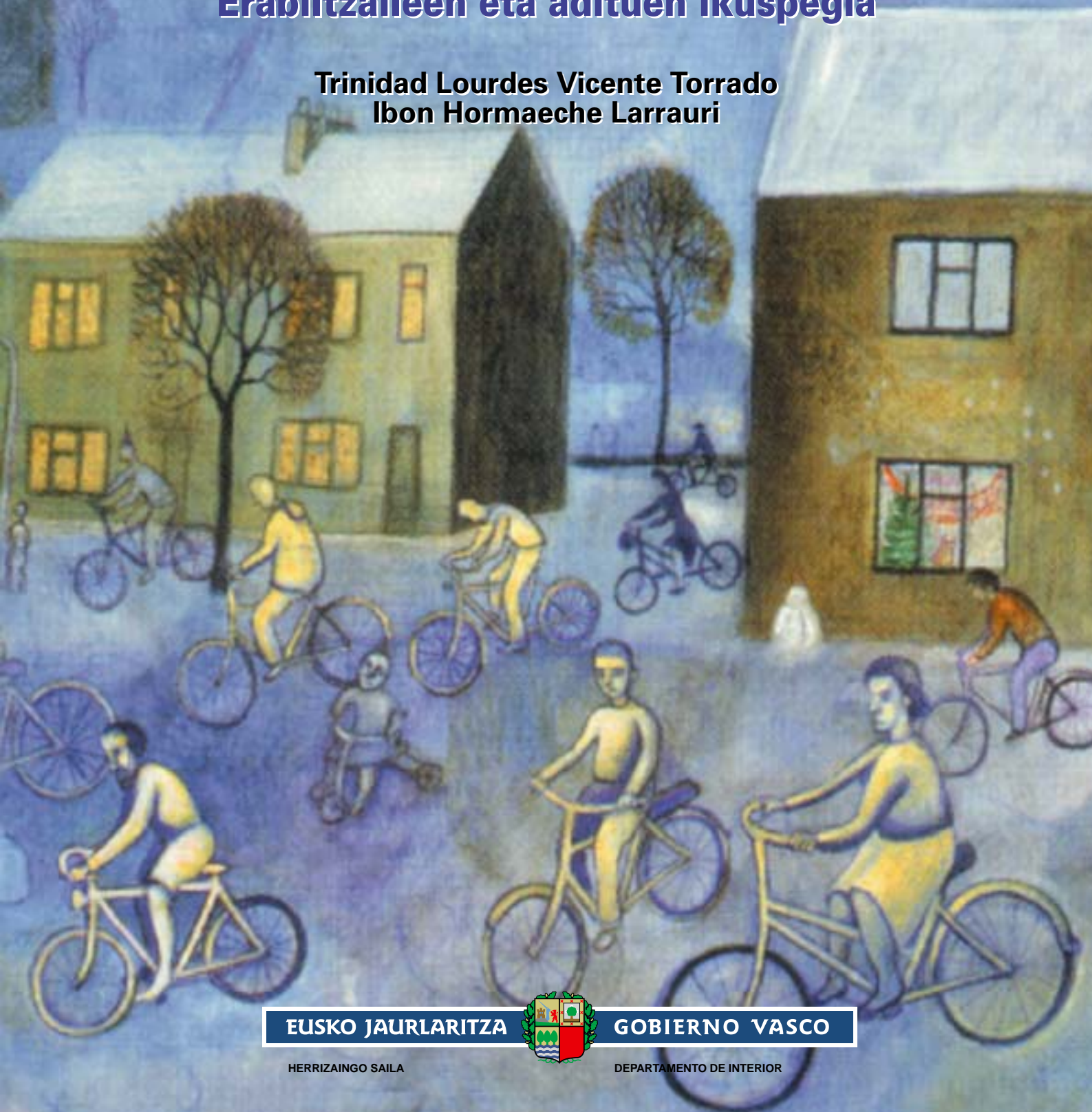




BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA

Erabiltzaileen eta adituen ikuspegia

**Trinidad Lourdes Vicente Torrado
Ibon Hormaeche Larrauri**



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA

DEPARTAMENTO DE INTERIOR

BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA

Erabiltzaileen eta adituen ikuspegia

Trinidad Lourdes Vicente Torrado
Ibon Hormaeche Larrauri



© McVeigh

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2006

VICENTE TORRADO, Trinidad Lourdes

Bizikleta garraiobide gisa : erabiltzaileen eta adituen ikuspegia / Trinidad Lourdes Vicente Torrado, Ibon Hormaeche Larrauri. – 1. argit. – Vitoria-Gasteiz : Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia = Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006

p. ; cm.

Port. y texto contrapuesto en castellano: «La bicicleta como medio de transporte : puntos de vista de las personas usuarias y expertas»

ISBN 84-457-2506-8

1. Vías ciclistas-Euskadi. I. Hormaeche Larrauri, Ibon. II. Euskadi. Dirección de Tráfico. III. Título. IV. Título (castellano). 625.711.4(460.15)

Izenburu bera duen Ikerketaren Txostenari buruzko laburpena dugu honako liburu hau. Deustuko Unibertsitateko «Deustu Fundazioaren Ikerketa Sozialak» Zentroak egin du lana Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren aginduz, Deustuko Unibertsitateko soziologoa eta irakaslea den Trinidad Lourdes Vicente Torrado andrearen zuzendaritzapean.

Eskerrik zintzoenak eman nahi dizkiegu ikerketa honetan lagundu duten guztiei, bereziki dirua irabazteko asmorik izan barik eztabaida-taldeetan parte hartu dutenei eta bizikleta hirigunean erabiltzearen gaineko haien ikuspegiak eta esperientziak eman dituztenei.

2006ko iraila

Argitaraldia:	1.a, 2006ko azaroa
Ale kopurua:	2.000
©	Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa Herrizaingo Saila
Argitaratzailea:	Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz (Araba)
Argazkiak:	Ibon Hormaeche, Trinidad L. Vicente (orrr. 7, 14, 26 eta 85-1-), Pili & Carlos (orrr. 71-4-), Victoria Flores (orrr. 80-1-), Alberto Estefanía (orrr. 22-3- eta 49), Patxi García (orrr. 41-3-), Euskadi Fundazioa (orrr. 79-2-).
Azalaren irudia:	McVeigh
Diseinu eta Maketazioa:	Iniciativas Ambientales
Fotokonposaketa:	Composiciones RALI, S.A. Particular de Costa, 8-10, 7ª - 48010 BILBAO
Inprimaketa:	Estudios Gráficos ZURE, S.A. Carretera Lutxana-Asua, 24-A - 48950 Erandio-Goikoa (Bizkaia)
ISBN:	84-457-2506-8
L.G.:	BI-2862-06

Aurkezpena

Hirien arteko mugikortasunaren gaineko arazoak eta motordun ibilgailu pribatuaren erabilera nagusitzearen ondorio txarrek –trafiko arazoak, auto-ilarak, atmosferaren kutsadura eta kutsadura akustikoa...– gero eta kezka handiagoa sortzen dute Europako herritar askorengan eta herrialdeetako agenda politikoetan. Hiriguneetan autoaren erabilera mugatzeaz eta garraio publikoak eta oinezkoen bideak sustatzeaz gain, arazoa hobetzeko edo arintzeko bizikleta garraiobide gisa erabiltzea dugu aztertzen diren alternatibetako bat. Alternatiba horrek Administrazioaren baitan eragin duen interesaren barruan kokatu behar da ikerketa hau.

Honako azterketa honetan hirian zehar mugitzeko bizikleta erabiltzen duten bizikletarien eta gai honetan lan egiten eta horren gaineko gogoeta egiten duten adituen ikuspegira hurbilduko gara. Besteak beste, gurean gertatu diren aurrerapenei buruz duten iritzia jakin nahi dugu, baita etorkizunari buruz egiten duten balorazioa eta bizikletaren erabilera bide-segurtasunaren mailak areagotuta sustatzeko dituzten proposamenak ere.

Hartara, metodologia kualitatiboa eskaintzen digun «eztabaida-taldea» izeneko teknikaz baliatu gara. Hala, hainbat batzar antolatu dira Euskal Herriko Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuetan. Zenbait batzarretan hirian bizikleta garraiobide gisa erabiltzen dutenek hartu dute parte. Beste batzuetan ere bizikletariak izan dira, baina kasu horretan bizikletaz joaten diren hainbat ikastetxetako irakasleak eta ikasleak ziren. Azkenik, hirugarren talde-motan bizikletaren inguruko adituek eta gizarte eragileek hartu dute parte (erakundeetako ordezkariak, bizikletarien taldekoak, mugikortasuneko adituak eta plangintzak egiten dituztenak).

Batzar horien bidez, informazioa eman duten pertsonen mundu subjektiboan murgildu gara; haien iritzia, esperientziak, ametsak, etab. aztertu ditugu, betiere informazioa eta esperientziak konpartituz eta liburu hau (ikerketa-lanaren laburpena) idatzi ahal izateko informazioa eman digun elkarrizketari bidea eginez. Honako lan honetan, luzeak eta trinkoak baina aldi berean atseginak izan diren lan-saioetan planteaturiko ikuspuntu guztiak bildu nahi izan ditugu. Izan ere, lan-taldeetan parte hartu duten laurogeita zortzi pertsonak eman digute guztia, lan-saioetan dirurik irabazteko asmorik izan barik parte hartuz.

Zazpi gai nagusitan dago banatuta argitalpena. Lehenbizikoa bizikletaren erabileran azken urteetan izandako aldaketei buruzkoa da. Bigarrenak, berriz, erabilera horren etorkizuna aztertzen du. Hirugarrenean bizikletak garraiobide gisa dituen abantailak eta eragozpenak ematen dira. Laugarrenean bizikletaren erabilera sustatzeko hainbat proposamen dakartza. Bosgarrenean bide-segurtasunarekin lotutako gaiak aztertzen ditu. Seigarrenean bizikletarien bide-segurtasunaren mailak handitzeko hainbat neurri azaltzen ditu. Eta azkena aipatu ekimenaren oihartzuna da, erakundeen eremuak zein txirindularien kolektiboek sustatu dutena, gure Autonomia Erkidegoaren lurraldean Bizikleta Estrategia garatzearen aldekoa. Horiek guztiak ikerketan parte hartu dutenen esanetatik eta bizipenetatik abiatuta landu dira; izan ere, informazio-emaile horiek dira azken batean liburu honen benetako protagonistak. Eskerrik beroenak eman nahi dizkiegu horiei guztiei.

Liburu hau argitaratuta, halaber, hiriaren barruan bizikletaz dabiltzanen iritzia eta bizipenak bateratu nahi izan ditugu, baita bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko modua errazteko gogoetak ere: baldintzak, beharrak eta ibilgailu gisa erabiltzeko sustapen-neurriak, zertarako-eta herritarren irisgarritasun beharrei edozein gizarteren (gurea barne dela) mugikortasun iraunkorraren helburuei erantzuna emateko. Gure ustez argitalpen hau lagungarria izan daiteke Tokiko Agenda 21en eremuko eztabaida-guneetan, lurralde plangintzako mahaietan, proiektzio azterlanetan eta hirigintza diseinuetan, gure udalerrietako zirkulazio eta garraio aldeetan, etab. gai honen inguruan gaur egun hausnartzen ari diren guztientzat. Baina material baliagarria ere bada talde osoak gogoeta egin dezan, bai bizikletarien ikuspuntutik, bai oinezkoen eta auto gidarien ikuspuntutik.

Andoni ARRIOLA GARRIDO
TRAFIKO ZUZENDARIA

AURKIBIDEA

	Or.
1. BIZIKLETAREN ERABILERAN IZANDAKO ALDAKETEN GAINEKO IRUDIPENA	9
2. BIZIKLETAREN ETORKIZUNARI BURUZKO BALORAZIOA	19
3. BIZIKLETAREN ABANTAILAK ETA ERAGOZPENAK	25
4. BIZIKLETAREN ERABILERA SUSTATZEKO PROPOSAMENAK	39
5. BIZIKLETARIEN BIDE-SEGURTASUNA	49
6. BIZIKLETARIEN BIDE-SEGURTASUNAREN MAILAK HOBETZEKO NEURRIAK	67
7. BIZIKLETAREN GAINEKO EUSKAL ESTRATEGIAREN ALDE	83





Bizikletaren erabileran izandako aldaketen gaineko irudipena

1





1. Bizikletaren erabileran izandako aldaketen gaineko irudipena

Bizikletaren inguruan hiriguneetan izan diren aldaketak azaltzeko eta taldeen artean horri buruz emandako iritziak antolatzeko, agertu diren ideia nagusi edo gaikako unitateen arabera eman ditugu. Hona hemen ideiak:

1.1. Bizikletentzako azpiegiturak ezartzea

1.2. Bizikletari gehiago hirietan

1.3. Herritarrak jabetuago daude

1.4. Bizikleta modan jarri da

1.5. Erabiltzaileen profila zabalagoa da

1.6. Bizikletaren alde gero eta talde gehiago agertzen ari dira

1.7. Mugikortasunari buruzko udal planak egiten hasi dira

1.8. Aurrera egiten ari da erakundeen arteko lankidetzan

1.9. Asmoak bai baina benetako aldaketa gutxi





1.1. Bizikletentzako azpiegiturak ezartzea

Talde guztietan aipatu da –batzuek gehiago, beste batzuek gutxiago, baina talde guztiek onartu dute hala dela– azken urteetan «bizikletaz ibiltzeko toki berriak sortu» direla; eta horrek «jendea bultzatu du bizikleta erabiltzera». Zenbaitek modu eszeptikoan aipatzen dute ideia hori, egin denari baino falta denari balio handiagoa emanez, honako ideia hau azpimarratu nahian: «oraindik asmo hutsez ari gara, aurrerapen handiez baino».

Izan ere, bidegorriak «gehiago erabiltzen dira», baina bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak ezartzeko prozesua antza denez erritmo onean ez doala adierazten dute, informazio-emaileek nahi duten erritmoan behinik behin.

Bizikleta erabiltzen dutenen kopurua igo izanari buruzko baieztapen horretatik abiatuz, betiere ñabardurak izanik, logikoa da pentsatzea bizikletarien zirkulazioa arautu eta antolatu beharra sortzea, zeren eta bestelako garraio-bideekiko balizko gatazkek ere gora egiten baitute. Halaxe baieztatzen dute aho batez informazio-emaileek, aurrerago ikusiko dugunez, bizikleta eta bestelako garraio-bideak batera ibiltzean sortutako gatazkek aztertzean.

Hori dela-eta, logikoa da pentsatzea hiri barruan bizikletentzako azpiegiturak ezartzeak, bizikletaren erabilera igotzeaz gain, herri bidea erabiltzen duten guztiek bide zirkulazioaren ondoriozko betebeharrak betetzeak duen garrantzia areagotzea dakarrela, bizikletariak ere barne direla, betiere arauak betez eta bestelako garraio-bideak errespetatuz.

Bizikletaren erabilera errazteko bizikletentzako azpiegiturak egiteak duen garrantzia egiaztatu ondoren, batzuek adierazten dute bidegorria egitea «determinantea» izan dela bizikleta eguneroko betebeharrak nagusienetakoa egiteko erabiltzeko, hau da, lanera joateko; izan ere, bidegorri horrek bizikletaren erabiltzaileen intereseko tokiak lotu zituen, eta, hala, bizikletaz ibilita errendimendu handiagoa lortzeko modua zuten ibilbide luzean.

Bizikletentzat azken urteetan egin diren bide berriei batera, bizikletentzako bestelako horniduren zerbitzua abiaraztea ere «gakoa» izan da erabiltzaile kopuruaren igoera azaltzeko, hala nola helmugako tokietan aparkalekuak jartzea.

Gainera, zenbait informazio-emailek (gehienbat Gasteizko erabiltzaileen taldekoak, baina ez bakarrik talde horretakoak) hiriguneen kanpoko aldeetan bizikletaz ibiltzeko berriazko azpiegiturak eginda izan den aurrerapena egiaztatu dute. Azpiegitura horiek gehienbat aisialdirako edo kirola egiteko bideratzen dira, eta ez hainbeste nahitaez eginitako joan-etorrietarako; izan ere, nahitaez egin beharreko joan-etorriak dira ikerketa honen eremua.

Kontrako zentzuan ere konpartitu dira esperientziak, hots, bizikletentzako bideak «desegitea» edo «apurtzea» zerbitzuan jarri ondoren. Hala, bada, Bilboko taldeetako bateko ordezkariak «desilusioa» adierazi dute horren inguruan Bilbon izandako kasuren baten aurrean.



1.2. Bizikletari gehiago hirietan

Informazio-emaile guztiek azaldu dutenez, –bakoitzak ezagutzen duen hiri eremua aipatuta–, hirietan gero eta «bizikletari gehiago ikusten dira» (hirietako bizikletariak), «ez bakarrik aisialdian», baizik eta



nahitaez egin beharreko joan-etorrietan: «erosketak egiteko», «lanera joateko», «gestioren bat egiteko», eta, oro har, egunero egin beharreko edozein gauza egiteko hartzen da bizikleta.

Ildo horretan, alde handia ikusten da Euskal Autonomia Erkidegoko hiru lurraldeen artean ikusitako eta azaldutako hazkundearen gaineko irudipenari dagokionez; izan ere, hazkunde hori askoz adierazgarriagoa da Donostian, aho batez denek esan dutenez. Gipuzkoako hiriburuaren kasuan, hazkunde hori «enblematiko»tzat jotzen den lanarekin lotzen da: Kontxako bidegorria. Bizikletarien kopurua nahikoa eta etenik barik igoarazteaz gain, haiek esaten dutenez, «bizikletaren erabiltzaileen profila zabalagoa egin du».

Halaber, «hiria identifikatzeko elementu» bilakatu da, «jendeak baloratzen duena», hiriko «tokirik hobereanean» eta hiria bisitatzen dutenak «gehien dabilzan» tokian dagoelako.



Aitzitik, Kontxako bidegorriak dakarren ondorioari eta bizikletarien kopuruaren igoerari garrantzia kentzen dienik ere bada, baina oso gutxi izan dira aurreko iritziarekin alderatuta. Kontrako iritzi horretakoak direnen ustetan, aldiz, «zerbait aurreratu da» erabileran, baina bizikletaz ibiltzeko azpiegitura horretan «zenbait tarte gatazkatsuren egoera txarra» azpimarratzen dute, gehienbat oinezkoekin arazoak sortzen dituztenak. Horrekin batera, haien ustez betiere, hirian bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko kulturaren «defizita» dago.

Nahikoa bizikletari eta bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak dituen beste hiriko taldeetako informazio-emaileek ere, hots, Gasteizko informazio-emaileek, argi eta garbi adierazten dute gora egin duela bizikletarien kopuruak, eta igoera hori nahitaez egin beharreko joan-etorriei dagokie (ez bakarrik aisialdian); gainera, urteko sasoi guztietan ere gertatu da igoera; neguan ere bai.

Hala eta guztiz ere, zenbait informazio-emaile (Donostiako kasuan baino pertsona gehiago badira ere, gutxi batzuk dira) oraindik ez da pozik agertzen bizikletaz ibiltzea «ez dagoelako onartuta eta ez dagoelako benetako laguntzarik», eta «ezezkor» daude epe laburrean eta ertainean «aurrerapenak» egitearen inguruan.

Jarrera horiek ez datoz bat baikorragoak diren beste batzuekin; izan ere, iritzi baikor horiek ugarrienak dira eta bizikletaren erabileran azken urteetan izandako esperientzietan eta aldaketetan ikusitako alde onak nabarmentzen dituzte. Aipaturiko «aurrerapen» hori nabarmendu nahi izan dute ezkutetzen dizkiguten beste arazo batzuen aurretik. Hala, bada, pertsona horiek erabiltzaileen kopuruaren etengabeko igoera azpimarratzen dute oraindik egon dauden zailtasunak ezkutatu barik, hazkundera izateko posibilitateak mugatzen dituzten eta honako honetan zehaztu daitezkeen zailtasunak, funtsean: «bide-segurtasunik eza».

Oro har, taldeetako informazio-emaileen ustez, bizikleta erabiltzen den hiru hiriburuak «bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko modukoak» dira, are gehiago beste hiri batzuekin konparatzen baditugu. Hala izateak erabileraren tasetan du eragina, batez ere ezarri beharreko azpiegituren gaineko neurriekin batera badator.

Hiru hiriburuetatik bizikletari gehien dituzten bi hirietan ere agerian dago erabileraren geldialdia hausten ari dela, betiere urteko sasoiaren artean dauden ezberdintasunak ukatu barik, bai bizikletarien kopuruari dagokionez, bai bizikletarien profilari eta ibiltzeko moduari dagokienez.

Aipaturiko ezaugarriak dituzten bizikletarien kopurua txikiagoa da Bilbon, baina bertan ere entzun daitezke bizikletarien kopuruaren «igoera» horri buruzko iritziak. Hala eta guztiz ere, kopurua ez da



azpimarratzen –ez da oso kopuru altua–, baizik eta arreta gehiago jartzen zaio egunero nahitaez egin beharreko mugikortasunaren eremuan bizikleta erabiltzeari.

Hala ere, Bilbon dagoen bizikletari kopuru txikiaren ideia hori, halaber, balantzan bestelako balorzioak jarrita aztertzen da. Garrantzitsuena eta adostasunik handiena duena honako hau dugu: gaur egun «errazagoa» da Bilbon zehar bizikletaz ibiltzea lehen baino, hain zuzen ere azpiegitura gehiago dagoelako. Baina hala uste dutenek ez dute esaten inola ere azpiegitura horiek nahikoak direnik. Aitzitik, betiere elkarrizketa egin zaien informazio-emaileen arabera, egoera horrek «ez dakar zuzenean ageriko igoerarik» azpiegituron erabileran eta, beraz, bizikletaren erabileran ere ez. Horrexegatik da garrantzitsua «sustapen neurriak aplikatzea» erabileraren igoera errazteko. Informazio-emaileek eginitako bileretan adierazi dizkiguten neurriak ondorengo ataletan azalduko dira.

1.3. Herritarrak jabetuago daude

Bestalde, oro har esaten da egun «herritarrak jabetuago» daudela ingurumena babestearen alde eta trafikokoak hiriko bizitzan dakartzan arazoaren gainean, eta batez ere trafikoa kutsadura eragile nagusia izatearen inguruan. Halaber, galdera egin zaienek adierazi dutenez, hiriguneetan bizi den trafiko handiaren arazoak gehienbat «garraio pribatua gaizki erabiltzearen» ondorioa direlako uste sendoa dute; izan ere, garraio pribatu hori «hiriko zailtasunen arrazoirik nagusienetakoa da mugikortasunaren eremuan», administrazioek mugikortasun iraunkorrari buruz eginiko planen atarikoetan agertzen denez.

Herritarrak jabetuago egote hori bizikleta erabiltzen dutenen «irudi hobea» izatean islatzen da. Baina gehienek ematen duten iritzi horri ñabardurak egiten dizkiote ondoren. Elkarrizketa egin zaion zenbaitek zalantzak ditu horren gainean, tokiaren erabileraren logikari buruz –ez bakarrik bizikletaren eta automobilaren artean, baizik eta oinezkoekiko erlazioan ere bai– eta herri bideko azpiegiturak «gaizki» erabiltzeari buruz kontraesanak dakartzaten bizipenetan oinarrituta.

Garraibide osasuntsuen eta ingurumena gehiago errespetatzen duten garraibideen inguruan jabetuago izatearen inguruko zalantza horiek indartu egiten dira, zenbait kasutan, informazio-emaileen hurreko pertsonak –gai honen gainean oso jabetuta– bizikleta erabiltzen hasten ez direla ikusita. Horrelako kasuak aztertu ondoren, nolabaiteko «dezepzioa» sortu da eztabaidetan parte hartu dutenen artean, baita azalduko jokabidea onartu nahi ez izatea ere.

Herritarrak jabetuago izatearen inguruan esandako eta emandako iritzien artean, bizikleta erabiltzen dutenek nolabaiteko «mina» adierazten dute behin eta berriz Europako zenbait eremutan alderatuta gurean dagoen egoerarekin. Egoera hori, haiek adierazten dutenez, «aukera izan daiteke beste ezer baino lehen», zeren eta kanpoko esperientzia erreferentzia eta ikasteko modua izan baitaiteke neurriak gurean aplikatzeko. Politikan eta plangintzan lan egiten dutenek, haien ustez, «kontuan» izan beharko lukete hori beti.

Hain zuzen ere bestelako eremu ezagunetan dauden jokabideen arteko ezberdintasun horiek direla-eta, informazio-emaileek adierazten dute ezen, ingurumenaren aldeko «nolabaiteko kultura orokorra» badago ere, kultura hori ez dela islatzen «bizikletaren erabileraren aldeko kulturaren», udalean





erantzukizuna dutenen aldetik zein herritarren aldetik. Hala eta guztiz ere, bizikletaren erabileran «igoera nabarmena» gertatzen ari dela onartzen da.

1.4. Bizikleta modan jarri da

Gizakiok, moden arabera jarduten dugu geure erabakiak hartzearen inguruan. Zenbait informazio-emaiak onartzen du hala gertatzen dela bizikletaren munduan ere («irudi bat eman» behar delako edo «besteek egiten dutena» egin behar delako beharbada). Hala, bizikleta «modan izate» hori bizikletaren erabileraren inguruan atzerritik jasotzen dugun irudiaren eraginaren ondorioa da, baita turista gisa gurera etortzen direnen ondorioa ere (batez ere Europako herrialdeetakoak).

Hori guztia dela-eta, azken urteetan bizikletaren erabilera garatzeko baliabideak jartzea ere, neurri handi batean, «modan izate» horri emandako erantzun politikoagatik izan da, «irudi positibo» horrengatik; izan ere, eztabaidan parte hartu duten askoren arabera, irudi positiboa du bizikleten azpiegiturak eraikitzeak, eta bizikletak egoera hori baliatu behar du garapen maila handiagoa eta politikari arduradunen inplikazio handiagoa lortzeko.



