkerraldeko ertzetik bidea erosoagoa da, eta gainera nabarmen errazten du trazadurak Kataide eta Elorregirantz jarraitu ahal izatea.
- D) Takoloko bidegurutzeta (Fagor San Andres ingurua). Azaltzen dute ezen GBBLAPek irizpide zehatzak jaso beharko lituzkeela, laster egitekoak diren lanetan Takoloko bidegurutzeta gauzatzera begira, hain zuzen horrela bizikleta bidearentzako arriskurik gabeko bidegurutze bat bermatzearen, inguru horretan diren errepideen arteko loturekin batera inolaz ere.

ERANTZUNA

- A) AP-1en Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.

Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpen dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar-Gasteiz autopistaren Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioak '4. ibilbidea: Deba bailara' honekiko lagatako zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Deklarazio horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilerara bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, San Prudentzio-Arrasate zatiari dagokionez (04012F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta.

- B) "Behin-behineko" aukera aipatura jotzeko justifikazioa behar beste zehatz igorri zaio dagoeneko Arrasateko Udalari, Confederación Hidrográfica del Norte-k sustatutako lanak amaitu ondoren, 2011-2012an, gauzatzea aurreikusita dagoen zati honen eraikuntza-proiektuaren jendaurreko epean zehar.

EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak GBBLAPi buruz egin duen txosteneko zehaztapenetako bat, hain zuzen ere, tranbiaren proiektua GBBLAPen gaineratik jartzekoa izan da. Horregatik, Hasierako Onarpen dokumentuan (E dokumentua. Plangintzaren gaineko eragina, 2. atala: GBBLAPen koherentzia eta bateragarritasuna Arrasate-Bergara LPPrekin), honako zehaztapen hau jaso zen: *"GBBLAPek Debagoieneko proposatutako trazadura hurbil pasatzen da LPPk proposatutako tranbia-proiektuaren zati batzuetatik*



(Mekolalde-Bergara, Bergara-San Prudentzio, Arrasateko iparraldea eta Oñatiko sarrera), eta Vasco-Navarro trenbidearen plataforma aprobetxatzen du tranbia-proiektuak erabiltzen ez dituen zatietan. Beti ere, tranbia-proiektuaren behin betiko proposamenera egokitu da, lehentasuna izango baitu hark. ETSrekin lankidetzeta-hitzarmena egin ondoren, behin-behinean, sare horren zati laburren bat erabiltzeko asmoa dago, etorkizunean tranbia berrezarri bitartean”.

Hain zuzen ere, eta besteak beste, herri administrazioen ekonomia, jabetzaren gaineko afekzio berriak saihestea, eta irudia dira zatiaren trazadura udal titularitateko trenbidearen bide zaharrean mantentzeko erabakia gidatu duten arrazoiak. Tranbiaren proiektuko gorabeherak ezin dute, inondik inora, atzeratu edo behar gabe zamatu GBBOS gauzatzeko prozesua.

- C) Arrasate-Epele zatirako trazaduraren aukeraren justifikazioa ezaguna da jada Arrasateko Udalarentzat, zeren eta dagokion eraikuntza-proiektuaren erredakzioa Udala bera jakinean dela zertu baita. Ibaiaren ezkerretik esku-hartzea onartezina da ingurumenaren ikuspegitik, eta URAk eman kontrako txostena du gainera. Honetaz gain, aipatzen den merkataritza-gunea bizikleta bidaiak sortzen dituen nodo bat da, eta ezin da zati honetako ibilbidetik kanpo laga. “Atzera egin” eta errepedea zeharkatu behar horrek sortzen omen dituen arazoak seinale egokiak jarriz eta, hala dagokionean, zigortzera joz konpondu beharko dira.

Berriro azpimarratzen da ezen aisialdi-laket ikuspegiak, oinezkoak ere harturik, ez gaituela gure ibaiertzetan neurritz gain eta beharrik gabe esku hartzera eraman behar; ez behintzat zati horrek behar dituen 4 metroko sekzioak direnean.

- D) Takoloko bidegurutzea une honetan ari da definitzen Bide Azpiegituretarako Foru Departamentua, sortu berriko biribilgune baten azpitiko pasagunerako proiektuaren bidez. Instantzia hauetatik berretsi egiten da denbora luzean aldatuko ez den obra batean zein garrantzitsua den behar besteko sekzio edo zabalerak -4 metro, oinezkoak eta bizikletak bereiziz-, % 6tik beherako maldak, eta argiztapen eta seinaleztapen egokiak ziurtatzea.

Era berean, Udalak zehaztu egin behar zu hiriguneranzko aldameneko zonaren behin betiko antolamendua, hirigunean sartzeko sarea behar bezala egokitu ahal izatearren.

21. - Leintz Gatzagako Udala (2010/07/26). Honakoa adierazten du:

- A) "Lau hilabeteko" epean Bidegik Gatzaga-Eskoriatza zatia egiteko beharrezko gestioak egitea eskatzen du. Honetarako justifikazioa zera da, AP-1 amaituta egonik, zati honek eginda egin beharko lukeela.
- B) GBBLAPek jaso egiten du Gure-Ametsako zatian Udalak aurrez proposatutako zuzenketa, baina jarraian mendietatik egurra ateratzeko erabiltzen den bidera desbideratzen da trazadura, ibilbideak lehenagoko trenbidetik igaro beharko lukeen arren, egurrak ateratzeko bidea eta bizikleta bidea bereiziz horrenbestez.
- C) Herrigunetik Oinarrizko Sarera iristeko, bi aukera proposatzen ditu: 'A' eta 'B' alternatibak dira. Lehenak izango luke lehentasuna, era berean baliozkoa izan daitekeen bigarrenaren aurrean. Bi alternatiba hauek 2007ko ekainean, proiektua analizatu zutenean, ingeniartzara bidali zituztela adierazten du.

ERANTZUNA

- A) AP-1en Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoaren betetze mailari lotutako kontuak ez dira, kontzeptu mailan, Lurraldearen Arloko Plan honen helburu eta eginkizunetan sartzen, eta dagokien instantziara bideratu beharko dira, ez baina Foru Departamentu honetakoetara.



Jarduerak programatzeko irizpideak GBBLAPen dokumentuan daude azalduta, eta oraindik beste pixka bat zehaztuko dira Behin-behineko Onarpen dokumentuan. Irizpide horiek bi multzo nagusitan bereizten dira: irizpide funtzionalak eta aukera irizpideak. Irizpide horiek lurralde osorako dira, baldintza berberetan.

Udalak aipatzen duen Eibar-Gasteiz autopistaren Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioan xedatutakoa betetzeak ematen duen baldintza diferentzialak, edonola ere, Departamentu honetakoez aparte beste instantzia batzuen babes eta sostengu ekonomikoa izan beharko du.

Dena den, ikusten ari da ezen Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioak '4. ibilbidea: Deba bailara' honekiko lagatako zorra oztopo ari dela bihurtzen, udal batzuek bizikleta politikaren arloan jarrera benetan aktiboak hartu ahal izan ditzaten. Izan ere, Oinarrizko Udal Sarearen garapena aipatu Deklarazio horren ardatzera dago "mugatuta" ia-ia, argi eta garbi aisia-laketera begira eta oinezkoen erabilerara bideratuegi dagoen ikuspegi batez. Ardatz honek, besterik gabe (dagoeneko garatzen ari den Oñatiko adarra erantsita soilik), eta bere adarrez hiriguneetan bilbe bat osa dezaketen udal sareen laguntzarik gabe, Debagoieneko eguneroko bizikleta mugikortasuna bideratuko duelako ideia lehenbailehen gainditu behar dugu.

Azkenean, Eskoriatza-Muga zatiari dagokionez (04018F), adierazten da ezen hau gauzatzea GBBLAPen lehen laurtekoan dagoela sartuta. Eskatzen den Leintz Gatzagako herrigunerako sarrera adarra (04025F) bigarrenean sartu da, eta dagokion azterketaren bidez bideragarria dela egiaztatuz gero, ahalegina egingo da Eskoriatza-Muga zatiarekin batera gauzatzeko, ahal den neurrian.

- B) Zuzendu egin da GBBLAPen sartutako trazadura, alegazioak azaltzen duenaren ildotik.
- C) Egun dagoen kota aldea nabarmena bada ere, arrazoizko ikusten da Udalak GBBOSerako sarrera bat herrigunetik hurbil edukitzeko interesa. GBBLAPen sartu egiten da Leintz Gatzagako herrigunerako sarbide ardatz bat (04025F), alternatibak aztertu zain betiere. Udalak igorritako alternatibak azterketa hori egiten den unean baloratuko dira.

22. - Astigarragako Udala (2010/09/07). Honakoa adierazten du:

- A) Oinarrizko Udal Sarearen trazadura aldatzea eskatzen du, Kale Nagusitik barrena joan beharrean, Galtzaur errekaaren ondotik ekarriz Kale Nagusiaren 78 zenbakiraino. Kale Nagusiko zatia errepidearen ezkerreko aldetik egingo litzateke, Oiartzungo norabidean. Honentzako justifikazio gisa, azaltzen du Galtzaur erreka ibaiertzeko pasealekua eginda dagoela, eta horrela guztiz bideragarria eta eramangarriagoa ikusten duela trazadura. Gaur egun Kale Nagusian egin gabe dagoen zatia bidearen ezkerreko aldetik egitea komeniko litzateke, zeren eta espaloia alde batean bakarrik baitago; eta aukera honi bideragarriago irizten dio.

- B) Ergobiako biribilgunearen eta Hernaniko mugaren arteko zatia eraikita dago jada; jakin ez, ordea, burututako zatitzat hartu ahal izateko GFAk emandako jarraibideak betetzen dituen. Eginda dago, halaber, Ergobia auzoa zeharkatzen duen zatia, *planoan zehazten den bezala* hain justu ere.

- C) Ikusten da ezen, Udalak proposatutako Astigarraga-Oiartzun zatia (Aurrerapen faseko iradokizuna da), alternatiben ikerketen zain dauden zatien artean sartua, aztertzen ari dela, Donostiarentzat duen aisia aldetiko erabilera potentziala kontuan harturik horretan. Aisialdirako erabileraren potentzialtasunari dagokionez, aukera on irizten zaio Oinarrizko Sarea Bentasetik Listorretako laket guneraino behintzat luzatzeari.



Bentas-Errenteria lotura ere aipatzen da, honek aukera emango bailuke udalerriko auzo batzuetatik bizikleta bideen sarean sartzeko (edo hainbat herritako landako bizikleta bideetara iristeko), eta Markolatik Oiartzunen sartzeko aukera bat ere izango litzateke. Astigarraga-Listorreta-Oiartzun-Arditurri.

- D) Hernani aldera ikusirik, Ergobia-Zubigain-Florida lotura proposatzen da; honek aukera sortuko luke Floridako kirol ekipamenduetara, Galarreta ingurura, Errekaldera eta beste hainbatetara joateko.

- E) Lehentasunezkoztat jotzen da Astigarraga eta Hernani arteko lotura zatiak gauzatzea; batzuek promotoreei dagozkie, eta beste batzuk Foru Aldundiari, baina guzti-guztiak premiazoak dira.

F) Era berean, Astigarraga-Oiartzun zatiari lehentasun maila altua eman behar zaiola irizten zaio.

ERANTZUNA

- A) Jaso egiten da Udalak bere Oinarrizko Udal Sareari buruz adierazia (03028L zatia). Oinarrizko Udal Sarearen zati gisa mantentzen da, halaber, Kale Nagusiaren beste zatian zehar doan orientazio gisako trazadura, honek sarrera zuzenagoa emango bailuke Astigarragako herrigunetik hegoaldera kokatutako auzoetatik. Gogoratu behar da, halaber, oinezko eta bizikleta sareetarako aukera eta diseinu desberdinak daudela, eta kasu guztietan ez dagoela sare bereizirik zertan egin, eta, Astigarragako herrigunearen kasuan bezala, trafikoa moteltzeko neurriak edota galtzada berean beste trafikoekin batera izateko zatiak egokiturik antola daitezkeela sare horiek.
- B) Ergobiako biribilgunearen eta Hernaniko mugaren arteko zatia burututzat hartu da dagoeneko Bistaratzailearen Berrikuspenean, eta horrelakotzat hartuko da LAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuan. Dena den, Astigarraga eta Hernani artean egiteko dauden zatien (03003F eta 03004F) eraikuntza-proiektuari ekiteko unean, aztertu egingo da burututako azpizatia, beharrezko iriztitako egokitzapenak zertu ahal izatearren.
- C) GBBOS azpiegitura bat da, eta bere eginkizun nagusia bizikletaren erabilera bultzatzea da, eguneroko garraibide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (lana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBOSk bidaiak sortzen dituzten lotuneak konektatu behar ditu; zenbat eta gehiago hobe, bai hiriarteko zatietan bai hiriko zatietan, baina batez ere azken hauetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laket erabilerako zati batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gaindiko izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetzkoentzako sareekin lotzen direnak. Osterantzean, eta GBBOSen inguru osoan oro har, ugari dira sarearekiko lotura naturalak eskaintzen dituzten errepide txikiak, bideak, bidezidorrak, pistak, etab., sarerako iristeko erabil daitezkeenak baina sarearen zati izateke.

Udalaren proposamenak aztertu dira, eta ez da behar besteko arrazoirik ikusten GBBLAP honetan ezarritako irizpide eta lehentasunen arabera proposamen horiek GBBOSen sartzeko.

- D) Onartu eta jaso egin da GBBOSen proposatutako Ergobia-Galarreta-Errekalde lotura (02023F, 02022L eta 02021F), alternatibean ikerketen zain betiere foru zatiei dagokienez.
- E) Astigarraga Zeharbidea (03003F) eta Astigarraga-Hernani (03004F) zatiak lehen laurtekoaren programazioan daude sartuta. Astigarraga (Ergobia)-Hernani (Florida) zatia, sarean sartu berria eta alternatibean azterketen zain dagoena bera, ez da LAPen oraingo



programazio horizontean sartzen (bi laurteko), eta hurrengo berrikuspenak ezartzen duen horizontean jasoko da.

- F) Astigarraga-Oiartzun zatia, sarean sartu berria eta alternatiben azterketen zain dagoena bera, ez da LAPen oraingo programazio horizontean sartzen (bi laurteko), eta hurrengo berrikuspenak ezartzen duen horizontean jasoko da.

Beste udal batzuek, hainbat bide erabilita, alegazio idatzirik gabeko zenbait informazio igorri dute.

23. - Hondarribiko Udala (2010/08/06). Ingurumen Departamentuak dokumentazio hau aurkeztu du:

- "Hondarribiko Bidegorri Sarea". Alegazio idatzirik gabe. Informazio hau Hondarribiko Oinarrizko Udal Sarea berrikusteko erabili da.

24. - Zarauzko Udala (2010/08/10). Honako dokumentazio hau bidali, eta hurrena eman du aditzera:

- Talaimendiko hiritartze planoak. Alegazio idatzirik gabe. Zona horretan ez dago Udalak aurreikusitako bizikleta biderik, baina ez da aukera baztertzeko. Hiritartze lanek aldatu egin dute errepidetik kanpinerako irteera, Oinarrizko Sareak Zarautzerako sarrera seinalatuta zuen tokian. GBBLAPen zati hau aldatzea eskatzen du.

ERANTZUNA

- GBBOSEk Zarautzen sartzeko duen puntuak mamizko aldaketa bat izan du. "Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren barruan Gipuzkoako Lurralde Historikoko trenbidearen antolaketari dagokion zatiaren aldaketa" delakoak jasotzen duen jarduketa lotesleeta baten arabera, Orio eta Zarautz arteko Zudigaraiako trazadura (eta tunela) baztertu egingo da etorkizunean. ETSrekin gestio bat egin ondoren, berretsi egin da etorkizunean GBBOSEk tunel hori erabiltzeko aukera, hain zuzen eguneroko bizikleta mugikortasunari baldintza zeharo egokietan eskaintzearen, maldari eta zati-luzerari dagokienez, Orio eta Zarautz arteko lotura. Horregatik, GBBLAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuak aldatu egiten du trazadura, Orio-Zarautz zatia sartuz (02006F), Orioko geralekuaren eta Zarauzko Asti kirol eremuaren artean (A-8tik hegoaldera), foru zatia zuzenean lotuz zona horretan dagoeneko burututa dagoen Zarauzko Oinarrizko Udal Sarearekin (02007L). Beraz, GBBOSEk ez dio jada eragingo aipatutako Talaimendi inguruari.

25. - Tolosako Udala (2010/04/27). Honakoa eskatzen du:

- A) GI-2135 errepideko bidegorriaren eraikuntza Garapen Iraunkorreko Departamentuaren aurrekontuetan sartzea. GI-2130 errepidean, Tolosako Amartz auzotik zeharreko zatian, trafikoa hobetzeko aurreproiektua bidali dute. Errepide berean Txarama auzoraino egindako bidegorriari lotzen zaio. Honen justifikazioaren oinarrian hainbat elementu aipatzen dituzte, hala nola: GI-2135 (Tolosa-Lizartza) eta GI-2130A (Tolosa-Leaburu) errepideen arteko lotura berrirako proiektua, Usabal poligonorako (60 enpresa-800 langile) eta Araxes paper-lantegirako sarrera, Amartz auzoa (1.400 biztanle) hirigunearekin lotzea, Amartz egoitza-garapen berria (300 etxebizitza), eta Amartz eta Txarama artean dagoen bidegorriarekiko lotura.
- B) GI-3650 (Tolosa-Anoeta) errepideko bidegorriaren eraikuntza Garapen Iraunkorreko Departamentuaren aurrekontuetan sartzea. Honetarako justifikazioa zera da, eguneroko



erabilera potentzial altua (poligonoak, Anoeta-Tolosa desplazamenduak) eta gaur egun errepideko bazterbidean zehar doazen oinezkoentzako arrisku egoerak saihestu beharra.

ERANTZUNA

- A) Udalak bere udal sareari dagokionez GBBLAPen dagoeneko jasotako Oinarrizko Udal Saretik (03015L) haratago dituzkeen aurreikuspenen gaineko plan eta irizpide teknikoak jakinarazi ezean, ezinezkoa da finantzaketa puntuala eskatzen den zati horrek GBBOSen izan dezakeen garrantzia eta eginkizuna interpretatzea. Ez da ulertzen Udalak nola ez duen inolako justifikazio gogoeta teknikorik adierazi Tolosaldea Garatzen-ek egin duen alegazioan, erakunde horren bidez agertu denean, ofizialki, jendaurreko informazio prozesuan. Beraz, aztertzen ari garen zatia Tolosako Udal Sarekotzat hartu behar da, ez Oinarrizko Sarekotzat, eta ez dago GBBLAPen aurrekontuetan sartzeko inolako arrazoirik.
- B) Udalak Tolosaldea Garatzen-en bidez egindako alegazioari Anoeta-Tolosa (03014F) zatia dagokionez emandako erantzunean adierazten den moduan, GBBLAPeko programazio irizpideekin bat, alegazioa onartu eta zatia lehen laurtekoan sartzen da; gogoratu beharrekoa da, dena den, azpizatiren bat egiteko lanak Bide Azpiegituretako Departamentuak errepide inguruan aurreikusitako jarduketa batzuei loturik egon daitezkeela, eta jarduketa horiek kontuan hartu beharko dutela bizikleta bideen arloko foru araudi teknikoak.

