

Biziz bizi:

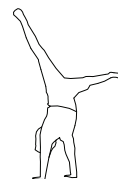
bizikleta hiri espazioaren sortzailea

Bizikleta pertsonen garraiorako modu eraginkorra da, bai energetikoki, bai ingurumen aldetik, bai eta jasangarritasun edo iraunkortasunaren irizpideen arabera ere. Hiri-zentroetan, bizikleta 5 km baino gutxiagoko esparru batean kotxe bat baino azkarragoa suertatzen da. Zer dela-eta, beraz, ez da zabaltzen bizikletaren erabilera gurean? Ze ondorio litzuzke bizikletaren erabilera modu orokor batean gure gain hartuko bagenu?

Gako-hitzak:
Mugikortasuna bizikletaz,
Kopenhage, Gasteiz, Donostia,
Mugikortasun planak



Agurtzane Elguren °



Ibai Gandiaga °

Jan Gehl Danimarkan jaiotako arkitektoa dugu. Bera jaio eta 30 urte inguru igaro zirenean, 1962an, Kopenhageko Udalak kale-sare bat oinezkoei eskaini zien. Kale bat kotxei kendu eta oinezkoei emateko lehenbiziko imintzioa, ordea, AEBetan jazo zen, XX. mendearen bigarren hamarkadan (1). Berrogei urte geroago, nolana ere, Europar iparraldeko Ongizatearen Gizarteko esparruan behin ere ikusi gabeko jarduera zen, Gehl berak 2002an egindako elkarrizketa batean ederki azaltzen digun bezala: “Orain dela 40 urte, hau dena hasi zenean, (Danimarkan) ez zegoen ez bizi publikorik ez espazio publikorik. Mundu guztiak zioen: Gu ez gara italiarrak, gu daniarrak gara. Hemen ez du arrakastarik izango. Hau hego-europarrentzat da, hemengo gizartearen pentsaerak uko egiten dio kalean elkar topatzeari” (2).

40 urte geroago, Kopenhage munduan diren hiririk jasangarrienen artean dugu. Hein handi batean, oinezkoentzako kale eta garraio sistemaren kudeaketaren eraginez dela esan daiteke: **hiriko biztanleriaren % 36k egunean 1,3 milioi kilometro egiten ditu bizikletan. Egunero.** Ez da gaurko kontua, aitzitik; 1910ean koka daiteke banandutako lehen bizikletentzako erreia Danimarkan.

Bizikletaren erabilera gutxika-gutxika ari da zabaltzen Euskal Herriko hiri eta herrietan. Kanpoko adibide arrakastatsuek (Bartzelona, Bremen hiriko Hollerland auzoa, edota Kopenhage bera) eta baita gurean topa daitezkeen ekimen eta esfortzuek ere (aipagarriak, geroago egingo dugun bezala, Donostia eta Gasteiz), hiritarra bizikleta-mugikortasunera hurbildu dute, poliki-poliki.

Zilegi al da pentsatzea, hortaz, bizikletaren aldeko politikak jasangarritasunaren aldeko keinu hutsalak baino zerbait gehiago direla? Hots, bizikletaren aldeko ekimenak bultzatzeak hiri garbiagoa, demokratikoagoa, jasangarriagoa sortzen du? Ikuspegi hori —hau da, zatikako ikuspuntu baten inguruan egin arazo oso baten irakurketa—, “Umeen hiria” deritzon proiektuaren parekoa izan daiteke (3); nazioarteko proiektu



J. A. Bardemen pelikulan bizikleta klase sozial apalen ezaugarritzat hartzen da.

J. A. Bardem 1955

(1) SANZ ALDUÁN, 1998.

(2) MAKOVSKY, 2002. *Metropolis* aldizkarian elkarrizketa (abuztua/iraila).

honetan —Espainiako Estatuko koordinaketa Kataluniako Asociación Acciòn Educativak du bere gain—, hiria umeen ikuspegitik berreraikitzeke proposamena dago, modu horretan denontzat bizigarriagoa litzatekeen espazioa sortuz.

Zelanbait, **indargeen hirigintza; adingabeak izan, adinekoak izan, oinezkoak izan zein bizikletaz mugitzen direnak izan, ahulen hirigintzak beti lortuko du, gure ustez, inguru demokratikoago bat.** Horren inguruan hausnarketa txiki batzuk egin nahi genituen, egungo egoera zein den azalduz.