Halaber, «modan izateak» bizikletari ematen dio zabalkundearekin batera, «besteek egiten dutena» egiteko joerak dakarren ideia positiboa nabarmentzen dute, «gazte jendearen» artean bizikletaren erabilera bultzatzen duen irudi positiboa. Efektu horrek indar handiagoa du antza denez Bilboren kasuan, bizikletaren erabilera txikiagoa duen Bizkaiko hiriburu horretan, eta efektu txikiagoa, ordea, bizikleta gehien erabiltzen den hirian, hots, Donostian; izan ere, batzuek kexa agertu dute imitazio efektu hori islatzen ez dela ikusita. Hori funtsezko faktorea da pertsona horientzat «etorkizun baikorra» izateko.

Moda horrek bizikletaren erabilera errazteko ondorio «negatiboa» duela uste duenik ere bada eta, bezaraz, ondorio txarra ikusten du bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko sustapen lanean. Horien aburuz, «modaren efektu» horrek bizikletarentzat berariaz sortutako azpiegitura horietara daramatza adin eta maila guztietako erabiltzaile berriak, baina aisialdirako bakarrik. Horrek «zaildu» egiten die bizikleta eguneroko eginbeharretarako erabiltzen dutenei bizikletaz modu egokian eta zuzenean erabiltzea. Bizikletari-mota ezberdinek aipaturiko azpiegiturak erabiltzeko jarreran eta moduan dauden ezberdintasunengatik gertatzen dira zailtasun horiek (erabileren arteko lehia).

Aitzitik, elkarrizketa egin zaien pertsonen artean, «eragozpen» horiekin bizi izatea nahiago duela esaten duenik ere bada, baldin eta, hala, bizikleta garraiobide gisa erabiltzea benetan sustatzeko lanean aurrera egiten bada.

Bestalde, bizikletak gizartearen duen irudiaren indarra eta gure kontsumo gizarteak autoei ematen dien gehiegizko garrantzia (autoa «gurtzea») konparatzen dituzte elkarrizketa egin zaien beste batzuek; motorraren industriaren indarrak eta marka jakin bateko autoarekin lotutako aurrerapen pertsonala izan nahiak eragiten dute autoen irudi hori. Hori dela-eta, bizikleta, modan egon arren, urrun dago balorazio ona izatetik; horixe da zenbaitek esaten dutena edo zalantzan jartzen dutena. Izan ere, haien



Bizikletaren erabileran izandako aldaketen gaineko irudipena

ustez, bizikletak «nolabaiteko irudi txarra» du «herritarren sektore askotan», eta bizikletaz doazenean «ondo ikusita» ez daudela adierazten dute. Hala eta guztiz ere, pertsona berek onartzen dute «gero eta jende gehiagok erabiltzen duela bizikleta» eta, beraz, «ondo ikusita ez daudenen taldean» sartzen dira bizikletariak.

Oro har, eta lurralde bakoitzean esan dena ikusita, teoria bat egin dezakegu: bizikleta gutxi erabiltzen den tokian, non bizikletari askorik ez dagoen, ez da hain garbi adierazten hiriko bizikletariarenganako kontrako iritzia eta, gainera, ez dira hain agerian gertatzen bizikletaren eta bestelako garraio bideen erabiltzaileen arteko gatazkak. Gatazka horiek bizikleta benetan nabarmena den tokietan agertzen dira eta, ondorioz, herri bidea hartzeko «benetako lehia» dagoen tokian.



Bestalde, zenbait kasutan hiriko bizikletariaren irudipen txar hori indartu egiten da hiriko mugikortasunaren arduradunengandik «babesik ez» dutelako bizikletaren erabiltzaileen ustez, zeren eta ez baitute transmititzen «bizikleta garraio bide gisa erabiltzea ona, komenigarria eta beharrezkoa» dela.

Bestalde, zenbait kasutan hiriko bizikletariaren irudipen txar hori indartu egiten da hiriko mugikortasunaren arduradunengandik «babesik ez» dutelako bizikletaren erabiltzaileen ustez, zeren eta ez baitute transmititzen «bizikleta garraio bide gisa erabiltzea ona, komenigarria eta beharrezkoa» dela.

Horrela, bada, bizikletak azken urteotan hartu duen irudi ona azpimarratzen dutenak zein kontrako iritzi dutenak bat datoz eskatzean herritarrek «informatu», «jabearazi» eta «hezi» behar direla bizikletariak irisgarritasunaren gainean dituzten eskubideen inguruan, eta aldi berean beste pertsona batzuk bizikleta erabiltzera bultzatzen dira, hiriko mugikortasun iraunkorraren politikaren estrategiarekin bat etorritik. Hori agerian geldituko da bizikletaren erabilera herritarren artean sustatzeko proposaturiko ekimenak lantzen ditugunean.

Azkenik, eta azpiatal hau amaitzeko, eztabaidetan parte hartu dutenek agerian utzitakoa nabarmendu nahi dugu: beren kokapena, zerbitzua eta historia direla-eta «bizikletaren erabilera orokorra izateko lagungarriak diren ikurrak» daudela, hots, bizikletentzako azpiegiturak badirela; izan ere, azpiegiturok balio handiagoa ematen diote bizikletari eta bizikleta «modan izateko» lagungarri dira, eta gainera erreferenteak dira bizikletaren erabilera sustatzeko politiketan. Talde guztiek onartzen duten kasurik esanguratsuena Kontxako bidegorria da, baina bestelako ibilbideetako tartek ere aipa daitezke, hala nola Bilboko itsasadarraren bi aldeetarako proiektukoa, zati batez eginda dagoena.

1.5. Erabiltzaileen profila zabalagoa da

Azken urteetan gertatu den aldaketa frogatzeko erabiltzaileen kopuruan izan den igoerari buruz azal dutakoarekin batera, hirian bizikletaren erabileran tradizio handiagoa eta erabiltzaile gehiago dauden bi hiriburuetan (Donostia eta Gasteiz) antolaturiko taldeetan esan denez, erabiltzaileen profila zabalagoa egiten da erabiltzaileen kopuruak gora egiten duen neurrian.



Profil berri horren barruan, informazio-emailek azpimarratzen dutenez, «gero eta emakume gehiago ikusten dira bizikletaren gainean, eta ez gazteak»; izan ere, harrigarria egiten zaie hori ikustea. Beraz, datu hori bat dator gero landuko dugun ideiarekin, hau da, bizikleta behar bezala sustatzen bada, erabiltzaile-mota asko erakar daitezkeela uste izatearekin, ez bakarrik gazte jendearen artean –gazteak beti agertzen dira lehentasuneko talde moduan bizikleta sustatzeko politika guztietan, bizikleta erabiltzeko prest agertzen baitira–. Ikusiko dugunez, ibilbide baliagarriak eta seguruak izatearen inguruko ezaugarriak izango dira bizikleta garraiobide gisa erabiltzen hasten diren pertsonen profila finkatuko dutenak.

1.6. Bizikletaren alde gero eta talde gehiago agertzen ari dira

«Aurrerapenaren» adierazgarritzat jotzen da bizikleta hiriko garraiobide gisa ezartzeko eta gero eta gehiago erabiltzeko lanean diharduten erabiltzaileen elkarteak sortzea eta elkarteok «gero eta gehiago izatea» bizikletaren erabileraren sustapenaren arloan, eta gainera gertatu den aldaketaren «alde onaren» erakusgarria ere badira.

Bizikletaren ohiko erabiltzaile bihurtzeko erabakia hartzerakoan talde horiek duten eragina nabarmentzen dutenak ere badira.

1.7. Mugikortasunari buruzko udal planak egiten hasi dira

Mugikortasunari buruzko udal planak zehazteak eta egiteak, Tokiko Agenda 21 garatzearekin batera, «inflexio-puntu» berria dakarte, baita aldaketa nabarmena ere, gehienbat antolatutako profesionalen, adituen eta gizarte eragileen taldeen aldetik.

Plan horietan garraiobide iraunkorren «erabilerara sustatzen» da, teoriarik behinik behin, eta erabakiak hartzeko aurreko urratsa dira planok. Gainera, udal arloen arteko koordinazioa sustatzen da; izan ere, koordinazioa funtsezkoa da zeharkako edozein politikatan, eta halaxe da aztertzen ari garen kasu honetan.

1.8. Aurrera egiten ari da erakundeen arteko lankidetzan

Halaber, adituen taldeetan «aurrerapen» nabarmena ikusten da erakundeen arteko lankidetzan, eta lurralde plangintzako hainbat lan aipatu dira horri dagokionez (Eusko Jaurlaritzaren Garraioen Plan Zuzentzailea, Bizkaiko Foru Aldundiaren Bizikleten Plan Zuzentzailea, etab.), dagoeneko aipatu ditugun mugikortasunari buruzko udal planei gehitzen zaizkienak eta hainbat erakunderen partaidetza dutenak.

1.9. Asmoak bai baina benetako aldaketa gutxi



Zenbait informazio-emailek azpimarratzen duenez, «asmoak bai baina benetako aldaketa gutxi» ikusten dute; hortaz, nekez ikus daiteke «esperantzarako hurbileko etorkizunik bizikleta garraiobide gisa erabiltzearen aldeko apustua egiten dutenentzat». Horrelako iritziak eta bizikletaren erabileran aurrerapena gertatu izanari buruz lehenago esandakoak ikusita, bizikletaren erabilerara sustatzeko eta garatzeko «neurriak abiarazteko erritmoa» da gehienbat zalantzan jartzten dutena, zehazki hala aditzera ematen ez badute ere.



Bizikletaren erabileran izandako aldaketen gaineko irudipena

Baina, arlo honetan eskumena dutenen «erabaki politikorik ezari» egozten zaizkion erantzukizunez gain, «bizikleta garraiobidetzat hartzearen inguruan dagoen defizita» da mugarik handienetakoa, bizikleta hiriko eguneroko joan-etorrietan presentzia handiagoa izateko aurrerapena «ez gauzatzeko» arrazoi nagusiena. Eta halaxe gertatzen da herritarrekin oro har, baina bizikleta aisialdirako edo kirola egiteko erabiltzen dutenei ere eragiten die; izan ere, kosta egiten zaie erabiltzaile horiei bizikleta garraiobidetzat hartzea eta horren arabera jotzea.



Horiek horrela, Bizkaiko adituen taldea da «erakundeen eta departamentuen arteko gero eta lankidetzari handiagoa» dagoela gehien nabarmentzen duena –non egun hiriko bizikletari gehien dagoen–, eta haiek adierazten dutenez, pixkanaka-pixkanaka plangintzaz arduratzen direnen «txipa» aldatzen ari da, arduradun horiek lan egiteko duten modua aldatzen ari da bizikleta hirian txertatzearekin lotutako gaietan.

Beste talde eta lurralde batzuetan emandako iritziek, halaber, berretsi egiten dute «txip aldaketa» hori, neurri ezberdinean bada ere –aldaketa hori «aurrerapena» dela irizten diote eta azken urteotan izandako «aldaketa positibotzat» jotzen da–. Talde horietan, udal arduradunek bizikleta sustatzeko eginiko «unean uneko jarduketa interesgarriak» nabarmentzen dira; batzuk funts handikoak, baina atzean ikus daiteke «askoz gehiago» espero dela bizikletaren erabileraren «igoera sendoa» egia bihurtzeko ekimen politikoaren aldetik.





Bizikletaren etorkizunari buruzko balorazioa

2





2. Bizikletaren etorkizunari buruzko balorazioa

Informazio-emaeleek bizikletaren erabilerak hiriguneetan duen etorkizuna nola ikusten duten aztertzean, emandako iritzietan irudipen eta ikusmolde ugari daudela esan behar da. Hala, bost ideia edo jarrera taldeetan bana ditzakegu horiek guztiak:

2.1. Jarrera baikorra

2.2. Esperantzazko jarrera

2.3. Zalantzazko jarrera

2.4. Jarrera eszeptikoa

2.5. Jarrera ezkorra





2.1. Jarrera baikorra

Antolatutako batzarretan argi entzun ahal izan dugunez, benetako iritzi baikorrak izan dira bizikletak hirian duen erabileraren garapeneren gainean espero denaren inguruan. Jarrera horiek, jarrera baikorren eremu honetan sartu direnak, adituen taldeetan parte hartu duten informazio-emaileengan sortu dira gehienbat eta ia talde horietan soilik.

2.2. Esperantzazko jarrera

Atal honetan sartzen dira hiriko hiru eremuetan talde gehienek eman dituzten iritzi asko. Gehien errepikatzen direnak dira, eszeptizismoaren arloan kokatzen diren jarrerekin batera.

Bizikletak ematen dituen abantailak ez eze, autoak hirian nahitaez dituen «mugak» ere dituzte oinarri esperantzazko ideia horren alde daudenez, haiek azaltzen dutenez. Izan ere, horrela, auto pribatua gure hirietan erabiltzea «ez eraginkorra» bilakatzen ari da, eta agerian uzten ari da bizikleta autoaren «benetako alternatiba» izan daitekeela, haren tokia har dezakeela.

Beste batzuek uste dute, ordea, beharbada irakaskuntzan profesional gisa duten eginkizunaren eraginez, kontuan izan behar dela profesional horiek oro har ikasleengan eragiten duten «imitazio efektua», herritarrak bizikleta garraiobide gisa erabiltzera inplikatzeko bide motela bada ere. Hala, «etsenplua emanez irakasteko» erantzukizuna azpimarratzen da eta, batez ere, bizikletaren erabilera sustatzeko ikastetxeek duten garrantzia nabarmentzen dute, zeren eta ikastetxeetan baitago bizikleta garraiobide gisa erabiltzen hasteko «prestutasun handiagoa duen taldea»: gazte jendea.

Azkenean, hirian bizikletaren erabilera handia lortu ahal izateko esperantza da ikusmolde honetako pertsonak biltzen dituen, horixe da haien ezaugarri nagusia. Hartara, esperantzazko etorkizun hori egingarri izateko «baliabide gehiago» eskatzen dute.

2.3. Zalantzazko jarrera

Jarrera hau dutenek adierazten dutenez, beharrezko elementu guztiak daude hirian bizikleta garraiobide gisa ezartzeko, baina «beren burua ez dute gauza ikusten» hori lortzeko edota «zalantza handiak» planteatzen dituzte bestelako garraiobideek duten gorakadaren aurrean –gehienbat autoak–, bai presentziari dagokionez, bai gizartean duten onarpen mailari dagokionez.

2.4. Jarrera eszeptikoa

Multzo honetan sartzen dira «asmoak bai baina aldaketa gutxi» izatearen inguruko iritziak, kargu politikoak dituztenen jarrera aipatuta. Izan ere, politikarien ekimenek «ez





dute apenas edukirik» eta haien kezka «irudia zaintzea» da; ez dute uste benetan herritarren mugikortasunean «benetako aldaketa sortu» daitekeenik, ezta herritarrak bizikletaren presentzia areagotzera bideratu daitezkeenik ere.

Hala, atal honetan biltzen dira jarrera eszeptikoa dutenak, hain zuzen ere erantzukizun politikoa dutenek «eraginkortasun eta benetako konpromisorik» ez dutela usten dutenak.

Jarrera eszeptiko hori, halaber, ikerketa honetan islatu da, eta zalantzan jarri da era honetako azterlan-motek eurek duten «eraginkortasuna», ez arlo teknikoan duten balioagatik, baizik eta «erabaki politikoak hartzean izan dezaketen benetako eraginkortasuna» zalantzan jartzen dutelako. Hala ere, eta arazo hori konpontzeko hain zuzen ere, iritzi horretakoek eta oro har parte hartu duten guztiek interesa agertu dute ikerketa honen emaitza ezagutzeko, baita «behar bezala argitaratzeko eta behar bezalako zabalkundea emateko ere».

Konpromiso politikorik ezak eragindako eszeptizismo horrekin batera, jokabide hori justifikatzen duenik ere bada; bizikleta garraiobide gisa ezartzearen aldeko benetako estrategiarik eza justifikatzen dute. Hain ustez, horrelako jokabideak ulertu egin zitezkeen «eskaririk ez balego».

Baldin eta une batez argudio hori onartuko bagenu, hots, «erabaki politikorik eza» eta eskaririk ez izatea egiaztatuta baleude, bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko sustapenean bi aukera izango genituzke arlo politikoan: edo herritarren beharrei eta eskariei aurrea hartzea, gizarteak garrantzitsutzat jotzen dituen politikak landuz herritarrek mugikortasunaren aldetik dituzten beharrei erantzun lez; edo bestela gizartearen eskaria nabaria izan arte itxarotea.

Benetako konpromisorik ezari dagokionez, bizikletaz ibili ohi den zenbait informazio-emailek adierazi du ezen, bizikleta baliagarria eta atsegina dela-eta erabiltzeaz gain, bizikleta hartzean «herritarrak oro har ingurumenaz jabearazteko mezua» zabalitzen ari dela sentitzen duela. Eta nahiz eta horrek eraginik ez izan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko erabakiak hartzean, ingurumenaren eta iraunkortasunaren gaineko balio horiekin duen inplikazio pertsonalak eragina izan du. Horrela, bada, are eszeptikoagoak agertzen dira pertsona horiek gai honen inguruko erabaki politikoek egun duten eraginkortasuna ikusita. Hala, bada, arduradun politikoen hutsunea sumatzen dute iraunkortasunaren gaineko politiken plangintzarekin eta sustapenarekin eta bizikleta garraiobide gisa ezartzeari buruzko erabakiekin lotutako gaietan. Haien ustez, «ez dira asko inplikatzeko», noiz-eta bizikletaren erabileraren agenda politikoetan zehazturiko diskurtsoaren eta strategiaren barruan dagoen. Inplikazio horrek, beste neurri batzuen artean, zenbaitek bizikletaren erabiltzearen gainean duen «ikuspegia aldatuko» luke eta «bizikletaren erabilerari ospea emango» lioke, beste pertsona askok bizikleta aukeratu dezan.

Ikusmolde horren barruan, batzuen ustez eta autokritika eginez, «ez dira tematu behar» konpromiso politiko ezarekin eta, beharbada, «beren eta ingurukoaren kontraesanetara bideratu beharko lituzkete ikuspegi kritikoak» (eztabaida-taldeen parte hartu duten eta bizikleta erabiltzen duten pertsonen ari gara); hala, bada, haiek aditzera ematen dutenez, ohiko bizikletarietako eta herritarrek oro har mugikortasun iraunkorraren aldeko «eraginkizun aktiboagoa, handiagoa eta kontsekuenteagoa» hartu beharko lukete.



Azkenik, badago jarrera bat non eszeptizismoaren oinarria bizikletak garraiobide eraginkor gisa duen eraginkortasunaren «balioa» zalantzan jartzea baita. Hala ere, salbuespenezko adierazpena da informazio-emaileen taldearen barruan¹.

2.5. Jarrera ezkorra

Ez da zabalduta dagoen jarrera, zeren eta pertsona bakar batek adierazi baitzuen etorkizunari buruzko iritzi ezkorra; izan ere, berak azalduko argudioaren arabera, bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko sustapen lanaren aldeko «benetako borondate politikorik eza» bakarrik ez, «zailtasunak» ere badira profil ezberdinetako erabiltzaileak bizikleta erabiltzera erakartzeko, irakaslea den pertsona horren ustez, batez ere gazteak erakartzeko. Hala eta guztiz ere, pertsona horrek esandakoa ez dator bat irakaskuntzako bestelako profesionalak esandakoarekin, horiek ere irakaskuntzako profesionalak izanik. Esperimentzia positiboak eman dira gazte ikasleak bizikleta erabiltzen hastearen inguruan eta «besteek egiten dutena egitearen fenomenoak funtzionatu egiten duela» nabarmentzen dute.



¹ Jarrera hori, diogun moduan, salbuespenezkoa da eztabaida-taldeetan parte hartu dutenen artean. Izan ere, pertsona bakarra agertu da jarrera horren alde. Adituen taldeetako batean parte hartu zuen non, bizikletaren erabiltzaileek osatutako taldeetan ez bezala, ez baitzen beharrezkoa bizikleta erabiltzea. Bestalde, logikoa da pentsatzea bizikleta garraiobide gisa erabili ohi duenak ez duela zalantzan jarriko alde horretatik bizikletak duen balioa eta, nolana ere, bizikleta erabiltzeko baldintzen arabera egingo duela hala.



Bizikletaren abantailak eta eragozpenak

3





3. Bizikletaren abantailak eta eragozpenak

Eztabaida-taldeetan landutako gaietako bat bizikletak hiri gunean ibiltzeko garraiobide gisa dituen abantailak eta eragozpenak izan zen. Jarraian, eztabaida-taldeetako informazio-emaeleek horren inguruan nabarmendutakoa bilduko dugu.

3.1. Abantailak

3.2. Eragozpenak





3.1. Abantailak

Honako hauek daude aipaturiko abantailen artean:

Joan-etorri bizkorrak eta eraginkorrak

Eztabaida-talde guztietan aipatzen eta agertzen den lehen balioetako bat eta, bereziki, parte-hartzailerik gehienak diren erabiltzaileen artean. Beste garraio-bide moduekin alderatuta duen eraginkortasunaren mugak ezartzen dituenik ere bada. Hala, horien arabera, bizikletaren eraginkortasuna «hiru», «bost», «sei eta erdi» eta «hamar» kilometrotik beharoko ibilbideei dagokie.



Onarpen hori, batzuetan, galdera egin zaien pertsonak bizikletarekiko duten leialtasuna erakusten duten komentarioekin batera gertatzen da. Adibidez, honako hau esaten dute batzuek: «umezurtz nago bizikleta barik», «bizikletak engantxatu egiten du», «bizioa da»...

Autonomia eta mugikortasun maila handia du. Ibilgailu praktikoa da

Aurreko puntuarekin oso lotuta, eztabaida-talde guztietan entzuten dira bizikletak hirian duen balioa nabarmentzeko argudioak eta balorazioak: «erosoa» eta «praktikoa» dela, «mugimenduen aldetik independentzia- eta praktikotasun-maila handia» ematen duela, batez ere atez ate ibiltzea ahalbidetzen duelako, betiere «kanpoko ordutegiaren menpe egon barik».

Batzuen ustez, bizikleta bidaiatzeko modu praktikoa da, «autonomia-maila handia» ematen duen garraio-bidea delako, aldi berean «irisgarritasun arina eta malgua» eskaintzen duelako.

Zenbaitek, ordea, mugak ikusten ditu azaldutako abantaila horietan, bizikleta gehiegi erabiltzeko balizko joeraren emaitza izan daitezkeenak hain zuzen: «bizikletak nagusi bihurtzea».





Garraiobide ekologikoa da

Bizikletak «ekologiaren eta iraunkortasunaren aldetik» dituen ezaugarriak aipatzeko adierazpenak ere ugariak dira. «Ingurumenerekin bat datorren» garraiobidetzat jotzea beti agertzen da informazio-emaileek ematen dituzten iritzietan.

Bizikleta erabiltzeak, bestelako garraiobide kutsagarrien kaltetan, «bizitza-kalitatea hobetzen du», zeren «hiri humanoagoa eta atsegina izateko ereduak» ematen baititu, iraunkortasunaren estrategia guztietan ezarzen den «hiri osasuntsuaren ereduekin bat datorren hiria».



Baina, gainera, «elkartasunerako tresna aktibotzat» hartzen duenik ere bada, zeren eta bizikleta erabiltzen duenak «ingurumenaren aldeko gizarte konpromisoa indartzeko» modua ematen baitu, betiere «militante izaera» azpimarratuz.

Azkenik, bizikleta erabiltzea jokabide ekologikoa dela uste duenik ere bada, «zeren eta ingurumenak gaur egun duen irudi positiboarekin bat baitator»; izan ere, onartu egiten dute «modan» dagoen zerbait dela eta horrexegatik, besteak beste, hitz egiten da gaur egun bizikletari buruz.

Eskuratzeko erraza da

Galdera egin zaien guztiak, oro har, bat datoz herritarrek oro har bizikleta eskuratzeko duten «erraztasuna» aipatzerakoan. «Euskal Autonomia Erkidegoko etxerik gehienetan dagoen ibilgailu oso arrunta» dugu bizikleta. Ildo horretan, «kostu txikikoa» eta «arrunta» izatea aipatzen dira ezaugarri moduan, eta gainera «administrazioaren aldetik erraza da bizikletaz ibiltzea». Hori dela-eta, nahikoa erraza da bizikletaren funtzionaltasuna onestea, eta norberaren esku uzten da funtzionaltasun hori onestea ala ez.

Garraiobide osasuntsua da

Aipaturiko lehenbiziko hiru abantaila horiekin batera, gehien aipatzen den eta informazio-emaile guzti-guztiek konpartitzen duten abantaila dugu. Hala, oro har, informazio-emaile guztiek bizikleta erabiltzea osasuntsutzat jotzen dutela esan dezakegu. Bizikletaz ibiltzean egiten den ariketa «oso onuragarria da osasunarentzat». Gainera, betiere informazio-emaileen ustetan, «oso mesedegarria da alde guztietatik, ez bakarrik onura fisikoari dagokionez, baizik eta erabiltzaileen «gogoaren eta animoaren» aldetik dakarren hobekuntzari dagokionez ere bai («erlaxatzeko» eta «estresaren kontra» duen eragina nabarmentzen da), baita herritarrekiko giza harremanei dagokienez ere. Izan ere, bizikleta erabiltzeak lotura zuzena du «gizarte humanoagoaren aldeko apustuarekin», non «errespetua nortasun adierazgarria baita».

Azkenik, oso balorazio ona egiten da bizikletan ibilita «hiriarekiko lortzen den kontaktu zuzena» izatearen inguruan: «hiriari begiratzea hura gozatzeko», «hiriaren pultsua konpartitzeko» eta «hiria hobetzeko eta bertan integratzeko lagungarri egiten duen erritmoan».