Edonola ere, Udalak Bide Azpiegituretako Foru Departamentuan zati hori gauzatzera begira egiten dituen gestioek emaitzarik emanez gero, ulertuko da Departamentu honen jarduketarik ez dela jada behar, eta GBBLAPen aurrekontua zati horren finantzaketatik libre geratuko da.

III.2.- KONTSULTA EGINDAKO BESTE ADMINISTRAZIO ETA ERAKUNDE PUBLIKO BATZUEN ALEGAZIOAK

1. - Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostena

Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak txosten bat igorri du, "Informe sobre la afección a la biodiversidad de la Aprobación Inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa" izenekoa zehazki (Kodea: ECIA-2007_004_02), 2010eko urriaren 1eko sarrera dataz. Jasotako txostenaren luzera eta edukiak direla eta, dokumentu espezifikoa bat prestatu da, hartan jasotako kontsiderazioak analizatzeko. Dokumentu hau hitzez hitz dator ondoren, hain zuzen ere txostenari eman ERANTZUN gisa:

Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen Hasierako Onarpena dela eta Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak igorri duen txostenak (kodea: ECIA-2007_004_02) ezarritako zehaztapen lotesle eta gomendioak aintzat hartzei buruzko dokumentua

1- SARRERA

Dokumentu honek, ahal den neurrian, azaldu eta argitu egiten ditu Gipuzkoako Bizikleta Bideen LAPen Behin-behineko Onarpenerako dokumentua prestatzeko unean kontuan hartu diren eta Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzak igorri duen txostenak aipatzen dituen alderdiak.



Agiriak jarraitu egiten dio aipatu txostenaren egiturari. Hartako aipamenak euskaraz moldatu ditugu, letra etzanez, eta bertatik atera dira, halaber, ñabarduraren bat egin dakiekeen edo, bestela, justifika daitezkeen kontsiderazioak. Txosteneko zehaztapen, gomendio edo kontsiderazioetan bat egiten ez den puntuetan, LAPEk hartutako bidearen aldeko argudioak eransten dira.

2- LAP ETA INGURUMEN IRAUNKORTASUNARI BURUZKO TXOSTENAREN ANALISIA ETA LABURPENA

Txostenak 2. LAPen eta Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenaren analisia eta laburpena atala du; honetan, hurrengo kontsiderazioak egiten dira.

2.1 Lurraldearen Arloko Planari buruz

Azpimarratu behar da ez dela egiteko dauden zatiak eraikitze beharrezko jarduketan identifikazio zehatzik egiten, aurreko txostenetan hori eskatu arren, eta alegatzen da ezen 'definitutako zati batzuk alternatibean aurretiazko proiektuen zain edo zehaztapen maila handiagoko eraikuntza-proiektuen zain' daudela.

Gogorazten dugu ezen Lurraldearen Arloko Plana plangintza tresna bat dela, eta honen helburuen artean ez dagoela trazadura proiektu mailan definitzea; definizio maila hori proiektzio prozesuaren faseetan zehar iritsiko da, 1/2007 Foru Arauan dagoeneko aurreikusita dauden garapen tresnen bidez (I. titulua: II. eta III. kapituluak), aurretiazko proiektuez (alternatibean azterketak, trazadura-proiektuak, aurreproiektuak) eta eraikuntzako proiektu teknikoek. Oinezkoentzako eta bizikletarako bideen proiektzioa egokitu egingo zaio kasu bakoitzari, ondoko sekuentzia honen arabera:

- 1. fasea: Informazioa
- 2. fasea: Alternatibak aztertzea
- 3. fasea: Zehaztapen teknikoa, aukeratutako alternatiba eraikitze

Fase hauetako bakoitzaren edukia GBBLAPEko 'A. Memoria' dokumentuko 5.4.1.1 *Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak* apartatuan kontsulta daiteke.

Dena den, jardun daitezkeen eremuen gaineko ezagutza handiagoak –kasu batzuetan aurrez egin alternatiba proiektuetan lortutako informazioaren bidez eskuratuak-, administrazio eta eragile zenbaitek egindako zehaztapen edota alegazioak eta partaidetza publikorako prozesuko emaitzak ere kontuan harturik, aurreko faseetan baino definizio maila handiagoa ekarri du proposatu diren jarduketetarako. Definizio handiago hau beharrezkoa izan da, bai Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarearen (POFS)² gauzatze kostu ekonomikoaren kalkulu zehatzagoa egiteko, bai gauzatze lanek ingurumenean izan ditzaketen inpaktuak identifikatu eta baloratzeko.

Hala, POFS horren parte bateko zatiak oraindik aurretik egin beharreko alternatibean azterketen faltan daudela onarturik ere (POFSen % 31), lurralde edo arlo plangintzaren beste alderdi batzuei lotutako zenbait zalantza argitu zain, beste zati guztiak ondoko jarduketa mota hauetara atxiki dira:

- Trenbide-plataforma zaharren gaineko zatiak (POFSen % 22)
- Lehendik dauden bide edo bidezidorren gaineko zatiak (POFSen % 6)
- Eremu hiritartuetan espazioa berrantolatuz (komunikazio azpiegituretarako plataforma) sortu berriko zatiak, edo etorkizuneko hirigintzako garapenen zain daudenak (POFSen % 25)

² Foru administrazioari atxikitako Oinarrizko Sareko zatiak, oraindik egiteko daudenak. Guztira 196 km dituzte luze.



- Lur-berdinketa berriko zatiak (POFSen % 15)

Helburua dagoeneko artifizialdurik dauden eremuen gaineko jarduketei lehenetasuna ematea izan da (bideak, pistak, trenbide-plataforma abandonatuak, etab.); honek gauzatzeko dagoen Foru Sarearen % 28 egiten du, eta % 53ra iritsiko da espazioa berrantolaturik eremu hiritartuetan sortu berriko zatiak gehituz gero. Bestetik, lur-berdinketa berriko tipologiari atxikitako zatietako batzuk (POFSen % 15) errepide edo trenbidearen paraleloan doaz, eta bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura horietatik bereizirik eraikitzea aurreikusten da, antzeko trazadura batez baina.

Eraikuntzako tipologia bakoitzari atxikitako zatiak *A-10. Foru Sare Berria eraikitzeo aurreikusten diren jarduera motak* planoan daude adierazita. Gainera, ibilbide bakoitzaren deskripzioan ('A. Memoria' dokumentuko 4.4.2.1 apartatutik 4.4.2.9ra), horietako bakoitzean aurreikusitako esku-hartze motak adierazten dituen azpiatal bat jasotzen da; honen laburpena *D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena* dokumentuko 1.4.2 *Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea eraikitzeo jarduerak* atalean dator.

Udal administrazioei atxikiriko eta LAPen jasotzen den trazadura orientagarria den Oinarrizko Udal Sare Planifikatuko zatien kasuan, zati gehienetan, ia-ia guztietan, lur eremu hiritartuen gaineko jarduerak izango dira, bai zirkulazioko ordenantzen aldaketara joz (trafikoa moteltzeko neurriak, etab.), bai espazio publikoa berrantolatzea joz (ibilgailuak-oinezkoak) motorrik gabeko mugikortasuna ere hartzearen; horrenbestez, horietan ez da ingurumenaren gaineko eragin adierazgarririk aurreikusten.

2.2 Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena

LAPeko Hasierako Onarpeneko Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak mantendu egiten du Zuzendaritza honek analizatutako aurreko dokumentuaren egitura eta analisia. Ez dago mamizko aldaketarik, aurretiazko dokumentu hartan biodibertsitatearen gaineko inpaktuak zirela eta egin analisiarekiko; horrenbestez, mantendu egiten dira Zuzendaritza honek antzemandako akatsak:

- *Donostia-Mutriku 2. ibilbidean, Planak ez du aztertzen bizikleta bidea egitea egokitu daitekeen Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko Natur Baliabideak Antolatzeo Planak (NBAP) definitzen duen erabilera erregulazioan.*
- *Gainera, Zuzendaritza honetatik ahalegin bat eskatu zen, egiteko zati berri bakoitzerako inpaktu adierazgarrienak identifikatzeko eta kasuan kasuko eraikuntza-proiektuetan hartu beharreko neurri zehatzak proposatzeko, baina horrelakorik ez da sartu bizikleta bideen LAPen Hasierako Onarpenean.*

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena, behin-behineko onarpen faseari dagokiona, nabarmen aldatu da hasierako onarpen faseko txostenarekiko, oso kontuan hartu baititu Gipuzkoako Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko Departamentuak emandako Ingurumen Eraginaren gaineko Aurretiazko Txostenean zein Biodibertsitaterako eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzaren txostenean azaldutako zehaztapen eta gomendioak.

Dokumentuan egindako aldaketa nagusiak honakoak dira:

- *Lehen kapitulua, Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren helburu estrategikoen eta kontuan hartutako alternatiben deskribapena, gaurkotu egin da, batez ere aurreikusitako jarduerari, kontuan hartutako alternatibei eta partaidetza publikorako prozesuei dagokienez. Azken kasu honetan, hasierako onarpenari dagokion partaidetza publikoaren fasearen laburpen bat sartu da; fase hau eskualde mailako saioak eginez garatu zen, jendaurreko prozesu zabal batez eta alegazioen*



aurkezpenaz. Parte hartze publikoko prozesuei buruzko informazio zabalagoa nahi izanez gero, 'F. Herritarren parte hartzea' dokumentua kontsulta daiteke.

- Bigarren kapitulua ere, *Beste plan edo programa batzuekiko elkarreraginen azterketa*, gaurkotu egin da; GBBLAPEko proposamenen eta naturgune babestuetako antolaketa eta kudeaketa plan zenbaiten arteko bateragarritasun mailari buruz egin den azterketaren laburpena jasotzen du. Analisi honen garapen zabalago bat dugu 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuan -LAPekoa da hau ere-; honetan analisia gaurkotu egin da, Donostiako Lurraldearen Arloko Planarekiko, honen hasierako onarpenerako dokumentua duela gutxi argitaratu baita. Zehazki, ondoko plan hauek aztertu dira:
 - Aiako Harriko Parke Naturalaren Erabilera eta Kudeaketarako Plan Eraentzailea (EKPE)
 - Aizkorri-Aratz aldeko Natur Baliabideak Antolatzeko Plana (NBAP)
 - 'Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko NBAP
 - Zarauzko Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Berezia
 - Leitizaran ibaiari buruzko biotopo babestu deklarazioa
 - Natura 2000 Sarea eta Kontserbazio Bereziko Eremuetako Kudeaketa Planak

Azken kasu honetan, Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko Kudeaketa Planen dokumentuak ere kontuan hartu dira, hasierako onarpena baduten dokumentuak dituzten espazioei dagokienez.

- Hirugarren kapituluan, *Ingurunearen azterketa* izenekoan, jaso, gaurkotu edo zabaldu egin dira ingurumenari lotutako hainbat alderdiri buruzko informazioak. Zehazki, berriro egin da 4.3.3. *Lurrak eta gaitasun agrologikoa* apartatua, eta beste informazio plano bat erantsi zaio, *D-1.2 Balio estrategiko handiko lurrak (Nekazaritza-basozaintzako LAP)*, dagoeneko baden plano bildumari.
- Gaurkotu eta sakondu egin da teknikoki bideragarriak diren alternatibei buruzko ingurumen azterketa, Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapitulua, 'ez esku-hartzeko' aukera, sare eredurako alternatibak eta trazadura alternatibak analizatuz horretan.
- 'Ez esku-hartzeko' alternatibaren barnean, hainbat alderdiren gaineko ingurumen balorazio bat jaso da, puntu hauek ukituz horretan:
 - Airearen poluzioa eta berotegi efektuko gasen (BEG) emisioa
 - Poluzio akustikoa
 - Hiri ingurunea: auto-pilaketak
 - Energi kontsumoa
- Sare ereduaren alternatibaren ingurumen balorazioan, bizikleta bidearen kontzeptu edo modeloarekin batera GBBLAPEk ezarritako lehentasunezko erabiltzaile profila hartu da kontuan. Ildo honetatik, alderdi biak baloratu dira, proposamenaren eta ingurumen irizpide estrategikoen arteko koherentzia (Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategi) eta Sareak automobilaren erabiltzaileak erakartzeko duen gaitasuna, funtzionalitatea eta irismena harturik aintzat.
- Sarearen trazadura alternatibei dagokienez, honako alderdi hauek aztertu dira:
 - Sarearen funtzionalitatea (hirigune, industrialde, ekipamendu eta nodo intermodaletako eskari potentzialari eman erantzun maila)
 - Ingurumen mailan estrategikoak diren helburuak (motorrik gabeko mugikortasunaren igoera, atmosferarako emisioak murriztea, kalitate akustikoa hobetzea) lortzeko ekarpena



- Ingurumen fisikoaren gaineko eraginak (lur kontsumoa, Naturgune Babestuen gaineko afekzioak, Ingurumen Zona Sentikorren gaineko afekzioak)
- Bosgarren kapituluaren, *Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa* delakoan, sakondu egin da Lurraldearen Arloko Planeko helburuak betetzetik ondorioztatzen diren ingurumen eragin nagusien analisia. Hala, identifikatu, baloratu eta, ahal izan den neurrian, kuantifikatu egin dira honako eraginak:
 - Motorrik gabeko mugikortasunaren igoera
 - Airearen kalitatearen hobekuntza. Berotegi efektuko gas (BEG) emisioen murrizketa
 - Kalitate akustikoaren hobekuntza
 - Hiri ingurunearen hobekuntza. Metaketan murrizketa
 - Txirringarrien istripuen murrizketa
 - Intermodalitatearen igoera
- Kapitulu honetan bertan, zabaldu egiten da Sareko zatiak gauzatzetik ingurumenean ondorioztatzen diren inpaktuen identifikazio eta balorazioa. Adierazi behar da ezen ibilbide bakoitzean zatiak bereizi direla, eta bakoitzari kode bat jarri zaiola; zati banaketa hau sartu egin da, ondoren, 1/10.000 eskalan egindako GBBLAPeko antolamendu planoetan eta ingurumen baldintzatzaileen planoetan ('C. *Antolamendu planoak*' eta 'D. *Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena. Ingurumen Baldintzatzaileen Planoak*' dokumentuak). Zati banaketa honen bidez, inpaktu adierazgarrien identifikazio zehatzago bat egin daiteke. Hala, sakondu egin da inpaktuak ibilbideka identifikatzeko eta baloratzeko lana, eta zati bakoitzeko inpaktu garrantzitsuenak zehaztu egin dira, beren neurria eta baldintza bereziak direla-eta horrela egitea eskatzen duten alderdietan. Hala, ingurumeneko zenbait elementurekin lotutako inpaktu adierazgarrienak analizatu dira. Elementu horiek honakoak dira:
 - Naturgune babestuak (natur parkeak, biotopo babestuak, Natura 2000 Sarea)
 - Kostaldea (Itsaso-Lehorreko jabari publikoa, Kostaldeko LAPeko Babes Bereziko Zonak)
 - Hezeguneak (Hezeguneen LAPeko babes bereziko eremuak)
 - Ibai ibilguak
 - Batasunaren intereseko habitatak
 - Korridore ekologikoen sarea:
 - Paisaia
 - Fauna mehatxatua
 - Uholde arriskuaren maila
 - Kutsagarriak izan daitezkeen lurzoruak
 - Akuiferoak kutsatzeko arriskua
 - Kultur ondare katalogatua
 - Lanetan zeharreko eragozpenak
 - Funtzionalitatea mugikortasun terminoetan

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenean inpaktuen ezaugarriak eta balorazioa jasotzeko matrize bat erantsi da, ibilbide bakoitzerako.

Azkenean, azpialde batean identifikatu egiten dira ingurumen baldintza jakin batzuk direla eta ibilbide bakoitzean, proiektioan zehar, ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak.

5. kapitulu honek jaso egiten du, halaber, bizikleta bideen kudeaketa eta ustiapen fasean aurreikusitako inpaktuei buruzko apartatu bat; hauen artean dago ingurumen arrisku erantsien identifikazioa (uholde arriskua, arrisku teknologikoak, giro zarata) eta bizikleta bideen kontserbaziotik ondorioztatzen diren inpaktuen identifikazioa



(biodibertsitatearen gaineko afekzioak, hondakin sorrera, ustekabeko isurketak, energi kontsumoa, etab.).

- Seigarren kapituluan –*Prebentzio eta zuzentze neurriak*- baloratu egiten da egiteko dauden zatien proiektio prozesuan txertatutako irizpide anitzeko analisiaren prozeduran ingurumen aldagaia sartzea.

Prebentzio eta zuzentze neurri berriak jaso dira, aipatu zati horien proiektioan txertatzera begira.

Burututako Oinarrizko Foru Sarearen Kontserbazio Plana prestatzeko praktika egokien eskuliburu batean jasotzeko proposatu diren neurrien zerrenda ere gaurkotu da.

Azkenik, Planaren ingurumen aldetiko jarraipenerako hainbat adierazle eskaintzen dira; hauek *6.7 Planaren segimendurako adierazleen definizioa* apartatuan kontsulta daitezke. Finkatzen diren datu kuantitatibo eta kualitatiboak hurrengo kapituluan ebaluatzen dira, *7. Zaintze eta ikuskatze programa* delakoan.



3. LAP/IITn sartzea aurreko txostenetan eskatua

“(…)EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordeak LAP eta IIT erredaktatzera begira prestatutako txosteneko baldintzetako bat bera ere ez da dokumentu hauetan jaso.