Bizikletaren nondik norakoak, hemen eta hemendik kanpo

1890. urtean 100.000 bizikletatik gora saldu ziren AEBetan. Sei urte igaro ondoren, ekoizpena milioi bat unitatera heldu zen; Kopenhagen eta Berlinen 30.000 topatuko ditugu eta Denverren 110.000 (4). Garraio bide merke eta popularra bilakatu zen, jaio berri ziren kapitalismoaren hirietarako zeharo egokia.

Espaniako Estatuan, ordea, dirudunen esku egon zen bizikleta. XX. mendeko bigarren hamarkadan, izan ere, garai batean armagintzan lan egindako enpresek eraldaketa-prozesu bat hasi zuten, bizikletaren ekoizpena bere gain hartuz; gurean aipagarria da oso Orbea markaren kasua. Eibarren jaio zen enpresa, 1840an, eta pistolen ekoizpena zuten helburu. 1926an bizikleta sail bat sortu zuten. Ia 85 urte eta gero, nazioarteko enpresa bilakatu da, urtero 200.000 unitatetik gora ekoiztuz.

Euskal Herrian bizikleten ekoizpena, armagintzatik eratorria, oparoa izan zen eta hamaika marka sortu ziren: Orbea, BH, GAC, Deux, Torrot, Zeus... **Euskal Herriko lehenbiziko bidegorria Gasteizen egin zuten, 50eko hamarkadan, udalak fabrikara heldu behar ziren beharginen mesederako eraikia** (5). Edorta Berguaren arabera, egoera edo garai hau bizikletaren txertaketaren garai goiztiarra besterik ez da, non bizikleta irizpide politikoetan anekdota hutsal moduan besterik ez den ikusten (6).

1960ra heltzen gara; urte horretan, Holandan egunero izaten diren joan-etorrien artean, auto suertatzen da garaile estreinakoz. Hortik hasita eta 70eko hamarkadara heldu arte, bizikletaren presentzia ia erdira jaitzi zen, motordun garraioak bultzaturik.

70eko hamarkadak ekarritako krisialdi energetikoak eta ingurumenarekiko sentsibilitate berriak, ordea, bizikleta berriro ere mugikortasun-politiken barruan kokatu zuten. Berguaren arabera, hau bigarren garaiaren ataria da, hau da, administrazioaren partetik errekonozimendu bat.

Azkenik, 80ko hamarkadan, bizikletaren behin betiko errekonozimenduaren aldeko pausoak heldu ziren: Hiri Ingurumenaren Liburu Berdean aipamen berezia jaso zuen bizikletak 1986an, trafiko eta mugikortasunaren inguruko politiketan txertatzeko asmoz. 1989an, Velocity kongresuan, garaian Garraiorako Europar Komisarioak plangintza bateratu prozesuetan bizikleta sartzeko eskaera egin zuen. Hor hasi zen Berguak aipatu hirugarren garaia, hots, politika integral edo bateratuaren parte garrantzitsu bihurtu da bizikletaz eginiko garraioa.

Bizikleta pobreentzat da

Bizikleta eta txirotasuna modu trinkoan daude lotuta gure irudimen kolektiboan. Horren lekuko Juan Antonio Bardem zinegilearen “Muerte de un ciclista” filma dugu; 1955ean ekoiztua, Canneseko Zinemaldiko kritikaren saria jaso zuen. Pelikulan, klase altuko maitale bikote batek ziklista bat harrrapatu eta hiltzen dute. Bikotekideak ez dira senar-emazteak, eta eskandalua ekiditeko ez dute ezer esango (nonbait Tom Wolf-en “The Bonfire of Vanities” nobelaren kasu bera). Beraz, Europako beste lekuetan ez bezala, bizikletaren erabilera, oraindik ere, txirotasun eta klase sozial baxuko ikurtzat hartzen da.

Pobreentzat da bizikleta. Aurreiritzi horren bitartez soilik uler daitezke garraio honen kontrako iritziak. Ezbairik gabe bizikleta klase sozial edo bizitza-estilo batekin lotzen da gurean; ekologista, alternatibo... (7)

Bizikletaren aldeko argudioak zeharo erabakigarriak dira: hirian, bizikleta suertatzen da garaile, ezbairik gabe. Hainbat egileren arabera (8), bizikletaz garraioa azkarragoa da 5 kilometroko erradio batean, atetik atera eta hirigune baten barnean. Hirian, bizikletaren abiadura 12-15 km/ordura heltzen da, batez beste (9). **Hiri-zentroan autoz batez besteko abiadura ez da 10 km/ordura heltzen.** Citröen etxeak 2006an egindako estudio baten arabera, Londres hiri-zentroan garraio bide motordun klasikoek 11 km/orduko abiadura hartzen dute.