Bizikletak osasunarentzat dakarren onura zalantzan jartzen dutenak ere izan dira talde-eztabaidetan, autoen ke handia irensten dela uste baitute. Keak bizikletariengan duen eraginari buruzko irudipen horren aurrean, honako ñabardura hau egiten duenik eta halaxe baieztatzen duenik ere bada: bizikletan ibilita arnasten den keak autoan joanda baino «kalte txikiagoa» dakarrela. Hala esaten dutenei «ez zaie gustatzen» zenbait «administrazio arduradunek okerreko irudi hori azpimarratzea, zalantzarik barik gaia ez ezagutzearen ondorioz».



Eztabaida horri dagokionez, eta behin betiko azterlan enpirikoak daudenez, ikerlarien taldeak egoki irizten dio honako ekarpen hau egiteari: bizikletariak, herri bidea erabiltzen duen beste edozeinek bezala, ihes-hodietako aire kutsatua arnasten du. Hala eta guztiz ere, eztabaida-taldeetan parte hartu duten batzuek adierazi dutenez, pertsona horrek jasaten duen kaltea herri bidea erabiltzen duten beste batzuek pairatzen dutena baino txikiagoa da. Autoa gidatzen duena babestuago dagoela pentsatzen dugu aldez aurretik, autoaren barruan eta gainerako ibilgailuen ihes-hoditik urrunago doalako, baina azterlanetan frogatu ahal izan denez, arnastutako kutsagarri gehiago agertzen dira autoan doan pertsonarengan bizikletariarengan baino².

Bizikletariak eta auto-gidariak ordu betean ibilbide berean eta une berean asnartutako substantzia kutsagarrien gehieneko kopuruen laburpen-taula:

	Biziklet. (g/m ³)	Auto-gidaria (g/m ³)
Karbono monoxidoa (CO)	2.670	6.730
Nitrogeno dioxidoa (NO ₂)	156	277
Bentzenoa	23	138
Toluenoa	72	373
Xilenoa	46	193

Iturria: The exposure of cyclists car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Brugen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 183-193).

Horrek agerian uzten duenez, hirian zehar autoarekin dabiltzanek bizikletariak baino kutsadura-maila handiagoak dituzte, zeren eta autoaren airea banatzeko sistema beste autoek igorritako kutsagarriekin elikatzen baita eta ariketa fisikoak kutsaduraren ondorioen kontrako erresistentzia handitzen baitu, bizikletariaren ahalegin handiak kontuan izanik ere –bizikletaz doan pertsona batek batez beste 2,3 bolumen gehiago arnasten du autoan doanak baino–. Hortaz, pentsatu ohi denaren kontra, hirian autoarekin doazen pertsonak autoetatik kanpora doazenean baino kalte handiagoak jasaten dituzten bentzenoaren (eta beste hidrokarbuo batzuk), karbono monoxidoaren eta nitrogeno dioxidoaren mailak direla-eta³.

² Bizkaiko Foru Aldundia (2003ko urtarrila), *Bizikleta-ibilbideak diseinatzeari buruzko eskuliburu-gida*.

³ British Medical Association (1997), *Transporte por Carretera y Salud*.



Aparkatzeko erraza

Bizikleta «aparkatzeko erraza izatea» da zenbait informazio-emailek aipatu duten abantailetakoa bat, eta aldi berean bizikleta aparkatzeko benetako «hornidurarik ezak» eragindako zailtasuna nabarmentzen da. Baina horrek ez du lotura zuzenik bizikletaren prestazioekin, baizik eta hiri antolamenduko elementuen, zirkulazioaren, aparkatzeko ekipamenduak izatearen eta abarren arloan dituen posibilitateekin. Horiek guztiak behin eta berriz agertzen dira, ordea, bizikleta hirian modu errazagoan erabiltzeko ekimenei buruzko atalean.



Bestelako garraiobide modu batzuekin parteka daiteke

Nahiz eta eztabaida-taldeetan gehiegi nabarmentzen ez den, bizikleta bestelako garraiobideekin partekatzeko erraztasuna «onuragarria» dela esaten da. Izan ere, partekatze hori aipatzean, honako hau azpimarratzen da: partekatzeko aukera izateak «eraginkorragoa» eta «erakargarriagoa» egiten duela bizikletaren erabilera. Horrenbestez, «bizikleta garraiobide publikoen laguntzat hartu» behar dela uste dute, baita laguntasun horrek ematen dituen abantailak baliatu behar direla ere. Hartara, «erabilera konbinatua errazteko baliabideak jarri beharko lirakeela» uste dute.

Merkea da

Informazio-emailek bizikleta «mantentzeko kostu txikia» aipatzen dute, baita hirian ibiltzeko bizikletak bestelako motordun garraiobideek baino «diru gutxiago» eskatzen duela ere.

Bi ezaugarri horiek –mantentzea eta ibiltzeko kostua– oso loturik badaude ere, lehenbizikoa azpimarratu behar da, eta honako hauek nabarmendu behar dira, esaterako: «konponketa errazak», «zailtasunik eza teknikaren aldetik», etab.

Batzuek diote zailtasunak dituztela bizikleta berria erosteko, hain zuen ere «prezio altua» dutela uste dutelako, baina bat datoz esatean «motordun ibilgailua baino askoz merkeagoa» dela.

Hiriarekin harremanak estuak izatea ahalbidetzen du

Bizikletak garraiobide osasuntsu gisa dituen balioak lantzean, norberaren osasunetik baino haratago doan kontua azpimarratzen dute galdera egin zaien pertsonak, hain zuzen ere bizikletak «hiriarekin harreman estuak» izateko aukera ematea, bizikletaren mugikortasun-maila eta erabiltzeko erraza direla-eta, baita bizikletarekin goazen abiadurari esker «hiriari erreparatzeko» modua ematen zaigulako ere.

Illo horretan, bizikleta bizitzeko gune hobekoak eta atseginagoak sortzeko lagungarria» dela azpimarratzen dute informazio-emailek. Horrenbestez, «hiriko bizitza-kalitatea» hobetzeko onuragarria da bizikleta, betiere herritarrek irisgarritasunerako duten eskubidea erraztuz.





Modu onez hartzen du jendeak bizikleta

Lehenago aurreratu dugunez, informazio-emaile guztiak ez datoz bat ezaugarri horrekin eta eztabaida sortu da haren gainean. Hala, batzuen ustez hirian bizikletaz ibiltzekak «irudi atsegina dakar» herritar gehienentzat, baina batez ere gazteentzat. Ondorio hori, iritzi horretakoak direnen arabera, indartu egiten da harreman pertsonalak izaten diren pertsona heldu batek erabiltzen badu bizikleta (gurasoak, irakasleak, denda-jabea, etab.). Horrela, gazteen ikaskuntza bikarioa⁴ indartzen da, baina eragin hori askoz handiagoa da autoan; izan ere, autoaren irudia askoz indartuago dago era guztietako baliabideekin.



Beste muturrean kontrako iritzia dutenak ditugu, hau da, bizikletak «irudi txarra» duela uste dutenak. Joan-etorriak egiteko bide ezberdinen arteko lehiak eragiten du irudi txar hori, eta, hala, bizikletaren irudia «eragozpentzat» jotzen da, sustraituago dauden bestelako garraiobideentzat «traba» delako.

Beste batzuek, ordea, ñabardurak egiten dituzte iritzi horretan, eta haien esanetan, bestelako «jarrera positiboak» ikusten dira, beste joera batzuekin batera gertatu den «bilakaeratik» sortu direnak hain zuzen ere, hala nola «modak», «bizikleta gehiago izatea hirietan» eta «ingurumenaren eta erabilera iraunkorren aldeko politikak eta diskurtso politikoak garatzea». Horrela, gure gizarteak ezinbestean lehenetsi beharreko balioetat hartzen dira horiek orainm eta bizikletak bere eginkizuna bete dezake arlo horretan. Eta eztabaida-taldeetan parte hartu dutenen ustez bizikleta garraiobide alternatibo gisa nahikoa bultzatzen ez den arren, gizartearen aldetik inork ez du ukatzen bizikleta erabiltzea iraunkortasun irizpideen alde egitea dela, oraindik gainditu beharreko oztopo ugari badago ere.

Azkenik, erabiltzaileen artean bestelako ideia bat utzi da agerian, hain zuzen ere neurri batean bizikletaren erabilera sustatzeko zenbait zailtasunen zioa izan daitekeena. Alde batetik, beharbada jarrera positiboa eragin dezake «besteak bizikletaz ikusteak», zeren eta oraindik «pisu handia» baitu «statusa» deitu dezakegunak; izan ere, askok uste du bizikleta sustatzeko kaltegarria izango litzateke bizikleta nahitaezko joan-etorrietarako erabiltzea (lanera joateko, erosketak egiteko, e.a.). Hori ez da gertatzen bizikleta aisialdirako edo kirola egiteko erabiltzen denean, beti ondo ikusita dagoelako nahiz eta hiriaren erdialdetik eta guztien bistara ibili.



Ibilgailu segurua da

Halaxe dela aipatzen da, «inorentzako arrisku fisikorik ia ez dakarrelako», salbuespenezko kasuetan izan ezik; kasu horietan bizikletariak hirugarrenei kaltea ekar diezaikeen istripua eragiten du.

⁴ Besteen jokabideak behatuz eta imitatuz egiten den ikaskuntza.



Desplazamendu integratzaile modua

Abantailen atala amaitzeko, lan-taldeetako batean azaldutako balorazioetako bat aipatu nahi dugu, zeren eta ikerlari taldearen ustez nolabaiteko berrikuntza baita esan diren gainerako ezaugarriei dagokienez. Zehazkiago, bizikletari ematen zaion «eginkizun integratzaileaz» ari gara, baina ez bizikletaz jabetu eta ibiltzeko moduan diren adin askoko jendea edo bizikleta eskuratzeko eta bizikletaz ibiltzeko aipaturiko erraztasunak direla-eta, baizik eta hain zuzen ere horiek guztiak batuta bizikleta «gizartean laguntza txikiena dutenentzako mesedegarria» delako.



3.2. Eragozpenak

Ondoren, eztabaida-taldeetako informazio-emaileek bizikleta hiri gunetan erabiltzearen gainean ikusitako eragozpenak bilduko ditugu.

Lapurretak izateko arriskua

Eztabaida-talde guztietan aipaturiko eragozpen handienetakoa da, eta horietan parte hartu duten guztiak bat datoz horrekin; izan ere, ondoren ikusiko dugun bide-segurtasunarekin batera, kezkarik handienetakoa da.

Hala eta guztiz ere, bizikleta oso maiz erabiltzen dutenak dira arazo hori gehien nabarmentzen dutenak argi eta garbi, eta nolabaiteko «etsipena» dagoela erakusten dute. Bizikleta «txarrak» eta «merkeak eta kalitate txikikoak» erabiltzea proposatu da «jabetza pribatuaren kontrako eraso» horiei irtenbidea emateko. Hala ere, jende askok adierazten du bizikletaren eta bizikletaren erabileraren kontrako era horretako erasoak «errotik desagerrarazteko zailtasunak» daudela. Bereziki informazio-emailek askok esperientzia txarra izan duela ikusita, are gehiago aipaturiko neurria praktikan jarri dutenean. Eta hasiera batean itxuraz balio handirik ez duten bizikletekin gertatzen bada hori, lapurretak izateko beldurra are handiagoa da baldin eta hirian bizikletaz dabilzanen artean askotan erabiltzen den maila ertaineko edo maila altuko bizikleta-mota erabiltzen bada.

Halaber, lapurreten atalean, bizikleta osorik ostea ez baizik eta zenbait osagairen lapurreta azpimarratzen dute, «gizalegez ez jotzearen» eta «errespeturik ezaren» ondorioz hain zuzen. Eragozpen horiek «oso» kezkatuta ditu bizikletariak eta autonomia kentzen die, zeren eta, lapurreta izateko beldurrez, bizikletaren erabilera eguneko une eta hiriko toki jakin batzuetara mugatzen baita.

Bizikleta zaintzeko zailtasunak

Aurrekoarekin lotuta dagoen beste arazoetako bat, informazio-emaileek berebiziko garrantzia ematen diena, «bizikleta hasierako tokian uzteko toki segurua eta erraz iristeko modukoa» ez izateko eragozpena da. Hala, ikerketa-lan honetan parte hartu duen askok etxeetan egin beharreko maniobra deserosoak aipatzen ditu, gehienbat «etxeak ez daudelako prestatuta» bizikletak gordetzeko eta «ka-lean bertan alternatiba segururik» ez dagoelako.

Ilido beretik, era horretako eragozpenak azaldu dira iraupen luzeko helmugei (lana) dagokienez; izan ere, norberak arropa aldatzeko eta garbitzeko toki bat jartzeko aukera izatea gehitu behar zaio «segurtasunez aparkatzeko horniduraren» beharrari, horrelakorik behar izango balitz.



Azkenik, zailtasun horiek eragozpentzat jotzen dituzten informazio-emailek jakin badakite horrelako arazoak «desagertu egin» direla bizikleta gehiago erabiltzen den bestelako hirietan eta horren gaineko neurriak hartu diren hirietan.

Bide-segurtasunik eza

Bizikletaz ibiltzeko segurtasunik eza, hain zuzen ere bestelako motordun garraio-bideek –gehienbat motorra duten ibilgailuek– bizikletariei ekar diezazkieketen kalteak direla-eta, «funtsezko eragozpena» eta «eragozpen handia» da informazio-emaileen iritziz.

Aho batez onartzen dute hori guztiek, baina bada «autoa gidatzeko arrisku handiagoa» dagoela aipatzen duenik ere, beharbada bizikletariek duten arrisku-maila nolabait murriztu nahian; izan ere, «astebururo albiste izaten dira istripuak eta hildakoak» errepideetan. Beste batzuek uste dute, ordea, egungo arriskuaren zioa autoen fluxuen eta bizikleten fluxuen arteko dentsitate diferentzia handiagatik dela, besteak beste, eta hirietan bizikletari gehiago izatea haien segurtasunerako hobea dela azpimarratu nahi izan dute.

Aitzitik, informazio-emailek segurtasunik eza eta bizikletaren eta autoaren artean sortutako gatazkak bereizten dituzte alde batetik, eta bestetik bizikletaren eta oinezkoen artekoak. Lehenengo kasuan azaltzen dira gehienbat «beldurra» eta «kezkak», jakina, hain zuzen ere autoak tartean direla, baina onartu egiten dute bizikleta «erlazioko alderik kaltetuena» dela.

Bizikletentzat beren beregi jarritako azpiegiturretan izaten diren istripuak aipatzen dituenik ere bada, hain zuzen ere hartzaileek bizikleta modu eta helburu ezberdinetarako erabiltzeak eragindakoak, funtsean bizikleta aisialdirako erabiltzen duten eta nahitaezko joan-etorrietarako (lana, erosketak, etab.) erabiltzen dutenen artean.

Guztiak bat datoz esatean «bizikleta kaltetuena» dela bizikletaren eta motordun ibilgailuen arteko erlazioan. Hala eta guztiz ere, iritzi ezberdinak agertzen dira bizikletak oinezkoei kalteak eragiten dizkieneko istripuen inguruan. Gai hori txosten honen azkenurreko atalean landuko da, baina horren gainean ikerlari taldeari deigarri egin zitzaion kontu bat aurrera dezakegu. Nahiz eta bizikletak eragin dezakeen kaltea motordun ibilgailuarena baino txikiagoa izan ohi dela onartu, batzuen ustez, begibistako kontu hori jakintzat emanda, garrantzia kentzen diote bizikletak eragin dezakeen kalteari, hain zuzen ere bizikletaz dabilenak dakarren arrisku potentzial eta errealaren aurrean duen erantzukizuna bere gain hartzeko nolabaiteko joera balego lez. Beste informazio-emaile batzuk ez datoz bat horrekin, «zuzena ez dela» uste dutelako, zeren eta, bizikletariak diren aldetik, ez baitute onartzen aipaturiko erantzukizun eza eta, beraz, errurik ez dutela diotenen kontra agertzen dira.

Halaber, bestelako kontu bat azalerratu dute, haiek esaten duten moduan, «bide-segurtasunaren aldeko neurri pertsonalak hartzeko inplikazio txikia erakusten dutela bizikletariek» Kaskoaren, argien, islatzaileen eta abarren erabileraz ari dira. Horiek guztiak aurrerago landuko ditugu «bizikletaren bide-segurtasuna hobetzeko neurriak» jorratzean.

Azkenik, puntu hau amaitzeko, bestelako iritzi bat entzun izana azpimarratu nahi dugu, gutxi batzuek baino izan ez bada ere: baten bat ez zen seguru sentitzen bizikletaz zebilenean, eta horretaz guztiz konbentziturata zegoela adierazi zuen. Are gehiago, bizikletaz ibiltzea «erronka pertsonal»tzat eta «autoari aurre egiteko modu»tzat jotzen zuen, zeinaren bidez «auto-gidaria errespetu handiagoz jotzera behartu nahi baita», hari probokatu, nagusi izate horrek eta hark eragin dezakeen kalteak





«bere arauak inposatzeko» eskubiderik ez diotela ematen ikusaraziz, kontrakoa baizik: zirkulazio-arauak nahitaez bete behar ditu.

Eguraldi txarra

Azpiatal honetan euriak dakartzan arazoak aztertuko dira gehienbat, euria eragozpen handia baita bizikleta erabiltzeko, baina arazo bakarra ez da euriak dakarren «eragozpen»; euriarekin «arrisku-egoerek gora egitea» ere eragozpena da, zoru bustiaren eta aquaplaning efektuaren ondorioz.

Informazio-emaile batzuek uste dute euriari aurre egiteko «irtenbideak badirela», eta zenbait informazio-emailek aintzat hartzen dituzten irtenbideok bizikleta egun euritsuetan erabili ahal izateko. Hala, eragozpen hori arindu egiten da nolabait, baina arazoa egon badagoela onartzen dute. Pertsona horiek nabarmentzen dutenez, eragozpen horietako asko konpondu egin litezke «hornidura ona» badago, bai ibilgailuaren aldetik, bai bizikletariaren aldetik.



Beste zenbaitek hotza aipatzen du, eguraldi hotza eragozpena baita bizikleta erabiltzeko. Baina, oro har, eguraldi txarrak bizikletaren erabilera murrizten duela onartzen bada ere, bestelako iritzi bat ere zabal dabil: «Euskal Autonomia Erkidegon arazo horiek ez direla hain handiak, hain murriztaileak», eta bizikleta urteko «egun askotan erabiltzeko» modua dago, «jendeak uste baino egun gehiagotan».

Bizikleta zenbat eta gehiago erabili, orduan eta zabaldago dago argudio horren aldeko iritzia, hau da, eguraldiari garrantzia kentzea. Hala, bizikleta egunero erabiltzen ez dutenak dira eragozpen hori gehien azpimarratzen dutenak; bizikleta erabili ohi dutenek, aldiz, eragozpen hori aipatu arren, bizikleta erabiltzeari eusteko modurik seguruenak eta erosoenak bilatzen dituzte.

Muga orografikoak

Muga orografikoek lotura zuzena dute tokiko eremuari dagozkion ezaugarriekin, baita bizikletarienasoi fisikoarekin ere. Ikus dezagun zein iritzi duten galdera egin zaienek horren inguruan.

Bada zailtasun horri balio determinantea ematen dionik bizikletaren eragozpenen balizko sailkapen batean, zailtasun nagusitzat joz. Beste batzuek, berriz, baldintza topografiko horiek aldi berean «bizikleta hirian garraiobide gisa erabiltzeko politiken mugatzaile» argia dela planteatzen dute, eta bereizi egiten dituzte bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko modua herritarren artean hedatzea planteatzen dezaketen udalerriak eta horrelakorik ezin egin dezaketen herriak. Haratago doaz batzuk, eta bizikletaren erabilera bultzatzeko modua dagoen aldean arabera banatzen dute udalerria, betiere eraginpeko aldearen baldintza orografikoen arabera.

Orografiaren eragozpenari garrantzia kentzen diotenen iritziak ere bildu ditugu, eta horretarako Europako beste esperientzia batzuk aipatuko ditugu, betiere «teknologiak dakartzan aurrerapenak» nabarmenduz eta «orografia zailen zenbait egoera gainditzeko laguntzak» abiarazteko aukerak azalduz. Posibilitate horiek hiriko hornidura berriak jartzearekin eta bizikletaren zirkulazioa planifikatzearekin eta laguntzearekin daude lotuta, bereziki orografiaren aldetik zailtasunak dauden eremuetan.

Azkenik, eragozpena onartu arren, orografiaren aldetik zailtasunak dituzten aldeak egoteak «ez dakar bizikleta gainerako tokietan erabiltzeko politika bultzatu behar ez izatea»; izan ere, bizikletaz ibiltzeko



eremu lauak edo horretarako orografia onargarriak izan daitezke, are gehiago bizikletaz ibiltzeko alderik egokiak gainerako hiriko erdialdeekin bat badatoz (oro har, gehienbat bidaietako tokirik erakargarrienak izaten dira, «bizikletaz ibiltzeko gune interesgarriak»).

Karga-ahalmenaren mugak

Parte-hartzaileak ez datoz bat balizko muga horren inguruan. Hala, batzuek bizikletaren karga-ahalmen «eskasa» adierazten dute. Beste batzuek, aldiz, bestelakotan aurkitzen dute eragozpena: karga-ahalmena bera barik, «bizikleta kasu horretarako beharrezko hornidurarako prestaturik ez izatea» da eragozpena. Iritzi horretakoak direnek uste dute karga-ahalmena «jendeak uste baino handiagoa» dela.

Bizikletaz ibiltzeko eremuaren mugak

Lehenago azaldu dugunez, bizikletak 3,4 eta 10 km-ko tartetan eraginkortasun-maila handia duela adierazi dute informazio-emaileek. Hala eta guztiz ere, horietako zenbaitek «pena» adierazten dute bizikletaz ibiltzeko eremua handiago izateko modurik ez dagoelako, zeren eta bizikletak garraiobide gisa duen eraginkortasunari eusteko distantzia ezin handitu baitaiteke, batez ere autoarekin alderatuta. Iritzi hori eragozpena ez –horixe da erabiltzaile horientzat– baizik eta bizikleta distantzia handiagoetan eraginkorragoa ez izatea da horren arrazoi nagusia, hain zuzen ere bizikletarekin duten asebetetasun-maila handia dela eta bizikletaren sustapenarekin ados daudela adierazi nahian.



Bizikleta garraio publikoan eramateko deserosotasuna

Bizikleta egungo garraio publikoan eramateko «deserosotasuna» da aipatu den beste egozpenetako bat, batez ere garraiobidean jende gehien doan orduetan –«txandako arduradunak unearen arabera bizikleta eramateko baimena» ez ematea erabakitzeko dagoen posibilitateaz gain–. Horren inguruko zailtasunak areagotu egiten dira etxetik lanera joateko bizikleta eta garraio publikoa konbinatzea planteatzen denean, zeren eta joan-etorri horiek garraiobide publikoak gehien erabiltzen diren orduetan izaten baitira.

Kirola egitearen ondorioak

Bizikletariaren gorputzak jasaten dituen kalteak ere aipatzen dira, hain zuzen ere bizikletaz ibiltzeko egin behar den ariketa fisikoaren ondorioz; baina ahalegin horiek, era berean, bizikletaz egin den bidaiaren eta norberaren sasoiaren arabera dira. Gehien aipatzen dena izerdia da.

Ibilgailu alternatibotzat ez hartzea

Informazio-emaileek bizikletari ez datxekion trabatzat jotzen dute eragozpen hori, «bizikletaz egiten den balorazioari» datxekiona baizik, kasu honetan «herri bidea erabiltzen duten gainerakoek bizikleta ohiko garraiobidetzat hartzeko zailtasunean» oinarrituta, batez ere bizikleta ibilgailu pribatuaren garraiobide alternatibotzat hartzen ez dutenen aldetik.

Beste batzuetan, aldiz, eztabaidaren ardatza ez da izaten bizikleta ibilgailu alternatibotzat hartzea, aurretiazko funtsezko kontzeptu bat baino: bizikleta ibilgailutzat hartzea edo ez. Gai hori bizikletarien bide-segurtasunari buruzko atalaren hasieran landuko dugu, besteak beste.



Hori denaz bezainbatean, eta bizikletaren erabilera hirian igotzeaz ari direla informazio-emaileak, era askotako iritziak aurkitu ditugu. Galdera egin zaien batzuek uste dute igoera horrek «ondorio txarrak dakartzala garraiobideak banatzeko orduan», zeren eta haien ustez bizikletaren erabilera zabaltzea ez baita auto pribatuaren erabileraren kalterako; izan ere, kalterik egitekotan «oinezkoen erabilerei edota garraio publikoei egingo lieke» kalte. Iritzi horien kontrakoak dira bestelako hauek: batzuek uste dute bizikleta auto pribatuaren benetako garraiobide alternatiboa dela hirian baldin eta «autoarekin hiriaren barruan behar ez diren joan-etorriak kontrolatzeko eta desagerrarazteko eta bizikletarena moduko garraiobide alternatiboak sustatzeko politika iraunkorra» benetan bultzatzen bada.



Nolanahi ere, eta nahiz eta bizikleta gehiago erabiltzeak oinez eta garraio publikoaren bidez egin beharreko joan-etorriak murriztu ditzakeen –lehenengo fasean behinik behin–, baldin eta herritarrek bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko aukera benetan finkatu nahi bada, «hasieran eta ezinbestean» nahikoa bizikletari egon behar dira»; izan ere, informazio-emaile guztiek garrantzia eman diote horri, bai bizikletaren sustapenari dagokionez, bai bide-segurtasunari dagokionez, betiere bizikletariak nondik datozen jakiteari hain garrantzi handia eman barik. Hala, bizikletarien kopuruaren beharrezko «igoera» hori nabarmendu egingo da bizikletaren balizko erabileren gainerako balizko erabiltzaileen aurrean. Azken erabiltzaile horien artean auto-gidariak egongo lirarteke, «mugikortasun iraunkorraren alternatibotzat» jo baitezakete bizikleta.