Biodibertsitaterako Zuzendaritzaren txostenak taula batean adierazten ditu EAEko Lurralde Antolaketarako Batzordearen txostenean jasotako baldintzak. Ondoren, taula hori berori dakargu orriotara, LAP/Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak (Behin-behineko onarpenerako dokumentua) baldintza horiek zein neurritan betetzen dituen adierazita.

| 1. ibilbidea | | | |
|--------------|---|--------------------|---|
| Baldintza | | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| 1.1 | <i>Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziarekiko bateragarritasunari buruzko analisi bat jasotzea</i> | <i>Ez loteslea</i> | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2 apartatuak LAPen eta Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatzeko Plan Bereziaren (NBBAPB) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 1.2 | <i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza-proiektuentzat.</i> | <i>Ez loteslea</i> | <p>5.3.1. Donostia-Irun 1. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak identifikatzen dira.</p> <p>Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.</p> <p>Hauxe da ibilbide honetako zatietako baten kasua (01 012F Jaizubia), lotuta baitago N-1 errepidearen Irungo saihesbidea Bentasko lotunetik Osinbiribileko glorietaraino zabaltzeko proiektua gauzatzeko lanei. Horregatik, ingurumenaren gaineko ebaluazio indibiduala egin da kasu honetan. Horrela, Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Deklarazioak aztertu egin dituzte, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen zatiaren egokitzapena, egun dauden gune babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Txingudiko Hegaztien Babes Bereziko Eremua –HBBE- eta Txingudiko Ramsar hezegunea) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri dira, horretarako kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritza.</p> |



| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
|--|--|--|--|

| 2. ibilbidea | | | |
|--------------|--------------------|---|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea | |
| 2.1 | Loteslea | <p>I-2 ibilbidea, 84 km luzekoa, 29 zatitan egin da; hauetako batzuk eginda daude jada, eta egiteko, berriz, beste batzuk. Azken hauetatik, 16 zati foru administrazioari atxiki zaizkio, eta beste 13, hiriguneetatik zehar doaz, udal administrazioari atxiki zaizkio.</p> <p>Ulertzen da ezen Biodibersitaterako Zuzendaritzak adierazten duen baldintza loteslea ez dagokiola ibilbide osoari, ez baita aurreikusten osorako proiektu bakarra egitea, baizik eta bai banaka bai beste plan edo proiektu batzuekin konbinaturik Natura 2000 Sarean sartutako espazioei eragin diezaieketen zatietarako proiektuei.</p> <p>LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasoak, 22. artikuluan –“Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak”- honako apartatu hau jasotzen du, egindako eskariari erantzuteko:</p> <p><i>“4.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzentarauak ezartzen duen prebentzio erregimena, bai Batasunaren Intereseko Lekueta (BIL) bai Kontserbazio Berezikiko Eremuetan (KBE). Proiektugileak ikusten badu aurretiazko proiektuek eta eraikuntzako proiektu teknikoek, zuzenean edo zeharka, eragina izan dezaketela Natura 2000 Sareko eremuetan, Eusko Jaurlaritzaren Biodibersitaterako Zuzendaritzara bidaliko dira proiektu horiek, Euskal Autonomia Erkidegoan Natura 2000 Sareak duen Behatoki Iraunkorra izaki berak balora dezan dokumentu horiei buruzko ingurumenaren gaineko eraginaren azterketarik egin behar den; eginkizun hau ingurumenaren arloan eskumena duen organoari egokituko zaio”.</i></p> | |
| 2.2 | Loteslea | <p>LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.6 apartatuak LAPen eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du.</p> <p>Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak, 5.3.2. Donostia-Mutriku I-2. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, aztertu egiten du LAPeko proposamenak Iñurritzako ES2120009 BILen gainean duen eragina.</p> <p>Kasu biotan, agerikoa da espazio babestuaren gainean ez dagoela afekzioirik. Lekuaren mugatik hurbileko zati bakarra 02 007L da. Trazadura hau, orientazio gisa, Zarauzko udal sareari lotu zaio, eta Lekuaren hegoko mugatik doan egungo bidea erabiltzen du.</p> | |
| 2.3 | Ez loteslea | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.5 eta 2.5.6 apartatuek LAPen eta | |



| 2. ibilbidea | | | |
|--------------|---|--|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea | |
| | <i>eta Iñurritza inguruko NBAPekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i> | | Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko zatiko Natur Baliabideak Antolatzeke Planaren eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 2.4 | <i>Hezeguneen LAPek Deba (A1G1), Urola (A1G2), Iñurritza (A1G3) eta Oriá (A1G4) ibaien itsasadarretarako definitzen dituen erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i> | Ez loteslea | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.4.5.2 apartatuak GBBLAPen eta EAEko Hezeguneen LAPen (zonakatzea eta erabilera eta jarduera espezifikoen erregulazioa) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 2.5 | <i>Itsasertza Babestu eta Antolatzeke LAPek ezartzen duen erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunaren analisia jasotzea</i> | Ez loteslea | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.4.7.2 apartatuak GBBLAPen eta EAEko Hezeguneen LAPen (zonakatzea eta erabilera eta jarduera espezifikoen erregulazioa) arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 2.6 | <i>Kendu edo berraztertu egin behar da alternatiben ikerketaren zain dagoen I-2.2 Txikiardi zatia, zeren eta Oriá ibaian gaineko hainbat zubi eraikitzea eskatzen baitu, eta honek eragina izan dezake bai uraren kalitatean bai ibalertzetan beretan, katalogatuta dauden espezieentzat – igaraba eta kolakarentzat- interes berezikoak diren eremu batzuetan. Egun badiren azpiegituretan oinarritutako zatietara jotzea gomendatzen da</i> | Ez loteslea | 02 026L Usurbil (Txikiardi) – Zubieta zatia, 373 m luzekoa, Oinarrizko Sareari txertatua eta Udal Sareari (Usurbil eta Donostia-Zubieta) atxikia, orientazio gisakoa da, udal administrazioari dagozkion beste zati guztiak bezala. Kasu honetan, udal biek egindako proposamen bat da, zeren eta udal antolamenduan jaso egiten baitute puntu bien arteko sarbide bat egitea, puntu horretan Oriá ibaiak dituen bi adarren gainean proiektaturik. Udal bien artean planifikatu eta adostutako sarbideak, beraz, trafiko motordunarentzat zein motorrik gabeko mugikortasunerako (bizikleta – oinezkoak) balioko luke. GBBLAPen zati hori mantentzeko arrazoia, gogoratu udal eskumenekoa izango litzatekeela, azpiegituren diseinuan –hau gauzatzea iritsiz gero- motorrik gabeko mugikortasunerako sarbide bat ziurtatzea da. |
| 2.7 | <i>Bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza-proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute</i> | Ez loteslea | Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza-proiektuetan prebentzio neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak definitzeko irizpideak apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 Fauna azpiapartatuan zehazki. |
| 2.8 | <i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza-proiektuentzat.</i> | Ez loteslea | 5.3.2. Donostia-Mutriku 2. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak identifikatzen dira. Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu |



| 2. ibilbidea | | |
|--------------|--------|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| | | teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek. |



| 3. ibilbidea | | |
|--------------|-----------------|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| 3.1 | Loteslea | <p>I-3 ibilbideak I-3 Donostia-Beasain ardatz nagusia eta 10 adar ditu. Biodibertsitaterako Zuzendaritzaren txostenak aipatzen dituen adarrak, Behin-behineko onarpen dokumentuko kodeen arabera, I-3.7 Ordizia - Zaldibia, I-3.9 Beasain – Ataun, eta I-3.10 Beasain - Zegama dira. Adar hauek, ibilbideak bezala, zatika banatu dira, bakoitzaren gauzatze maila, udal edo foru administrazioari dagozkion, edo kudeaketa arrazoiak direla eta. Ulertzen da ezen txostenak aipatzen dituen zatiak burutu gabe dauden zatiak direla, foru sareari atxikiak, hau da, Oinarrizko Foru Sare Planifikatuko zatiak, eta eragina izan dezaketela Natura 2000 Sarean, Oria Garaia BILen zehazki. Zatiak honakoak dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 035F: Ordizia - Zaldibia (2.247 m luze) - 03 038F: Lazkao - Ataun (2.935 m luze) - 03 042F: Segura - Zegama (1.137 m luze oraindik egiteko) <p>LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasoak, bere 22. artikuluan -"Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak"- honako apartatu hau jasotzen du , egindako eskariari erantzuteko:</p> <p><i>"4.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzentarauak ezartzen duen prebentzio erregimena, bai Batasunaren Intereseko Lekueta (BIL) bai Kontserbazio Bereziko Eremuetan (KBE). Proiektugileak ikusten badu aurretiazko proiektuek eta eraikuntzako proiektu teknikoek, zuzenean edo zeharka, eragina izan dezaketela Natura 2000 Sareko eremuetan, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara bidaliko dira proiektu horiek, Euskal Autonomia Erkidegoan Natura 2000 Sareak duen Behatoki Iraunkorra izaki berak balora dezan dokumentu horiei buruzko ingurumenaren gaineko eraginaren azterketarik egin behar den; eginkizun hau ingurumenaren arloan eskumena duen organoari egokituko zaio".</i></p> <p>Ildo honetatik, eta Natur Ondareari eta Biodibertsitateari buruzko 42/2007 Legearen 45. artikuluan eta Proiektuen Ingurumenaren gaineko Eragina Ebaluatze Legearen testu bateratua onartzen duen 1/2008 Errege Dekretu Legegilearen 3. artikuluan xedatutakoa aplikaturik, eta aipatu arauaren 16. eta 17. artikuluetan jasorekin bat, eskumena duen ingurumen arloko organoak kontsulta bat igorri zion 2010eko uztailearen 12an Biodibertsitaterako Zuzendaritzari, Ordizia-Zaldibia bizikleta bide zatia eraikitzeko proiektuak Oria Garaiko BILen izan dezakeen afekzioari buruz; eta Zuzendaritzaren erantzuna 2010eko urriaren 20an iritsi zen. Biodibertsitaterako Zuzendaritzak jaso zehaztapen eta neurriak erantsi egin zitzaizkion eskumena duen ingurumen arloko organoak eman zuen txostenari.</p> <p>Kontsiderazio bera egiten da ingurumen arloan eskumena duen organoak 2009ko azaroaren 25ean Biodibertsitaterako Zuzendaritzari egin zion kontsultari eta honek 2010eko urtarrilaren 11n eman zuen</p> |



| 3. ibilbidea | | |
|--------------|--------------------|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| | | erantzunari dagokienez; kontsulta hau 'Kortaberria auzoko sarreratik (Segura) Zegamako Ondarlea industri poligonora bizikleta eta oinezkoentzako bidea eraikitzeako proiektua' eta 'Ondarlea-Zegama bizikleta eta oinezkoentzako bidea eraikitzeako proiektua. 1. fasea' proiektuei zegoen loturik. Gauza bera 2010eko otsailaren 4ko kontsultari eta Biodibertsitaterako Zuzendaritzak 2010eko martxoaren 17an eman zuen erantzunari dagokienez; kontsulta hau 'Beasain-Lazkao (3.9 ibilbidea. Beasain-Ataun) bizikleta eta oinezkoentzako bide zatia eraikitzeako proiektua'ri zegoen loturik. |
| 3.2 | <i>Ez loteslea</i> | <p>Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapituluaren lehentasunezko profilari buruz egindako alternatiben analisiak adierazten duen moduan, GBBLAPek bizikletaren ohiko erabiltzaileari lehentasuna emateko hartu duen bidea –egunero etxetik lanera joatea osagai garrantzitsua da-, kasu honetan, bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura bat ahalbidetuz gauzatzen da, honetan betetarik, betiere, segurtasun, konektagarritasun eta erakargarritasunerako gutxieneko eskakizunak, enplegu kopuru handi bat biltzen duten Urumearen ibarreko industri poligonoari (Eziago, Ibarluze, Epele, Lastaola) erantzuna ematera begira. Ildo honetatik, zati honek garrantzi ukalezina du Ingurumeneko Esparru Programak ingurumen irizpide estrategikotzat duen motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzeko.</p> <p>GBBLAPek proposatzen duen trazadurak, iradokizun mailakoa eta alternatiben aurretiazko azterketaren faltan dagoela, poligono horietako lur hiritartuak erabiltzen ditu nagusiki, lehendik dauden azpiegiturekin batera (Altzueta-Ibarluzeko zaldaina, Ibarluze-Lastaola, Lastaola-Epele eta Epeleko zubiak). Azpizati hauek 3.830 m luze hartzen dute, hau da, trazaduraren % 82,5. Alternatibetako bat, GBBLAPek iradokizun gisa aurkeztu bat, Eziago eta Ibarluzeko poligonoak Altzuetako ibarrarekin lotzean oinarritzen da; horretarako, Urumea ibaia bitan zeharkatu behar da, zaldain motaren bat erabiliz horretarako (dagoeneko bada bat). Aukera honek saihestu egiten du gehiegizko maldak gainditu beharko litzuzkeen eta zatia nabarmen luzeago egingo lukeen beste trazadura mota bat; honek ez luke, inolaz ere, hainbesteko erakar indarrik izango, Eziago poligonotik haratagoko desplazamenduetara begira.</p> <p>Edonola ere, zati honek azterketa zehatzagoak behar ditu; hauetan hainbat alternatiba analizatuko dira, irizpide anitz erabiliz, kontuan harturik bai ingurunearen gaineko eragina bai beste hainbat aldagai ere (ekonomikoak, teknikoak, ukituekiko harremanak, etab.).</p> <p>Aurreko kasuetan bezala, LAPen Araudiak jasotzen du zati honen proiektua, lehen faseetatik, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara igortzea, honek, Natura 2000 Sareak Euskal Autonomia Erkidegoan duen Behatoki Iraunkorra izaki, balora dezan dokumentu horri buruzko Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketarik egin behar ote den.</p> |
| 3.3 | <i>Ez loteslea</i> | Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. <i>Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza-proiektuetan prebentzio-neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak definitzeko irizpideak</i> apartatuan jasotzen |



| 3. ibilbidea | | |
|--------------|--------------------|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| | | du babes neurria, 6.3.2 <i>Fauna</i> azpiapartatuan zehazki. |
| 3.4 | <i>Ez loteslea</i> | <p>5.3.3. <i>Donostia-Beasain 2. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak</i> apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak identifikatzen dira.</p> <p>Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.</p> |

| 4. ibilbidea | | |
|--------------|--------------------|--|
| Baldintza | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| 4.1 | <i>Ez loteslea</i> | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.4 apartatuak LAPen eta Aizkorri-Aratz Natur Parkeko Natur Baliabideak Antolatzeke Planaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 4.2 | <i>Ez loteslea</i> | <p>5.3.4. <i>Deba Bailara 4. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak</i> apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak identifikatzen dira.</p> <p>Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek.</p> |

5. ibilbidea



| Baldintza | | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
|-----------|---|--------------------|---|
| 5.1 | <i>Bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza-proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute</i> | <i>Ez loteslea</i> | Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. <i>Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza-proiektuetan prebentzio-neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak definitzeko irizpideak</i> apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 <i>Fauna</i> azpiapartatuan zehazki. |

| 6. ibilbidea | | | |
|--------------|---|--------------------|---|
| Baldintza | | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| 6.1 | <i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAEko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza-proiektuentzat.</i> | <i>Ez loteslea</i> | 5.3.6. <i>Bergara-Beasain 4. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak</i> apartatuan, jaso egiten da landaretza eta habitat, korridore ekologikoen sare eta paisaiaren gaineko afekzioei buruzko azterketa bat, eta ingurumeneko elementu hauekiko edo beste batzuekiko ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia behar duten zatiak identifikatzen dira. Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; aurretiazko proiektuetan eta eraikuntzako proiektu teknikoetan egokitu eta zehaztu beharko dira horiek. |

| 7. ibilbidea | | | |
|--------------|---|-----------------|---|
| Baldintza | | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| 7.1 | <i>Errespetatu egin behar da 92/43/EEE Zuzentarauak Txingudi-Bidasoko BILekin bat datorren zatian ezartzen duen prebentzio erregimena lldo honetatik, derrigorrean bete behar da Txingudi Eremuko Natur Baliabideak Babestu eta Antolatzeko Plan Berezian xedatutakoa</i> | <i>Loteslea</i> | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2.1 apartatuak LAPen eta Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatzeko Plan Berezia arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. I-7 Bidasoa Bailara ibilbidearen kasuan, bi zati egin dira; horietako bat Santiagoko zubiaren eta Behobiaren artekoa da, eta Udal Sareari dagokio, eta bestea, GBBLAPek proposatutako trazadura, orientagarria da. Hasierako zati honetan, badago dagoeneko egindako zati bat (1.309 m) eta egiteko dagoen beste bat (410 m). Azken kasu honetan, NBBAPBek 'Babes Arrunteko' zonan sartzen duen eremu batetik zehar igarotzen da zatia, indarrean dagoen Irungo antolamenduak 'Hiri Espazio Librean Sistema Orokor' kalifikatzen duen batetik zehar; udalak hiri parke bat sortzea aurreikusten du bertan. GBBLAPek proposatzen duen trazadura ahalik eta gehien urruntzen da Bidasoaren ertzetik, eta bizikleta eta oinezkoentzako bidea erantsi egiten dio GI-636 errepedearen plataforma zabalduari. |



| 7. ibilbidea | | | |
|--------------|---|--------------------|---|
| Baldintza | | Izaera | GBBLAPen Behin-behineko Onarpenaren dokumentuan jasotzea |
| | | | <p>Bigarren zatia, 07 002F Behobia-Endarlatsa, eginda dago jada, eta lehendik dagoen eta dagoeneko erabiltzen ez den Bidasoko trenaren plataforma erabiltzen du nagusiki.</p> <p>Bigarren zati honen kontsiderazio eta eraikuntza lotuta egon da 'N-121-A errepidea Laskuaingo glorietatik (Behobia) Endarlatsaraino zabaltzeko eta hobetzeko proiektua'ri; honek igaro egin zuen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio indibidualerako prozedura. Horrela, Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Deklarazioak aztertu egin zituzten, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen egokitzapena, egun dauden gunen babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Aiako Harriko Natur Parkeko NBAP) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri ziren, horretarako kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritza.</p> |
| 7.2 | <i>Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatzeke Plan Bereziarekiko bateragarritasunari buruzko analisi bat jasotzea</i> | <i>Ez loteslea</i> | LAPeko 'E. Plangintzaren gaineko eraginak' dokumentuko 2.5.2.1 apartatuak LAPen eta Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatzeke Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisi bat jasotzen du. |
| 7.3 | <i>Landaretza eta habitaten gaineko afekzioen analisi bat jasotzea, arreta berezia eskainiz hostozabal autoktono basoei, 92/43/EEE Zuzentarauko I. Eranskineko lehentasunezko habitatei, EAeko korridore ekologikoen sareari eta paisaiari, kasu bakoitzerako neurri zehatzak definituta. Hauek lotesleak izan beharko lukete, eraikuntza-proiektuentzat.</i> | <i>Ez loteslea</i> | <p>5.3.7. Bidasoa Bailara 7. ibilbidea eraikitzearen inpaktuak apartatuan, jaso egiten da Oinarrizko Udal Sareari atxikitako 07 001L Irun zatirako proposatu den trazadura orientagarriak ingurumen elementuen gainean izan ditzakeen afekzioei buruzko aurretiazko analisi bat.</p> <p>Ez dira zati bakoitzerako neurri zehatzak definitu, ezen definizio maila hori bakoitzaren proiektzio prozeduran zehar lortu beharko da. Babes eta zuzentze neurrien atalean, elementu hauei zuzendutako neurri orokor batzuk ezartzen dira; eta, gomendio gisa, Oinarrizko Udal Sare Planifikatuaren zatietako proiektuetan ere elementu horiek egokitzea eta zehaztea proposatzen da.</p> |



4. Biodibertsitatearen gaineko afekzioei buruzko kontsiderazioak

4.1. Txingudiri dagokionez

Zuzendaritza honek berriro azpimarratzen du analizatu egin behar dela proposatutako trazadurak gauzatzearen eta Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko eta Antolatze Plan Bereziak ezartzen duen erabilera erregulazioaren arteko bateragarritasuna, eta analisi horretan, era berean, baloratu egin behar dela eremu honen gainean aurreikusten diren jarduerak ingurumenean izan dezaketen eragina.