Aipatu estudio hori jakin eta gutxira, The Independent agerkariaren azalean “Revolution” irakurri zitekeen: Erresuma Batuan, 2001-2006 urteren bitartean, bizikletaz eginiko bidaiek % 50 igo dute kopurua. Hala ere, gurean, bizikleta *pobreentzat* delakoan gaude; bitxia da, ze ez dirudi Erresuma Batua herri pobre bat izateagatik nabarmentzen denik.

Paradigma-aldaketa hori, hau da, zein da pobre eta zein aberats, jasangarritasun eta ingurumenaren aldetik etorri beharko litzateke. Hainbat herrialde aurreratuetan horrela da (aipatu

(3) <http://www.lacittadeibambini.org/>

(4) SANZ, PÉREZ SENDEROS, FERNÁNDEZ, 1996.

(5) BERGUÍA, 2002.

(6) BERGUÍA, 2002.

(7) SANZ, PÉREZ SENDEROS, FERNÁNDEZ, 1996.

(8) PLUNDT eta beste, 1977, cit. in SANZ, PÉREZ SENDEROS, FERNÁNDEZ, 1996: 20.

(9) WILSON, 1973, cit. in SANZ, PÉREZ SENDEROS, FERNÁNDEZ, 1996: 18.

Kopenhage kasuan, adibidez). Jasangarritasunaren aldetik, bizikletak lortzen duen energia-eraginkortasuna ere inongo zalantzaz kanpo gelditzen da. Energetikoki gizakiak darabil-tzan garraibide eraginkorrenen artean kokatzen da (10).

Aski ezaguna da hiria dela jarduera kutsagarrien iturburua eta, batez ere, bertako joan-etorriei egokitzen zaie kutsadura jarioen % 70. Europan, biztanleriaren % 60 hiriguneetan bizi da, eta bertan gauzatzen diren aktibitateek BPGaren % 85 sortzen dute (11). Hirian eman beharko da, ondorioz, jasanga-ritasunaren aldeko guda.

Euskal Herriko praktika onak

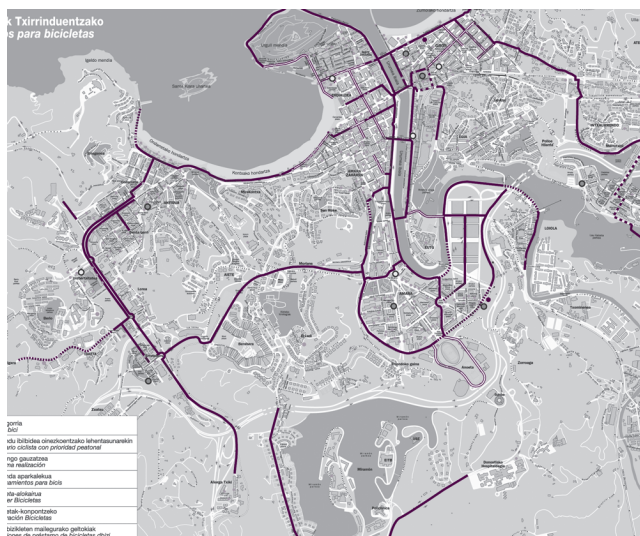
Bi kasu aipatuko ditugu: Donostia eta Gasteiz. Euskal Herriko beste toki batzuetan bizikletaren aldeko apustua egin dela ahaztu gabe (Bilbo, Iruñea, Irun, Barakaldo...), ondorengo bi adibideok Europa mailan errekonozimendu zabala jaso dute, eta merezi du patxadaz aztertzea. Ez ditugu aipatu, ezta ere, Euskal Autonomia Erkidegoan abian den 2002-2012 Garraio Jasangarri Plana, ez beste lurralde-antolamenduko tresnarik, baina egon, badaude, eta euskal administrazioaren apustu garbiaren erakusle dira.

Donostian topa dezakegu bizikleta bere egoerarik oparoenean, eta hori zuzenean hautematen da, udal politikaz eta estatistiketatik harago. Boulevarden asteburuetan aparkatuta pilatzen diren bizikleta mordoei erreparatu besterik ez da behar bizikleta benetako garraio-alternatiba bilakatu dela ohartzeko.