Bizikletari erabiltzaile kopuru txikia

Ildo beretik doa ondorengo eragozpena, kasu honetan bizikletaren erabilerarekin lotuta dagoena. Eztabaida-taldeetan parte hartu dutenek nabarmentzen dutenez, bizikletari gutxi izateak bizikleta garraiobide gisa «sustatzeko ekimenak zalantzan jartzera» animatzen ditu «bizikletaren kontra daudenak» –edo herri bideez edo guneez jabetzeko lehiak dabiltzanak–. Ekimenetako bat, esaterako, herri guneez gehiago bizikletarientzat hartzea izan daiteke.

Bizikletarako erreia hartzea eta beste garraiobide batzuekin egoera txarrean bideratzea

Bizikleta erabiltzeko eragozpenen ildotik, bestelako garraiobideek «inoiz bidegorriak hartzeak» dakarren zailtasuna azpimarratzen dute batzuek (bizikletentzako bideak hartzea), baita bizikletak plataforma bera askotan bestelako edozein erabiltzaileekin partekatze egoera ugariak ere; izan ere, halakoetan «ez dago laguntza-neurririk» edota «zirkulazioa errazteko errefortzurik».

Autoaz ari garenean, bizikletariak duten segurtasunik ezaren ondoriozko arazoak adierazten dira. Oinezkoen ari garenean, berriz, elkarrekin izateko arazoak nabarmentzen dira,





inor onartzeko arazoak nabarmentzen dira, bereziki oinez ibiltzea edo aisialdirako eta paseorako jarduerak lehentasunezkoak diren tokietan. Hala ere, azken horiek nolabaiteko lasaitasunaz hartzen dituenik ere bada eta garraio bideen artean itxuraz dagoen gatazka horren alde ona ikusten du, zeren honako ondorio hau ateratzen baitu: «gero eta gune gehiago zabaltzen dira bizikletaz ibiltzeko», edo behinik behin «gizartearen onarpena gero eta handiagoa da» –horren erakusgarri da bizikletaren erabilera errazteko gero eta gune gehiago jartzea–, baita lehen debekatuta zegoen kaleetan edo tartetan ibiltzea orain arauetan onartzea ere.

Bizikletariaren irudi txarra

Bizikletariaren irudi txarra ere eragozpenetzat jotzen dute informazio-emaileek, herri bidea erabiltzeko eta hartzeko lehiaren ondorioz. Gutxi batzuk dira, ordea, iritzi horretakoak eta haien kontra agertzen dira bestela pentsatzen dutenek, abantaila buruzko atalean landu ahal izan dugunez.





Bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak

4





4. Bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak

Jarraian, bizikleta hiriguneetako garraiobide gisa erabiltzeko sustapen-lana egiteko eztabaida-talde-
etako partaideek esandako ekimenak bilduko dira.

- 4.1. Bidegorriak hiriko bide-sarea egituratzeko baliabide gisa**
- 4.2. Bidegorri-sarearen egituraketa**
- 4.3. Laguntza emateko azpiegiturako neurriak**
- 4.4. Bizikletaz ibiltzeko erreiak sentsibilizazio baliabide gisa**
- 4.5. Ibilgailuen mailegua eta alokairua**
- 4.6. Bizikleta hiriko plangintzan txertatzea**
- 4.7. Bizikletaren erabilera arautzea hirian**
- 4.8. Komunikazio eta sentsibilizazio lanak**
- 4.9. Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak diseinatzea, artatzea eta mantentzea**
- 4.10. Garraiobide moduak bateratzeko era indartzea**
- 4.11. Gazteak bizikleta erabiltzeko prest agertzen direla baliatzea**
- 4.12. Udal agintariak eta arduradunak inplikatzeko**
- 4.13. Bizikletei buruzko politika garatzeko udalez gaindiko entea**





4.1. Bidegorriak hiriko bide-sarea egituratzeko baliabide gisa

Gehien aipatzen den ekimenetako bat dugu. Elkarrizketatuen arabera, bidegorriak edo bizikletentzako azpiegitura espezifikoa «aisialdirako ez ezik, mugikortasunaren inguruko eguneroko beharretarako ere» badirela ulertu beharko litzateke, hala nola lanera joateko, betiere bizikletariaren bide-segurtasuna kontuan izanik.

Horiek nabarmendu dutenez, «hiriko erdialdetik kanpoko eremuetara abiarazi» eta «erdialdetik doazen bideen mailarekin lotzen» diren bizikleta-azpiegiturak bideratu behar dira; hala, mugimendu handieneko tokietara edo tokirik erakargarrienetara joateko modua izango da.

Batzuen ustez, aldiz, azpiegitura horiek egitean, «koordinatuta eta udalaz gaindiko irizpideak erabilita» jokatu behar da, zeren eta hirigune jarraitua osatzen duten hainbat udalerrri baitaude eta, beraz, bizikletentzako azpiegitura horiek eraikitzean errealitate hori eta udalerrien arteko mugikortasuna kontuan hartu behar baitira.

Hala ere, norbaitek honako honetaz ohartarazi du: bizikletentzako azpiegitura espezifikoa egitea «ez da nahikoa horiek erabiliko direla ziurtatzeko», hots, bizikletariaren kopuruak gora egiteko.

4.2. Bidegorri-sarearen egituraketa

Bidegorri izenarekin ezagutzen diren bizikletentzako azpiegitura horiek jartzearen ildotik, informazio-emaiak bat datoz esatean azpiegitura horiek «sare bat osatu» behar dutela plangintza «egituratu eta ondo programatuaren barruan», «sare nagusiarekin eta bigarren mailako sareekin». Sare «baliagarri» horrek herritarrek mugikortasunaren aldetik duten beharra asteko modukoa izan behar du.

Galdera egin zaien planteamenduaren arabera, sarearen aldeko apustua egiten dute, «garaturiko azpiegiturak elkarrekin lotzeko eta irekitako bizikletentzako bideei zentzua emateko modu koherentea» den aldetik. Horrek «hazkunde esponentziala» ekarriko luke azpiegitura bakoitzak bere aldetik ematen duen zerbitzuan. Hots, «beharrezkoa» da hiriko gainerako azpiegiturari «zentzua eta jarraitutasuna» emango dizkien jarduketak burutzea. Azpiegitura horiek, betiere elkarrizketa egin zaien arabera, hiriko bizikleten bidezko mugikortasunaren politikaren «sinbolo bihurtu beharko lirateke». Donostiaren kasuan ikus daiteke hori, hain zuzen ere Kontxako bidegorrian; izan ere, «sare bat egiteko bidean aurrera egitea ahalbidetzen du eta horren ageriko elementua da».





Gasteizen kasuan, zenbaitek eztabaida-taldeetan adierazi dute «desengainatuta» daudela, zeren eta azken urteotan, haien ustez, «atzera egin baita bizikleta-sarea eratzeko bidean». Irudipen horren kontrako bestelako bertsio baikorragoak ere badira Arabako hiriburuko taldeetan parte hartu dutenen artean.

Azkenik, norbaitek adierazi duenez, nahiz eta bizikletaz ibiltzeko errei bereiztuak eta espezifikoak egitea beharrezkoa izan, «errei horiek ezin izan daitezke erabiltzaileek nahi izango luketen modukoak eta nahi izango luketen kopuruan», sarri asko –borondate politikoa aparte utzita– «fisikoki ezinezkoa delako». Hori dela-eta, iritzi horretakoen argudioei eutsita, «beharrezkoa da bidegorri-sarea beste irtenbide batzuekin konbinatzea», non bizikletak, adibidez, autoarekin partekatuko baitu plataforma, betiere ahalik eta modurik seguruenean. Hala, bada, baldin eta bizikleta ibilgailu praktikoa eta lehiakorra izatea nahi bada, «bide askotan beste garraiobide batzuekin batera ibili beharko litzateke».

4.3. Laguntza emateko azpiegiturako neurriak

Talde-eztabaidetan sarri askotan aipatu da bizikletentzako errei espezifikoak laguntza emateko azpiegitura neurriekin konbinatzea, «bizikletaz dabilzanak hiriguneetan ondo baino hobeto joan daitezkeen». Neurri horiek dira informazio-emaelek eztabaida-talde guztietan gehien nabarmendu eta errepikatu dituztenak. Jarraian, neurririk garrantzitsuenak bildu dira:

– Trafikoa astirotzeko edo moteltzeko neurriak lehentasunezko neurritzat jotzen dira. Horietako zenbait aipatuko ditugu ondoren: goiko zebra-bideak, galtzada estuagoa egitea, motordun ibilgailuetarako erreak kentzea, oinezko aldeak bihurtzea, motordun ibilgailuak oinezkoarekiko eta bizikletariarekiko duen lehentasuna txikitzea, semaforoak erregulatzea autoentzako itxaronaldiak luzatuta eta aldi horien tartekak murriztuta...



– Bizikleta helmugan «modu erosoan, errazean eta seguruan» aparkatzeko neurriak. Helmugako tokietan aparkatzeko aukera zabalagoa emateko ekimenak proposatzeaz gain (lur gaineko plaza berriak jarrita, gunek erreserbatzea aparkaleku publikoetan...), irudimen ahalegin handiak egin dituenik ere bada: ideia berriak planteatzen dira aparkaleku horietan segurtasuna indartzeko (sistema elektronikoen bidez kontrolaturiko sarrerak, lur azpiko zaintza seguruko «biceberg»-erako ekimenak, etab.). Bizikletaren erabiltzaileak asko kezkatzen dituen kontu bat nabarmendu nahi da, bizikletaren erabilera bultzatzeko lagungarria izango litzatekeena: «segurtasuna izatea lapurreten eta ekintza bandalikoek kontra».

– Bizikletaren aparkamendua abiapuntuan eta bizikletarien etxeetatik edo egoitzetatik hurbil emateko neurriak: «etxeko atarietan bizikletentzako gelak jartzea», «bizikleten aparkaleku bihurtutako behetako solairuak», «eraikuntza berriak bizikletak gordetzeko eta zaintzeko gunek jartzera behartuko dituzten arautegiak», «bizikletentzako gunea gordetzea egoiliarren aparkalekuetan», eta abar.

– Bizikletaren aparkamendua abiapuntuan eta bizikletarien etxeetatik edo egoitzetatik hurbil emateko neurriak: «etxeko atarietan bizikletentzako gelak jartzea», «bizikleten aparkaleku bihurtutako behetako solairuak», «eraikuntza berriak bizikletak gordetzeko eta zaintzeko gunek jartzera behartuko dituzten arautegiak», «bizikletentzako gunea gordetzea egoiliarren aparkalekuetan», eta abar.

– Bide-funtzionamendurako arauen eta erabileren «seinaleztapen zuzena» bultzatzeko neurriak, eta bereziki bizikletaren zirkulazioari dagokionez.

– Bizikleta zaintzeko eta nork bere gorputza garbitzeko gunek jartzea. Helmugako gunek izango dira ekipamendua zaintzeko eta nork bere gorputza garbitzeko armairuak edota tokiak jartzeko, baita arropa aldatzeko ere hala egitea beharrezkoa denean.



- Bizikletentzako matrikula-plakak erabiltzea. Informazio-emaile batzuek aipatu dutenez, errefortzu-neurri posiblea izan daiteke bizikletentzako matrikula-plakak erabiltzea lapurreten kontrako segurtasun gisa eta zirkulazioko arau-haustekak prebenitzeko eta identifikatzeko. Europako zenbait tokitan erabilitako neurria dela aipatzen da behintzat, eta inoiz Donostian jartzea aztertu da, esaterako.



4.4. Bizikletaz ibiltzeko erriak sentsibilizazio baliabide gisa

Bizikletentzako erriak jartzeko zenbait ekimenek izan dezaketen «sentsibilizazio balio handia» nabarmendu da eztabaida-taldeetan, eta erri horiek herritarrak «jabe-razteko baliabide garrantzitsu» bilakatzen dira, zeren eta herritarrek «garraiobide berri bat ezagutu eta elkarrekin bizi behar baitute», orain dela gutxira arte nahikoa ezezaguna izan bada ere.

Ildo horretan, «enblematikoak» izan daitezkeen jarduketak baliatzeko interesa aipatu da, «hirieta-ko erdialdeetan bizikletentzako bideak sartzean barrerak hautsi» ditzaketenak, edo hiriko tokirik ederrenetan, «bizikletari ospea» emateko baliabide gisa. Gehienbat toki «pribilegiatuetako bidegorriak» aipatzen dira, Donostiako Kontxan edo Bilboko Campo Volantinean edo Unibertsitateen Etorbidean esaterako, non orain dela gutxira arte «ezinezkoa ematen baitzuen autoak bizikletari tokia utziko zionik pentsatzeak». Informazio-emaileen ustez, «ezinezkoa dena posible» egiteko balio du horrek bizikletaren erabilera sustatzeko politiketan, eta hala, «hiriko plangintzetako arduradunen txip-aldaketa» eskatzen dute, baita «erabaki irmoagoak eta ausardia handiagoa» ere bizikletaren aldeko erabakiak hartzean, baldin eta bizikleta «garraiobide alternatibo eraginkorra» izatea nahi bada.

4.5. Ibilgailuen mailegua eta alokairua

Informazio-emaileek hirian bizikletaren erabilera errazteko ekimenak indartu behar direla uste dute, hala nola «bizikleten mailegua» eta «bizikleten alokairua».

Ildo beretik, eta bizikleta zaintzeko eta gordetzeko dauden eragozpenez eta eragozpen horien aurrean herritarrak bizikleta erabiltzeari uko egiteaz ari garela, bizikletak mailegatzeko sistemek eragozpen hori «arindu» dezaketela eta hirian «bizikletaren erabilera sustatu» dezaketela nabarmendu dute.

Are gehiago, zenbaitek azpimarratu du zaila dela bizikletaren erabilera ohitura finkatzea mailegu-sistemen zerbitzuak erabiltzen dituztenen artean, «erabilera hori barneratzea» kostatzen zaielako autonomiaz eta ohituraz, eta «bizikleta ez dute guztiz finkatzen beren eguneroko joan-etorrietan mailegu-sistemetara beti jo barik».





4.6. Bizikleta hiriko plangintzan txertatzea

Informazio-emaile askok aipatu dute neurri hori, bereziki adituen taldeetan parte hartu dutenek. Neurri politikoa da, hiriko plangintza ukitzen duten erabakiak hartzearekin lotuta dagoena.

«Bizikleta eta bizikletaz ibiltzeko beharrak hiriko plangintzan txertatzea» planteatzen dute, «bizikleta garraiobidetzat hartzea errazagoa eginez plangintza berri orotan eta hirigintzako burutzapen-une guztietan, baita hiriko mugikortasunaren eta zirkulazioaren arloan garatu beharreko politika guztietan ere. Halaber, udal arloen eta inplikaturiko erakundeen arteko «tratamendu koordinatua» garrantzitsua dela erantsi dute. Bizikletentzako bide-sarearen plangintza errazteaz gain, hiriko bideetan garraiobideak elkarrekin izateko erabakiak hartzea errazten du neurri horrek.



Bizikleta hiriko trafikoan txertatu beharra aipatzen dutenean, behar ezberdinei erantzuteko alternatibak proposatzen dituzte informazio-emaileek. Hala, honako hauek planteatzen dituzte: «autoek hartzen duten tokia murriztea, bizikletari emateko»; bizikleta autoen zirkulazioan txertatzea, motor-dun ibilgailuetatik bereizita zein bereizi barik; bizikleta oinezkoen plataforman txertatzea; etab. Taldeetan parte hartu dutenek iritzi ezberdinak dituzte gai honen inguruan, eta jakin badakite «irtenbide bakarra» ez dagoela eta onena «horietako batzuk konbinatzea» izango dela seguru asko. Hala ere, proposamen horiek guztiak behar bezala txertatu behar dira plangintzan eta bizikleta herri bidean seguru ibiltzeari buruzko araudian.

Funtsean, informazio-emaile guztiak bat datoz honako honekin: «diskurtsoaren eta praktikaren arteko koherentzia izan behar dela». Koherentzia hori lortuko da bizikleta «elementu integratu gisa sartzten denean plangintzaren barruan».

Aitzitik, guzti-guztiak bat datozen kontu honen inguruan; izan ere, informazio-emaile batzuek adierazi dutenez, arduradunek arlo horren inguruan hartzen duten edozein neurri koherente «autoaren nagusitasuna murrizteko bideratu behar da» herritarrek hirian ibili behar izate horretan. Informazio-emaile horien ustez, «konpromiso ausardia eta kontsekuentea» hartzea dakar horrek, baina «konpromisoa behar-beharrezkoa da». Hauxe esan du hitzez hitz partaideetako batek: «autoen nagusitasuna hausteko aukera dago, zeren bizikletarentzako eta garraiobide iraunkorragoetarako tokia hartzeko ordua baita».

4.7. Bizikletaren erabilera arautzea hirian

Bizikletaren erabilera sustatzeko partaideek aipatu duten beste neurrietako bat «bizikletaren erabilera arautzea da hirian», hirigune osoan «arau izaera garbia ematea». Egungo araudia osatuko litzateke horrela, betiere «bizikletaz ibiltzeko alde eta egoera guztiak argituz», eta bereziki gainerako garraiobideekin batera ibiltzeko (oinezkoak, trenbidea, monopatinak, patinak, etab. bezalako beste ibilgailu batzuk) eta herri bidean aparkatzeko.

Funtzionatzeko moduaren gaineko arau horiekin batera, alde teknikoak «modu serioan eta profesionalean» landu behar direla nabarmentzen da, hain zuzen ere lehentasunak definitu eta toki bakoitzean dauden bestelako garraiobideak identifikatzeko «seinale egokiak» izateko modua emango du-



ten alde teknikoak, zeren eta, zenbait informazio-emailek esan duenez, batzuetan «ez baitago nahikoa argi».

«Norabidearen seinaleztapena» azpimarratu behar dela ere aipatu da; izan ere, bizikletaria bideratzeaz gain, bizikletaren erabilera sustatzeko ere balio dezake seinaleztapen horrek eta, gainera, autoen seinale bera izanik eta erabat txertatuta, «bizikletariak beren helmugetara bidera daitezke ibilbide seguruagoetatik» eta bestelako baliabideekin osatu liteke seinaleztapena, hala nola «hiriko bizikletentzako bideen mapa egitea».

4.8. Komunikazio eta sentsibilizazio lanak

Komunikazio eta sentsibilizazio programak bideratu beharraz hitz egin da taldeetan. Informazio-emaileen arabera, bizikletaren erabilera sustatzeko tratamenduak «kalitatezkoa izan behar du edukari eta baliabideei dagokienez», «gutziz bateratuta egon behar du», betiere «bestelako arlo garrantzitsuetarako ematen den kalitate-maila bera izanik».

Horrenbestez, «oso erabakigarritzat eta oso beharrezkotzat» jotzen dituzte «komunikazio eta informazio argiak eta ondo eraikiak» (baliabideei eta mezuei dagokienez). Informazio-emaileek oro har adierazi dutenez, «gabezia handiak daude» informazioaren arloan. Adibide «argi bat» –Arabako hiriburuko taldeetan parte hartu dutenek aipatua–: gehienek «Gasteizko bideko marka horiak zer diren ez jakitea», hau da, jendeak ez daki bizikleta-erriak adierazteko direla. «Lehentasuna» izan behar du era horretako gabeziak zuzentzeko bizikletaren zirkulazioaren zerbitzura jartzen diren ekimenak hobetu nahi badira.

Are gehiago, norbaitek aipatu du komunikazio eta informazio lan hori bestelako beharrak «baino garrantzitsuagoa» dela, hala nola azpiegiturak sortzea baino garrantzitsuagoa dela, baina guztiak bat datoz esatean gure hirietan bizikletaren mugikortasuna errazteko irtenbidea bizikletaren erabilera sustatzeko «neurrien multzoa» konbinatuta eta abiarazita etorriko dela.

Bestalde, «bizikletariak euren sentsibilizazio lan horietan duten erantzukizuna eta partaidetza» aipatzen da. Egunero jendea «sentsibilizatzeko eta hezteko» duten eginkizuna aipatzen dute iritzi horretakoek, zeren eta bidea erabiltzen dutenek bizikletaren erreferentzetat jotzen baitituzte bizikletariak. «Erakusgarri eginkizuna» betetzen dute, non bide-hezle pasiboak izan daitezkeen eguneroko jardunean, herri bidea errespetatzeko eta elkarrekin bizitzeko arauak zabalkundea emateko lana betetzen dute.

Azkenik, bestelako sentsibilizazio-jarduna ere aipatzen da: bizikleta garraiobide gisa sustatzeko bizikletari martxak antolatzea. Martxa horiek, jakina, ez dira lehian aritzeko eta horien helburuak eta kirol martxen helburuak guztiz ezberdinak dira.

4.9. Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak diseinatzea, artatzea eta mantentzea

Zerbitzuan jarritako bizikletentzako azpiegiturak «funtzional izateari eutsi» beharra nabarmentzen da, mugikortasuneko tresna baliagarri gisa duten «erabilgarritasuna bermatzeko», eta gainera «bizikle-





tarietiko begirunea» erakusteko modu bat da, baita bizikleta erabiltzearen aldeko mezua transmititzeko ere.

Bizikleta hirian ezartzearen inguruko zenbait kontu aipatu dute batzuek; izan ere, kontu horiek garrantzi txikiagoak direla ematen badute ere, «garrantzi ukaezina» dute bizikleta hiriko garraiobide gisa sustatzeko bidean. Hala, seinaleen bidez bizikletaren inguruan transmititzen den irudia aipatzen da, baina «nahikoa» ez dela irizten zaio. Horri dagokionez, seinaleak «oso elementu ikusgai izan daitezkeela uste da, bideen beste erabiltzaile batzuk bizikleta hirian badirela ohartarazteko, eta gainera informazio baliagarria eta funtzionala emango lukete seinaleok».

Ildo beretik, azpiegiturak diseinatzeko ezaugarriak «sustatzeko balioak» direla azpimarratzen dute, zeren eta «funtsezkoa baita diseinu funtzionala eta kalitatezko diseinu zuzena», bizikletaren zirkulazioaren inguruko beharrekin bat etorritz.

4.10. Garraiobide moduak bateratzeko era indartzea

Garraiobide ezberdinen arteko konbinaketa sustatzeak duen garrantziaz hitz egin da eztabaida-taldeetan. Hurbileko trenetiko konbinazioak azpimarratu dira (Metroa barne Bizkaiko kasuan) «bizikletaren irisgarritasun-efektua areagotzeko» eta «bizikletaren eraginkortasun-eremua» handitzeko. Hala, autoarekin ere izan daiteke bizikleta lehian 7,5 km-tik gorako distantzietan.

Zenbaitek, gainera, «garraiobide publikoaren egungo zailtasunak» azpimarratu ditu (maiztasun arazoak, bidaiatzeko denborak...), bizikletarekin konbinatzeko gaitasuna eta eraginkortasuna mugitzen dituztelako. Halaber, garraiobide ezberdinen arteko konbinaketa sustatzea erakusgarria da, hain zu-





zen ere bizikletak «etxea eta lana nahikoa urrun dauden egoeretan erantzuna eman» dezakeela frogatzen duelako.

Oro har, «bagoi eta gune egokituak» jartzea planteatzen da bizikletak garraio kolektiboan eraman ahal izateko, baina batez ere «bizikleta segurtasunez zaintzeko modua ematen duten geltokietan eta geralekueetan». Horretarako, bizikletentzako aparkaleku espezifikoak jarriko dira zerbitzuan, non bizikleta maileguan edo alokairuan hartzeko zerbitzuak jar baitaitezke.

4.11. Gazteak bizikleta erabiltzeko prest agertzen direla baliatzea

Informazio-emaileek adierazi dutenez, eguneroko joan-etorrietan bizikleta erabiltzeko gizarte arlo jakin batzuk «prest» daudela baliatu beharra dago, eta gazte ikasleak azpimarratzen dira zentzu horretan.

Hala, bizikleta herritarren joan-etorriei erantzuna emateko ibilgailu egokitzen jo dadin –eta horrek kultura aldaketa dakar–, eta halaxe utzi dute agerian informazio-emaileek, «bizikleta sustatzeko politika argia behar da, gazteenganako arreta berezia izango duen politika».

4.12. Udal agintariak eta arduradunak inplikatzeari

Era berean, udal arduradunek eta agintariak aurreko ekimenetan inplikatzeari duen garrantzia azaldu dugu dagoeneko, inplikazioa beharrezkoa delako ekimen horiek aurrera eramateko. Hala eta guztiz ere, informazio-emaile batzuek beste urrats bat eman nahi dute eta beren beregi eskatzen diete udal arduradunei «bizikleta haien jarduera-eremuan sar dezaten eta eurek ere bizikleta erabil dezaten». Hala, garrantzia emango zaio bizikleta garraio kolektibo gisa erabiltzeari, herri agintariak lez duten jarduna eredu garri bihurtuz mugikortasun iraunkorraren alde eta bizikletaz ibiltzeko beharrak ezagutzera hurbiltzeko modua erakutsiz.

4.13. Bizikletei buruzko politika garatzeko udalez gaitzak gaitzak

Adituen taldeetako batean, «udalez gaitzak gaitzak» bat sortzeko asmoa jorratu da, «lege aldetik eta erabakiak hartzearen aldetik ahalmena izango duena eta bizikleta bideratzeko azpiegiturak sustatuko dituen» –bizikletarentzako ardatz nagusiak–. Horri esker, gainera, «udalaren eremua gaitzak gaitzak duen bizikletaren ikuspegia» sustatzeko modua izango da, baina kontuan izan behar da bizikletarentzako hirigune funtzionalek askotan toki mailako eremua bera gaitzak gaitzak dutela.