NBBAPBek antolatutako sektoreen batekin muga egiten duten, bertan sartzen diren, edo zeharkatzen duten Oinarrizko Sareko zatiak honakoak dira:

- 1. ibilbidea - 01 012F: Jaizubia
- 1. ibilbidea - 01 013L: Hondarribia (Amute)
- 1. ibilbidea - 01 014F: Hondarribia (Amute) - Hondarribia
- 1. ibilbidea - 01 017L: Irun - Hondarribia
- 1. ibilbidea - 01 020L: Irun
- 7. ibilbidea - 07 001L: Irun
- 7. ibilbidea - 07 002F: Irun (Behobia)- Irun (Endarlatsa)

Hurrengo taulan identifikatzen dira zatiak, ukitutako luzerak, gauzatze maila, GBBLAPek ezarritako lotespen maila eta kasuan kasuko eremuan NBBAPBek ezarritako zonakatzea.

| Zatia | Ukitutako luzera (m) | Gauzatze maila | GBBLAPeko zehaztapena | NBBAPBko zonakatzea | Oharrak |
|---------|----------------------|----------------|-----------------------|----------------------------|---|
| 01 012F | 419 | Planifikatua | Loteslea | Nekazaritzako babesia | Zati hau GI-636 eta N-638 errepideak zabaltzeko proiektuaren mugatik igarotzen da |
| 01 013L | 35 | Burutua | Gomendioa | Babes berezia | Jaizubia erreka igarotzen duen zubiaren gaineko espaloitik doa |
| 01 014F | 27 | Planifikatua | Loteslea | Nekazaritzako babesia | NBBAPBek bere antolaketa eremuan sartzen duen N-638ren zatiko bazterbidetik doa |
| 01 017L | 51 | Burutua | Gomendioa | Babes berezia | Jaizubia erreka igarotzen duen zubiaren gaineko espaloitik doa |
| 01 020L | 5 | Burutua | Gomendioa | Babes arrunta | GI-636ren azpiko pasagunearen ondoren Osinbiribilera iristeko dagoen pista |
| 07 001L | 1.309 | Burutua | Gomendioa | Babes arrunta | Bi zatitan (Osinbiribil eta Behobia) dagoen bizikleta eta oinezkoentzako pasealekua |
| 07 001L | 410 | Planifikatua | Gomendioa | Babes arrunta | GI-636 errepidea Osinbiribilen zabaltzeko proiektuaren mugatik igarotzen den zatia |
| 07 002F | 226 | Burutua | Loteslea | Babes arrunta + babes osoa | Egun badagoen bizikleta eta oinezkoentzako Behobia-Endarlatsa bidea |

| Kategoria | Luzera ukitua (m) | Gauzatze maila | GBBLAPeko zehaztapena | Bateragarritasuna |
|-----------------------------|-------------------|----------------|-----------------------|---|
| Burututako Oinarrizko Udala | 1.399 | Burutua | Gomendioa | Bateragarria. Trazadura orientagarria. Ez du jarduera berririk behar. |



| Kategoria | Luzera ukitua (m) | Gauzatze maila | GBBLAPeko zehaztapena | Bateragarritasuna |
|--|-------------------|----------------|-----------------------|---|
| Sarea | | | | |
| Planifikatutako Oinarrizko Udal Sarea (POUS) | 411 | Planifikatua | Gomendioa | 'Babes arrunteko Zonari' dagokion araudiarekin bateragarria. Trazadura orientagarria. GI-636 zabaltzeak ukitutako alderdia. |
| Burututako Oinarrizko Foru Sarea (BOFS) | 226 | Burutua | Loteslea | Bateragarria. Ez du jarduera berririk behar. Bizikleta eta oinezkoentzako Behobia-Endarlatsa bidea |
| Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarea (POFS) | 446 | Planifikatua | Loteslea | 'Nekazaritzako Babeseko Zonari' dagokion araudiarekin bateragarria. |
| GUZTIRA | 2.483 | | | |

Aipatutako luzeraren % 73, 1.810 m zehazki, GBBLAPen orientazio mailan proposatu duen Oinarrizko Udal Sareko (OUS) zatiei dagokie; zehazte lana, berriz, udal erakundeek egin beharko dute. Edonola ere, udal zati hauetako % 80 inguru eginda daude dagoeneko. Egin gabe dauden beste udal azpizati hauetarako (Osinbiribil), Irungo Plan Orokorrean espazio libretzat kalifikatutako eremutik (hiri parketik) zeharreko trazadura gomendatzen du GBBLAPek, Plan Bereziak aisialdi eta, oro har, laket erabilerak ezartzen baititu horretan lehentasunezkoztat. Babespean dauden espazio hauetarako, jarduerarako jarraibidetzat jasotzen du espazioaren erabilera publikorako beharrezko instalazioak egitea, hala nola oinezkoentzako bideak, haur jokoetarako eremuak, etab. Edonola ere trazadura orientagarria, honen definizioa udalak egin beharko du, GI-363 errepidea zabaltzeko proiektuko ezpondari egokiturik ezarri du GBBLAPek, ibaiertzetik ahalik eta urrunen gainera, Oinarrizko Sareak eremu babestuan izan dezakeen eragina mugatzearen.

Taulan adierazitako beste azpizatiak Oinarrizko Foru Sarekoak dira, eta hauen trazadurari lotesle irizten dio GBBLAPek. Guztira 673 m egiten dituzte luze; zati horretatik % 33 eginda dago jada (Irun – Endarlatsa bizikleta eta oinezkoentzako bidea), Bidasoko trenaren plataforma zaharrean oinarriturik nagusiki.

Oinarrizko Foru Sareko zati planifikatuak (OFSP), hots, izaera loteslez definitu diren, egiteko dauden, eta eremu babestuan eragina dutenak (01 012F eta 01014F), 'Nekazaritzako Babeseko Zonan' sartutako espazioen muga garatuko lirateke, hain zuzen Plan Bereziak azpiegituretarako jarduerak -lehendik dauden errepideetako aldaketak izan ezik- galarazten dituen horien muga; izan ere, eskuartean dugun kasua aipatu salbuespen horretan sartzen da, zeren eta proposamena lotu egiten baitzaio N-1 errepidearen Irungo saihebidetara Bentasko lotunetik Osinbiribileko glorietaraino zabaltzeko proiektuari. Bizikleta bidearen trazadura, ukitutako eremuetan, egokitu egiten zaio GI-636 (lehengo N-1 errepideak Jaizubiatik igarotzen den zatian egun duen izena) eta N-638 (Hondarribirako sarrera) errepideen trazadurari; beraz, afekzioa eta Plan Bereziak jarraibideak bateragarriak direla ulertzen da. Proiektu honetan bete egin da ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio indibidualizaturako prozedura. Ingurumenaren gaineko Azterketak zein proiektuko Ingurumenaren gaineko Eraginari buruzko Deklarazioak aztertu egin dituzte, besteak beste, errepide horren eta 01 012F bizikleta bidearen zatiaren egokitzapena, egun dauden gune babestuetan (Txingudiko NBBAPB, Txingudi-Bidasoko BIL, Txingudiko Hegaztien Babes Bereziak Eremua –HBBE- eta Txingudiko Ramsar hezegunea) eta hauetako habitat eta espezieetan dituzten afekzioekin batera. Eta, ondorioz, balio horiek babesteko beharrezko zehaztapen eta babes eta zuzentze neurri zehatzak ezarri dira, horretarako kontuan harturik, betiere, administrazioen eta kontsulta egindako hainbat eragileren behaketak; eta horien artean zegoen Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitateko Zuzendaritza.



Osterantzean, GBBLAPek alternatiben azterketa espezifiko bat jasotzen du 01 019F Irun (Mendelu – Iparraldea) zatirako, hain zuzen Txingudiko BIL/HBBERi eragin afekzioa saihestearren. Iradokizun gisa, eta alternatiben aurretiazko azterketa falta dela, trazadura egokitu egiten zaio, zati honetan, lehen aipatutako Irungo saihebidia zabaltzeko proiektuari, edo lehendik dauden udalerrri mailako bideak erabiltzen ditu bestela. Zatia, ia-ia osorik, eremu hauetan dauden babes figura desberdinetarako definitutako mugetatik kanpo dago. Txingudiko BILen hasierako mugaren kasuan, iradokitako trazadurak maila puntualean zeharkatzen baitu, ikus dezakegu ezen BIL sartu egiten dela gaur egun GI-636 errepideak hartzen duen eremu batean.



01 012F Jaizubia zatia



01 014F Hondarribia (Amute) – Hondarribia zatia



01 019F Irun (Mendelu-lparraldea) zatia



| | |
|--|--|
| | 01 012F Jaizubia eta 01 012F Hondarribia (Amute)- Hondarribia zatien trazadura |
| | 01 019F Irun (Mendelu – Iparraldea) zatiaren trazadura |
| | Txingudiko HBBERen eta Ramsar hezegunearen muga |
| | Txingudiko BILen muga |
| | Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes berezia |
| | Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Nekazaritzako Babes eremua |
| | Txingudiko Babes eta Antolaketako Plan Berezia: Babes Bereziko eremua |

4.2. Natur inguruei dagokienez

(...) ez du jaso proposatutako jardueren eta trazatutako ibilbideekin bat datozen Natur Inguru Babestuetako antolaketa eta kudeaketa tresnetan jasotako xedapenen arteko bateragarritasunaren analisirik (...)

“E. Plangintzaren gaineko eraginak” dokumentuak jaso egiten du proposatutako jardueren eta Natur Inguru Babestuetako antolaketa eta kudeaketa tresnetan jasotako xedapenen arteko bateragarritasunaren analisia, kontuan harturik, zehazki, antolaketa eta kudeaketa tresna hauek:

- 2.5.2 Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babestu eta Antolatzeko Plan Berezia
- 2.5.3 Aiako Harriko Parke Naturalaren Erabilera eta Kudeaketa Antolatzeko Plana
- 2.5.4 Aizkorri-Aratz Parke Naturaleko Natur Baliabideak Antolatzeko Plana
- 2.5.5 Deba eta Zumaia arteko itsasertzeko Biotopo Babestuko Natur Baliabideak Antolatzeko Plana
- 2.5.6 Zarauzko Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Berezia
- 2.5.7 Leizaran ibaiari buruzko biotopo babestu deklarazioa

4.3. Natura 2000 Sarea osatzen duten espazioei dagokienez

“(...)Hasiara batean, EAeko Lurralde Antolaketarako Batzordearen txostenean Zuzendaritza honek ezinbesteko gutxieneko bat hartu zuen kontuan, 92/43/EE edo Habitat Zuzentarauaren 6.2 artikulua ezarritako prebentzio erregimena errespetatzera begira:

- (1) Iñurritzako eta Txingudi-Bidasoko BILen kasuan, errespetatu egin behar dira horietako antolaketa tresna espezifikoetako zehaztapenak. IITek ez du analisi hau garatu, eta, beraz, ez du araudi honekiko bateragarritasuna aztertu.
- (2) Oro har, saihestu egin behar da eraiki gabe dauden zati guztiak azpiegitura gisa eratzea (beraz, dagoeneko erabiltzen diren alternatibei eman behar zaie lehentasuna), finkatu gabe daudenak bezalaxe; hauxe izan liteke ibaitik hurbil dauden eta irisgarritasuna irabaz dezaketen landabideen kasua.

Gainera, edonola ere, IITko ingurumen analisiak arreta berezia eskaini behar dio ibilguaren paraleloan azpiegitura berririk ez eratzeari, gaur egun landakoak edo partzelarioak diren sailtan eraikitzean.

Prebentzio erregimeneko 2. puntuan jasotako neurriak EAeko Natura 2000 espazioetarako kudeaketa planak –gaur egun behin-behinik onartuta daude- prestatzeko lanetik datoz; kudeaketa plan horiek balioko dute Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko, eta kudeaketarako neurriak ezarriko dituzte. Kudeaketa Plan hauek kontuan hartu beharko dira, bizikleta bideen LAPen tramitazioan zehar.

Hori guztia dela eta, eskatutako analisia eta neurriak ez dira ez IIT ez LAPen jaso; horrenbestez, hori zuzentzea eskatzen dugu.

Lehen aipatu den moduan, LAPeko ‘E. Plangintzaren gaineko eraginak’ dokumentuko 2.5.2 eta 2.5.6 apartatuek jaso egiten dute LAPen eta, hurrenez hurren, Txingudiko Eremuko Natur Baliabideak Babesteko



eta Antolatze Plan Bereziaren eta Iñurritzako Biotopo Babestuko Plan Bereziaren arteko bateragarritasunaren analisia.

Analisi hauek laburturik jaso dira, halaber, 'D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuan, 2.3 *Naturgune Babestuak* apartatuan zehazki, honetan zabaldu egiten baita analisia, GBBLAPeko proposamenen eta Kontserbazio Bereziko Eremuetako kudeaketa planen arteko koherentzia ere aztertuta.

Kontserbazio Bereziko Eremuak izendatzeko kudeaketa planak prestatzeko prozesua 2009an hasi zen. Erantzun txosten hau erredaktatzeko unean, 2011ko apirilean, eta GBBLAPen hasierako onarpenaren (2009ko azaroa) eta Biodibertsitateko Zuzendaritzaren Txostenaren (2010eko iraila) ondotik, Gipuzkoan plan hauetako 13k jaso dute hasierako onarpena, eta baita hasi edo amaitu ere jendaurreko prozedura; tartean dira 'Aiako Harria ES2120016', 'Oriaren itsasadarra ES2120010', 'Oria Garaia ES2120005', 'Leitzaran ibaia ES2120013' eta 'Urumea ibaia ES2120015', GBBLAPeko proposamenak eragina izan dezakeen gunek guztiak.

Isurialde biogeografiko atlantikoko ibaien eta estuarioen Kontserbazio Bereziko Eremuetako kontserbazio neurriei dagokienez, hasierako onarpena eman zaio 'Zati komuna. Jarraibide, arautze eta jardun komunak, ibaien eta estuarioen Kontserbazio Bereziko Eremu (KBE) guztietan aplikatzekoak' dokumentuari (Hasierako onarpena. 2010eko abendua). Ondoren, GBBLAPen helburuekin eta bertan aurreikusitako jarduerekin lotura duten eta LAPeko IITeko analisisian (2.3.7 *apartatuan*) jaso diren arau orokorren laburpen bat aurkezten dugu:

- *E.1 EAeko Ibaiertzak eta Errekaertzak Antolatze Lurraldearen Arloko Planaren aplikazioaren ondorioetarako, ibaietako KBEen eremu osoa Ubidea Babesteko Areatzat hartuko da, aipatu planeko D2 epigrafean definitzen den moduan. Oro har, epigrafe horretako Lehentasunezko Interes Naturalistakoko Zonei dagokion erabilera erregulazioa aplikatuko da, jarraibide eta erregulazio hauetan jasotzen ziren zehaztapen eta mugez.*
- *E.2. Natur Ondareari eta Biodibertsitateari buruzko 42/2007 Legearen 45. artikuluan xedatutakoa aplikaturik, leku horretako kudeaketarekin inolako harreman zuzenik izan gabe edota kudeaketa horretarako beharrezkoa izan gabe, eta bai bakarka izan edo beste batzuekin konbinatuta izan, leku horietan eragin nabarmena izan dezakeen edozein plan, programa edo proiektu igaro egin beharko du toki horretan izan ditzakeen ondorioen ebaluazio egoki bat, kontuan harturik, betiere, lekuaren kontserbazio helburuak. Lekuan sortutako ondorioen ebaluazioaren konklusioak ikusirik, eta aipatu 45. artikuluko 5. apartatuan xedatutakoaren mende betiere, planak, programak edo proiektuak onartzeko edo baimentzeko eskumena duten organoek horiekiko adostasuna adierazi ahal izango dute, kasuan kasuko lekuaren integritateari kalterik ez diotela ekarriko ziurtatu ondoren soilik eta, beharrezkoa bada, jendaurreko informazioaren tramitea igarota.*
- *E.3. 42/2007 Legearen 45. artikuluan ezarritako erregimen orokorraren kaltetan izan gabe, toki bakoitzean funtsezkotzat jotako Batasunaren intereseko habitatak aldatzea edo desagertzea ekar dezakeen edozein proiektu edo jardura berri afekzio garrantzitsua izan daiteke, eta ebaluazio egokia egin behar zaio.*

Erabilera eta jardueri buruz proposatzen duen erregulazio espezifikoak jasotzen ditu, halaber, bizikleta eta oinezkoentzako bideak, erabilera publikoari eta trafikoari eskainitako atalean; hala, honako arau (A) eta erregulazio (E) hauek ematen ditu:

- *8.A.1. Udalekin koordinatuko da jendea eta laketako azpiegiturak (kanpaketa eremuak, aparkalekuak, olgetarako areak, pasealekuak eta bizikleta bideak...) eremuaren mugetatik kanpoko zonetarantz bideratzea.*
- *8.A.2. Oro har, ez da oinezko edota bizikletentzako bide berririk egingo, ibaiertz edo itsasadarren paraleloan edo horietatik hurbil.*
- *8.A.4. Jendea estuario inguruetara hurbiltzea erregulatzeko unean, eta bide sarea definitzean, saihestu egingo dira zonarrik kalteberenak: hegaztien hazkuntza lurraldeak, interes bereziko inguruak edo fauna mehatxatuko gune kritikoak, kaltegarritasun handiagoko habitatak (1210-itsas hondar*



*gaineko urteroko landaretza, 1310 – padura eta gatzagetako halofiloizko urteroko landaretza, 1420 – padura eta gatzagetako sastraka halofiloak, 2110 – hasiera fasean dauden dunak, 2120 – *Ammophila arenaria* duten duna mugikorak, 2130 - duna gris finkoak), etab. Arau hau berau aplikatuko da 4040* “*Erica vagans*-en kostako txilardi atlantiko lehorrak” habitataren kasuan.*

- 8.E.1. *Bizikleta eta oinezkoentzako bideak, beste trazadura alternatibarik ez dutelarik KBEren baretik igaro behar badute, lehendik dauden azpiegiturretan oinarrituko dira eta, edonola ere, 42/2007 Legearen 45. artikulua araberaren ebaluatuko dira.*

GBBLAPeko ‘D. Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena’ dokumentuko 5. Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa atalean aztertu egiten da GBBLAPeko proposamenek Natura 2000 Sareko espazioetan duten eragina, ibilbide bakoitzean, eta ukitutako espazioetako afekzioa baloratzen duen atal espezifiko batez.

GBBLAPek kontuan hartu ditu definizio prozesuan dauden (hasierako onarpena baduten) KBEetarako araudi proposamenak. Ildo honetatik, GBBLAPek, Behin-behineko Onarpen dokumentuan, honako babes neurri berri hauek jaso ditu, Naturgune Babestuei eta ibai ibilguei dagokienez:

- Naturgune babestuak.
 - Bizikleta bidea ibaietako BILen paraleloan doan eta egun erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendik dauden errepideetako bazterbidean oinarritzen den kasuetan, saihestu egingo da plataforma hauek ibairantz handitzea. Era berean, espazio hauetan minimoan mantenduko dira landabideak finkatzeko lanak edota landa lurtean zatiak eraikitzeke jarduerak.
 - Natura 2000 Sareko espazioei eragiten dieten zatiak egiteko proiektuak Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitateko eta Ingurumen Partaidetzarako Zuzendaritzara igorri beharko dira bere garaian, honek, Natura 2000 Sarearen behatokia izaki, balora dezan proiektu horiei ebaluazio egoki bat egin behar ote zaien, Habitategi buruzko 92/43/EEE Zuzentarauaren 6.3 artikuluko xedapenekin bat betiere.
- Ibai ibilguak
 - Ibai ertzetan bizikleta bideak eraikitzeke, izan daitezkeen trazadura alternatiben analisi zorrotza egin behar da eta, ahal den neurrian, lehendik dauden azpiegiturretan oinarritzeko ahalegina egin behar da.
 - Alternatiben azterketetan lehentasuna emango zaie ibilguetan afekzio erantsirik sortzen ez duten alternatibei, eta ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriak hartuko dira. Ildo honetatik, lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri batzuetatik zeharkatzea saihesten duten alternatibei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekziorik eragiteke.