Udalbatzaren nekeak ez dira edonolakoak izan; 1989tik 30 km bidegorri eraiki dira, Hiri Antolakuntzako Plan Orokor-rrak (HAPO) aurreikusitako 45 km-etatik. Eraikitzeko orduan, zatika gauzatu behar izan dira; hasiera batean, bizikletak oinezkoentzat sortu berri ziren kaleetan ibiltzea planteatu zen. Geroago, Alde Zaharra, Amara eta Anoeta kirolguneak konektatuko zituen ardatza sortuko zen.

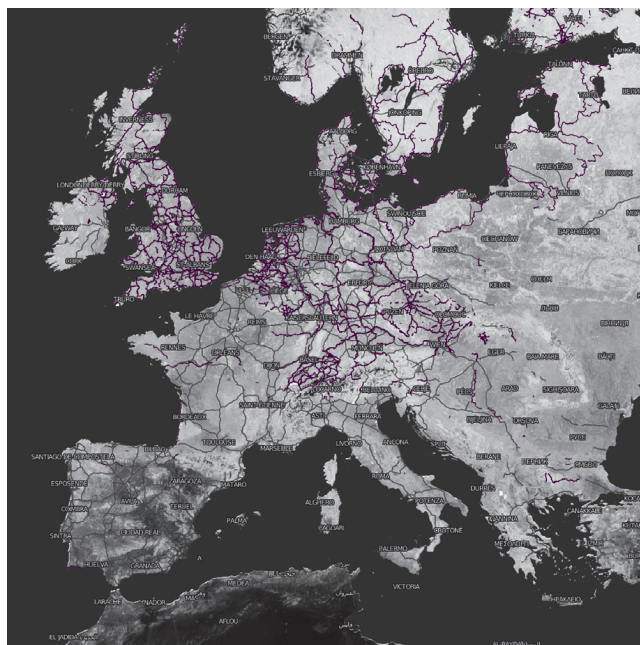
Zirkuitu osoa Urumearen bi aldeak batu ondoren heldu zen: ibaia zeharkatzen duten 4 zubietatik 3 bidegorriekin daude atonduta, eta udalak Añorgatik Morlansera planteatu du bidegorri berri bat, Aieteko trenbidea zenaren tunela erabili-liz. Modu horretan, hiriaren zentroaz aparte, mugikortasuna modu zirkularrean bermatzen da.

Gasteizi dagokionez, bizikletarako guztiz egokia izateko jaioa den hiria dirudi, behintzat orografiari dagokionez. Gainera, eta arestian aipatu bezala, Espainiar Estatuko lehenbiziko bidegorrien erantzule da Gasteizko Udala. Jarrera goiztiar horrek jarraitutasuna topatuko du 1982an, orduan onartu baitziren etorkizunean eraiki beharreko 80 km bidegorri. Donostian bezala, zatika hartuko da lana, eta bidegorriak gune berdeetara atxikiko dituzte hasiera batean, bai eta eraiki gabeko lurretara ere; geroago, hiri-bilbe trinkoan sartuko dira bidegorriak.



Donostiako bidegorri-sarea

Iturria: Donostiako udala



Nabarmena da Europako iparraldean hegoaldean baino mardulagoa dela bidegorri-sarea

Iturria: OpenStreetMap

(10) SANZ, PÉREZ SENDEROS, FERNÁNDEZ, 1996 (*La bicicleta en la ciudad*):20-21
 (11) COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, 2007

2009ko urtean, hiriak 75 km bidegorri izango zituen, beste 12 km landa lurretan, eta 8 km inguru erre ziklagarrietan. Egun, Mugikortasun Ziklista Plana diseinu lanetan ari da udala, 145 km gehituz bidegorri sareari.

Nahiz eta esfortzu ikaragarri hau burutu, Gasteizeko hiritarrek ez dute udalak nahi bezainbeste erabiltzen eskura duten aipatu azpiegitura sarea. Arrazioen artean (12) hiritarrek sare osotzat ez dutela hautematen aipatu daiteke.

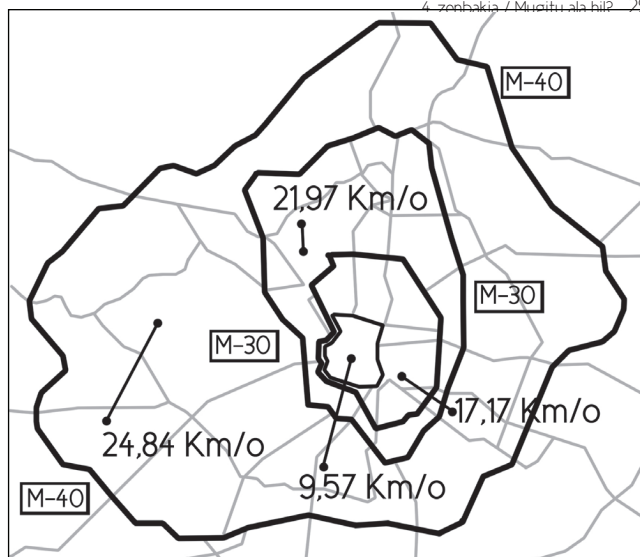
Zentzu horretan, argi dago Gasteizeko udalak sare bananduaren alde egin duela apustu, apika eskura duen lur eremu zabalarengatik (Bilbo bezalako hiri dentso batean, adibidez, beharrezkoa da ohiko trafikoaren eta bizikletaren nahasketa bat egitea, espazio kontuak direla-eta).