Bizikletarien bide-segurtasuna

5





5. Bizikletarien bide-segurtasuna

Bide-segurtasunarekin lotutako gaien inguruan eztabaida-taldeetan egin diren ekarpenak eta eman diren iritziak antolatzerakoan, bost atal hauetan bana ditzake ekarpen edo iritzi horiek:

5.1. Bizikleta ibilgailutzat hartzea

5.2. Hirian bizikletaz ibiltzeko segurtasun-maila

5.3. Bizikleta-bideekin lotutako arrisku-maila eta kausak

5.4. Bizikletariengan arriskua eta defentsarik eza eragiten duten arrazoiak

5.5. Bizikletaria arrisku-sortzailea izatearen gaineko irudipena





5.1. Bizikleta ibilgailutzat hartzea

Lehenengo atal hau bizikleta ibilgailutzat jotzearen eta horrek zirkulazioan dituen ondorioen gainekoa da. Ildo horretan, eztabaida-taldeetako partaideen ustez, gainerako herritarrek «nolabaiteko zalantza» dutela ikusten da.

Baina, zalantzak planteatu arren, informazio-emaileek adierazi dutenez, badakite «bizikleta lege aldetik beste ibilgailu bat» dela eta, hala denez, zirkulazioko araei eta indarreko bide-segurtasunaren gaineko arautegiari lotzen zaiela.

Hiriguneetan bizikletaz goazenean, hainbat garraiobide konbinatzen ditugu: motordun ibilgailuekin eta oinezkoekin plataforma partekatuz bide espezifikoetan, baita bide horietako zenbait konbinatuta ere. Horren inguruan, hirian bizikletaz ibiltzearen arloan «definiziorik ez» dagoela planteatzen da, ez bakarrik legeen aldetik. Hala, zalantzan jartzen da inoiz ea «bizikleta ibilgailutzat edo oinezkotzat» hartu behar den eta egotzaren arabera alda daitekeen izaera hori.



Gainera, beste kontu bat ere aipatu da: «permisibitatea» dagoela «bizikletariak zenbait arau ez betetzearen» inguruan, eta arauak ez betetzea orokorra denez zenbait kasutan –semaforoa gorrian dagoenean ez gelditzea, esaterako–, are handiagoa da zenbait informazio-emailek adierazten duen «bizikletaren babesik eza». Hori dela-eta, informazio-emaile horiek uste dute garrantzitsua dela gai hau argitzea bizikletariak ondo ezagutzeko, bizikletariak hirian duen eginkizuna argitzeko eta bizikleta sustatzeko egin beharreko lanak modu egokian diseinatzeko.

Hala eta guztiz ere, zirkulazioko arauak («gizalegezko arautegia») herri bidea erabiltzen duten guztiengan dute eragina, eta arau horiek ez betetzen ez dituenak «gizalegez jokatzeko ez duela» adierazten du, argi eta garbi, eta ez zaie errua «bizikletari guztiei» gotzi behar.

Baina, azken batean, partaide gehienek uste dute «bizikleta ibilgailutzat hartu» behar dela eta, beraz, «zirkulazikoo araei lotuta egon behar duela». Aitzitik, bizikletak «ezaugarri eskusiboak» dituela aitortzen dute –horien artean, galtzadatik, oinezkoen plataformatik eta azpiegitura espezifikoetan ibiltzeko «malgutasuna» dago–, lege aldetik zenbait zehaztapen behar dutenak hain zuzen ere.

Hortaz, gehienek uste dute bizikleta ibilgailua dela, nahiz eta autoarekiko «ezberdintasun handiak» dituen, bereziki bizikletak «sortzen duen arriskua» autoarena baino askoz txikiagoa delako eta bizikletaz ibiltzeko «ez delako gidabaimenik edo baimenik behar». Gidabaimena eskatzea «oso neurri okerra izango litzateke bizikletaren erabilera sustatzeko» galdera egin zaien gehienek usteetan, baina horrelakorik ezarrita ez egoteak ez du esan nahi bizikletaz ibiltzeko arauak ezagutu behar ez direnik; nahitaez ezagutu behar dira.

5.2. Hirian bizikletaz ibiltzeko segurtasun-maila

«Hirian bizikletaz ibiltzeak dakarren arriskua» baieztatzen dute eztabaida-taldeetan parte hartu duten ia guztiak, oro har, eta bizikletaz dabiltzanean «segurtasunik eza» sentitzen dutela adierazten dute batzuek.



Gainera, bizikletarien «esperientziari» eta «gero eta bizikletari gehiago izateari» esker, «egoerari hobeto aurre egiteko» eta arriskuak arrakasta handiagoz saihesteko moduan dira, informazio-emaile horiek adierazi dutenez. Esperientzia horrekin batera, batzuek «inork zapaltzen ez uzteko» (autoari dago-kionez) eta bide-segurtasuna beren tokia inposatzeko» joera nabarmentzen dute.

Beste informazio-emaile askok adierazi duenez, gaur egun errazagoa da gazteentzat bizikletaz hirian ibiltzera animatzea, «bizikletaren onurek erakarrita, baina ez hiriak bizikletaz ibiltzeko ematen dituen onurengatik» (bizikletaz ibiltzeko modukoak ez diren hiriak). Hala, bizikletariak gehienbat (ia-ia aldi guztietan) bidegorrietatik eta espaloien gainetik ibiltzen dira, ez galtzadatik. Bizikleta erabili ohi dutenen ustez, arrisku «handia» dagoenez gero, bizikleta bestelako egoera batean erabiliko lukeen «jende asko beldurtu eta ez du bizikleta erabiltzen».

Bizikletaz ibiltzeko tokiaren araberakoa izango da arrisku-maila, besteak beste. Adibidez, ezberdintasun handiak daude hirian eta errepidean ibiltzearen artean. Bigarren kasuan, bizikletariarentzako arriskua «handiagoa da argi eta garbi». Hirian, informazio-emaileek adierazi dutenez, trafiko handiak «itomen-irudipena handitu» dezake eta, horrekin batera, beldurraren sentsazioa handiagoa dela eman dezake. Hala eta guztiz ere, bizikletaz ibiltzea seguruagoa da, «abiadura motelagoa» eta motordun ibilgailuen «trafiko-pilaketak» direla-eta batetik, eta «bizikletarekin maniobrak egiteko azkartasuna eta gorabeheren aurrean erreakzionatzeko duen gaitasuna» bestetik.

Zenbaitek aitortu dutenez, «ez daude prest bizikletaz beldurrak jota joateko»; beraz, galtzadan ibiltzean beldurraz direnean, espaloia gainera igo eta oinez edo pedalei eraginez jarraitzen dute bidean. Hala, «autoaren kontrako aterbea» bihurtzen da horien ustetan. Norbaitek bestelako jokabidea duela aipatu du: trafikotik bereizitako «bidegorrietatik ibiltzen da soilik», ez baita seguru sentitzen bidegorrietatik kanpo. Beste norbaitek «arriskua handituz» doala ere aipatu du, hirietan «gero eta auto gehiago dagoelako» eta bizikletentzako azpiegitura espezifikorik ez dagoelako».

Donostiako taldeetako partaideak dira bizikletaz «nolabaiteko segurtasunarekin» sarriago ibiltzen direla adierazten dutenak; baina egoera hori ez da hala gertatzen hiri arteko edo hiriko kanpoko aldeko errepideetan.

Batzuek argi eta garbi bereizten dituzte hiriko alde batzuk eta besteak. Halaber, irizpide eta irudipen berak ez dituzte berdin baloratzen talde batzuek eta besteek hiri batzuetan eta besteetan. Esate baterako, aurreko lerroaldean aipaturiko kasuari helduz, Donostiako hiriko erdialdean ibiltzea seguruagoa dela adierazi du norbaitek. Horren arabera, bizikletarien eta bizikletarentzako azpiegiturak izatearen ondorioz, eta batez ere trafikoa motelagoa izatearen ondorioz, auto-gidariekin gehiago errespetatzen dituzte bizikletariak; are gehiago, «ezusteko atsegina» dela adierazten dute. Hori ez dator bat ikuspegi orokorrarekin, zeinaren arabera «auto-gidariekin tratatzen jotzen dute bizikleta eta ez trafikoko beste ibilgailu bat lez».

Gasteizko erabiltzaileen taldean –Donostian baino bizikletari gutxiago duena–, berriz, hirian bizikletaz ibiltzea oso zaila dela nabarmentzen dute, baita bizikletariak «pakete txikiak» baino ez direla ere.



5.3. Bizikleta-bideekin lotutako arrisku-maila eta kausak

Arrisku-maila, funtsean, bizikleta dabilen tokitan gertatzen diren fluxu-moten arabera izango da, hots, garraiobide moduak elkarrekin izateko moduaren eta elkarrekin izate horren izaeraren arabera. Hala, determinanteak dira bizikletarekin ibiltzeko bide-motak, horien ezaugarriak eta bide horietan ibiltzeko arauak.

Bizikleta erabili ohi duten zenbaitek adierazi dutenez, betiere bizikletaz ibiltzearen eraginkortasuna frogatzat emanik («azkartasuna»), galtzada erabiltzea nahiago izaten dute bizikletari batzuek bizikleta-bide espezifikoaren kaltetan, nahiz eta horrek segurtasuna txikiagoa dakarrela jakin. Hala adierazi dutenek azpimarratu dutenaren arabera, «deseroso egiten zaie bidegorrietako beste erabiltzaile batzuk saihestu» beharra; izan ere, erabiltzaile horiek bidegorriak erabiltzen dituzte, horretarako baimena izan zein ez.



Bidegorrietan agertzen diren erabileren artean, patinatzaileak aipatzen dira. Patinatzaileak ez dira zehazki arrisku-sortzaitzat hartzen, bizikletaz ibiltzeko «nolabaiteko trabatzat» baizik, binaka joaten direlako eta bidegorriak hartzen dituztelako beren «balantzarekin». Eragozpen bera ikus daiteke ere bizikletarien kasuan, beste informazio-emaila batzuek adierazi dutenez, zeren eta, bakarrik ez badoaz edo kontrako noranzkoan norbait ez badator, «ohikoa baita binaka joatea bidegorrietatik». Beste erabilera batzuek ere eraginkortasuna kentzen diete zenbait bizikleta-azpiegiturari, hala nola «paseatzen edo lasterka dabilen jendeak» eta «aparkatuta edo zamalanetan ari diren motordun ibilgailuek» bidea hartzea.

Bizikletariak hainbat arrisku-egoera aipatzen dituzte bizikletak eta motordun ibilgailuak batera ibiltzeko bideetan. Oro har, «errei bat baino gehiagoko kaleak», «biribilguneak» eta «trenbide-bidegurutzeak» nabarmentzen dituzte. Halakoetan, autoaren eta bizikletaren arteko ezberdintasunak area gotu egiten dira zenbait unetan eta «arrisku handiagoa» sortzen dute bizikletariengan.

Bide-motak ez ezik «bakoitzak indarren sailkapenen duen tokiak» ere sorrazten du arrisku-maila, norbaitek aipatu duenez. Sailkapen hori gatazka sortzean eta talka egitean «kontrarioari min egiteko ahalmeneren» arabera neurtzen da.



Idea asko eman dira segurtasunari eta segurtasunak bizikleta-bideetan ibiltzeko moduarekin duen erlazioari buruz eztabaida-taldeetan. Izan ere, bide horiek era askotakoak dira: betiko bideak, beren beregiko tratamendurik ez dutenak; motordun ibilgailuen trafikotik bereizitako bidegorriak; edo oinezkoen bidetik bereizita daudenak (bizikleta-pistak).

Hala, babesik txikiena dagoen tokian, galtzada autoarekin partekatzen den bidea dago, non «ez baita gunere berezirik» eskatzen bizikletaz ibiltzeko, ezta laguntzeko zeharkako markarik ere. Bide-mota horretan, kalea eta errepidea bereizten dituzte informazio-emailak; izan ere, errepideetan «larriagoak» iza-



ten dira istripuak. Hala ere, errepideetako istripuak kaltegarriagoak badira ere eta heriotza eragin baitezakete ere, ugariak dira hirietan istripuak sorrarazten dituzten arrisku-guneak. Hortaz, istripu kopurua handiagoa izan daiteke, hain larriak ez izan arren.

Eztabaidan azaldu den beste gai batean bizikleta kirola egiteko erabiltzen duena da protagonista. Hala, ohikoa da bizikletariak hiritik irteteko edo hirian sartzeko «bizikleta-bidea ez erabiltzea, haien beharretarako ez baita egokia», bizikleta-bide berezia duen kale batetik badabil ere, esaterako. Ez da egokia, bizikleta-erreian lortzen den abiaduragatik eta ibilbideagatik, eta nahiago izaten dute bizikletariak galtzadatik joatea motordun ibilgailuen ondotik. Auto-gidariak askotan ez dute «begi onez» ikusten edo ez dute «ulertzen» jokabide hori.

Gai honen inguruan eztabaida sortzen duen beste kontu bat hauxe da, taldeetan aipatu arren azaletik landu dena: behar bezala berezia eta R-407 seinale-mota (bizikletentzako gordetako bidea) egokiaz adierazitako bizikleta-erreia dagoen kalean bizikletaz nahitaez ibili behar den ala ez. Lege orokorrak, gaur egun, ez du ezarri halakoetan bizikletaz motordun ibilgailuen trafikoaren ondoko galtzadan ibiltzea debekatuta dagoela. Hala eta guztiz ere, gai honetan zalantzak eta eztabaidak izan dira taldeetan, eta esandako moduko arauak ematen badira, begi-bistakoa da eragin handia izango luketela kirolari bizikletarientzat.

Eztabaida-talderen batean egoera hori modu txarrean bizi duenik ere bada. Hala, batzuek adierazi dutenez, bizikletaz batzuetan beren beregi haientzat jarritako bizikleta-errietatik ibiltzeko aukera izanik, nahiago dute galtzadatik ibiltzea edo, are gehiago, oinezkoen aldeetatik, «bidea apur bat laburtzeko» esaterako. Iritzi horiek bestelako iritziak eragin dituzte, non nolabaiteko «erruduntasuna» adierazi baita, «ondo egiten ari ez direla» edo aditzera eman nahian, edo behintzat «beharbada hortik ez lukete joan behar beren azpiegiturak dituztenean» onartuko balute bezala.

Halaber, eztabaidan agerian utzi denez, bizikleta erabiltzeko esperientzia determinantea da galtzadan ibiltzean nolabaiteko segurtasuna sentitzeko, eta bidegorriak gune seguruak dira segurtasunik ez dutenentzat eta abiadura motela eskatzen dutenentzat, baina beti ez dira egokienak izaten bizikletarekin esperientzia handia dutenentzat eta ahalik eta eraginkortasunik handiena lortu nahi dutenentzat.





Ildo horretan, badira batzuk, bidegorrien erabiltzaileak izanik, galtzada noizean behar erabiltzea planteatzen dutenak, bizikletentzako azpiegiturako tartean gatazkaren bat sortu eta gatazka larritzat jotzen badute, hala nola «akabera txarra metro batzuk aurrerago» edo «bestelako arrisku-egoerak», zeinen ondorioz galtzadatik ibili behar baitute nahitaez aldi berean «beren burua defendatzeko eta aldarrikapenak egiteko». Hala, haiek azpimarratzen dutenez, «bidegorriko ibilbidean puntu beltz batek baliorik barik utz dezake bidegorriaren funtzionaltasuna».

Bidegorrien kasuan –bizikletentzako azpiegiturak, behar bezala bereziak, beste garraiobideen bideetatik fisikoki banatuta–, baimendu gabeko erabiltzaileek «bidegorria hartzeak» dakarren bide-segurtasunik eza nabarmentzen dute informazio-emaileek. Hortaz, herri zirkulazioaren arautegian ezarritakoa urratzen da.

Nahiz eta motordun ibilgailuak bidegorrian dakarren arriskua bide horretan sartzea garaizita duela-eta murrizten den, badago «arriskua». Hain zuzen ere arazoak sortzen dira arau hori betetzen ez denean, eta horren ondorioz, «maniobra arraroak eta arrisksuak» egin behar izaten ditu bizikletariak bidean jarraitzeko. Maniobra horietan gerta daiteke, adibidez, «bizikleta ezustean irtetea galtzadatik» –egoera arrisksua–, zintarrietara eta bidegorria bereizteko elementuetara modu arrisksuan hurbiltzea, motordun ibilgailua bertan sartzea bidegorria estuagoa egiten dela-eta; edo bizikletaren balaztari eragitea ikuspenik ez dagoelako, etab.

Era berean, lehenago esan dugun moduan, motorrik ez duten eta aisialdira bideratuta dauden «beste garraiobide batzuek bidegorria hartzeak dakartzan arrisku-egoerak» nabarmentzen dira. Hirian bizikleta erabiltzen dutenen bestelako helburua duten pertsonak dira: patinatzaileak, lasterkariak, pasatzera doazenak, bizikletarekin jolasten diren haurrak... Oso ezberdintasun argiak daude bi erabileren artean helburuei, abiadurei, laguntzari eta abarri dagokionez.

Oinezkoak eta bizikletariak elkarrekin izateko eragozpenak badira ere, batzuek bizikleta oinezkoarekin bateragarri egitearen aldeko apustua egiten dute ahal den neurrien, eta ildo horretan aipatzen dutenez, oso garrantzitsua da «bizikletaren erabilera oinezkoen kaleetan planifikatzea», betiere erabilera mistoa ahalbidetuz eta bizikleta alde horietan txarto egokitzeak etorkizunean ekar ditzakeen arazoak saihestuz.

Taldeetan landu den beste kontu bat oinezkoaren eta bizikletariaren arteko gatazkaren biderapena da, kasu bakoitzean «nagusiena» zein den oinarritzat hartuta, oro har oinezkoak eta bizikletariak elkarrekin izaten diren eremuetan. Garraiobide bakoitzak nahitaezko joan-etorrietan duen kulturaren eta ohituraren arabera izaten dira gehiengo horiek, hots, beste garraiobide-motak ikustea ohikoa izatearen edo ez izatearen arabera. Alde horretan egiaztatu denez, «bizikletak presentzia txikia du» herriarren mugikortasun-beharretan.

Aitzitik, parte hartu duen zenbaitek «haserre» agertu du oinezkoak behin eta berriz sartzen direlako bidegorrietan, bereziki hirien erdian dauden zenbait bidegorritan. Gainera, ez zaie gustatzen oinez-





koek askotan bizikletariak aintzat ez hartzea benetan bertatik ibiltzeko eskubidea dutenei tokia utzi behar zaienean, hain zuzen ere bizikletariei.

Galdera egin zaien horiek onartzen dutenez, aldiz, askotan espaloietatik ibiltzen dira, baina oinezkoek duten lehentasuna «errazago» bereganatzen dute. Horren erakusgarri da, oro har, bizikletarien jarrerera; izan ere, «bizikletaria ez litzateke oldartuko espaloitik doan oinezko bat hari bere jarreraz ohar-taraziko balio edo haserretuko balitzaio». Hala eta guztiz ere, informazio-emaile horien arabera, «oinezkoak aurre egiten dio bizikletariari baldin eta espaloira edo bidegorriaren ondoan dagoen oinezkoen pasealekura joateko eskatzen bazaio».

Bizikletari gazteek arauak betetzen ez dituztela ere aipatu da; izan ere, «bidegorria izanik espaloiarene ginetik doaz edozelan». Halaber, lehenago esana dugun moduan, bestelako jokabideak ere badirela azpimarratzen da, non oinezkoek bidegorria hartzen duten pasaldiak egiteko espaloitik joan beharrean, bereziki adinekoak. Zalantzarik barik, baliteke arauak ez ezagutzea edo deskuidua izatea, baina gerta liteke ere –eta beharbada hori litekeena da, Gasteizko talde bateko jubilatutako batek azaldu digunez– adineko pertsona horientzat «erosoagoa» izatea bidegorriko zoru lisoaren ginetik ibiltzea harlauzen ginetik baino.

Patinatzaileak dira bidegorriak hartzen dituzten beste batzuk, baina oro har ez dira benetako arriskutzat jotzen. Informazio-emaile gehienak, ez guztiak, bat datoz bizikletaren erabilerarekin bateragarriak direla esatean, betiere bizikletak duen lehentasuna errespetatzen bada.

Balizko gatazken artean, gurasoek lagunduta bidegorritik doazen bizikletari gazteek (haurrak) eragin ditzaketenak ere aipatu dira. Aitzitik, laguntza hori ez da arazo-iturritzat hartzen oro har.

Hala eta guztiz ere, bidegorriek zenbaiti eragin diezaioketen segurtasunik ezaren irudipenaz ohartarazten duenik ere badago, batez ere txikitxoek bizikletaz ibiltzeari dagokionez; izan ere, txikitxoek tutoreengan «nolabaiteko erlaxazioa eta zaintzarik eza» eragin dezake bizikletaz ibiltzean.

5.4. Bizikletariengan arriskua eta defentsarik eza eragiten duten arrazoiak

Jarraian, bizikletarien bide-segurtasuna dakarten edo errazten duten kausarik determinanteenak azaltzeko emandako arrazoi nagusiak bilduko ditugu, eztabaida-taldeetan sortu diren moduan.



Bizikletari erabiltzaileen kopuru txikia

Galdera egin zaien gehienek uste dutenez, «bizikletari gutxi izatea ez da lagungarria segurtasuna hobetzeko», edo beste hitz batzuetan esanda, «bideetan bizikletari gehiago izateak hobetu egingo luke segurtasuna», gehiago errespetaraziko bailirateke eta indar gehiago izango bailukete autoari aurre egiteko.

Honako hau ere utzi da agerian eztabaida-taldeetan: autoa «kalearen erabileran nagusia» izatea ez dagokiola haren benetako presentziari, oinez doazenekiko esate baterako, zeren eta «jakin baitakigu denok gure hirietan mugitzeko modu nagusia oinez egiten dena dela». Oinezkoa da herri bideko erabiltzaile nagusia erabiltzaileen eta joan-etorrien kopuruari dagokionez eta, hala ere, «autoak lehentasuna du» haren aurretik, edo behintzat horixe da informazio-emaile gehienek adierazi duten irudipena.



Norbaitek arrazoitu duenez, bidera ateratzen den bizikletari bakoitzak bizikletaren gainean duen «gaitasuna baloratzeko gauza» izan behar du eta, hortaz, herri bidetik doanean bere gain hartzen duen arrisku-maila baloratzeko ere bai.

Seinaleztapenaren eta laguntza-neurrien gabeziak

Bizikletaz ibiltzearen «arriskuak handitzen» dituen eragileetako bat bizikletentzako bideen seinaleztapenean dagoen gabezia da, taldeetan bildutako iritzien arabera. Ildo beretik, maniobrarik kritikoenak egiteko laguntza-neurririk «apenas» dagoela aipatzen dute, batez ere galtzadan motordun ibilgailuekin ibiltzean (bidegurutzeak, biribilguneak, semaforoak...).



Norbaitek norabide bikoitzeko «banaketa-marraren falta» sumatzen du bidegorri askotan; zenbat eta bizikletari erabiltzaile gehiago izan, are ageriago geldituko da falta hori.

Funtzionatzeko arau argirik ez izatea

«Funtzionatzeko arau argirik ez izatea» da bizikletarien zirkulazioko bide-segurtasunik eza dakarren beste kontu bat, baita horren ondoriozko interpretazio arazoak ere.

Zoru irregularra

«Egoera txarrean dagoen zorua» da bizikletariak gehien kezkatzen dituen arazoetako bat segurtasunik ezaren arrazoiak aztertzen direnean. «Berebiziko garrantzia» du horrek motordun ibilgailuekin batera goazenean errepidean edo galtzada batean. Egoera onean ez dagoen zorua duen galtzadatik bagoaz bizikletaz, «ezusteko maniobrak egitera gaude behartuta», eta maniobra horiek ezustean harrrapa ditzake bideko gainerako erabiltzaileak. Horrenbestez, istripua izateko arriskua areagotu egiten da. Hutsune horiek ez dira zuloen, zikintasunaren, eta abarren ondoriozkoak soilik; diseinu txarraren ondoriozko oztupoek badute zerikusirik: txarto beheraturiko zintarriak, txarto jarritako estoldako estalkiak edo saretak, etab.



Zenbait tokitan edo tartetan dagoen itsaspenik ezaren ondoriozko arriskuak ere aipatzen dira. Berebiziko garrantzia du horrek «ez labaintzekoak diren pinturak» erabiltzen direnean. Are arrisku handiagoa gertatzen da zorua bustita dagoenean. Halaber, «bizikletentzako zenbait erreiren zoruaren itsaspenik eza» azpimarratu du norbaitek.

Bizikletaz ibiltzeko bideak ez artatzea eta mantentzea

Gai honek oso lotura estua du aurrekoarekin. Informazio-emaikek adierazten dutenez, «askotan» bidea «artatzeko eta garbitzeko lan txarrak» eraginda sortzen dira arriskuak bizikletarien segurtasunarentzat.



Motordun ibilgailuek bizikletaz ibiltzeko bide azpiegiturak hartzea

Motordun ibilgailuek bizikletentzako azpiegiturak hartzen dituzte; horixe ikusten dute elkarriketa egin zaien guztiak egunero. Haien ustez, «ez bada zaintzarik egiten horrelakorik gerta ez dadin», bizikletaz ibiltzeko bide azpiegiturak hartzeko joera izango du autoak, baita «ahal duen herri gunek guztiak hartzeko ere, inor errespetatu barik». Bizikletaren erabiltzaileek konbentzimendu osoa dute horren inguruan, euren esperientzian oinarritzen baitira. Bestelako motordun ibilgailuek herri gunek hartzen dituztela ere aipatu da, motorrek esate baterako.

Gai honen inguruan, profesionalen talde batzuek arauak behin eta berriz betetzen ez dituztela aipatu dute zenbaitek, hala nola «banaketa eta mezularitzako enpresek», bidegorriak zamalanetarako alde gisa erabiltzen baitituzte. Hala ere, Bilbon gertaturiko kasua aipatu da, non bidegorri bat jarri baitzen aparkatzeko marra baten gainean, betiere espaloiko 700 metro lineal baino gehiagoko aurrealdean dauden dendetan egiten diren zamalanetarako ordezko tokirik eta irtenbide egokirik eman barik.