2. ibilbidearen kasuan (Motondoko zatia), aipatu behar da ezen, gaur egun, Sail hau lanean ari dela Oriaren itsasadarra Kontserbazio Bereziko Ereku izendatzeko; honek berekin dakar toki hau BIL izendatzea ekarri duten habitat eta espezieen kontserbazio egoera ona mantentzeko edo, hala behar bada, berreskuratzeko helburuak eta neurriak definitzea. Zehazki, besteak beste helburu hauek planteatzen dira:

- *Estuarioaren erregimen hidrológico naturala eta duen dinamika bermatzea eta mantentzea*
- *Fauna eta flora habitat eta populazioen kontserbazio aktiboa sistemaren barnean, eta ondoen ordezkatuak babestea.*
- *Hartzen duen eremua handitzea eta duen funtzionalitatea hobetzea.*

Helburu horiek lortzeko planteatzen diren neurrien artean, Motondo inguruan padura leheneratzea aurreikusten da; horretarako, barruti honetan marea dinamika leheneratzea da aurreneko pausoa, ezinbestean.



Sagartxipi baserrirako bidean bizikleta bide bat eraikitzeak eragotz dezake Motondoko padura leheneratzeko helburu hau; beraz, beharrezko deritzogu zati honetan bizikleta bidearen trazadurarako beste alternatiba batzuk aztertzeari.

GBBLAPek 02 005F Usurbil-Orio (9,1 km) zatia identifikatzen du ingurumenaren ikuspegitik arreta berezia eskatzen duten zatien artean, eta adierazten du ezin dela baztertu trazadura horren inguruan dauden naturguneetako batzuen gaineko afekzioa sortzea (Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostena, 5.3.2.2 apartatua). Kontuan hartu da inguruko ingurumen kalitatea (habitatak, korridore ekologikoak, paisaia), honek berekin ekarri baitu zona batzuk Natura 2000 Sarean sartzea (Oriaren itsasadarra) edo Hezeguneetarako LAPek hezegune batzuk babestea.

GBBLAPek proposatzen duen trazadura Oria ibaiaren ezkerreko aldetik doa Usurbildik Orioraino, eta hau planteatzeko irizpideak garatzeko unean kontuan hartu dira pertsonak bere desplazamenduetarako bizikletak aukeratzeko dituzten arazoak³: bizikleta bideen sare batek ...segurua, zuzena, kohesionatua, erakargarria eta erosoia izan behar du. Irizpide hauek ez dira batere ondo egokitzen Oria ibaiaren eskuineko ertzetik doazen trazadura alternatibekin, batez ere segurtasunari eta erakargarritasunari dagokienez, N-634 errepideak okupatzen duen plataformaren ezaugarriak direla eta. Izan ere, bizikletaren erabiltzaileek istripu gehien jasaten duten azpiegituretako bat da (ikus 'A. Memoria' dokumentuko 3.2.1.5 *Gipuzkoako bizikleta-istripuen kopurua* atala).

Aztertutako alternatiben artean, Zumaia eta Donostia arteko trenbide sarearen trazadura zabaltzeko eta hobetzeko proiektuak gauzatu ondoren ETSren azpiegituren zati izateari lagako dioten tartetean trenbidearen plataforma erabiltzeko aukera aztertu da. Hala, Usurbil - Orio zatiaren 9,1 kilometroetatik, gutxi gorabehera 2,9 km plataforma mota hau erabiliz planifikatu dira. Honi erantsi behar lehendik dauden pisten erabilera, 5,1 km-ko luzeran gutxi gorabehera; beraz, zelaigune berriko zatia 1 km-koa izango litzateke, gutxi gorabehera. Edonola ere, GBBLAPek adierazten du ezen aurreikusitako diseinu soluzioek (plataforma, bidezorua, etab.), gehienbat lehendik dauden bideak edo pistak erabiltzen dituztenek, egokitu egin beharko dutela eremu horietako antolaketa edo kudeaketa planetako zehaztapenetara (Hezeguneen LAP, Oriaren itsasadarreko BILen Kudeaketa Plana). Zati hau eraikitzeke prestatzen den proiektuan, edo proiektuetan, aipatu planekiko bateragarritasunaren ebaluazio egoki bat jaso beharko da.

Lehendik dauden pistak erabiltzea planteatu den azpizatiaren barnean dago Biodibertsitatearako Zuzendaritzaren Txostenak berariaz aipatzen duen Motondokoa (Sarobe-Txipi baserrirako pista⁴). Kasu honetan, ingurua leheneratzeko alternatiben azterketa definitu ondoren proiektatuko da bizikleta eta oinezkoentzako bidearen trazadura; izan ere, Uraren Euskal Agentziak emandako txostenak⁵ zioen moduan, lehendik dagoen hegia edo pista iragazkortzea -GBBLAPek kartografiatua du alternatiba hau- edo kendu eta beste toki batera aldatzea planteatzen du. Aipatu txostenak ezartzen du ezen zona honetan bidegorria egin gabe dagoenez eta hegia aldatzeko hainbat alternatiba daudenez, ingurua leheneratzeko alternatiben azken azterketara lotu beharko duela bizikleta bideen LAPek bidegorriaren azken trazadura.

Era berean, aipatu behar da ezen, 02 005F Usurbil-Orio (9,1 km –Motondo ingurua barne-) zati oso honetarako trazadura-aukerari dagokionez, 2011ko martxoaren 14ko dataz abiatu dela hainbat administrazioari (Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitatearako Zuzendaritza tartean) eta hainbat eragileri kontsulta egiteko eta informazioa emateko tramitea, hain zuzen afekzio maila zehazteko eta zati hori egiteak Natura 2000 Sarean duen eragina behar bezala ebaluatzeko, biodibertsitateari eta ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioari buruzko araudian xedatuarekin bat. Jasotako erantzunak aztertu eta aintzat hartu ondoren, ingurumenaren arloan eskumena duen organoak zehaztuko ditu garatu behar den trazadura alternatibak bete beharko dituen baldintzak, proiektuak jaso beharko dituen babes eta zuzentze neurriekin batera, hain zuzen eremu horretako habitaten osotasunari eta bertan diren espezieei kalterik ez zaiela egingo ziurtatzearen.

³ CROW (2007). Design manual for bicycle traffic. Record No 25. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W., Ede. Holanda.

⁴ <http://b5m.gipuzkoa.net>

⁵ Uraren Euskal Agentziaren (URA) txostena, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planari buruzkoa (Espedientea: OT-007/07-PTS), 2009ko irailaren 24koa.



3. ibilbidearen kasuan, gaur egun, Sail hau lanean ari da Oriaren goi ibarra Kontserbazio Bereziko Eremu izendatzeko. (...) aztertzen ari da leku hau egungo BILetik gora, Agauntza ibaian, handitzeko proposatzea. LAPEk proposatutako bidegorriaren trazadura BIL honen barnetik doa, ibaiaren paraleloan eta, zati batzuetan, ibaitik oso hurbil. Trazadura hau finkatuz gero, afekzio garrantzitsua sor daiteke BIL honetan kontserbatu beharreko habitat eta espezieengan, bai obra fasean bertan bai funtzionamendu fasean bertan; eta ibaiertzeko basoa leheneratzeko prozesua eta ibai ekosistemaren konektagarritasuna ere arriskuan egon daitezke. Ildo honetatik, beste trazadura alternatiba batzuk baloratu behar dira zati honetan eta, hala badagokio, horiek lekuan dituzten ondorioak behar bezala ebaluatu.

GBBLAPen behin-behineko onarpenerako dokumentuak nabarmen murriztu du I-3.9 Lazkao – Ataun adarraren trazadura, eta San Martin auzoan jarri dio amaiera, San Gregorio eta Ergoiena auzoetaranzko luzapenaren aukera baztertuz. Ildo honetatik, 2,9 km-ko zatia Zubierreka poligonotik (Lazkao) abiatzen da, eta lehendik dauden pistak edo bideak erabiliz Ataungo San Martinerraino iristen da; hemen, lehendik dagoen udal bide sarea erabiltzen du.

Zati honek eragin zuzen samarra du Agauntza ibaian –Oria Garaiko BILen zatia da, tarte honetan-; hala, trazaduraren 1,8 km gune babestu horrentzat definitutako mugen barnean daude. Lazkaoko Zubierreka poligonotik Ataungo San Martin auzoraino, trazadurak lehendik dauden eta Agauntza ibaitik oso hurbil igarotzen diren pistak erabiltzen ditu. Beharrezko jarduera mota dela eta, pentsatzekoa da ez dela inolako eraginik sortuko BILeko elementu interesgarrien gainean, ez baita zelaigune berririk eraiki behar; dena den, dauden pistak handitu edo aldatu beharko dira, agian, trazaduraren parte batean, 950 m-ko tarte batean zehazki. Kasu honetan, afekzio zuzenak edo zeharkakoak sor daitezke espazio honetan, zatia gauzatzeko lanetan zehar zehazki. San Martin auzoan barrena doan trazadura bertan lehendik dauden bideetan oinarritzen da; beraz, ez da gune babestuari eragin diezaiokeen inolako jarduerarik zertu behar.

Edonola ere, eta Natura 2000ko leku batean barrena doan alde batera lagata, ibai ertzetan bizikleta bideak eraikitzeko, izan daitezkeen trazadura alternatibaren analisi zorrotza egin behar da eta, ahal den neurrian, lehendik dauden azpiegituretan oinarritzeko ahalegina egin behar da; izan ere, bide hauek lagungarri badira ere igarotzen dituzten herrietako aisialdira begira, azpiegiturek dira, eta ibai ekosistema artifizial bihurtzen dute neurri batean.

GBBLAPEko dokumentuetan behin eta berriro aipatzen den moduan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarritzeko Sarea sortzearen helburu lehentasunezko bat eguneroko desplazamenduen (laneko, ikasketetako eta gestioko) modu-banaketan eragitea da; hauek ez daude, ezinbestean, herrien aisialdiari loturik. San Martin (Ataun), Lazkao eta Beasain-Ordizia nukleoaren artean dauden distantziak eta lurralde inguru horren itxuraketa direla eta, oso eremu egokia dugu egoitza alderdi, industri poligono eta inguru honetan dauden garraio publikoaren geltokien artean motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzera begira. Zona honetan, izan ere, 'bizikletaren kultura' berreskuratu behar da, duela hamarkada gutxi arte oso zabaldua baitzegoen.

03 038 Lazkao – Ataun zatiaren trazadura iradokizun orientagarri gisa planteatu da GBBLAPen, alternatibaren aurretiazko azterketaren zain; honek analisi zorrotz bat jaso beharko du, BIL honetako kontserbazioko habitat eta espezieen gaineko inpakturik ez dadin egon, eta ibai ekosistemaren gaineko inpaktu oro minimora eramatearren.

Proiektuek Natura 2000ren gainean dituzten ondorioen ebaluazio egoki bat, Zuzentarauak jasotzen dituen baldintzetan egin bat, beharrezkoa baldin bada, ingurumenaren gaineko eragina ebaluatzeko prozedura arautua igaro beharko dute proiektu horiek. Beraz, eta aurretiazko txostenetan eskatuarekin bat, gogorazten dugu ezen I-2 Donostia-Mutriku, I-3.6 Ordizia-Zaldibia, I-3.8 Beasain-Ataun eta I-3.9 Beasain-Zegama zatiak egiteko proiektuak Ingurumen Sailburuordetzara igorri beharko direla bere garaian, honek balora dezan dokumentu horiei Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketa egin behar ote zaien, 1/2008 Errege Dekretu Legegilearen 16. eta 17. artikuluetan ezarritakoaren ildotik. Baldintza hau lotesle gisa jaso beharko da bizikleta bideen LAPen araudian.

Lehen adierazi moduan, GBBLAPEk Oinarritzeko Sarean sartutako ibilbide eta adarren zati-banaketa bat ezarri du, horietako batzuk foru administrazioari atxikiz, hiriarteko zatiak funtsean, eta beste batzuk, hiri izaerakoak alegia, udal administrazioaren esku utziz. GBBLAPEk lotespen maila desberdina ezartzen du,



Oinarrizko Foru Sarearen edo Oinarrizko Udal Sarearen zati diren. Hala, Oinarrizko Foru Sareko zatien trazaduren lotespena zuzena da, alternatibean aurreiazko azterketa bat aurreikusten den kasuetan izan ezik, horrelakoetan iradokizun orientagarri gisa planteatzen da eta trazadura. Oinarrizko Udal Sareko zatien trazaduren kasuan, planteatzen den trazadura orientagarria da.

Ulertzen da ezen Biodibertsitaterako Zuzendaritzak adierazten duen baldintza loteslea ez dagokiela Txostenean aipatutako ibilbide edo adar guztiei, ez baita aurreikusten horietarako guztietarako proiektu bakarra egitea, baizik eta bai banaka bai beste plan edo proiektu batzuekin konbinaturik Natura 2000 Sarean sartutako espazioei eragin diezaieketen zatietarako proiektuei.

LAPeko araudiak, 'B. Araudia' dokumentuan jasoak, 22. artikuluan –“Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak”- honako apartatu hau jasotzen du, egindako eskariari erantzuteko:

“4.- Garatu behar diren esku-hartzeetan aurreikusten diren jarduerak errespetatu egingo dute 92/43/EEE Zuzendaritza ezartzen duen prebentzio erregimena, bai Batasunaren Intereseko Lekueta (BIL) bai Kontserbazio Bereziko Eremuetan (KBE). Proiektugileak ikusten badu aurreiazko proiektuek eta eraikuntzako proiektu teknikoek, zuzenean edo zeharka, eragina izan dezaketela Natura 2000 Sareko eremuetan, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara bidaliko dira proiektu horiek, Euskal Autonomia Erkidegoan Natura 2000 Sareak duen Behatoki Iraunkorra izaki berak balora dezan dokumentu horiei buruzko ingurumenaren gaineko eraginaren azterketarik egin behar den; eginkizun hau ingurumenaren arloan eskumena duen organoari egokituko zaio”.

4.4. Beste interes guzuei dagokienez

4.4.1 Euskal Autonomia Erkidegoko Hezeguneen Lurraldearen Arloko Plana

Egungo dokumentazioak ez du Hezeguneen LAPeko erregulazioarekiko bateragarritasunaren gaineko analisirik jasotzen, Zuzendaritza honek aurreko txostenetan hori eskatu arren. Horregatik, LAPen esparruaren barnean bateragarritasun analisi hori egin beharra azpimarratzen da atzera.

GBBLAPek, Behin-behineko onarpen fasean, proposamenen eta Hezeguneen LAPeko erregulazioaren arteko bateragarritasunaren analisi bat egiten du; analisi hori *E. Antolamenduaren gaineko eraginak* dokumentuko 2.4.5.2 GBBLAPen eta EAEko Hezeguneen LAPen arteko bateragarritasuna apartatuan kontsulta daiteke.

4.4.2 EAEko Itsasertza Babestu eta Antolatze Lurraldearen Arloko Plana

Zuzendaritza honek eskatu zuen IITek analisi bat jasotzea 2. ibilbideko zati sortu berriei eta hauen eta itsasertzeko LAPek ezartzen duen erabilera erregulazioaren arteko bateraezintasunei buruz, alegatuz ezen jarduera horiek Babes Zorrotz Bereziko kategorian duen zona batean kokatzen direla. Aurkeztutako dokumentazioak atal hau aztertzen du, argudiatuz ezen jarduera hauek LAAen 5.7 artzpidetan –‘Interes paisajistikoa duten kostaldeko ibilbideak’- koka litezkeela, eta, edonola ere, zati bakoitzeko xehetasunezko azterketetara joz eta Itsasertzeko LAPeko zehaztapenak betez. Zuzendaritza honen iritziz, sakondu egin behar da Itsasertzeko LAPeko babes figurei eragiten dieten zatiei buruz egin analisisan, erabileren erregulazioarekiko bateragarritasunerako neurriak jasoz.

GBBLAPek, Behin-behineko onarpen fasean, zabaldu egiten du proposamenen eta Itsasertzeko LAPeko erregulazioaren arteko bateragarritasunaren analisisa; analisi hori *E. Antolamenduaren gaineko eraginak* dokumentuko 2.4.7.2 GBBLAPen eta EAEko Itsasertza Babesteko eta Antolatze LAPen arteko bateragarritasuna apartatuan kontsulta daiteke.

Apartatu honek adierazten duen moduan, *I-2 Donostia-Mutriku* kostaldeko ibilbideak zati batzuetan zeharkatu egiten ditu Itsasertza Babestu eta Antolatze Lapek antolatutako eremu batzuk. Zehazki, identifikatutako zatiak Zarautz – Getaria (02 008F) eta Getaria – Zumaia (02 010F) dira, eta Zestoa – Deba (02 014F) eta Deba – Mutriku (02 016F) zatien parte batzuk. Zati horiek xehetasunezko azterketak behar



dituzte, gauzatzeko aukerak sakontzeko, eta, edonola ere, Itsasertzeko LAPeko zehaztapenak aintzat hartu eta bete behar dira horietan.

Zati hauetarako proposamena, **egingarria baldin bada, egun dauden errepideen (N-634 eta GI-638) diseinuen gaineko jarduera hipotetiko bati dago loturik; plataforma horiek ez dira Babes Bereziaren kategorian sartzen**, baina Itsasertzeko LAPek horien ondoko eremu ugari sartu ditu Babes Zorrotz Bereziaren kategorian, eta honek ezartzen duen erabileren erregulazioak neurri handian mugatzen ditu izan daitezkeen erabilera eta jarduerak.

Aurreko dokumentuetan adierazi moduan, azpiegitura hauek birmoldatzeko jarduera hau bat letorke, koherentea izango litzateke alegia, LAAetako zuzentarauarekin (13. kapitulua: Garraio, Komunikabide eta Energiaren Azpiegiturak. 5.7 artezpidea. Interes paisajistikoa duten kostaldeko ibilbideak), honek ezartzen baitu ezen *bideune hauen diseinu eta eraikuntzan, ingurugiro-kalitatea, begiratokiak, laguntza-zerbitzuak eta jolas eta atsedenerako ekipamendu osagarria nagusitu egingo zaizkiola lurraldeko puntu bat beste batekin konektatzeko eginkizunari berari, beti ere bide-funtzionaltasuneko ezaugarri jakin batzuetan oinarrituta.*

Edonola ere, ez da jasotzen kostaldeko eremu hauetan zabalgunek berririk sortzea dakarren beste alternatibarik, horrelakoak gauzatzeak berekin ekarriko lituzkeen topografia, teknika, ekonomia eta ingurumen mailako inplikazioengatik. Azpiegitura hauek berriro diseinatzerik ez badago, ibilbideak zati isolatuak eduki beharko ditu, eta hauek garraio publikoaren bidez, trenez, konektatuko dira.