Bizikleta eta espazio publikoaren eraketa

1996an munduan 800 milioi bizikleta topa genitzake, eta autoen kopuruaren halako bi izango litzateke. Espainiako Estatuan 1988an 70 km bide ziklagarritik 566 km izatera igaro zen 9 urteren buruan (13). Edozelan ere, oso urruti dago Herbehereak bezalako toki batean ageri diren garraio kopuruetatik: bertan, egunero biztanle bakoitzak 1.019 km egiten ditu, eta Espainiar Estatuan, berriz, 24 km besterik ez (14).

Bizikleta hirian txertatzeko hainbat eta hainbat bide daude, egun: bidegorri sare bananduak, oinezko eta bizikleten arteko elkarbizitza, errepidean erreia bereziak... Modua edozein dela ere, **trafikoa baretzeko (eta, bide batez, eraginkorrago bihurtzeko, ez baita egia abiadurak azkartasuna dakarrenik) erabili daitekeen lanabesa dela, osasuntsua, demokratikoa eta gure hirietan egundoko efektu positiboak lekartzakeena;** pentsa, ez bakarrik ingurumenari dagozkion onurak direla-eta (zarata, kutsadura, arrisku-sentsazioa), baizik eta gure hiria beste begi batzuek antzemateko aukeran ere.

Oinezkoen kaleak maiz gentrifikazio prozesuetarako erabili izan badira ere, bizikletak askoz azpiegitura gutxiago eskatzen ditu, eta eraginak hiri-bilbean oinezko kaleen parekoak suerta daitezke.



Madrid hiriko trafikoaren batezbesteko abiadura.

Iturria: Egileen lana

Bibliografia

- BERGUA, E. (2002): "Los caminos de la ciclabilidad traspassando las vías ciclistas", Boletín CF+S 28: Transporte: ¿mejor cuanto más rápido?, UPM, Madrid.
- SANZ, A.; PÉREZ SENDEROS, R; FERNÁNDEZ, T. (1996): La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte, Ministerio de Fomento, Madrid. [ISBN: 84-498-0214-8]
- MIRALLES GUASCH, C. (2002): Ciudad y transporte. El binomio imperfecto, Ariel Geografía, Barcelona. [ISBN: 84-344-347235]
- HAINBAT EGILE (1995): Accesibilidad y Calidad Ambiental. I Congreso Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos. Granada, Julio 1993. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid. [ISBN: 84-498-0080-3]
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2007): Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana, Garraio eta Mugikortasun Europar Komisia, Brusela, COM(2007) 551.
- SANZ ALDUÁN, A. (1998): "Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos", Boletín CF+S: Transporte: ¿mejor cuanto más rápido?, UPM, Madrid.
- BERGUA, E. eta BENAITO, J. (1998): "Las vías ciclistas en el Estado Español", Libro de Ponencias del 10o. Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta, Velocity Conferencia 97, Ajuntament Barcelona, European Cyclists Federation, Barcelona.
- TORRES ELIZBURU, R. (2003): "La bicicleta: ¿una alternativa real de transporte urbano?", Boletín CF+S 28: Transporte: ¿mejor cuanto más rápido?, UPM, Madrid.
- MARTINEZ, V. eta PORTO, M. (2010): "Vitoria/Gasteiz: Consolidando los avances", Experiencias españolas en movilidad sostenible y espacio urbano, UPM, Madrid.
- MARTINEZ, V. eta PORTO, M. (2010): "San Sebastián/Donostia: Calidad Urbana: El espacio recuperado", Experiencias españolas en movilidad sostenible y espacio urbano, UPM, Madrid.
- MARTINEZ, V. eta PORTO, M. (2010): "Pamplona/Iruña: Cambios desde lo urbano", Experiencias españolas en movilidad sostenible y espacio urbano, UPM, Madrid.