Auto-gidariak hiriko zirkulazioari buruzko bestelako arauak ez betetzea

Hauxe da informazio-emaileek gehien errepikatu duten zirkulazioko arau-haustea: abiadurarekin lotutako arauak (batez ere «gehiegizko abiadura») eta aurreratzeak (legeak dakartzan segurtasun-neurriak bete barik, bereziki «jendeak ez dituelako errespetatzen segurtasun-tarteak»).

Bestelako arau-haustek ere aipatzen dira: auto-gidariak maniobra ez adieraztea galtzadan dagoen bizikletaria aintzat hartu barik; behar ez den tokietan aparkatzea, eta horren ondorioz, ikusgaitasuna murriztu egiten da; bide-gurtzeetako lehentasunak ez errespetatzea, etab. Azken horretan, zebra-bideetan dagoen errespeturik eza nabarmentzen da; izan ere, bizikletariak zein oinezkoek jasaten dituzte horren ondorioak. Informazio-emaileen ustez, «orokorra» da hori. Hala, informazio-emaile guztiak bat datoz esatean herritar guztiak bidean ibiltzeko «jokabidea asko zuzendu behar» dutela, baina haratago joatearen efektua izan behar da kontuan beti. Hots, ez dela berdina, adibidez, oinezkoak gorrian dagoen semaforoa igarotzea edo bizikletak edo autoak. Eta horri dagokionez, «autoa da gehien aipatzen dena» talde guztien iritzietan.

Auto-gidariak bizikletaria aintzat ez hartzea

Lehenago ere esan dira auto-gidariak bizikletaria aintzat hartzen ez duten kasuak, hain zuzen ere azaldutako segurtasunik ezaren zenbait arrazoi aztertzean, baina informazio-emaileek jarrera hori aipatzen dute behin eta berriz, eta «kulturekin zerikusi handia» duen gaia dela azpimarratzen dute.

Informazio-emaileek oro har baieztatzen dutenaren arabera, motordun ibilgailuetako gidariak bizikletariak «errespetatzen ez dituztela» pentsatzen dute. Horietako batzuek onartzen dutenez, ordea, «gero eta errespetu handiagoa dietela sentitzen dute». Halakoetan, hiri-bilbeko toki jakin batzuek ari dira, non, hainbat arrazoi tarteko, trafikoaren zirkulazioa gehiago lotzen zaien arauak eta non bizikletaria «bere tokia lortzen hasten den». Baina jokabide zuzeneko kasu horiek egoteak ez du esan nahi, oro har, bizikletariak «orain autoengandik presionatuta» sentitzen ez direnik. Ildo horretan, haiek esan dutenez, autoak bizikleten «gertu-gertutik doaz; «gainean daudela sentitzen dute», «presionatuta»: «klaxona jotzen dute» eta norbera «urduri jartzen» duten bestelako jokaerak erakusten dituzte.



«Bizikletariak auto-gidarietako errespeturik eza» ere aipatu da eztabaida-taldeetan. Jokabide hori berria izan daiteke bizikletaren erabiltzaileak direnen aldetik, baina hainbat eztabaida-taldetan komentatu da, eta bertan bildu diren adierazpenen arabera, zenbait kasutan «bizikletaz zoroen moduan ibiltzen dira batzuk». Iritzi ezberdinak daude horren gainean: zenbaitentzat «batzuetan» gertatzen da eta beste batzuentzat, aldiz, «askotan». Eta nahiz eta gazteenak aipatu ohi diren, zenbait kasutan talde handiagoa aipatzen da, zirkulazio arauak betetzen ez dituzten bizikletari guztiak hain zuzen.

Bizikletaz ibiltzeko aukera kontuan hartzen ez den galtzadetako sekzio-diseinuak

Auto-gidariak bizikletaz dabiltzanak aintzat ez hartzea, aurreko atalean azaldua, are larriagoa izan daiteke galtzadaren zenbait sekzio direla medio, zeren eta sekzio horiek «bizikletaren zirkulazioa», horren egoera eta motordun ibilgailuek bizikletaz aurreratzeko aukera izatea kontuan izan barik planifikatu baitira.

Hori dela-eta, «kaleko sekziarik komenigarriari buruzko gogoetan», motordun ibilgailuek bizikletak aurreratzeko aukera eta motordun ibilgailuen abiadura izan behar dira kontuan. Hala, baldin eta sekzioa asko doitzen bazaio motordun ibilgailuaren zabalerrari, motordun ibilgailuek ezin izango dute bizikletaria aurreratu eta, beraz, ibilgailuaren abiadura bizikletaren abiadurari egokitu beharko zaio. Sekzio zabalek, aldiz, aurreratzeko maniobra errazten dute, baina gehiegizko abiadurak eragin ditzakete eta abiadura horiek kaltegarriak dira bizikletarien segurtasunerako eta erosotasunerako. Ez oso doituak ez oso zabalak diren sekzio ertainek arrisku handia eragin dezakete, eta bizikletaria ez oso egoera egokietan aurreratzera bultzatzen ditzakete auto-gidariak, segurtasun-tartea errespetatu barik.



Abiaduren eta erabileren ezberdintasuna

Plataforma partekatzen dutenen abiaduraren eta erabileraren arteko ezberdintasuna da informazio-egileek gehien nabarmentzen duten arrisku-eragilea; izan ere, «kezka handia» sortzen du horrek bizikleta erabiltzen dutenen artean. Horri dagokionez, motordun ibilgailuen eta bizikleten arteko «abiadura diferentzia» da «arriskurik handiena» sortzen duena. Autoek abiadura txikiagotu edo bizikleta aurreratu behar dute halakoetan. Azken maniobra horretan, bizikletaren kontrola galtze hutsak istripua eragin dezake, eta istripua are larriagoa izan daiteke abiadura diferentziagatik.

Beharbada horrexegatik gertatuko da aipaturiko joera; izan ere, Gasteizen bizikleten erreik oinezkoen aldeetan jartzeko joera dago, nahiz eta horrek, bizikletaren eta oinezkoaren arteko abiadura diferentzia dela-eta, bide-segurtasunean dakartzan arazoak onartu. Hiri horretako zenbait bizikletarik «erreduntzat» jotzen dute beren burua nolabait kontrola galtzeak eragin litzakeen istripuetan.

Auto-gidariak bizikletarekin bidea partekatzeko ohiturarik eza

Auto-gidariak bidea bizikletarekin partekatzeko ohiturarik ezak «bizikletariak aintzat hartzeko defizita» dakar. Oraingo honetan ez dugu balizko errespetu faltaz ari nahi, ohitura faltaz baizik: auto-gidariak «ez daude ohituta bizikletarekin batera ibiltzen» eta, beraz, ez dute aintzat hartzen posiblea dela bizikletak hara eta hona ibiltzea.



Hala, ohitura faltak eragindako arrisku egoerak gertatzen dira, adibidez, autoak aparkatu ondoren «ateak irekitzen direnean, bizikletaren presentzia ohartu barik»; edo atzera martxa egiten denean lehentasunik gabeko bidegurutzean, etab. Halakoe-tan eta beste egoera askotan, auto-gidariak ez dute kontuan hartzen bizikletariak egon daitezkeela.

Bizikletaren erabiltzailerik ez egoteak eragiten du aurreikuspenik ez izate hori eta, batez ere eta horrekin lotuta, «bizikleta izatea posible izan daiteke-ela pentsatzeko ohitura faltagatik». Horren isla dira «despistek», «autoen maniobrek iraun bitartek bizikletariak arriskuan egotea» etab.



Bizikletak bere presentziaz ohartarazteko dituen zailtasunak

Informazio-emaileek positibotzat jotzen dute bizikleta ibilgailu «atsegina eta ez zaratatsua» izatea. Hala eta guztiz ere, horrek badu eragozpena: «bizikletak zailtasunak ditu bere presentziaz ohartarazteko». Horrekin batera, haren presentziarekin ohituta ez gaudenez eta motordun ibilgailuek arauak betetzen ez dituztenez, arrisku egoerak sortzen zaizkio galtzadatik normaltasunez doan bizikletariari.

Galdera egin zaienen artean, bada bizikleta hirian sartzeko neurriak «funtsean oinezkoen aldean pentsura» egin direla uste duenik. Bestalde, oinezkoa «bizikletarien presentziaz gero eta jabetuagoa» dagoela eta «lehen baino gehiago finkatzen» dela iruditzen zaio norbaiti. Horien ustez, bizikleta erabiltzen bada, «hiriko bizitzaren zerbait normalizat hartuko da» azkenean eta «bizikletaz ohartarazteko eta estuasunik barik eta normaltasunez ibiltzeko ahalmena landuko da».

Araudia ez ezagutzea

Informazio-emaileek adierazitakoaren arabera, aurreko hutsune guztiak larriagoak izan daitezke, oro har, gehienek herri bideko autoen trafikoari buruzko «araudia ezagutzen» ez dutelako. Horri dago-kionez, herritarrek oro har ezagutzen ez dituzten arauen adibide ugari eman dituzte elkarrizketa egin zaion askok (aurreratzeko segurtasun-tartea, bidegorrien eta errepideen arteko elkarguneetan dau-den lehentasunak, paraleloan ibiltzea...).

Bizikletaria ikusteko modua izateko neurri eskasak

Informazio-emaileen ustez, ikuspegi txikia dagoenean oso garrantzitsua da bizikletariak bere burua ikusgai izateko baliabideak erabiltzea hala nola argiak, katadioptrikoak edo jantzi islatzaileak. Bere burua ikusgai izateko nahikoa neurri ez hartzeak istripua gertatzeko arrisku handiagoa dakar. Legearen⁵ arabera, neurriok hiri arteko tartean erabili behar dira soilik, baina galdera egin zaien askok egoki irizten dio hiri barruan ere erabiltzeari. Udal arautegietan horren gaineko arauak ezar daitezke, eta elkarrizketa egin zaien batzuk arautegi horren «aldekoak «dira; izan ere, oso komenigarritzat eta egokitzat jotzen dute arautegia hiriko zirkulazioa errazteko; bizikletaren zirkulazioa ere bai.

⁵ Abenduaren 19ko 19/2001 Legea, Trafikoari, Motordun Ibilgailuen Zirkulazioari eta Bide-segurtasunari buruzko Legearen artikulua aldatu dituen, eta argiei eta jantzi islatzaileei buruzko Zirkulazioaren Araudi Orokorra (azaroaren 21eko 1428/2003 Errege Dekretua) dira bete beharreko arauak. Bizikletariak bizikletetan behar bezala homologaturiko islatzaileak eta jantzi islatzaileak nahitaez eraman beharra aipatzen da hiri arteko bideetan doazenean, noiz-eta argia nahitaez erabili behar denean, herri bideetako erabiltzaileek bizikletaria ikus dezaten 150 metroko distantzian.



Bizikletaz ibiltzeko kontrolik gabeko bestelako gunehartzeak

Lehenago esana dugunez, bestelako garraiobideek bizikletentzako errei espezifikoak hartzeak arriskua ekar diezaike bizikletariei. Hala eta guztiz ere, gai hau bileretan jorratzean, dagoeneko nabarmendu direnez gai, orain artean aipatu ez den gunehartzea agertu da, «arriskutsua» dela uste baitute informazio-emaeleek. «Solte dabiltzan txakurrek» bizikleten gunek hartzen dituzte.

Bizikletaz ibiltzeko gaizki jarritako edota diseinatutako azpiegiturako elementuak

Hainbat informazio-emaileraren ustetan, mugak jartzeko, identifikatzeko, zerbitzuak emateko, etab. eginkizunak bete ditzaketen eraikuntzako elementuak bizikleten azpiegituratan sartzen badira eta «ondo diseinatuta edo behar bezala jarrita ez badaude», «arriskutsuak izan daitezke eta «arrisku handiagoa ekar lezakete» azpiegituraren erabiltzaileen artean.

Adibidez, errepideetako ertzetan dauden uhinbikoei eta horiek motoristentzat dakarten arriskuari buruzko egungo eztabaidarekin gertatzen den antzera, informazio-emaeleek uste dute bizikletarien zirkulazioari laguntzeko gunek bereizteko zenbait neurriekin ekidin nahi zena baino kalte handiagoa eragin daitekeela istripua gertatzen bada. Hori dela-eta, jarri beharreko elementuak, horien itxura eta akabera «egoki diseinatzea» oso garrantzitsua dela azpimarratzen dute.

Segurtasun arazoak azpiegituraren toki zehatzetan

Aurreratu egin dugun bezala, bizikletentzako bide bateko toki jakin batzuetan segurtasunaren aldetik dauden arazo batzuen ondorioz, bizikletaz «erabiltzeko modukoak ez izatea» gerta daiteke; izan ere, zenbait bizikletari puntu beltz horiek ekiditen saiatzen da edo, are gehiago, bide osoa ere bai.





Partaide batek kontatu duenez, adibidez, galtzada une jakin batean «oso modu arriskutsuan» lotzen den bidegorrian baino «hobeto eta seguruago» sentitzen da galtzadatik ibilita.

5.5. Bizikletaria arrisku-sortzailea izatearen gaineko irudipena

Bizikletariak ere arriskua sortzen du herri bidean, jarraian ikusiko dugunez. Ondorengo bost atal hauen azterketatik abiatuta landu dute gai hau informazio-emaileek; horiek atal guztiek elkarrekiko lotura dute:

- Bizikletaria arrisku-sortzailea izatearen gaineko irudipena.
- Bizikletariak arrisku-sortzaile gisa autoekin batera dabiltzanean.
- Bizikletariak arrisku-sortzaile gisa oinezkoekin batera dabiltzanean.
- Bizikletaren ezagutza-maila: gaitasunik eza edo kontrol handiegia.
- Bizikletaria ikusteko moduan dagoela bermatzeko neurri gutxi.

Bizikletaria arrisku-sortzailea izatearen gaineko irudipena

Ikerketa-lan honetan parte hartu dutenek bizikletariak hirugarrenei arriskua dakarkieten kasuak azaltzen dituztenean, «araudia ez betetzearekin» edota «nor baitenganako errespeturik ezarekin» lotzen dituzte jokabide horiek.

Informazio-emaileak gauzak ez orokortzen saiatzen dira, baina era guztietako erabiltzaileen artean (oinezkoak, bizikletariak, motor-dun ibilgailuen gidariak) zirkulazioko gizalegezko arauak betetzen ez direla aitortzen dute. Hala eta guztiz ere, haien esanetan «ezin pentsa daiteke jokabide hori nagusia» denik garraiobide-mota bakoitzean. Euren ustez, gizalegezko arau horiek ez betetzearen defizit horrek «elkar errespetatu beharraz jabe-arazteko eta eginkizun horretako ohituren gaineko trebakuntza emateko lanaren» beharra du.



Horrenbestez, «bizikletarien artean denetik» dagoela esaten da: «bidearen erabiltzaile guztien eskubideak –batez ere oinezkoenak, ahulagoak baitira bizikletarien aurrean– errespetatzen dituen eta «hala izateaz jabe-arazita dagoen jendea» edo «oinezkoen aldeetan dabiltzanean ere» eskubideok errespetatzen ez dituztenak; izan ere, oinezkoen lehentasuna dute halako aldeetan. Galtzadan erre espezifikorik ez dagoenez eta bertatik ibiltzea zaila denez, bizikleta oinezkoen aldean erabiltzea planteatzen du norbaitek, baina alde errebindikatibotik gehienbat. Oso gutxi dira, ordea, iritzi horren aldekoak.

Gasteizko erabiltzaileek nabarmenki aitortzen dute, gainerako taldeekin alderatuta, arriskua sorrarazten dutela, bizikletaz espaloien gainetik ibiltzen direlako. Beharbada bizikletariak Arabako hiriburu oinezkoen aldeak askotan erabiltzen dituztelako izan daiteke hala, eurek adierazi dutenez.

Parte-hartzaile gutxi batzuek uste dute jendea ez dagoela «jabetuta» bizikletak hirian benetan sorrarazten duen arriskuaz. Hala ere, hori ez da oztopoa, galdera egin zaien batzuen arabera, bizikletari helduak «gero eta jabetuago egon daitezkeelako eta, askotan, haien esku dagoelako arrisku-egoera horiek eki-



ditea», edo behintzat egoera horiek hain arriskutsuak ez izatea. Ildo horretan, norbaiten aburuz bizikletariak eragindako istripu larrien tasa, non bizikleta alderik indartsuena agertzen den, txikia da.

Bestalde, eztabaida-taldeetan parte hartu duten eta bizikletaren erabiltzaileak diren zenbaiten irudiz, bizikletak oinezkoen aldean egote hutsak «nolabaiteko egonezina eragin dezake adinekoengan» beharbada bizikletari batekin topo egiteko «ohiturarik ezagatik» eta, bizikletariak gazteak direnez, «segurtasunik ez egoteagatik». Ez da aipatu zuzurziagabekeriak eragindako egoera arriskutsurik; bizikletaria oinezkoen aldean ikuste hutsak adineko zenbait pertsonengan beldurrezko erreakzioa eragin dezakeela baizik ez da esaten.



Halaber, zenbaitek esandako hitzetan ageri denez, nolabait ulertu egiten dira «desfasatuta» doazen «gazte zoroak». Iritzi horren bidez ez dira jokabideok justifikatu nahi; «adinari datxekion» zerbait dela ulertzen da, eta batez ere, nekez zuzendu daiteke jokabide hori «bizikleta jostailutzat hartzen den bitartean» kulturaren aldetik, edo «ondo pasatzeko tresnatzat hartzen den bitartean».

Bizikletariak autoarekin batera dabiltzanean sorraraz ditzaketen arriskuak

Ikerketa-lan honetan parte hartu dutenen ustez, eurek ere, bidearen erabiltzaileak diren aldetik, «arriskua sortzen dute autoen aurrean zirkulazioko arauak betetzen ez dituztenean».

Zenbait informazio-emailek ulertu eta babestu egiten dute «arauak nolabait haustea bizikletariarentzako segurtasun neurri gisa». Hala, adibidez, semaforoan kasuan, «semaforoa berdean jarri baino apur bat lehenago» abiatzeak ahalbidetu egiten du «pedalei bizpahiru alditan eragitea, beharrezko egonkortasuna eta abiadura lortzeko» motordun ibilgailuen trafikoarekin bat izateko. Arazo hori konpondu egingo litzateke baldin eta semaforoak bizikletentzako geldialdi aurreratuko sistema izango balu, adibidez.

Beste batzuen ustez, aldiz, bizikletariak araua haustea baino gehiago arau hori «mugaraino eramaten» du batzuetan. Adibidez, «semaforoa horian dagoela aurrera egiteaz» ari dira, edo beste ibilgailu batzuk egon arren eta lehentasunik izan ez arren errepide batean sartzeaz, etab. Halakoetan, eta motordun ibilgailuak baino gutxiago direnez gero, pertsona horiek trafikoaren «arauak zorrozki betetzera» animatzen dituzte bizikletaren erabiltzaileak.



Hala ere, beren jarrera edozein dela ere, informazio-emaile askok ez du ikusten «arriskurik oro har» semaforoan gaineko trafikoko arauak ez betetzeagatik. Halaber, informazio-emaileek ez diote garrantzirik ematen arauok ez betetzeak ekar dezakeen arriskuari, ezta horrelakoak egiteak bizikletarien irudirako izan dezakeen balizko kalteari ere.

Norbaitek uste du balizko arriskua dela, ez horrenbeste arauak ez betetzea, baizik eta auto-gidariak bizikletarien erreakzioak zein diren «ez ezagutzea», eta arrisku hori «are larriagoa da maniobra behar bezala egiten ez direnean». Halaxe gertatzen da aipatua dugun ohitura faltagatik, baita bidearen zenbait ezaugarri bizikletaz ibiltzea ez errazte-



agatik ere. Adibidez, kale zabalaren kasua dugu, noranzko bakoitzean errei bat baino gehiago dituen: kale horretan ezkerretara egin nahi du bizikletari batek eta ez dago maniobra hori egiteko laguntza-neurririk.

Bizikletariak oinezkoekin batera dabiltzanean sorraraz ditzaketen arriskuak

Eztabaida-taldeetan parte hartu dutenek airtortzen dutenez, zenbait kasutan bizikletariak «arriskua dakarkiete oinezkoei»; beste zenbait kasutan, berriz, abiadura handiagoagatik eta, oro har, «deskuiduengatik edo txarto gidatzeagatik». Ildo horretan, oinezkoak eta bizikletak elkarrekin izaten diren bideetan, bizikletaren abiadura oinezkoen abiadurara egokitzean arauak ez direla betetzen esaten da, eta askotan gatatzak sortzen dira «bizikletariak oinezkoekin duten errespetu ezak» eraginda.



Beste batek aurretik esandakoa berresten du. Haren ustez, «bizikletaren zirkulazioa aldatu beharra dago oinezkoaren erritmora egokitu ahal izateko» baldin eta bizikletaria oinezkoen aldetik badabil bizikletariaren zirkulaziorako inolako egokitzapen espezifikorik izan barik. Eta oinezkoen pasabideak gurutzatzeko modua zalantzan jarrita, oinez egin behar litzatekeela planteatzen da, «bide-segurtasun arrazoiengatik».

Donostiako eta Gasteizko taldeetako zenbait informazio-emailek onartu egiten dute «galtzada jaisteko zailtasuna», baita autoarekin batera ibiltzeko ere, eta haiek baieztatzen dutenez, «prest daude oinezkoaren eskakizunei amore emateko» espaloietatik ibili ahal izateko. Iritzi hori ez dator bat lehengo esandako beste adierazpen batzuekin, hain zuzen ere abantailatzen bizikletaren eraginkortasuna eta azkartasuna aipatzen zuten horiekin. Lagungarria izan daiteke hori segurtasunak bizikletariarentzat duen garrantzi handia ulertzeko.

Oinezkoak eta bizikletak elkarrekin izatean, badira zenbait jokabide «bizikletaz segurtasunez ibiltzea» zailtzen dutenak, elkarrizketa egin zaien zenbaitek adierazi duenez, hala nola soinu-kaskoak erabiltzea, sakelako telefonotik berba egitea oinez goazela, etab., inguruan gertatzen denaz jabetzeko «ahalmena murrizten» da eta.



Bestalde, bizikletak hirugarrenei eragin diezaiekeen kalteari garrantzia kentzen dionik ere bada; izan ere, bizikletaren arriskuak direla uste du, bizikleta herri bidearen eremu guztietan «arau barik erabat sartzearen» alde agertzen da. Beste batzuek, aldiz, gehienek hain zuzen, bizikletaz ibiltzeko «arauak jarri» beharraz hitz egiten dute, bizikletak dakartzen arriskuaz eta bizikletan doanak izan dezakeen arriskuaz jabetuta.

Nahiz eta taldeetan adostasunik egon ez bizikletaren zirkulazioa oinezkoen aldeetan arautu behar den edo ez erabakitzearen inguruan, informazio-emaile baten iritzia balio dezake ondorio gisa, iritzi horretakoak direlako gehienak: «lehtasuna eman be-



har zaie oinezkoei» era horretako aldeetan eta «zenez jokatzera» deitzen ditu erabiltzaileak «bizikletatik jaitsi eta oinez» noiz hasi behar den erabakitzean.

Bizikletaren kontrol-maila: gaitasunik eza edo kontrol handiegia

Informazio-emaileen arabera, bizikletaz ibiltzean konfiantza gehiegi izatea zein gaitasun eta kontrolik eza dira «arriskuaren balizko eragileak». Horrela, bada, zenbait bizikletarik adierazten duenez, bizikletaren kontrolak eta horrek dakarren segurtasun irudipenak «abiaduraz ibiltzera bultzatzen dituzte» bizikletariak. Arriskutsua izan daiteke hori, zeren eta, bizikleta oso ondo kontrolatu arren, gatazka sor baitaitezke bereziki oinezkoen aldeetan.

Kontrako aldean dago gaitasun eta kontrolik eza; izan ere, begi-bistakoa denez, istripuen balizko beste eragile bat da, eztabaida-taldeetan parte hartu dutenen ustez.

Bizikletariaren ikuspena bermatzeko neurri gutxi

Segurtasunik ezaren kausei buruzko atalean azaldu genuenez, bizikletariaren ikuspegia bermatzeko elementu gutxi izatea, bizikletariari segurtasunik eza ekartzeaz gain, bidea erabiltzen duten beste batzuentzat ere arriskutsua izan daiteke. Halaxe egiaztatzen dute informazio-emaile askok; bat datoz esatean elementu horiek erabiltzeari esker zenbait arrisku egoera saihestu litezkeela. Jarraian, «bide-segurtasuna hobetzeko neurriei» buruzko atalean, horren inguruan eginiko proposamenak emango ditugu.





Bizikletarien bide- segurtasunaren mailak hobetzeko neurriak

6





6. Bizikletarien bide-segurtasunaren mailak hobetzeko neurriak

Atal honetan, eztabaida-taldeetan bizikletarien bide-segurtasunaren mailak handitzeko neurrien in-guruko ekarpenak azalduko ditugu. Bi taldetan banatu ditugu neurri horiek: bizikletariaren kanpoko neurriak eta bizikletariaren beraren neurriak. Bi atal horiei bizikleta-autoa edo bizikletaria-oinezkoa elkarrekin ibiltzearen arteko aukerari buruzko beste atal bat gehituko diegu. Azken horrekin hasiko gara.