4.5. Landaretza eta habitatei dagokienez. Espazioaren heterogeneotasuna.

Aurkeztutako informazioaren arabera, bizikleta bideen LAPek ez du oraindik jaso Planak landaretza eta habitaten gainean izan ditzakeen afekzioei buruzko analisirik. Horregatik, berriro eskatzen da IITk landaretza eta habitaten gaineko inpaktuaren analisia jasotzea, zeren eta ibilbide gehienak ibai ibilguen eta haran honoan paraleloan baitoaz, eta landaretza formazio interesgarriei eta Batasuneko habitatei eragin baitieziaiekete.

Gogorazten dugu ezen Lurraldearen Arloko Plana plangintza tresna bat dela, eta honen helburuen artean ez dagoela trazadura proiektu mailan definitzea; definizio maila hori proiektzio prozesuaren faseetan zehar iritsiko da, 1/2007 Foru Arauan dagoeneko aurreikusita dauden garapen tresnen bidez (I. titulua: II. eta III. kapituluak), aurretiazko proiektuez (alternatiben azterketak, trazadura-proiektuak, aurreproiektuak) eta eraikuntzako proiektu teknikoek.

'D. Ingurumenaren Iraunkortasunari buruzko Txostena' dokumentuak, 5.2.1 *Egiteko dauden bizikleta bideak eraikitzearen inpaktuak baloratzeko metodologia* apartatuan, honakoa dio:

Bistan denez, lurraldean izan ditzakeen ondorioen ikuspegitik, Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea (GBBOS) eraikitzea da ingurumenean kontrako ondorio handienak eragin ditzakeen atala. Lau premisa garrantzitsu izan behar dira kontuan GBBOS eraikitzearen ondorioak aztertzeko metodologia definitu aurretik.

1. *Hasteko, gogoan izan behar dugu LAP honen helburua Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea (GBBOS) dela, eta, beraz, ondorioen azterketa oinarrizko sare horretara bideratuko dela, plan honen antolamendutik kanpo geratzen diren beste izaera batzuetako bizikleta edo oinezko bideen beste ekimen batzuk kontuan izan gabe.*
2. *Bigarrena da GBBOSen zati bat eraikita dagoela (Burututako Oinarrizko Sarea). 5.3 atalean, egiteko dauden bideen ondorioak soilik baloratzen dira, hau da, Oinarrizko Sare Planifikatuarenak.*
3. *Hirugarrenik, Oinarrizko Foru Sare Planifikatura (OFSP) bideratzen da nagusiki azterketa, Oinarrizko Sarea osatuko duten eta oraindik egin ez diren foru titularitatekoak izango diren zatietara. Eta, horretarako, GBBLAP hau loteslea da, alternatiben aurretiazko azterketak egitea aurreikusi den zatien kasuan izan ezik. Izan ere, hauentzat GBBLAPen kartografiatutako trazadura iradokizun orientagarria da. Ibilbide bakoitzari dagokionez, udal sarean egiteko dauden zatien –Oinarrizko Udal Sare Planifikatua (OUSP)- eraginaren azaleko balorazioa egiten da; hauen trazadura, LAPek udal erakundeen plangintza eta ekarpenen arabera proposatua, orientagarria da.*



4. Azkenik, LAP honetako bizikleta bideen trazadura 1:10.000 eskalan definitu da, plan honen helbururako nahikoa delako. Hala ere, litekeena da nahikoa ez izatea erabateko zehaztasunez ebaluatzeko ingurumen ondorio jakin batzuk, eta, edozein kasutan, gerora azterketa xeheago bat egitearen mende geratuko dira. Gainera, proiektuen xehetasun azterketak aldaketa txiki ez oso garrantzitsuak ekar diezazkioke Planari, baina ingurumen ondorioa oso nabarmena izan daiteke zentzu positiboan (inpaktuak murriztea) edo negatiboan (inpaktuaren eragina handitzea).
5. Horrez gainera, gogoan izan behar da LAP honen Hasierako Onarpenaren dokumentu honetan definitutako zati batzuk alternatiben aurretiazko proiektuen edo zehaztapen handiagoko eraikuntza-proiektuen zain daudela, eta, beraz, ingurumen ebaluazioa ere dagokionean sakondu beharko dela.

Gogorazten da, halaber, GBBLAPetik ateratzen diren 'Oinarrizko Foru Sare Planifikatuko' aurretiazko edo eraikuntzako proiektu guztiek, ingurumenaren gaineko eragina ebaluatzeko prozedura igaro behar ez dutenek, proiektuan osatu egin behar dutela, derrigorrean, 5.4.1 Bizikleta bideen proiektzioa, ingurumen kontrola, herritarren partaidetza eta ukituekiko harremanak apartatuan eskatutako ingurumen informazio eta kontrola, proiektuko definizio fase bakoitzari dagokionez.

6. Dena den, ahalegina egin da Batasunaren intereseko landaretza eta habitaten gainean izan daitezkeen inpaktuen analisisan sakontzeko; ibilbide bakoitzari dagokion analisia egin da. Edonola ere, aitortzen da ezen (...) landaretza interesgarriaren gaineko eraginen zenbatekoaren ebaluazioa zaila dela, plangintza tresnak eskaintzen duen definizio maila dela eta. Kontsultatu egin dira eskura diren landaretza mapak, eta ikusten da egiteko dagoen Oinarrizko Sareko zati asko landaretza interesgarrizko urbanetatik hurbil igarotzen direla, edo zeharkatu egiten dituztela, esate baterako hostozabal autoktonoen basoen kasuan gertatzen den moduan, baina luzeegi joko luke hau bezalako dokumentu batean horien guztien xehetasunak emateak, eta zaila litzateke, gainera, efektuaren intentsitatea zehaztea. Hau dela eta, GBBLAPetik proposatzen da zati bakoitzaren proiektzioaren, alternatiben aurretiazko proiektuen edota eraikuntza-proiektuen esparrua izatea proiektu berri bakoitzak ingurumeneko aldagai honen gainean izan dezakeen eragina xehetasun maila handiago batez adierazteko unea eta gunea. Lehen adierazi moduan, proiektuen xehetasun azterketak aldaketa txiki ez oso garrantzitsuak ekar diezazkioke Planari, baina ingurumen ondorioa oso nabarmena izan daiteke zentzu positiboan (inpaktuak murriztea) edo negatiboan (inpaktuaren eragina handitzea).

Osterantzean, Zuzendaritza honek beharrezko ikusten du Planaren barnean proposatutako jarduerak kontuan hartzea honakoak:

- Ibilguetan afekzio erantsirik ez dakarten alternatibei emango zaie lehentasuna, gauzatze kostua handiagoa izan arren.
- Ibilguen gaineko afekzioa sartu egingo da aurretiazko proiektuei eta eraikuntzako proiektu teknikoei buruz egingo den irizpide anitzeko analisiaren ingurumen aldagaian, beste aldagai tekniko, ekonomiko edo ukitutako eragileei lotutako batzuekin batera. Dena den, ez zaio egoki irizten afekzio mota oro minimora eramateko helburuz gehiegizko edo tokiz kanpoko kostua izan dezaketen alternatibei lehentasuna emateko aukera zabalik uzteari.
- Lehentasuna emango zaie ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriei.
- Lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri batzuetatik zeharkatzea saihesten duten alternatibei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekziorik eragiteke.
- IITn adierazten diren babes neurrien artean, honakoak daude:
 - o "Alternatiben azterketetan lehentasuna emango zaie ibilguetan afekzio erantsirik sortzen ez duten alternatibei, eta ibaien konexio izaera mantentzea ahalbidetzen duten neurriak hartuko dira. Ildo honetatik, lehentasuna emango zaie ahal den neurrian ibaiak toki berri batzuetatik zeharkatzea saihesten duten alternatibei, eta horrelakorik egin behar izanez gero, ahalik eta biderik perpendikularrena egin beharko da, ibaiari lotutako zuhaitz eta zuhaixka orlari afekziorik eragiteke".



- *“Hasiera batean baztertu egiten den arren GBBOSeko proiektuek inpaktu handiak izan ditzaketenik konektibitate ekologikoan, behar bezala aztertuko dira lotura-korridore nagusiekin, lotura-interes berezia duten ibai-zatiekin edo arrain-hazkuntzako espezie migratzaileentzat interesgarriak diren ibai-zatiekin bat egiten duten zatiak, bereziki beste azpiegitura batzuekin efektu metatzaileak edo sinergikoak izan daitezkeela aurreikusten denean”.*
- *Ez da sortu berriko inolako biderik jarriko zuhaitz autoktonoen eta ibaiertzekoen masen gainean.*
- *IITn adierazten diren babes, zuzentze eta konpentsazio neurrien artean, honakoak sartu dira azkenean:*
 - *“Aurretiazko proiektuek eta eraikuntza-proiektuek landaretza interesgarriari eragitea ekidingo dute, bereziki Europako Erkidegoko Leku Garrantzitsuetako habitatei (zehazki lehentasunezko) Natura 2000 sareko espazioetan; horretarako, balio txikieneko landaretza formazioetan eragiten duten edo intereseko landaretza-azalera txikiena kontsumitzen duten alternatibak aukeratuko dira”.*
 - *“Mehatxatutako landaretza-populazioan ondorio negatibo txikiak dituzten alternatibak aukeratuko dira, bereziki babes-maila handienekoetan”.*
 - *“Prebentzio-neurriak definituko dira trazaduratik gertu dauden intereseko landaretza-masei eta kontserbatu beharreko eragitea ekiditeko: balizajea, aleak markatzea, etab.”*
 - *“Landaretza-masa interesgarriari eragitea ezinbestekoa den kasuetan, proiektuek neurri konpentsatzaile egokiak proposatuko dituzte”.*
 - *“Proiektuek landaretza berreskuratzeko neurriak definituko dituzte, ezpondek, instalazio osagarriak, aldi baterako okupazioek eta abarrek eragindako eremuak berreskuratzeko. Landaretza berreskuratzean, bertako espezieak soilik sartuko dira. Salbuespenez, hiri-eremuetan espezie apaingarriak erabili ahal izango dira, baina inbaditzaileak ez direnak”.*

4.6. Fauna eta florako espezieei dagokienez

Zuzendaritza honek errepikatu egiten ditu aurreko txostenean ezarritako baldintzak. Horrenbestez, berriro aipatzen da alternatiben azterketen faltan dauden I-2.2 Txikiardi eta I-3.3 Epele zatiak atzera botatzeko gomendioa; izan ere, horietarako hainbat zubi eraiki behar dira Oria eta Urumea ibaien gainetik, baina hauek interes bereziko eremuak dira esaterako igaraba eta kolaka espezie katalogatuentzat. Beraz, gomendioa egun badauden azpiegiturretan oinarritutako zatietara jotzea da.

Txosten honetako 3. apartatuko taulan adierazi moduan, eta 02 026L Usurbil (Txikiardi) – Zubieta zatiari dagokionez:

“02 026L Usurbil (Txikiardi) – Zubieta zatia, 373 m luzekoa, Oinarrizko Sareari txertatua eta Udal Sareari (Usurbil eta Donostia-Zubieta) atxikia, orientagarria da, udal administrazioari dagozkion beste zati guztiak bezala. Kasu honetan, udal biek egindako proposamen bat da, zeren eta udal antolamenduan jaso egiten baitute puntu bien arteko sarbide bat egitea, puntu horretan Oria ibaiak dituen bi adarren gainean proiektaturik. Udal bien artean planifikatu eta adostutako sarbideak, beraz, trafiko motordunarentzat zein motorrik gabeko mugikortasunerako (bizikleta – oinezkoak) balioko luke.

GBBLAPen zati hori mantentzeko arrazoia, gogoratu udal eskumenekoa izango litzatekeela, azpiegituraren diseinuan –hau gauzatzea iritsiz gero- motorrik gabeko mugikortasunerako sarbide bat ziurtatzea da”.

03 026L Hernani (Karabel – Epele) zatiari dagokionez:



“Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txosteneko 4. kapituluaren lehentasunezko profilari buruz egindako alternatibaren analisiak adierazten duen moduan, GBBLAPek bizikletaren ohiko erabiltzaileari lehentasuna emateko hartu duen bidea –egunero etxetik lanera joatea osagai garrantzitsua da-, kasu honetan, bizikleta eta oinezkoentzako azpiegitura bat ahalbidetuz gauzatzen da, honetan betirik, betiere, segurtasun, konektagarritasun eta erakargarritasunerako gutxieneko eskakizunak, enplegu kopuru handi bat biltzen duten Urumearen ibarreko industri poligonoei (Eziago, Ibarluze, Epele, Lastaola) erantzuna ematera begira. Ildo honetatik, zati honek garrantzi ukaezina du Ingurumeneko Esparru Programak ingurumen irizpide estrategikotzat duen motorrik gabeko mugikortasuna bultzatzeko.

GBBLAPek proposatzen duen trazadurak, iradokizun mailakoa eta alternatibaren aurretiazko azterketaren faltan dagoela, poligono horietako lur hirirtuak erabiltzen ditu nagusiki, lehendik dauden azpiegiturekin batera (Altzueta-Ibarluzeko zaldaina, Ibarluze-Lastaola, Lastaola-Epele eta Epeleko zubiak). Azpizati hauek 3.830 m luze hartzen dute, hau da, trazaduraren % 82,5. Alternatibetako bat, GBBLAPek iradokizun gisa aurkeztu bat, Eziago eta Ibarluzeko poligonoak Altzuetako ibarrarekin lotzean oinarritzen da; horretarako, Urumea ibaia bitan zeharkatu behar da, zaldain motaren bat erabiliz horretarako (dagoeneko bada bat). Aukera honek saihestu egiten du gehiegizko maldak gainditu beharko lituzkeen eta zatia nabarmen luzeago egingo lukeen beste trazadura mota bat; honek ez luke, inolaz ere, hainbesteko erakar indarrak izango, Eziago poligonotik haratagoko desplazamenduetara begira.

Edonola ere, zati honek azterketa zehatzagoak behar ditu; hauetan hainbat alternatiba analizatuko dira, irizpide anitz erabiliz, kontuan harturik bai ingurunearen gaineko eragina bai beste hainbat aldagai ere (ekonomikoak, teknikoak, ukituekiko harremanak, etab.).

Aurreko kasuetan bezala, LAPen Araudiak jasotzen du zati honen proiektua, lehen faseetatik, Eusko Jaurlaritzaren Biodibertsitaterako Zuzendaritzara igortzea, honek, Natura 2000 Sareak Euskal Autonomia Erkidegoan duen Behatoki Iraunkorra izaki, balora dezan dokumentu horri buruzko Ingurumenaren gaineko Eraginaren Azterketarik egin behar ote den”.

Gogoratu behar aurreko txostenetan aipatua, hain zuzen LAPen araudiaren barnean jasotzearen ezen bisoi europarraren eta muturluze piriniarraren interes bereziko eremuekin bat datozen eraikuntza-proiektuek, kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dutela.

Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenak 6.3. Aurretiazko proiektuetan eta eraikuntza-proiektuetan prebentzio-neurriak, neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak definitzeko irizpideak apartatuan jasotzen du babes neurria, 6.3.2 Fauna azpiapartatuan zehazki.

“Edonola ere, bisoi europarraren (Mustela lutreola) eta muturluze piriniarraren (Galemys pyrenaicus) interes bereziko eremuekin bat datozen zatien eraikuntza-proiektuek, Gipuzkoako Lurralde Historikoari dagokionez kasuan kasuko Kudeaketa Planak dioenarekin bat, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Landa Ingurunearen Garapeneko Departamentuaren derrigorrezko txostena izan behar dute”.

4.7. Korridore ekologikoei dagokienez. Konektibitatea / Habitaten fragmentazioa.

Zuzendaritza honek berriro azpimarratu nahi du IITk jaso egin behar duela egin behar diren zatien EAEko Korridore Ekologikoen Sareko egiturazko elementuen gainean duten inpaktuaren analisia. (...)Era berean, neurri zehatzak definitu beharko dira, konektibitate ekologikoaren gainean afekzio esanguratsurik aurreikusten den zatiak gauzatzera begira. Neurri hauek lotesleak izango dira, eraikuntza-proiektuentzat.

IITk, bere 5. Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa atalean, egin behar diren zatien Korridore Ekologikoen Sarearen aurreproiektuko egiturazko elementuen gainean duten inpaktuaren analisi bat jasotzen du. Analisi hau ibilbide bakoitzerako egin da.



Oro har, baztertu egin daiteke konektibitate ekologikoaren gainean GBBOSek afekzio esanguratsurik sortuko duelako iritzia; era berean, ez du ondorio metagarririk edo sinergikorik eragingo beste komunikazio azpiegitura batzuekin, hala nola errepide edo trenbideekin, bat eginik. Planak proposatzen dituen azpiegiturak arinak dira, eta aurrez ez dute hesi aipagarrikerik eratzten, zeren eta ez baitago horietan zatiketarik ekar dezakeen elementu fisikorik (itxitura, hesi, murre, presa edo urtegi...), eta trafiko motordun aipagarrikerik ere ez baitute (izan ere, zati gutxi batzuetan soilik izango da ibilgailu motordunen trafiko txiki-txiki bat). Beraz, harrapatze arrisku aipagarrikerik ere ez da sortuko.

4.8. Paisaiari dagokionez

Zuzendaritza honek emandako txostenetan ikusten den moduan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren Hasierako Onarpen dokumentuak ez du paisaiaren kalitatearen gaineko afekzioen analisirik aurkezten; beraz, IITk paisaiaren gaineko afekzioei buruzko atal bat jasotzea eskatzen da berriro, proiektatutako zati berrien gauzatzea harturik horretan kontuan.

Aurreko kasuan bezala, Behin-behineko Onarpen dokumentuko IITk, bere 5. Inpaktuen identifikazioa eta balorazioa atalean, Oinarrizko Sareko zati berriak gauzatzetik ondorioztatzen diren paisaia afekzioen gaineko analisi bat jasotzen du. Analisi hau ibilbide bakoitzerako egin da.

2. - IHOBEk (2010/09/15), A: Memoria dokumentuaren analisisian oinarriturik, honakoa adierazten du:

- Ez da kontuan hartu historikoki industri erabilerak hartu dituzten eta, horien eraginez, lurra poluituta eduki dezaketen partzelak egon daitezkeela. Horrelako orubeak sartuta daude “Lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak izan dituzten edo dituzten lurzoruen Inbentarioa” (165/2008 dekretua) delakoan, eta baita inbentario horren gainean egin geroagoko eguneratze lanetan ere.
- CD bat eransten du, inbentario horrek jasotzen dituen lekuekin eta shape formatuan prestatutako gaurkotzearen zirriborroarekin.
- Aipatu zona horietan proiekturen bat garatu nahi denean, dena dela, lurzorua ez kutsatzeari eta kutsatutakoa garbitzeari buruzko 1/2005 Legeko 17. artikuluan jasotako zertzeladak gertatzen badira, lurzorua kalitatea ikertu beharko da, hain zuzen aipatu legeak ezartzen duen moduan. Honen amaieran, Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailburuordetzak emandako lurra kalitateari buruzko Adierazpen bat izango da.
- Ikerketa hori 199/2006 Dekretuaren arabera kreditatutako erakunde batek egin beharko du.

ERANTZUNA

Bizikleta bideen proiektzio, eraikuntza eta kontserbazioan kontuan hartuko dira bai egindako zehaztapenak bai etorkizunean egin daitezkeenak, betiere lurzoru kutsatuei buruz indarrean dagoen legediak xedatzen duena betetzera begira.

IV.- HASIERAKO ONARPENAREN AGIRIARI JENDAURREKO ETA INFORMAZIO PUBLIKOKO PROZESUAN ZEHAR EGINDAKO ALEGAZIOAK

1. - Arteaga fundazioa. Zabalegiko finka (2010/07/30). Honakoa adierazten du:

- A) Oinarrizko Foru Sarea Errekalde eta Galarreta arteko zati batez zabaltzea eskatzen du. Honen justifikazioaren oinarrian, eskualde-lurralde mailako intereseko ekipamenduak (Zabalegi finka, Chillida-Leku) eta bisitari kopuruaren gorakadaren aurreikuspenak daude.



- B) Oinarrizko Foru Sarea Miramon eta Zabalegi finkaren arteko zati batez zabaltzea eskatzen du. Honen justifikazioaren oinarrian, eskualde-lurralde mailako intereseko ekipamenduak (Zabalegi finka) eta bisitari kopuruaren gorakadaren aurreikuspenak daude.
- C) Zati biak egiteko lanak lehen laurtekoan sartzeari eskatzen du.

ERANTZUNA

- A) Errekalde-Galarreta zatia: Hernaniko eta Donostiako udalek ere eskatutako zati bat da. Onartzen da foru sareko zati berrizat sartzeari (02021F) Hernaniko udal sarearekin bat egiten duen punturaino (02022L). Oraindik alternatibak aztertu behar diren zatizat hartzen da; honetan, behar beste zehatz analizatu beharko da ondoko Añorga Txiki – Errekalde G-21 (02 020F) zatiarekiko lotura, N-1 zaharra (GI-21) boulevard bihurtzetik aterako baita zati hau. Eta Errekaldeko geralekuarekiko eta azken honetatik Lasarte-Oriaraino (02 002F) doan zatiarekiko lotura ere aztertu beharko da.
- B) Proposatzen den lotura GBBOSetik erabat isolatuta geratzen da. Kontua da Zabalegi finka Miramonekin lotzea, hau da, muino mailan dagoen eta, ezarritako irizpideen arabera, GBBOSen adar ez den eta izaterik ez duen Donostiako udal sarearen zati batekin lotzea. Edonola ere, udal mailako interesekoa dela irizten zaio; horrenbestez, ezetsi egiten da hori GBBOSen sartzeari.
- C) Errekalde-Galarreta (02021F) zatia gauzatzeko lana GBBLAPen bigarren laurtekoan sartu da, ezarritako programazio irizpideekin bat.

2. - Sebastián Reino Biggi (2010/06/23). Honakoa adierazten du:

Donostiako Txaparrene-Herrera (01001L) bizikleta bide zatiari dagokionez, eta kokatuta dagoen partzelari dagokionez (Montesol azpian), aipatzen da neurri handiko zuhaitzak, kanaberadi bat eta mirotz bat eta hainbat hontz daudela bertan, eta balio hauek *suntsituko* ote diren kezka adierazten du. Eskatzen du bidegorri berria partzelan dagoen bide zahar batean egokitzea; tranbiaren bide zaharra dela uste du.

ERANTZUNA

Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasun eta Lurralde Antolaketako eta Garapen Iraunkorreko Departamentuak Donostiako Udalak prestatutako proiektu batean oinarriturik eraikitzen ari diren Donostiako Oinarrizko Udal Sareko zati honi dagokionez, aipatzen da ezen, egiaz, oinezko eta bizikleta bide berria tranbiaren zelaigune zaharrean oinarritzen dela, aipatu partzelaren ertzean hain zuzen ere.

3. - Mikel Bringas (2010/06/18). Honakoa adierazten du:

Eskertu egiten du ekarpenak egin ahal izateko aukera, bizikleta bere bizitzaren oso alderdi garrantzitsua delako. Iritzi orokor gisa, uste du GBBLAP aurrerapen begi-bistakoa dela, baina ez dituela egun dauden behar guztiak asetzen, ez behar diren epeei dagokienez ez aurrekontu hornidurari dagokionez, ez baitu eman behar zaion lehentasunezko postua lortu.

Iritzi hauetatik haratago joz, Gipuzkoan LAPek bizikleta bidezko turismoaren garapenean sorrarazten dituen ondorioak aztertu nahi ditu. Uste du bizikletaren laketa erabileraren beharrak, bizikleta bidezko turismoari dagokionez bereziki, ez daudela merezi duten neurrian beteta. Bizikleta bidezko turismoaren arloak Alemanian ematen dituen onura ekonomikoen hainbat adierazle aurkezten ditu (urteko negozio kopuruak, sortutako enplegua, erabiltzaile kopurua, igarotako gau kopurua...), modu interesgarri batez kudeatuz gero zikloturismoak eman dezakeenaren erreferentzia gisa. Ondoren, zikloturismoak bizikletarekiko fidelizatorako estrategia nagusizat duen balioa azpimarratzen du.

Uste du ezen ezarritako programazioak *zapuztu* egiten duela publiko zabal bati begira pentsatutako ibilbide luzeen barnean Gipuzkoa kokatu nahi duen ekimen oro. Aurkitzen dituen muga nagusiak honakoak dira:



1. - Erretereria-Gaintxurizketa zatia programaziotik kanpo laga izana.
2. - Kostaldearen zati handi bat programaziotik kanpo laga izana.
3. - Lasarte eta Urnieta arteko tunela berreskuratu ez izana.

Uste du ezen jendaurreko epean zehar Aurrerapenari egindako iradokizunei eman zaien erantzuna ez dela behar bestekoa, eta, funtsean, horren atzean lehentasun ekonomikoak daudela. Uste du bizikleta bidezko turismoa lurraldez gaindiko ikuspegi batetik aztertu behar dela, eta zenbat eta handiagoa izan Gipuzkoa zeharkatzen duten ibilbideen trazadura globala hainbat eta handiagoa izango dela turistak erakartzeko aukera.

Azpitarratzen du garrantzitsua dela LAP kanpo loturetan gehiago biltzea, eta Plazaolaren balioa aipatzen du, Iruñea edo Gasteizetik (Larraun-Sakana-Lautadatik zehar) loturarako; horrenbestez, *aipatu tunela berreskuratzea, desjabetze kostu handia badu ere -inplikaturako enpresa jarduera barne-, funtsezkoa da.*

Lurralde mugakideekiko koordinazio handiago baten falta ikusten du. Ipar itsasoko ibilbidea aipatzen du, honetan seinaleak eta interneteko informazio gunea zortzi estaturentzat komunak baitira. Uste du koordinazioa, kalitatea eta bereiztea jarraitu beharreko estrategiak direla.

LAPen arduradunak animatu nahi ditu, Gipuzkoan bizikleta bidezko turismoak dituen beharrei arreta handiagoa jar diezaieten, batez ere aipatu hiru espazioetan eta lurraldez gaindiko koordinazioaren arloan.

ERANTZUNA

Lehen-lehenik, baloratu eta eskertu egiten da GBBLAPekiko erakutsitako interesa, eta baita egindako gogoeta guztiak ere, are gehiago bizikleta bidezko turismoa ondo ezagutzen duen eta kontu honetan inplikazio pertsonal handia duen pertsona batengandik datozenean. GBBLAPen ikuspegia dela eta, eta alor dokumentu bat dela eta, zaila da erantzun hau asebetegarria izatea, Aurrerapenari egin iradokizunei emandakoa izan ez zen bezalaxe; baina beste argudio edo informazioen bat gehitzeko ahalegina egingo dugu, erakutsitako interesa konpentsatzeko ahalegin batez.

Hasteko, argitu nahi dugu ezen GBBLAP dokumentu bat dela, besterik ez, GBBOS Gipuzkoako eta EAEko lurralde antolaketan txertatu ahal izateko. Dokumentu honek espazio zilegi bat eman diezaioke GBBOSi lurralde antolaketan, eta programazio eta aurrekontu obligazio batzuk ezar ditzake, denok adosturik eta Batzar Nagusiek onarturik. Azpiegiturara begirako dokumentu bat da. Informazio asko duen arren, ez da Gipuzkoako "bizikleta sistema" osoa aipatzen duen dokumentu bat. Eta ez da beste politika sektorial batzuk –turismoari, osasunari, errepideei, ekonomiari eta abarri lotuak- markatzeko tokia ere, horiek bizikletarekin edo bizikleta bideekin harreman handia izan arren.

Gipuzkoako bizikleta politikari modu osoago batez heldu beharko dion dokumentua, bultzatu nahi den ikuspegia dena dela, *Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia* izango da; aurrean hasiko da erredaktatzen, *Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren* aholkularitaz. Indar handiz garatu beharreko ildo estrategiko argietako bat bizikleta bidezko turismoarena da.

Hau da, alegazioan egiten diren kontsiderazioetako batzuk onargarriak badira ere, GBBLAP ez da biderik egokiena Gipuzkoan bizikleta bidezko turismoak izan ditzakeen edo dituen arazoak konpontzeko. Bakar-bakarrik GBBOSerako ezartzen duen erakuntza eritmoan eragin dezake, baina hau ere errealitateak ezartzen du.

GBBLAPek markatzen dituen helburuei dagokienez, esan behar hauek erabat bat datozela Gipuzkoako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko 1/2007 Foru Arauak markatzen dituenekin eta, egiaz, GBBOSen eginkizun lehena bizikletaren erabilera bultzatzea da, Gipuzkoako biztanleen ohiko garraiobide gisa, batez ere nahitaezko mugikortasunera begira (Iana, ikasketak, erosketak, gestioak, etab.). GBBLAPeko programazioa eskura dauden baliabideetan, eta helburu nagusi horretara begira, lehentasunak ezartzera dago bideratuta.



Gainera egia da, halaber, GBBOSen helburu bat dela lurralderako sarbideak ahalbidetzea, asia-turismo xedez. Eta erabat bat gatoz alegazioan aipatutako alderdi on eta onura guztiekin. Baina bizikleta sustatzeko politiketako eta hauek bultzatzen dituzten azpiegiturak eraikitzeke argudio guzti-guztiak eraman daitezke ekonomi, ingurumen eta gizarte mailako adierazleetara. Are gehiago, bizikleta bidezko eguneroko mugikortasunarekin lotutako argudio guztiak alde batean lagata (CO2 emisioak murriztea, energia aurrezte, istripuak murriztea, mota guztietako baliabideak aurrezte, diskurtso osoa, etab.), eta, adibidez, herritarren osasuna hobetzeko argudioa hartzen badugu kontuan, agian garrantzitsuagoa izango da lehenik eguneroko erabilerarako zatiak eraikitzea, nazioz gaindiko erabiltzaileentzako laketa erabilerakoak baino. Ondorioz: bai, oso desiragarria izango litzateke, arrazoi asko dira eta, GBBOS oso-osorik eraikita egotea. Baina hori ez da posible izan, eta ez soilik arrazoi ekonomikoengatik. Eta horregatik hasi behar da lehentasunak ezartzen. Eta Foru Arauaren lege espirituari dagokionean sartzen gara, hauxe baita bizikletaren inguruko europar politikek ere lehentasuntzat ezartzen dutena: eguneroko garraio iraunkorra.

Eta aipatu nahi dugu bizikleta bideen foru politikak, Gipuzkoan, 12 urte dituela. Zenbat urte daramate politika horiek alegazioan aipatzen diren herrialdeetan?

Adierazi nahi dugu Oinarrizko Foru Sareak 90 km dauzkala jada, eta espainiar estatuko handiena eta monitorizatuta dagoen bakarra dela. Eta Oinarrizko Udal Sareak 74 km dauzka. Guztira 165 km. Kopuru hori barregarri geratzen da beste latitude batzuetan dituztenekin alderatuz gero, baina, berriro diogu, igarotako denbora hartu beharko litzateke kontuan, are gehiago, zerbitzua ematen zaion biztanle kopurua eta garatzen den esparru juridiko-administratiboa ere aintzat izan beharreko alderdiak dira.

Adierazi behar dugu ezen, krisialdi garai hauetan, bizikleta bideen programaren aurrekontua murriztu egin dela baina, proportzioan, foru politika gehienena baino askoz gutxiago. Ez zuen lortuko *eman behar zaion pisa*, baina mantendu egin da.

Ohar egin nahi dugu ezen aipatzen diren lurralde mugakideetako -Iparraldea, Nafarroa, Araba, Bizkaia- bizikleta sareak –ez zikloturismorako errepide egokienak- askoz gutxiago, askoz ere gutxiago garatuta daudela Gipuzkoakoa baino. Zati-tuta. Eta arrazoi sinple bat dago horretarako: Gipuzkoako asentamendu gehienak modu erregular batean daude banatuta, eta funtzio anitzeko lurralde sare baten planteamendua erabilgarri agertu da. Beste lurraldeetan ez da bizikleta bideen sareetarako aurrekontu programa espezifikorik, Gipuzkoan bai, eta Europatik heldutako dirulaguntza puntualak erabili behar izan dituzte bestek askotan; bide kaxkarra, inolaz ere, politika bati serio ekiteko. Lurralde horietako batek berak ere ez du gai honetan legedirik, ezta GBBLAPen mailako plangintza dokumenturik, ez kontserbazio zerbitzu propiorik, ez beste tresna askorik ere. Hauek guztiak ezagutu ahal izango dira, alegaziogile guztiei bidaliko zaie GBBLAPen Behin Betiko onarpen dokumentuaren bidez. Beraz, bizikleta bideen foru programa oso apala bada ere Alemania, Holanda, Erresuma Batua, Danimarka eta beste hainbat tokitan dituztenekin alderatuz gero, gure ondoko lurraldeen oso aurretik goaz.

Aditzera ematen dugu, halaber, hainbat urtetatik hona ohiko harremana dugula Eusko Jaurlaritzarekin, Bizkaiko eta Arabako Foru Aldundiekin, udalekin, eskualdeetako garapen agentziekin, hiri txirriindularen hainbat elkarterekin, Plazaola eta Bertizeko Kontsortzioekin eta Pirinio Atlantikoetako Departamentuarekin. Era berean, koordinazio maila on samarra dugu eragile mota guztiekin. Hori guztia GBBLAPeko Parte Hartze Publikorako Plana irakurrita egiazta daiteke. Koordinazio hori ez dago GBBOSen turismo alderdiaren ikuspegian zentratuta, noski, zeren eta GBBOSek, bere helburuen artean, turismo eskaintza garatuko den ardatza izatea duen arren, turismoaren garapena ez baita Departamentu honen eskumenetako bat, herritarren osasuna edota errepideen egoera ez diren bezalaxe.

Departamentu honi zuzenen dagokiona, hain justu ere, ahaleginak GBBOSen eraikuntza optimizatzerantz bideratzea, horren kalitatezko kudeaketa ezartzea azpiegituraren kontserbazioari eta trafikoen garapen egokiari dagokionez, eta bizikletaren erabilera eta bizikleta bideak eguneroko garraiorako sustatzea da. Hau guztia oinarrizkoa da turismora begira ere.

Turismoa, kalitatezkoa, baliabide asko, ia-ia lurralde bateko ekipamendu eta zerbitzu guztiak, egoki prestatuta egotea eskatzen duen sektore ekonomiko bat da. GBBOS jaio berria da, eta oraindik doiketa teknikoak, juridikoak eta administratiboak behar ditu, nahiz dagoeneko eskain daitezkeen sare eroso, seguru eta erakargarri gisa. Eta, honen harira, aditzera ematen dugu duela hilabete batzuetatik hona finkatu dela



BASQUETOUR-ekiko eta eskualdeetako turismo bulego batzuekiko lankidetzan ildo bat, GBBOSen turismo ikuspegiari elkarrekin heltzearen.

Konklusioa: Gipuzkoan bizikletari lotutako turismoak aipatutako herrialdeetako mailak lor ditzan, bidea egin behar da, eta bide horretan GBBLAP honen arduradunenak baino askoz ahalegin gehiago bildu behar dira.

Gonbidapena egiten dugu, GBBLAPen Behin Betiko Onarpen dokumentuko eduki guztiak ezagutzeko eta horiek eragindako kontsiderazio eta iradokizun guztiak guri helarazteko. Ondo hartuak izango dira, zalantzarik gabe, eta kontuan hartuko dira *Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia* prestatzeko unean.

4. - Ismael Alonso Martín (2010/06/14). Honakoa adierazten du:

Uste du Urnieta-Lasarte/Oria lotura, Plazaolatik zeharrekoa, ez dela egokia eguneroko txirrindularitzarentzat dituen malda handiak direla eta; horrenbestez, Andoain eta Lasarte/Oria arteko lotura ez litzateke Urnietan egin behar, baizik eta zuzenean, N-1 errepidearen paraleloko bidegorri baten bidez.

ERANTZUNA

Erabat bat gatoz alegazioaren edukiarekin. Etorkizuneko Urnieta-Lasarte/Oria zatiaren, Plazaolaren bide zaharretik zeharrekoaren izaera dela eta –Plazaolaren trazadura desmuntatuta dago zati honetan, neurri handi batean-, espero litekeen bizikleta eta oinezko erabilera laketari lotua da.

Foru Aldundiaren Bide Azpiegituretako Departamentuari behin eta berriz egin zaio kontsulta, Andoain eta Lasarte/Oria artean N-1 errepidearen inguruan bizikleta bide bat aurreikusteko aukeraren inguruan. Alegaziogileak berak ongi dakien moduan, mehargune batetik zehar doan haran zati bat da, eta, ibaiatz gain, trafiko (arin eta astun) intentsitate eta lastertasun handiko errepide bat hartzen du. Errepidearen ondoan zelaigune bat egiteko aukerari zein errepidearen beraren zelaigunean bizikletarako bazterbide bat jartzeko aukerari ezin bideratuzko iritzi zaie, oraingoz. Lehen kasuan espazio fisikorik ez dagoelako, eta bigarrean errepidearen zirkulazio erregimenagatik. Errepideak bazterbide zabalak baditu ere zati batzuetan, kontu hau ez da erregularra, eta gainera badira bizikleta bide seguru batekin bateragarriak ez diren beste sarbide eta errealitate batzuk ere.

Añorga Txiki eta Errekalde arteko errepidearen gainean doan bidegorria posible egin dutenak trenak zelaigunea abandonatu izana eta mazela erdian hiri bideak egotea izan dira. Lasarte/Oria eta Andoain arteko egoera oso bestelakoa da.

Dena den, bat gatoz Andoain-Lasarte/Oria arteko konexio zuzena interes gorenekoa dela esateko unean; horregatik, GBBLAP honetan islatu ez arren, ez da baztertzen etorkizunean horren inguruko gestio gehiago egitea.

5. - José Mari Iturbe Leceta (2010/07/06). Honakoa adierazten du:

Bat dator GBBOS egitearekin, baina uste du ez dagoela hainbeste diru gastatu beharrik. Adibide gisa jartzen du Bergara eta Antzuola arteko behin-behineko zatia -2 km eta 600.000 €, eta azpimarratzen du landabideak askoz diru gutxiago gastatuz egiten direla, eta auzoetako bizilagunek ordaindu behar izaten dituztela. Uste du bidegorriek ez dutela 3 metro zabal zertan eduki, ezta argirik ere erabilgarriak izateko.