6.1. Bizikleta oinezkoarekin edo autoarekin bateratzea

6.2. Bizikletariez kanpoko neurriak

6.3. Bizikletaren erabiltzailearen neurriak





6.1. Bizikleta oinezkoarekin edo autoarekin bateratzea

Informazio-emaile guztiak ez datoz bat bizikletaz nondik ibili behar den esaterako orduan. Nahitaez kontrajarriak ez diren bi taldetan bildu ditzakegu iritzi ezberdinak:

- Lehen taldea segurtasunak kezkatzen du gehienbat: talde horren kasuan bizikletaria eta oinezkoa bateratzeari eman beharko litzaioke lehentasuna autoaren kalterako, eta bidea motordun ibilgailuekin partekatu behar denean ezinbestean, berezita ibili beharko lirateke ahal den neurrian.
- Bigarren taldeak nahiago du bizikletak garraibide gisa duen eraginkortasuna eta baliagarritasuna bermatzea. Talde horrentzat, bizikleta motordun ibilgailuekin bateratu behar da ibilbideetako zati handi batean.

Lehen jarrerak indar handiagoa du Gasteizko taldeko hiriko bizikletarien artean. Haien hirian bidegorri-metro gehiago egiterik ez izatearen aurrean, ia guztiek nahiago dute «biziklentzat toki gehiago irekitzea espaloietan». Donostian, berriz, bizikletari asko dagoen beste hiri horretan, galdera egin zaienek uste dute «bidean ibiltzea posibleagoa» dela baina zuhurragoak agertzen dira oinez ibiltzeko tokiak hartzearen inguruan.

Beharbada hiriko erdialdeko kaleen egituren ezberdintasuna izan daiteke bi taldeen irudipen ezberdinaren arrazoa. Gasteizko kale zabaletan, bizkor ibiltzeko aukera gehiago ematen duen gunea hartzen dute motordun ibilgailuek, eta horrek –gure ustez– era horretako trafikoak indar handiagoa dakar. Ondorioz, segurtasun txikiagoa dagoela sentitzen dute bizikletariak eta bidetik ihes egitera bultzatzen ditu. Hala ere, hiriko kaleen zabalerak bestelako aukerak ematen ditu oinezkoen aldeak handitzeko, halako moldez non bizikletaz ibiltzeko modua emango baitu, eskatzen den moduan.

Aitzitik, irtenbide hori ezinezkoa da zenbait tokitan, bizikletaz ibiltzeko bidea oinezkoen bidetik berezita egiteko «tokirik ez dagoelako». Halakoetan, elkarrizketa egin zaienek sekzio bera partekatzea planteatzen dute.

Beste jarreraren arabera, bizikletak hiriko benetako garraibidea izan behar du. Iritzi horretakoek uste dutenez, bizikletaz ibiltzeko moduko «ibilbideetako zati asko» motordun ibilgailuekin batera egin beharko dira, herritarrek batera eta bestera joateko dituzten beharrei erantzuna eman ahal izateko. Bizikleta eta motordun ibilgailuak elkarrekin izatea ahalbidetzeko, «motordun ibilgailuen trafikoa» aztertuta behar da gehienbat. Hortaz, arduradunen ahaleginak «abiadura txikiko neurritzko trafikoko kaleak» egitera bideratu behar dira, bizikletaz seguru ibiltzeko modua izan dadin, eta aldi berean herritarrentzako «bizitzeko hirigune hobea» lortzearen alde egiten da.

Jokabide horretakoak ez daude bizikletaz ibiltzeko edo oinezkoekin batera ibiltzeko edozein irtenbideren kontra; alderantziz, «ona eta komenigarria» dela uste dute. Hala eta guztiz ere, jokabide horrek garrantzia ematen dio bizikleta garraibide eraginkorra izateari, eta batetik bestera ibiltzeko «behar guztiei erantzuna emateko bidegorriak egitea ezinezkoa» denez gero, une askotan aparteko azpiegitura bereizi horiek barik ibili beharreko tartekak izango dira.

Bigarren iritzi-ildo horren kontra, garrantzitsua da ondokoa: bizikletari askok uste dute segurtasunik ez dagoela bidean bizikletaz ibiltzeko, eta hala gelditu da agerian txosten honen beste atal batzuetan ere. Le-





hen iritzi-ildoaren kontra ere agertu dira arrazoiak, aurreko orrialdeetan bildu ditugunak. Gehien errepikatu denetako bat bizikletak eta oinezkoak elkarrekin izateko zailtasuna da, noiz-eta oinezkoen aldeetan bizikletari asko dabilenean.

Gainera, lehen jarreraren kasuan, era horretako hiri diseinuak «oinezkoa kontra agertzea»⁶ ekar lezake, «bere tokiaz jabetu» direla pentsa baitezake. Horren ondorioz, bizikletaren erabiltzaileek nahi dutenaren «kontrako efektua» lor daiteke; izan ere, oinezkoek bizikleta erabiltzaileak «aliatutzat» jotzea nahi dute. Oinezkoen eta bizikleta erabiltzaileen arteko batasun horren ardatza, informazio-emaileek adierazten dutenez, biek autoaren kontra daramaten «borroka» izan beharko litzateke, betiere «hiriaren diseinu iraunkorra, atsegina eta bizitzeko modukoa» lortzeko. Nolanahi ere, informazio-emailerik gehienak «bizikleta oinezkoen aldeetan baimentzearen» aldekoak dira, betiere intentsitate txiki-ko zirkulazio neurrien arabera, «oinezkoekiko errespeturako» irizpideekin arauturiko neurrien arabera».

Azkenik, bizikletaz ibiltzeko irtenbiderik egokiena bideak bereiztea dela uste dutenen artean, batzuen ustez irtenbide hori hobea izango litzateke «galtzadaren pentzura» egingo balitz, zeren eta «zaila baita oinezkoek oinezkoen plataforma berean egiten diren bidegorriak errespetatzea».

6.2. Bizikletariez kanpoko neurriak

Bizikletarien bide-segurtasuna indartzeko eztabaida-taldeetan landutako neurriak eta ekimenak bildu dira atal honetan; horiek aplikatzeko eskumena duena, gehienbat, bizikletaren erabiltzailea ez den agintaria da.

Motordun ibilgailuen gidariak jabeaztea

Herritar guztiak «jabeazteko eta informazioa emateko jarduketari» garrantzia emateko eskatzen dute elkarrizketa egin zaienez, baina bereziki «arrisku handia ekar dezaketenak»: motordun ibilgailuetako gidariak. Bizikletariak errespetatu beharraz jabeazte behar dira haien ustez; bizikletariek herri bidetik ibiltzeko auto-gidariak duten «eskubide bera dute».

Illo horretan, norberaren esperientzian oinarrituriko iritzi eta irudipen ugari azaldu dira, eta horien arabera, bideko gainerako erabiltzaileekin «erasokorrakoak izatera bultzatzen duen jarrera-aldaketa arraroa» izaten dute sarri askotan autoa gidatzen hasten direnek.



Informazio-emaileek adierazten dute ez dutela nahi gizalegerik eza eta araudia ez betetzea «salbuespentzat» hartzea. Egia esan, galdera egin zaienen aburuz, «gidatzeko ohitura txarrak eta modu txarrak daude», bizikletaz dabilzanei ez ezik herritar guztiei oro har eragiten dietenak. Eta hartu beharreko neurriak aztura horiek aldatzera bideratu behar dira.

Jabeazte-lan hori lantzeko taldeetan proposatu diren ideien artean, «eskoletan bide-arauak errespetatu beharra dagoela azpimarratzea» aipatu da, bestelako garraiobideekin batera ibiltzea errazagoa izan dadin eta, batez ere, bizikletarekin.

⁶ Joan-etorri gehienak oinez egiten dira hiru hiriburuetan bestelako garraiobideen aurretik; izan ere, joan-etorrien % 44 oinez egiten da.



Bizikletarien bide-segurtasunaren mailak hobetzeko neurriak

Badago iritzi kritikoa azaltzen duenik bizikletaz lasai ibiltzeko eta motorrik ez duten garraio-bideak nagusitzearen inguruan «agintariek betetzen duten eginkizunari buruzko erabateko eszeptizismoaren aurrean». Iritzi horretako arabera, administrazioak uneoro duen xede bakarra «autoan askatasun osoz eta ahalik eta azkarren ibiltzeko modua izatea da». Eta, bizikletarien segurtasuna babesteko eta indartzeko edozein neurri jarrera horren kontra denez gero, haiek uste osoa dute neurriok ezarriko direla.

Gai honetaz azaldutako guztiari buruz, beste herrialde eta hiri batzuetan izandako esperientzia azaldu du zenbaitek, eta aditzera eman dutenez, posiblea da errespetu handiagoa lortzea eta autoa errespetuz gidatzea.

Auto-gidarien arau-hausteen kontra egitea

Bizikletarien segurtasuna hobetzeko beste neurri bat gehiago ere bada, eztabaida-taldeetan eman zaion garrantzia dela-eta besteetatik bereizita jorratu beharra dagoena: auto-gidarien «arau-hausteen kontrako borroka». Zenbait arau-haustek ageriko arriskua dakarte –gehiegizko abiadurak, esaterako–. Baina ezkutuko arriskua dakartenak ere bada: behar ez den tokietan edo ilara bikoitzean aparkatzea. Elkarrizketatuen arabera, bien kontra egin behar da. Horieta askok «isun gehiago jartzea» exijitzen dute, baita «motordun ibilgailuetako gidariek abiadura murrizteko eta zirkulazioko araudia betetzeko neurriak bermatzea» ere, hiriaren erdian ere bai.



Oinezkoak jabearaztea

Herri bideko gainerako erabiltzaileak «informatu eta jabearazi» beharra ere aipatzen dute jakina, hots, oinez joan behar dutenak. Jabearazte-lanare ardatza, informazio-emaielen arabera, «oinetzkoak bizikletentzako bideetan ez sartzea eta bide horiek behar diren tokietatik zehaztu beharra» da.

Informazio-emailerik gehienek, oinezkoak aipatzean, autoaz ari direnean baino adiskidetzarako jokatzen diren bide argiagoa erakusten dute. Hori hala gertatzen da zeren eta, haien ustez, bizikletaria «aliatua» baita, baina bizikletariak oinezkoen aldeak ere erabiltzen dituztela ere onartzen dute bizikletaz ibiltzeko seinalerik jarrita ez badago ere. Izan ere, horretarako eskubidea dutela pentsatzen dute, oinezkoak uneoro lehentasuna badu ere. Hori dela-eta, ohartarazteko eta aintzat hartzeko ekimenak planteatu nahi dira.

Halaber, bizikletariak «oinetzkoen errespetua sustatu beharra» bildu dugu eztabaida-taldeetan, oinezkoek «mezuak helarazteko modua errazteko» bidea den aldetik, hau da, oinezkoek bizikletentzako bideak errespetu ditzaten.





Kalearen funtzionamendua berriz diseinatzea

Zenbait informazio-emailek «kalearen sekzioa berriz diseinatu eta, oro har, kalearen funtzionamendua berriz diseinatu» beharra dagoela aipatu dute. Horretarako, «trafikoa moteltzea» ahalbidetuko duten jarduketak eta neurriak planteatzen dituzte, «bidea trabatzea» galarazi eta «bizikleten zirkulazioa errazteko laguntza-elementuak» (aterpeak eta babesturiko tartek; bizikletariaren presentziaz ohartarazteko seinaleak; bizikletek lehentasuna duten bideak markatzea galtzadan; bizikletariaren zirkulazioari laguntzea biribilguneetan, bidegurutzetan, etab.; kalerako tresnak; semaforoetan geraleku aurreratuak; zoruak hobetzea....) jartzeko balioko dutenak.

Proposatutako sekzioaren banaketa berriaren xedea, taldeetan parte hartu dutenen arabera, «trafikoa lasaitzeko» irtenbideak bilatzea da –trafikoaren abiadura txikitzea–, galtzada bestelako garraiobideekin konpartitzeko «segurtasun-maila handiagorekin», betiere «abiadura-mugak betetzen» direla bermatuta. Halaber, aipaturiko ekimenetan bizikletaz ibiltzeko tarte espezifikoak egitea ezarri beharko litzateke, posiblea eta komenigarria bada.

Bileretan gai hau lantzean ere berriro agertu dira auto-gidarien jokabideari buruzko iritzi ugari, aipaturiko irtenbideak abiarazteko kontuan hartu beharrekoak. Galdera egin zaion askorentzat «auto-gidariak nekez hartuko dituzte gehiago aintzat gainerakoak». Hala, berriro azpimarratzen da «autoak toki guztiak hartzeko duen joera, autoa bertan izatea baimenduta ez badago ere», baita «autoak bere legea gupidarik barik betetzea» ere. Ildo horretan, parte-hartzaile batek beste behin kontraesan hau aipatu du: alde batetik hiriko trafikoa aldatzeko eta astirotzeko eta garraiobide modu atseginoak sustatzeko neurriak ez hartzea, bizikleta adibidez, eta bestalde «hiri erdian auto gehiago izatea» dakarten bestelako neurriak ezartzea.





Horien iritzietan eta bestelako iritzietan «mugikortasun iraunkorreko eredia ezartzeko benetako politikarik ez dagoela» ageri da. Horri dagokionez, parte-hartzaileek hainbat tokitan ikusitako kasu zehatzak azaldu dituzte adibide moduan, «trafikoaren arazoaren inguruko irtenbideak» badirela azpimarratzeko, baita hirien eredia hobetzeko neurri horiek trafikoa astirotzearen ildotik joan behar dutela nabarmentzeko ere.



Hirietan trafikoa astirotzeko eskari horren oinarria taldeetako parte-hartzaile guzti-guztien irudipena da. Horien iritziz, autoak eta bizikletak elkarrekin izateko arazorik handiena «autoen gehiegizko abiadura» da. Orduko berrogeita hamar kilometroko abiaduran edo hogeita hamar kilometroko abiaduran joatearen arteko aldea «txiki-txikia» da hirian denborari dagokionez⁷, batez ere zirkulazioan eta hirian lortzen den lasaitasunarekin alderatzen badugu. Hori dela-eta, galdera egin zaien guztiek garrantzi handia ematen diete trafikoa astirotzeko neurriei «bide-segurtasuna ez ezik, bizikleta garraibide gisa erabiltzeko modua hobetzeko baliabideak» diren aldetik.

Horrela, taldeetan proposatzen den diseinu berriak funtzionamendu berria dakar, «autoak zirkulatze-ko lurra galtzea» helburu duena, baita «haren balizko abiadura murriztea» ere. Horrek, zalantzarik barik, auto-gidarien «gaitzespena» eragingo du. Hala ere, txosten hau idatzi dugunon ustez, motordun ibilgailuaren erabiltzailea hiriko zirkulazioa astirotzearen kontra agertze horretan ez da kontuan hartzen hirian autoz ibiltzeko eskubidea arriskuan jartzen ari dela, hain zuzen ere autoaren erabilerak gora egiten duelako hirian etengabe eta autoa behar bezala ez delako erabiltzen. Autoa behar bezala ez erabiltzearen errudun bakarrak erabiltzaileak eurak dira. Hala, hirian ibiltzeko fluxuen dinamika planteamendu berrietan autoaren erabilera okerra murrizten ari da batez ere, bestelako garraibide moduen eskubideak aintzat hartuta. Izan ere, autoa benetan ez dutenak hura ez erabiltzera bultzatzen ari dira gidariak, eta hori mesedegarria izango da autoa benetan behar dutenentzat.

Zeharkako markak eta guneen mugaketa

Bizikleta erabiltzeko lehenetasunak bideratzea komeni dela aipatu da eztabaida-taldeetan, eta horretarako, zeharkako markak erabiliko dira, «galtzadan gunek mugatzeko» moduan. Horri esker, aldi berean, «auto-gidariak bizikletarien presentziak jabeazteko eta ohartarazteko» modua dago.

Nahiz eta ideari buruzko «balorazio ona» egin, eragozpenak ikusten dira hura burutzeko. Elkarriketa egin zaien arabera, burutzapen «bikaina izan behar du, diseinuari eta funtzionalitateari dagokionez zein seinaleztapenari dagokionez». Gainera, «nahikoa zabaldu behar da» galtzadako erabiltzaileen artean.

Horri dagokionez, Arabako hiriburuan bizikleta erabiltzen dutenen taldeko parte-hartzaileek diotenez, «zenbait gauza oker» egin dira bizikleta-erriak egitean Gasteizen seinaleztapen horizontal horia jartzearekin. Lehenago esana dugun moduan, ez bizikletariak ez auto-gidariak ez dakite zertarako diren aipaturiko marra hori horiek. Izan ere, «are gehiago, marra horien ondoan ez da jarri bizikleta-erria

⁷ Hirian autoarekin egiten diren joan-etorri gehienak ibilbide laburrekoak dira, 10 km-ko distantzia gutxitan gaintzen dutenak. Euskal Autonomia Erkidegoko edozein hiriburutan 10 km eginda, punta batetik bestera zeharkatuko genuke hiria. Tarte hori 50 Km orduko abiaduraz barik 30 Km orduko abiaduraz eginez aurrezten den denbora zortzi minutukoa besterik ez da gutxi gorabehera.



dela adierazteko seinalerik»⁸. Era horretako hutsuneek, haiek adierazten dutenez, «bideraezina» egiten dute «ideia ona» izan zitekeena.



Bizikleten zirkulazioa bideratzeko zeharkako markak ezartzea ere planteatzen da baimenduta dagoen oinezkoen aldeetarako. Gainera, «baimen hori orokorragoa egin» behar dela aipatzen dute behin eta berriz, betiere kasuan kasuko «oinezkoen errealitatera egokituta».

Autobusentzat soilik diren erreiak bizikletaz ibiltzeko baliatzea

Eztabaida-taldeek bizikletaz ibiltzeko aukera ematea proposatzen dute garraio publikorako gordetako erreietan («bus-bizikleta erreiak»). Hala eta guztiz ere, norbaitek autobusa eta bizikleta era horretako erreietan elkarrekin izateko zailtasunak badirela nabarmendu du norbaitek, abiadura diferentzia dagoelako eta autobusak bizikleta erosotasunez aurreratu behar duelako. Arazo hori, haiek diotenez, konpondu egin daiteke, «Europako esperientziak frogatzen duenez», «bus-bizikleta erreiak behar bezala diseinatuz». Errei horiek egitean, bi garraiobideen arteko abiadura diferentzia, erreiko sarbideak eta irteerak, une jakin batean aurreratu beharra, etab. hartu behar dira kontuan.

barmendu du norbaitek, abiadura diferentzia dagoelako eta autobusak bizikleta erosotasunez aurreratu behar duelako. Arazo hori, haiek diotenez, konpondu egin daiteke, «Europako esperientziak frogatzen duenez», «bus-bizikleta erreiak behar bezala diseinatuz». Errei horiek egitean, bi garraiobideen arteko abiadura diferentzia, erreiko sarbideak eta irteerak, une jakin batean aurreratu beharra, etab. hartu behar dira kontuan.

Tokiko herri lanen arduradunak jabearaztea

Eztabaida-bileretan, tokiko herri lanetako arduradunak diren «plangintza-egileak, proiektu-egileak eta eraikitzaileak jabearaztea eta trebatzea» planteatu da, hots, kaleak egokitzeko eta kaleetan bizikletaz ibiltzeko irtenbideak bilatzeko arduradunak. Neurri horiek beharrezkoak dira arduradunok «bizikletaz ibiltzeko dauden beharrak asetzeko gauza izan daitezen», hiri barruan bizikletaz ibiltzeko «bereizitasunak eta ezaugarriak ulertuta» betiere, baina uste sendoa dute guztiak ez duela balio eta herri bidea egokitzeko lan guztiak baliagarriak eta eraginkorrak ez direla. Horri dagokionez, bizikletaz ibiltzeko «irtenbide berriak abiarazteko formulak ikertu» beharra dagoela gehitu du norbaitek.

Bestalde, talde hori jabearazteko lana egitea komeni dela azpimarratu dute batzuek, «ospea emateko eta asperduraren eta arretarik ezaren kontra» egiteko bide gisa; izan ere, talde horren zati handi batentzat halakoak dira bizikletentzako azpiegiturak egokitzeko eta jartzeko jarduerak.

Azkenean, hiriko mugikortasunaren plangintzan arduradunen ustez, bizikleta erabiltzeak «berebiziko garrantzia du, bizikletaz ibiltzeko gai izateko eta bizikletaz ibiltzen ikasteko» bizikleta hirian ibiltzeko neurriak ezar daitezten.

Pertsona «ospetsuak» erakartzea bide-segurtasunaren sustapenean

Eztabaida-taldeetako zenbait partaide «bizikletaz jabearazteko lanetan pertsona ospetsuak inplikatzearen alde» daude, zirkulazioan errespetua lortzeko bide-segurtasun hobea izate aldera. Ildo horretan, arauak errespetatzeaz eta bide-segurtasuna lortzeaz jabearazteko beharrezko lana indartu egin daitekeela uste dute baldin eta «lanbideagatik ospea duten eta gizartearen errekonozimendua

⁸ Bereizita eta markatuta bai baina motordun ibilgailuen trafikotik aparte ez dagoen bizikletentzako bideaz ari gara; bide hori galtzadari erantsita doa.



Bizikletarien bide-segurtasunaren mailak hobetzeko neurriak

duen pertsonak» bultzatzen badute lana. Ondorio bera lor daiteke bizikletaren erabilera sustatzeko lanean partaidetza hori gertatzen bada eremu honetan.

Bizikleta erabiltzera bultzatzea udal agintariak, arauak eta bide-segurtasuneko neurriak hobeto betetzeko

Gasteizko erabiltzaileek kontatzen dutenez, udaltzaingoaen patruilak bizikletaz ibiltzen hasi direnetik «hobetu egin dira bizikletarien bide-segurtasuna eta bizikletaren irudia». Haiek azpimarratzen dutenez, ordena ezartzeko eta arauak betearazteko ahalmena duen «agintaria» bizikletarekin lotzeak «balioa handia du bizikletaren erabilera eta horren segurtasuna errazteko».



Hiriaren plangintza egitea: hierarkiaren arabera kaleak ezartzea, bizikletarien zirkulazioari laguntzeko eta haien segurtasuna errazteko neurri gisa

Eztabaida-taldeetan hiriko kaleak halako moldez planifikatu behar direla planteatu da non «bizikletaren erabilera onartzeko mailaren arabera hierarkian jarriko baitira». Hala, bizikletaz ibiltzeko «egitura-neurriekin izango dituen sare nagusia» egingo litzateke, eta horretarako «neurri espezifiko txikiagoak dituzten bigarren mailako sareak» behar dira. Saikapen horri esker, bizikletariak hirian zehar mugitzeko modua egon beharko litzateke, zuzenean edo zeharka. Izan ere, bizikletariak tarte bakoitzean bizikletaz ibiltzeko maila ikusteko gai izan beharko lukete, kasuan kasuko ibilbidea erabakitze-ko modua izanik, baita bide-multzoen nahikoa ezagutza maila izateko ere. Horrela, kasu bakoitzean egin beharreko ibilbidea planifika dezakete.

Bizikletarien zirkulazioa arautzea

Eztabaida-taldeetan bizikletaren zirkulazioa arautzea landu da. Parte-hartzailerik gehienek uste dute «beharrezkoa» dela «bizikletaren erabilera segurua errazteko eta ulergarri egiteko», bai erabiltzaileentzat, bai gainerako herritarrentzat. Horrela, bada, bizikletariak dituzten «zalantza asko argituko lirateke», hain zuzen ere herri bidearen erabiltzaileek ere dituzten zalantzak.

Gai horren inguruan, «udal ekimenak» hartzea komeni dela esaten da, zeren eta «ekimenik ezaren aurrean» –partaideetako baten arabera– eta zirkulazioari buruzko indarreko araudia zorrozki aplikatzearen aurrean, bizikleta soilik ibilgailutzat hartu beharko bailitzateke nahitaez eta, beraz, ezinekoa izango litzateke bideak oinezkoekin, patinatzaileekin eta bestelako motorrik gabeko ibilgailuekin partekatzea».





Egia esan, zirkulazioari buruzko indarreko araudiak badakartza bizikletariak eta oinezkoak bizikletentzako hainbat bide-motatan batera ibiltzeko zenbait toki, eta hori talde ikerlariaren ekarpena da. Izan ere, araudi berriari ahaleginak egiten dira bizikletentzako bide-mota ezberdinak zehazteko. Besteak beste, bizikletariak eta oinezkoak plataforma partekatzen duten bizikletentzako bideak ezartzen dira. Hala eta guztiz ere, egungo araudiak bizikletaz ibiltzearen gaineko zenbait hutsune dituela esan daiteke, bereziki bizikletak presentzia handia duen tokietan, eta horrelakoetan udal araudia izatea komenigarria izan liteke.

Bizikletaren erabilera hirian arautzeari eta arau horien norainokoari buruzko eztabaida honetan hainbat iritzi ezberdin daude. Informazio-emaile gehienek uste dute «egokiena» –baldin eta bizikleta garraiobide gisa erabiltzea bideragarri egin nahi bada eta segurtasuna bermatu nahi bada– «esperientzia oinarritzat hartuta eta unean uneko egoerari egokituta hobetuko litzatekeen araudia» izango litzateke, baina «betiere bizikletaz ibiltzeko moduko hirian alde aurretik eginiko plangintzari erantzuna emanez». Parte hartu duten beste zenbaitek behin eta berriz aipatzen dute arau horiek «beharrezkoak eta komenigarriak» direla eta batzuek gehitzen dute «araurik ezak arriskuak» dakartzala. Gainera, araudi horri esker, udal arduradunak bizikleta garraiobide gisa erabili behar dela jabearazteko baliagarria izango dela uste dute. Bestalde, taldeetako norbaitek esan duenez, Europan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko ohitura handiagoa duten beste herrialde batzuetan araudi espezifikoak dute bizikletarentzat.

Beste batzuek ohartarazten dutenez, bizikletariak «autoetatik babesteko» egiten dituen zenbait maniobra –semaforoan apur bat lehenago hastea martxan edo gelditzeko lerroaren aurretik itxarotea, esate baterako– «ezin ken daitezke araudi batekin, zeren eta bizikletaz ibiltzeko gaitasun prebentiboa murriztuko bailukete». Araua badago dagoeneko eta, beraz, arau-haustea ere bai. Baina era horretako esku-hartzeak agerian uzten dutena hau da: ez dagoela laguntzeko neurririk bizikletarien manobretarako, hala nola –aipaturiko kasuetan– geldialdi aurreratuak bizikletentzat eta autoa baino segundo batzuk lehenago martxan hastea ahalbidetuko duten semaforoak.

Zenbaitek azpimarratzen duenez, «ezin da muturrera jo eta dena arautu», eta «lehentasuna» ematen diete bestelako neurriei, hezkuntzari eta informazioari esate baterako. Beste batzuek, ordea, iritzi zurruna dute: arau horietan «automobilistek egiten dituzten eta bizikletarien segurtasunari eragiten dioten arau-hausteak oso kontuan izateko» eskatzen dute, eta arauak zorrozki bete behar direla uste dute.

Bizikletaz ibiltzeko arauak, hainbat informazio-emailek proposatu duenez, bizikletentzako zenbait tartertan azal daitezke, ez arauok ezagutzeko eta betetzeko bakarrik, baizik eta «bide horietatik bizikletaz ibiltzeko eskubidea aitortzeko bide gisa».



Beste informazio-emaile batzuk eszeptikoagoak dira bizikletaren erabilera arautzeko garrantziaz, bereziki «noiz-eta bizikletaren presentzia txikia denean». Une horretan, arautzeak «ez du lehentasunik» eta horrelakorik ez egoteak «praktikan elkarrekin ibiltzeko modua ematen du». Iritzi horretakoak dira, esate baterako, Bilboko udaleko zenbait arduradun; izan ere, «dena ondo arautu baino lehen, bizikleta eremu berri horietan sartzeko nahiago izan dute bizikletaz ibiltzeko modua hasieratik finkatu barik».

Bizikletarien trebakuntza sustatzea

Ikerlan honetan parte hartu duten bizikletariak «beharrezko»tzat jotzen dute bizikleta



erabiltzen dutenen –edo bizikleta erabil dezaketenen– trebakuntza sustatzea, «haien segurtasuna hobetzeko eta bizikletaren erabilera bultzatzeko». Gainera, taldeko zenbaitek zalantzan jartzen ditu zirkulazioko arau jakin batzuk, eta haien ustez, «bizikletaz ibiltzeko moduari buruzko oinarrizko nozioek bizikletarien segurtasuna hobetu dezakete, batez ere hain trebeak ez diren bizikletarien kasuan».

Bizikletariak ibiltzeko prestaturiko bideak behar bezala identifikatzea eta seinaleak jartzea

Informazio-emaielen ustez, bizikletentzako bideetako seinaleztapena «defizitik ohikoena» da, are gehiago, «azpiegitura berrietan ere hala gertatzen da». Horrela, Donostian adibidez, gure Autonomia Erkidegoan bidegorrien sarea ezartzeko hiri aitzindaria bada ere, «seinaleztapen egokia falta da diseinari eta bereizmenari dagokienez, bizikletaren zirkulazioaren beharrak behar bezala betetzeko».

Batzuek, ordea, behin eta berriz aipatzen dute seinaleztapen horizontala «behar bezala planteatu behar dela, lekukotasuna emate hutsetik urrunduta», betiere «nahikoa seinaleztapen zehatza eta ondo zainduta» egotearen aldeko apustua eginez, zeren eta, bestela –zenbait partaidek esaten duenez–, «eraginkortasunik eta errespeturik eza» adierazten baita eta, gainera, «zehaztasunik eta segurtasunik eza dakar». Hori «oso arriskutsua da motordun ibilgailuen trafikoarekin partekaturiko bideetan». Nahiz eta elkarrizketa egin zaien pertsonak garrantzi handiagoa ematen dieten era horretako bideetako seinaleei, bizikletentzako gainerako bideen seinaleztapena «garrantzi handikoa» dela uste dute.

Ildo horretan aipatzen den beste kontu bat hirian «seinale-sistema jartzea» da, «jarritako bizikletentzako bideak eta bide horiek norako diren zehaztuz». Horri esker, bizikleten zirkulazioa erraztu eta segurtasuna hobetuko litzateke. Gainera, biderapen-sistema horiek «bizikleta sustatzeko baliabide garrantzitsua» bihurtu litezke.

Azkenik, zenbaitek erlatibizatu egiten du seinaleen garrantzi erreala eta praktikoa baldin eta herritarrek ez badituzte seinale horiek «indarreko araudi»tzat hartzen, hots, horrekin esan nahi dute seinaleak ez direla baliagarriak izango bizikletarien segurtasuna edo zirkulazioa nabarmen hobetzeko besotelako neurriak ezarri ezik. Azken batean, «hainbat neurri eta lan-ildo konbinatu» behar dira planteatu diren helburuak lortzeko.

Bizikletarien maniobrak laguntzeko neurriak ezartzea

Bizikletarien «maniobrak errazteko neurriak» ezartzea behin eta berriz agertu da ikerketan hau egiteko izandako talde-eztabaidetan, honako liburu honen hainbat unetan ageriarazi denez. Neurri horiek kontuan hartu behar dira hiriko plangintzan, zeren eta «bizikletarien segurtasuna nabarmen hobetu baitezakete». Honako neurri hauez ari gara: bizikletentzako erregulazio espezifikoak semaforoak, errei bereziak, bizikletentzako le-





hentasuna zenbait tokitan, geldialdi aurreratuak semaforoetan, etab.

Bizikletaz ibiltzeko bideak funtzional egiten dituzten elementuei eustea

Bizikletentzako bideak osatzen dituzten elementuak artatzea eta mantentzea oso «garrantzitsu»tzat jotzen da bide-segurtasuna bermatzeko eztabaida-taldeetan. Ildo horretan, «bizikletentzako bideak funtzional egiten dituzten elementuak behar bezala artatu eta mantentzen direla bermatu behar dute» organo eskudunek: zorua, seinaleak, hornidura osagarria, etab.»

Horri dagokionez, «bizikletarien eta udal erakundeen arteko elkarrizketa» erraztu beharra ikusten da, eginkizun horietan akatsak ikusi ahal izateko. Hori dela-eta, «bizikleta sustatzeko udal arduradun bat» izendatzea aipatu da, erabiltzaileek harengana jo dezaten ikusitako arazoak konpontzeko.



Gazte-gaztetik hezte

Behin eta berriz aipatu dituzte informazio-emaiak «informazioa, jabeaztea eta hezkuntza» kontzeptuak. Baina batez ere «gazte-gaztetatik» mugikortasun iraunkorraren inguruan trebatzeak duen garrantzi handia azpimarratzen dute; ez bakarrik bizikletaren erabileran, baizik eta bide-segurtasuna sustatzeari dagokion gai guztietan ere bai.

Nahiz eta zenbaitek zalantzan jartzen duen hezkuntza sistemak benetan duen gaitasuna, oro har onartu egiten da hezkuntzak «eginkizun garrantzitsua betetzen duela gazteak bide-segurtasunaren eta bidaiak egitearen inguruan hartzen dituzten ohituretan». Hori dela-eta, «eskolaraino iritsiko diren ibilbide seguruak sortzea» nabarmentzen da, arlo horretan bizikletaren erabilera sustatu ahal izateko, zeren eta, bizikletarien segurtasuna ezin «berma» badaiteke eskolara joateko, zaila izango baita ikasleak bizikletaren erabileraz jabeaztea.



Galdera egin zaien pertsonak behin eta berriz mugikortasunaren gaineko ohitura onak gazte-gaztetatik irakatsi behar direla esatearekin batera, bizikletari helduek «gazteentzako eredu» bihurtu behar dutela nabarmentzen dute, elkarrengandik ikasitako prozesua gerta dadin.

Halaber, gurasoek duten «eginkizun garrantzitsua» azpimarratzen dute eta, batez ere, bizikletaz duten iritzia eta seme-alabekin joan-etorriak egiteko duten modua. Gurasoen eginkizunak –horren emaitza gaztetxoak beren kasa dabilzanean etorriko da– «berebiziko garrantzia izango du mugikortasun iraunkorraren eta bide-segurtasun maila handiagoa lortzearen aldeko balioak transmititzean.



Bi eginkizun horiek, familiaren barruan egiten dena eta hezkuntzaren arloan burutzen dena, elkarren osagarri izan behar dute.

Bizikletaria gehiago aintzat hartzea

Eztabaida-taldeetan aipatu denez, «bizikletaria gehiago hartu behar da aintzat zirkulazioan, komunikatzeko eta jabeazteko kanpainen bidez. Kanpaina horien helburua «bizikletariak herri bidean duten tokia hobetzea» da, bizikletarien bide-segurtasuna hobetzeko. Hala, transmititu beharreko ondoko ideia nagusia eman du partehartzaileetako batek slogan moduan: «bizikleta ez da traba trafikoarentzat, bizikleta trafikoa da».

Erabiltzaileek apurka-apurka zirkulazioan toki bat eskuratzea garrantzitsua dela adierazten dute, hots, bizikletariak «gune bat hartuz joan daitezela hirian». Horretarako, eta hori beharrezkoa izatearen irudia hobetzeko, aipaturiko «mezuak eta argibideak eman beharko lirateke».

Herritarrak jabeazteko eta informatzeko kanpaina horiek (betiere informazio-emaileen arabera), galtzadatik doazenez ez ezik, oinezkoentzat ere izan behar dute, elkarri eragiten baitiote sarri askotan.

6.3. Bizikletaren erabiltzailearen neurriak

Jarraian jorratuko ditugun neurriak bizikletariak eurek hartu behar dituzte, eta helburua haien segurtasuna eta herri bidean, modu batean edo bestean, bizikletarekin batera doazen pertsona guztien segurtasuna hobetzea da. Honako hauek dira taldeetako pertsonak eman dituzten ideiak eta ekimenak.



Galtzadan ikusteko moduko tokian ibiltzea

Bizikletariak, galtzadan autoarekin batera doanean, aplikatu behar duen segurtasuneko lehen neurria –galdera egin zaien gehienek adierazi dutenez– «auto-gidariak ikusteko moduko tokian ibiltzea» da, «erreiaren erdiko alde hartuta», bereziki bizikleta segurtasunez aurreratzeko moduko zabala ez duen erreia. Horrela, bada, «autoak bizikletaren atzetik joan beharko du nahitaez, harik eta bizikleta segurtasun-tartea errespetatuaz aurreratzeko modua izan arte».

Halaber, informazio-emaelek adierazi dutenez, galtzadan hobeto ikusiak izateko tokitik ibilita, «erdirago eta eskuinetik ez hain hurbil», «arazoak saihesten dira aparkatuta dauden ibilgailuen maniobren aurrean» (ateak irekitzea, zirkulazioan sartzea...). Gainera, zenbait alditan horrela ibilita maniobra horiei «aurrea har dakieke».

Gasteizko⁹ zenbait bizikletarik horrela ibiltzeko «beldurra» aipatzen dute eta ez dira horrela ibiltzen. Beste parte-hartzaile batzuek, erreiaren erditik ibiltzeak dakarren arrisku sentrazioa onartzen badute ere, erditik joaten dira eta «beharrezkotzat» jotzen dute haien segurtasunerako.

Bizikletaz ibiltzeko teknikak eta estrategiak ikastea

Erreiaren erditik ibiltzea bizikletaz segurtasunez joateko estrategia bat da. Bizikleta erabiltzen dutenek (eztabaida-taldeetan parte hartu duten gehienek) hirian bizikletaz «ibiltzeko estrategiak eta teknikak ikasi beharra» aipatzen dute, «bizikleta gidatzeko arauen eta gaitasunen aldetik duten ezagutza hobetu beharra». Hortaz, bizikletariak hezteko eta trebatzeko eremuan ari gara.

Neurrien eta estrategien artean, aipaturikoaz gain, «arretarik handienarekin» ibiltzea nabarmendu behar dugu. Arretaz ibiltzea –informazioa eman dutenen arabera– beti da garrantzitsua, bereizitako bidetik gabiltzanean ere bai –bizikletak ibiltzeko bereziki egokituriko bidetik–, baina are garrantzitsuagoa da motordun ibilgailuekin batera ibiltzean. Halaber, «arriskua prebenitu eta saihestu beharra» aipatzen da, zenbait parte-hartzailek deituriko «muturreko defentsa jarrera» erabiliz motordun ibilgailuen aurrean. Azkenik, zenbaitek «oinetako asko dabilen tokietan bizikletatik jaistea» planteatzen du prebentziorako eta oinetako errespetatzeko neurri gisa; izan ere, araudia betetzeaz gain, batez ere zentzuz jokatu behar da.

Bizikletaria ikusteko moduko islatzaileak eta hornidurak erabiltzea

Bizikletariak «hobeto ikusi ahal izateko elementuak» erabiltzea da eztabaida-taldeetan komentatu den beste neurri bat, aplikatu beharrekoa eta «bizikletariaren segurtasuna hobetzen duena»: arropa argia, argiak, katadioptrikoak, islatzaileak, eta abar.

Galdera egin zaien gehienek horrelako osagarriak erabili beharra azpimarratzen dute. Zenbaiten ustez, legearen arabera bizikletaria hiri arteko bideetan ibiltzeko beharrezkoa dena¹⁰ hirian ibiltzeko ere «inte-



⁹ Arabako hiriburuko hiriguneko kaleen zabalera handiagoari buruz esandakoa gogorarazi behar da, baita horrek bizikletariengan eragiten duen irudipena ere.

¹⁰ Hemen gogorarazi behar dugu hiri arteko bideetarako indarreko legak ezarri duena: bizikletan argiak erabili behar direnean, jantzi islatzailea eraman behar dute bizikletariak, gainerako erabiltzaileek bizikletariak ikus ditzaten 150 metroko distantzian.



Bizikletarien bide-segurtasunaren mailak hobetzeko neurriak

resgarria» da. Gutxi batzuk, ordea, proposamen horren kontra daude; are gehiago, norbaitek adierazi du ez dituela horrelako argiak erabiltzen «auto-gidariak ikusi egin zaitzaketelako nahi badute eta kaleetan argia soberan dagoelako».

Neurri horiek beharrezkotzat jotzen dituztenen artean –informazioa eman duten gehienek–, bizikleta egitean osagarriok jarri behar direla azpimarratzen du zenbaitek, nolabaiteko erantzukizuna fabrikatzaileei egotzita.

Azkenik, txirrina da «arazoren bat dagoenean bizikletaria ageriago uzten laguntzen» duen beste hornidura bat. «Gainerakoak ohartarazteko soinu txikia egiten duen pieza errazen bat radioetan jartzea» ere aipatu da. Horri dagokionez, batzuentzat «oihu egitea ez da batere neurri teknikoa, baina oso eraginkorra da».



Bizikletariak arauak bete behar izateaz jabeaztea

Taldeko batzarretan, «bizikletariak arauak bete behar izateaz jabeazteari» buruzko gaia atera da, bereziki bide-segurtasuna hobetzeko neurrietan. Ildo berean, bizikletariak «interesa agertu behar dute haiei dagokien zirkulazioari buruzko arauak ezagutzeko».

Arauak ezagutzea eta errespetatzea «beharrezkoa da edozein bide-motatan»; bizikletaz ibiltzeko soilik diren eremuen barruan ere bai. Eremu horietan, elkarrekin bizitzeko eta zirkulatzeko arau berak errespetatu beharko dira, zeren eta berezita egoteak «ez baitu baliorik barik uzten elkarrekin izatea eta ez baitie baimenik ematen bizikletariei nahi dutena egiteko».



Informazio-emaileak bat datoz bizikletariak arrisku egoera sorrarazten dituztela onartzean, eta egoera horiek «ekidin behar direla uste dute, besteak gehiago errespetatu eta unean uneko errealitateari egokituz. Hala eta guztiz ere, guztiak ez datoz bat arauak hausten dituztenekin jokatzeko modua erabakitzeko orduan. Hala, jokabide horren kontra egiteko neurriak planteatzen direnean, babesa lortzeko joera defendatzen duen iritzi-ildo bat dago, «kaltea handiago izango zatekeen bizikleta autoa izan balitz» argudioa emanez.

Lehenago esandako iritzi bat ere bildu dugu, hots, zenbait arau ez betetzearen asmoa «segurtasuna handitzea» dela, bizikletariari ibiltzen laguntzeko elementurik ez dagoela-eta. Hori, ordea, ez da kasu guztietan betetzen. Hala, geldialdi aurreratuak egitea ondoren arrankatzeko, adibidez, se-



gurtasunaren gaineko irizpideei lotzen zaie. Baina, semaforoa gorrian dagoenean aurrera egitea ezin uler daiteke irizpide horien barruan.

Bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari zabalkundea ematea erabiltzaileen artean

Elkarrizketa egin zaien pertsonak planteatu duten ideiarekin arabera, bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari «zabalkundea eman behar zaio» bizikleta kirola egiteko edo aisialdirako erabiltzen duten bizikletari ugarien artean. Bizikleta erabiltzen «ohituta dagoen» taldea da eta, beraz, «arazo gutxiago» izango lituzke hiri eremuetan ibiltzeko.

Bizikleta garraiobide gisa erabiltzen dutenen kopuruak gora egiteak «hobetu egingo lituzke segurtasun-mailak»; horren gaineko uste sendoaren ondorioz sortu da ideia. Gainera, haiek esaten dutenez, bizikleta trafikoko zatia dela indartzeko balio izango luke, baita gainerako garraiobideek bizikleta aintzat hartzeko lagungarria izateko ere. Bestelako garraiobideak erabiltzen dituztenek trafikoko beste osagaitzat hartuko lukete bizikleta, «bizikletaren presentzia ohikoa eta ekidinezina dela kontuan izanik».





Bizikletaren gaineko euskal strategiaren alde

7



7. Bizikletaren gaineko euskal estrategiaren alde





Hirian batetik bestera joateko bizikleta erabiltzen duten bizikletarien, gai horretan lanean diharduten eta gogoeta egiten duten pertsonen ikuspegiari buruzko laburpena amaitzeko, Euskal Autonomia Erkidegoan bizikleta erabiltzen dutenen elkarteek eginko azken ekarpena jakinaraziko dugu¹¹; izan ere, «Bizikletaren euskal strategiaren alde» izeneko lana aurkeztu zen 2006ko martxoaren 7an Eusko Legebiltzarraren Lurralde Antolaketa, Garraio eta Ingurumen Batzordean.



Bizikletarien elkarteek honako hauek eskatzen dizkiote bertan Eusko Jaurlaritzari:

- Estrategia Integrala zehazteko eta abiarazteko prozesuari ekitea, bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko modua sustatzeko.
- EAEko bizikletentzako bideen plan zuzentzailea egitea.
- Eta administrazio organo bat sortzea, estrategia hori bultzatzeko, koordinatzeko eta betearazteko.

Eskaera horri esker, alde aurretik hartutako zenbait konpromiso garatu beharra dagoela gogorarazten diete elkarteek erakundeei. Hala, azpimarratu beharra dago lehenbiziko bi eskaerak Eusko Jaurlaritzak onetsi zituela 2002an «EAEko Ingurumenaren Programa Markoan» eta «Garraio Iraunkorren Plan Zuzentzailean», Eusko Legebiltzarrak berretsia 2003an. Oraingo honetan ere, Batzordean dauden talde guztien balorazio positiboa izan du ekimenak (Aralar, EA, EHAK, PNV, PP eta PSE); hortaz, horiek garatu eta zehaztu behar dira, bizikletaren erabilera sustatzearekin, ekimenari emandako balorazioarekin eta aurretik hartutako erabakiekin bat etorriz.

Hala, garatu beharreko bizikletaren gaineko strategiak honako helburu hau izango luke proposamena egin dutenen hitzetan: «bizikleta modu erosoan, seguruan eta erakargarrian erabiltzeko modua sustatzeko prozesua abiaraztea, EAEko garraio integralaren eta iraunkorren politikaren barruan, eta horretarako, «bizikletaren mugikortasuna baldintzatzen duten faktoreen eta elementuen multzoa» hartuko beharko litzateke kontuan; faktore eta elementu horiek nahikoa aztertu dira liburu honetan.



Proiektu horrek honako hau lekarke: «denbora eremu jakin batean, xede zehatzak, jarduteko programak eta parte-hartzaileen eginkizunak eta erantzukizunak, programak betearazteko beharrezko baliabideak, inplikaturiko eragileen eta administrazioen arteko koordinazio sistemak, ebaluazio bideak, etab. zehaztea».

Bestalde, EAEko bizikletentzako bideen plan zuzentzailearen helburua hauxe izango litzateke, elkarte horien arabera: «EAEren mailan eskema orokorra koordinatuta ezartzea foru aldundiekin», eta hasierako egoerari buruzko balorazio bera egin ondo-

¹⁰ Kalapie (Donostia), Biziz Bizi (Bilbo), Gasteizko Bizikleteroak, Lurrats (Arrasate) eta Txirrinka (Oñati)



ren, «egon dagoen eskari potentzialari buruzko azterketa egingo du eta gutxieneko irizpide tekniko komunak finkatuko ditu» eskemak, lurralde eremu guztietan aplikatu beharrekoak. Aldi berean, «lurraldeen eta garraiobideen arteko beharrezko lotura» bermatuko da, baita estatu eta Europa mailako bestelako ibilbideekiko lotura ere.

Azkenik, bizikletaren gaineko euskal politika abiarazteko, elkarteen ustez, «bizikletaren administrazio organoa sortu behar da Herri Lan eta Garraio Sailean, nahikoa giza baliabide eta baliabide material izango dituen eta bizikletaren aldeko estrategia hori alde teknikotik zehazteko, bultzatzeko, koordinatzeko eta ebaluatzeko ardura izango duena, baita horren koherentzia bermatzeko eta hartutako konpromisoak errespetatzeko ere». Aurrerago, proposamena sustatzen dutenek hau ere esaten dute: «organo horrek bizikletarekin lotutako txostenak eta ikerketak egiteko ardura izango luke; bizikletaren gaineko ezagutza biltzeko eta hedatzeko; profesionaleri trebakuntza teknikoa emateko; bizikletaren erabilera sustatzeko programak eta inbertsioak finantzatzeko diru-laguntzak emateko ...».

Zeren eta, bizikleten erabiltzaileen elkarteek ondorioztatzen dutenez, «kontua ez baita bizikletariak babestea, baizik eta gaur egungo egoeran bizikleta hartzera ausartzen ez diren herritarren multzo handi horretan bizikletaren erabileraren hedapena bultzatzea». Edozein adin eta gizarte mailatako pertsonak lanera, ikastetxera, dendara, kirola egitera, paseatzera, etab. bizikletaz egiteko modua izatea, modu erosoan, erakargarrian eta seguruan.

Hala, azpiegituraren ikuspegi soil gaituta, honako hau ondorioztatzen dute: «landu beharreko estrategiak osotasunean eta modu koherentean eragin beharko luke bide-segurtasunarekin, gizarteak duen irudipenarekin eta bizikletaren erabilera-baldintzekin lotutako elementuen eta faktoreen multzoan (kulturakoak, hirigintzakoak, legeriakoak, hezkuntzakok, sustapenekoak, garraiobide modalitateen artekoak, fiskalak, etab.)».

Zazpi gai nagusitan dago banatuta argitalpena. Lehenbizikoa bizikletaren erabileran azken urteetan izandako aldaketei buruzkoa da. Bigarrenak, berriz, erabilera horren etorkizuna aztertzen du. Hirugarrenean bizikletak garraiobide gisa dituen abantailak eta eragozpenak ematen dira. Laugarrenak bi-



zikletaren erabilera sustatzeko hainbat proposamen dakartza. Bosgarrenak bide-segurtasunarekin lotutako gaiak aztertzen ditu. Seigarrenak bizikletarien bide-segurtasunaren mailak handitzeko hainbat neurri azaltzen ditu. Eta azkena aipatu ekimenaren oihartzuna da, erakundeen eremuak zein txirridularien kolektiboek sustatu dutena, gure Autonomia Erkidegoaren lurraldean Bizikleta Estrategia garatzearen aldekoa. Horiek guztiak ikerketan parte hartu dutenen esanetatik eta bizipenetatik abiatuta landu dira; izan ere, informazio-emaile horiek dira azken batean liburu honen benetako protagonistak. Eskerrik beroenak eman nahi dizkiegu horiei guzti.

Honako argitalpen honi amaiera emateko, eta adierazitakoaren ildo beretik, edizio lanetan murgilduta geundenean jazotako gertakaria aipatuko dugu. Eusko Legebiltzarrak eginiko adierazpen instituzionalaz ari gara (2006ko Maiatzaren 17), gutxiago kutsatuko duen garraio pribatu baten alde egin zuen eta (bizikletaren garraio pertsonal gisa erabiltzea sustatzen duen) «2000ko Amsterdameko Adierazpen»-arekiko atxikimendua adierazi zion, non jasotzen den bi gurpildun garraiobide honen erabileraren gaineko defentsa, babes, sustapen eta zabalkunderako printzipio ideologiko eta politikoen sintesia .

»Ezagutzen den lokomozio-bide baliotsuenetarikoa da, ezagunak diren onurei esker, osasun, eragin-kortasun, ekonomia, autonomia pertsonal eta ingurumenean eragina dutenak», Eusko Legebiltzarraren esanetan eta Eusko Jaurlaritza eta gainontzeko administrazio publikoei eskatzen die euren politiketan integratu dezaten garraiobide hau aipatu Adierazpenean adierazten diren aholku eta eskaeren ildo berean, halaber, hiritarren artean zabaldu eta sustatu dezatela bizikletaren ezagutza

Halaber, «gaur egungo ingurumenaren krisiaren eragile nagusietariko bat, inongo zalantzarik gabe, indarrean dagoen mugikortasun sistema» dela azpimarratzen da, eragiten duen «berotegi-efektuko gasen emisioarekin, eta beraz, planeta berotzea eta klima aldaketa» eta ohartarazi egiten du «bada garaia administrazioek eta hiritarrek aintzakotzat hartu eta sustatu dezaten garraio eta mugikortasun era jasangarriagoak eta ingurumen eta bizilagunekiko begirune gehiago erakusten dutenak».