ERANTZUNA

GBBOS eguneroko txirrindularitzarako azpiegitura bat da bere zatietako askotan, zeren eta Gipuzkoako herri gehienak –hiriguneak, auzoak, industrialdeak, etab.- haran hondoetan eta kostaldeko lautadetan baitaude, batetik besterako tartek txikiak direla. Bizikleta automobila baino ibilgailu bizkorragoa da atez ateko distantzietan, batez ere 2 eta 5 km arteko ibilbideetan.

Motorrik gabeko garraioa –bizikleta bidezkoa- sustatzea da energia, lurzoru, istripu, baliabide material, osasun eta beste hainbat arlotan kostuak murriztu nahi dituzten herrialdeetan jorratzen ari den estrategia



nagusietako bat. Eta kostu ekonomikoez gain, egungo garraio sistemak beste hainbat kostu ditu: ingurumen mailan (CO2 emisioak, biodibertsitatea...), gizakiari lotuak (gaixotasunak eta heriotzak, sedentarismoak eragindako kardiopatia eta obesitateagatik, edo automobil istripuengatik), eta gizarte mailakoak (hiriko bizitzaren kalitate kaxkara, autonomiarik gabeko haur-emakume-hirugarren adinekoak, auto-pilaketetan galdutako denbora...).

Zabalera eta bidezoru egokiak, malda txikiak, hesiak, seinaleak, argiztapena, etab., hori guztia behar da bide segurtasuna, erosotasuna eta txirrindulari eta oinezkoen arteko existentzia ona bermatzeko. Gipuzkoako bidegorriak behar beste frogatutako gomendio teknikoei jarraiki eraikitzen dira (Gipuzkoako Bizikleta Bideen Eskuliburua). 12 urteko esperientzia, 90 km-ko sarea eta 2 milioi erabiltzaile/urte baino gehiago izanda, dagoeneko badakigu zerk funtzionatzen duen eta zerk ez. Gainera, Gipuzkoa lurralde zaila da edozein eraikuntzarentzat; lur laua gutxi da, eta hor azpiegiturak kokatu behar dira, beste errealitate askorekin batera, eta mota guztietako obligazioak betez (ingurumenari lotuak, kalte-ordainak, etab.).

Bergara-Antzuola bidegorriaren kostua 675.960 €koa izan da, eta 1.520 m luze ditu. Zati horretan bada behin-behineko tratamendua eman zaion tarteko azpizati bat (bidezorurik eta argirik gabe dago); horretan gutxienezko gastatu da, zeren eta Bergara eta Zumarraga arteko errepide berriak hori kentzea ekarriko baitu, eta behin betiko baldintzetan jartzea atzera. Udalek uneoro eskatu dute bidegorria orain eraikitzea, herritarren etengabeko eskari bat delako, guri helarazi digutenaren arabera. Oraindik hirugarren zatia falta da, Bergarako San Antonioko auzoarekiko loturaraino; hau 2012-2013an egingo da, URAK sustatutako urhodi batekin batera.

GBBOSen trazadurek, hain zuzen ere, herrietako hirigunetik urrun dauden auzoekiko konexioa bilatzen dute. Orain autorik erabili beharrik gabe mugitzea ahalbidetzen dien bidegorri bat daukaten auzoetako biztanleak oso gustura daude horrekin. Besteak beste, egoki hornitutako bideak direlako, kontrolatuta daudelako eta gizarte osoak ordaintzen dituelako, hiriguneko kaleak bezalaxe.

6. - Lasarte-Oriako auzokide elkarteak (Oztabide, La Esperanza, Zabaleta Auzolan eta beste) (2010/03/22). Honakoa adierazten dute:

Uste dute Lasarte-Oriatik Donostiara garraio publiko edo pribatua erabiltzeke joatea eragozten duten hesi asko daudela –N-1, bigarren ingurubidea, beste azpiegitura batzuk...-, eta ez dagoela oinezkoarentzako edo txirrindulariarentzako aukerarik.

Adierazten dute beste udalerrri batzuetan bidegorri sareak ari direla garatzen –Donostian Errekalderraino, Plazaola Andoainen-, eta ez dela Lasarte-Oriarekiko loturarik jasotzen horietan. Eskatzen dute arazoa konpontzeko neurriak hartzea eta garraio bide alternatibo iraunkorrenak bultzatzea.

ERANTZUNA

Bat egiten dugu, goitik behera, Lasarte-Oriako egoerari buruz egindako gogoetarekin; izan ere, Donostiaranzko iragazkortasun baxua edo hutsaren hurrengoa da bizikleta-oinezkoei dagokienez. Herri bien arteko distantzia eta eguneroko harremanak direla eta –tarteetan sarturik, inolaz ere, hirigune bion artean dauden asentamendu guztiak-, Lasarte-Oriak ondoko herriarekiko harremanean bizikleta eta oinezkoen bidaiak sortzeko nodo gisa duen potentziala oso-oso handia da.

Usurbilekiko dauden aukerak ere azpimarratzen dituzte. Eta baita Andoainekikoak ere, nahiz oraindik ez den horrentzako irtenbide bideragarririk aurkitu. Urnieta eta Hernanirekiko lotura posibleek aukera gutxiago dute –orografiaren eraginez- nahitaezko mugikortasunari eta eguneroko erabilerari loturik, baina interesgarriak dira aisialdi-laketaren ikuspegitik, eta garrantzitsuak osasunaren aldetik.

Hori guztia dela eta, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea 4 zatitatik zehar iristen da Lasarte-Oriara:

- **Lasarte/Oria- Añorga Txiki-Errekalde:** Añorga Txiki eta Errekalde arteko lehen fasea eraikitzen ari da, eta 2012an amaituko da. Bigarrenak, Errekalde eta Froilán Elespe Parkearen artekoak, amaitua du proiektua. 2011ko urtean zehar lurzoruaren gestioa egin eta 2012an hasiko dira eraikuntza lanak,



ustekabeko aurrekontu arazorik sortzen ez bada. Trenaren geralekutik abiatzen da trazadura, Belartzako poligonoarekin (Decathlon, etab.) lotzen da, eta zaldain bikoitz baten bidez errepedeen gainetik igarotzen da, parkeraino jaitsiz hurrena.

- **Lasarte/Oria-Urnieta:** Plazaolaren bidetik zehar. Egun dagoen udal bidegorritik abiatzen da, eta Urnieta-Andoian zatiarekin lotzen (hau 2011n zehar eraikiko da). Bakar-bakarrak alternatiben ikerketaren mailan dago analizatuta. Laket erabilerako zati bat denez, atzean geratu da GBBLAPeko programazioan, eguneroko nahitaezko garraioaren ikuspegitik interes handiagokoak diren beste batzuen aurrean.
- **Lasarte/Oria-Usurbil (Txikiertitik zehar):** Usurbilgo udalak duela gutxi eskatutako konexioa, alternatiben azterketaren zain dagoena bera. Planaren bigarren laurtekoan eraikitzea aurreikusten da.
- **Lasarte/Oria-Usurbil-Orio-Zarautz (Oria ibaiaren ezkerrealdetik zehar):** Usurbildik halaber, Zubietatik zehar, beste bidegorri bat iristen da (eraikita dago jada Hipodromoko zubiaren eta Zubietaren artean). Bidegorri hau Donostiako Oinarrizko Udal Sarekoa da, eta Lasarte-Oriako sarearekin egin behar du bat. Bidegorri hau, Santuenetik aurrera, foru sustapeneko da atzera Orio eta Zarautzeraino, eta trenbidea zabaltzearekin batera eraikiko da. Zati hau aisialdirako izango da.

GBBOS eguneroko txirringaritararako azpiegitura bat da bere zatietako askotan, zeren eta Gipuzkoako herri gehienak –hiriguneak, auzoak, industrialdeak, etab.- haran hondoetan eta kostaldeko lautadetan baitaude, batetik besterako tartek txikiak direla. Bizikleta automobila baino ibilgailu bizkorragoa da atez ateko distantzietan, batez ere 2 eta 5 km arteko ibilbideetan.

Dena den, GBBOSek landa-natur inguruneari lotutako laket erabilerako zati batzuk hartzen ditu, erabiltzen ez diren trenbide-plataformetan edo lehendiko bideen gainean ezarriak batez ere, oso malda txiki eta erregularrez eta, normalean, lurraldez gairako izaeraz; hau da, aldameneko lurraldeetako bizikleta-oinetako sareekin lotzen direnak.

GBBLAPen Behin Betiko Onarpen dokumentuaren kopia digitala helaraziko zaie Auzokide Elkartei, Lasarte-Oriako udalbarrutian sare osoak izango duen trazadura ezagutu ahal izateko, bai aipatutako foru zatiei –hiriartekoei- bai Usurbil eta Lasarte-Orian aurreikusitako Udal Sareei dagokienez. Oso garrantzitsua da udalek ekitea hiriarteko zatien eta hiriko bide sistemaren arteko lotura aztertzeari, betiere sarearen kapilarizazio onaren, bizikleta eta oinezkoen baterako trafikoen antolaketa egokiaren eta beste garraio modu batzuekiko intermodalitatearen bila.

V.- GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN KONTSEILUA

V.1- Dokumentazioa bidaltzea

GBBLAPen Hasierako Onarpen dokumentua 2010eko ekainaren 4an bidali zitzaizen Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko kide guztiei.

V.2.- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzarako Lan Batzordearen bilera

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari –Bizikleta Bideen Estrategia eta Plangintzarako Lan Batzordea- dei egin zitzaion, 2010eko ekainaren 30ean, GBBLAP eta beste hainbat kontu aztertzeko. Ondoren, GBBLAPi dagokionez Batzorde horretan aztertua eta izandako gogoetak azaltzen ditugu:

Gai zerrenda:



Plangintza saioa:

- GBLAPen tramitazioaren egoera.
- Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena.
- Ekarpen dinamika.

Banatu den dokumentazioa:

- Lurraldearen Arloko Plana azaltzeko dokumentazioa. Hasierako onespeneren fasea.

Bertaratuak:

| KONTSEILUKO KIDEAK | DEITUAK | BERTARATUAK |
|---|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. - KONTSEILUBURUA | CARLOS ORMAZABAL URBIZU | |
| 2. - KONTSEILUBURUORDEA | JAVIER ZARRAONANDIA ZULOAGA | |
| 3. - KONTSEILU IDAZKARIA | BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN | BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN |
| 4. - BIZIKLETA MUGIKORTASUNAREN ARLOKO TEKNIKARIA | AITOR LEKUONA | AITOR LEKUONA |
| Erakunde kontseilukideak - KIDEAK | | Bertaratuak: |
| 5. - HAMAİKABAT BATZARKIDE TALDEA | AITOR ARANGUREN IRIARTE | AITOR ARANGUREN IRIARTE |
| 6. - ARALAR BATZARKIDE TALDEA | EMILIO ZUBIA FLAÑO | |
| 7. - EZKER BATUA BATZARKIDE TALDEA | ANDER RODRIGUEZ LEJARZA | |
| 8. - EUSKAL SOZIALISTAK BATZARKIDE TALDEA | EMILIANO CABAÑAS | |
| 9. - TALDE POPULARRA BATZARKIDE TALDEA | MANUEL MICHELENA IGUARÁN | MANUEL MICHELENA IGUARÁN |
| 10. - EUSKO ABERTZALEAK BATZARKIDE TALDEA | JOSEBA ANTJUSTEGI MANEIRO | |
| 11. BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA. GFA | FELIX URKOLA IRIARTE | |
| 12. - MUGIKORTASUNEN ETA LURRALDE ANTOLAKETAKO DEPARTAMENTUA. GFA. | PILAR ARANA PEREZ | |
| 13. - KIROLETAKO ETA KANPO EKINTZAKO DEPARTAMENTUA. GFA. | IÑAKI UGARTEBURU ARTAMENDI | IÑAKI UGARTEBURU ARTAMENDI |
| 14. - EUSKO JAURLARITZAREN ETXEBIZITZA, HERRI LAN | ANA ISABEL FONSECA MIGUEL | ANA ISABEL FONSECA MIGUEL |



| | | |
|--|--|--|
| ETA GARRAIO SAILA | | |
| 15. - BIDASOA BIZIRIK | GUILLERMO ECHENIQUE | PILAR FUERTES |
| 16. - OARSOALDEA | XABIER SANCHEZ ARRUABARRENA | AITZIBER LARRARTE |
| 17. - LEITZARAN 31 | MANU SEGOVIA | |
| 18. - TOLOSALDEA GARATZEN | JOSE LUIS URDANGARIN | GARBINE OLABERRIA |
| 19. - GOIEKI | IKER GALPARSORO LASA | |
| 20. - UROLA KOSTAKO UDAL ELKARTEA | LIDE AMILIBIA | |
| 21. - UGGASA | ITZIAR SALABERRIA, SAN VICENTE | INMA EMPARANZA |
| 22. - DEBAGOIENENKO MANKOMUNITATEA | AGURNE BARRUSO | |
| 23. - DEBEGESA | JOSE ANGEL BALBÁS AITZIBER KORTAZAR | AITZIBER KORTAZAR |
| 24. - DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA | LEIRE AGIRRE GARCIA MANU GONZALEZ BARAGAÑA | LEIRE AGIRRE GARCIA MANU GONZALEZ BARAGAÑA |
| 25. - TOLOSAKO UDALA-EUDEL | IURRE PEÑAGARICANO ZUBELDIA | |
| 26. - ZARAUZKO UDALA | GLORIA VAZQUEZ HERRANZ | |
| 27. - EHU-UPV | MIREN BERMEJO | |
| 28. - TXIRRINKA | DANIEL ENPARANTZA | |
| 29. - KALAPIE | GIULIANO MEZZACASA | HIGINIO OTAZU SAN MARTIN |
| 30. - LURRATS | JOSE MARIA ERAÑA GALLASTEGI | |
| 31. - ELKARTU | NORMA ANDRADE RAQUEL BARROSO | |
| 32. - EKOLOGISTAK MARTXAN | PILAR BARQUIN | |
| 33. - GIPUZKOAKO TXIRRINDULARITZA ELKARGOA | EDUARDO SOTO AZKARATE/ JON LASA | |

Bileraren laburpena, GBBLAPi dagokionez

AURKEZPENA

- GBBLAPen tramitazioaren egoera. Beatriz Marticorenak azaldu egin du Lurraldearen Arloko Planaren egungo tramitazio egoera, hasierako onarpen fasearen ondotik eta geroko behin-behineko onarpenera begira.
- Dokumentuaren aurkezpena eta partaidetza publikoaren prozesuan zehar izandako iradokizunen laburpena. Berritasun nagusiei buruzko sarreratxo baten ondotik, eta kontsulta eta informazio publikoko prozesuaren ondorioz sartutako aldaketen gaineko errepaso bat egin ostean, Itziar Eizaguirrek azaldu egin du garatzen ari den partaidetza plana; zehazki, eskualdeetako saioetako ondorioak agertu ditu, laburbildurik, egindako ekarpenen heldutasun



maila nabarmenduz batez ere, interes gero eta handiagoarekin, esku-hartze maila altuarekin eta egun dagoen sarearen funtzionaltasunari buruzko zenbait alderdirekin batera.

Izandako alegazio gehienak trazadura kontuen ingurukoak dira –udal sareak handitzea, aldatzea, etab.-, hirigintzako plangintzarekin eta bizikleta bideen ondoko zonen babes erregimenarekin lotutako forma eta lege kontuak, eta bideen titularitatearekin eta funtzionaltasunarekin lotuak, besteak beste.

EZTABAIDA ETA KONTSEILUAREN EKARPENAK

Manu Gonzálezek, Donostiako Bizikletaren Behatokitikoa berau, planteatu du GBBLAP lotzea une honetan jendaurreko epean dagoen Donostialdeko Arloko Planarekin; eta foru teknikariei eskatu die udalean dituzten homologoekin koordinatzea, gai honi heltzearen.

Programazioari dagokionez, proposatu du Kontseilua gogoetarako espazioa izatea, hain zuzen irizpide orokorrak planteatzera begira, ondoren, irizpide horiek landurik, eragile guztien arteko kontsentsua lortu eta aipatu programazioari gardentasun handiagoa emateko.

Kontseiluaren idazkari Beatriz Marticorenak zehaztu du ezen programazioak hainbat irizpide segitzen dituela, eta horien artean daudela aukera faktoreak, lurzorua kudeaketari lotuak eta hainbat administrazioen arteko koordinazioa, besteak beste. Edonola ere, tramitazioaren fase honetan jasotako alegazioak aztertu eta hauei erantzun ondoren saio bat egitea proposatu du, irizpide hauek lantzearen.

Era berean, aditzera eman dute Garapen Iraunkorreko Departamentuko Obra Hidraulikoetako taldea gehituko zaiola bizikleta bideen gaia lantzen ari zen talde teknikoari, plangintzan eta gauzatze lanetan modu erregularrean aurrera egiteko; eta une honetan giza baliabideen kontua konpondu bada ere, orain diru hornidura ziurtatzea falta dela.

Higinio Otazuk, KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkartearen kide berau, galdetu du ea zenbatekoa izan den gastua, aurreikusitako aurrekontuarekin alderatuta. Kontseiluko idazkariak erantzun dio ezen, egungo egoera ekonomikoak ez dion arren eragin bizikleta bideen aurrekontuari Foru Aldundiaren beste jarduera ildo batzuei bezain gogor, abian diren obra guztiak moteldu egin direla; hala, orain amaitu dira aurreko urtean amaitzea aurreikusita zeuden eraikuntza lanak. Une honetan, eta arrazoi bera dela eta, datorren ekitaldiko aurrekontuaren (aurtengoaren pareko aurrekontu baten) % 80 konprometituta dago jada, zati berrietako obren kargura. Eta, gastua handitu nahi izanez gero, eztabaida hori Gipuzkoako Batzar Nagusietan egin beharko dela planteatu dute. Udalerrriak oso aktibo daude, eta maila teknikoak gora egin du; horrenbestez, emate irizpideak zaildu egiten dira.

Higinio Otazuk galdetu du ea noizko egongo diren erantzunda alegazioak, eta erantzun zaio ezen, gutxi gorabehera, azarorako izango dela.

Aitziber Cortazarrek, DEBEGESA Garapen Agentziakoak, galdetu du ea zein diren gauzatzen ari diren proiektuak, eta zein alternatiben azterketak; idazkariak erantzun zehatza eman dio.

V.3- Kontseiluaren hurrengo esku-hartzea

Ez da Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko kideen aldetik inolako ekarpenik jaso gerora. Hala, GBBLAPen Behin Betiko Onarpen dokumentua Diputatuen Kontseilura eta Batzar Nagusietara -onartzera begira- igorri aurretik deitu egingo zaio, aurreikusita dagoen moduan, aipatu Lan Batzordeari, eta, hala egokituz gero, Kontseiluaren Batzar Osoari.

VI.- KONKLUSIOA

Jasotako alegazio guztien oso balorazio positiboa egiten da, eta horiek eragindako aldaketak GBBLAPen Behin-behineko Onarpen dokumentuan jaso dira, prozesu osoa erasota lagaz Partaidetza Planari buruz hari gehituko zaion eranskinean.



Donostia, 2011ko apirilak 29

IRAUNKORTASUN ETA
BIZIKLETA BIDEEN ATALBURUA

Sin.: BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN