

## Bidegorriak

# Ondo lotu gabeko kilometroak

Geroz eta jende gehiago dabil bizikletaz eguneroko mugikortasun beharrei erantzuteko. Bidegorri sare koherentea eta erabilgarria lortzeko, ordea, urrats sendoagoak eman ezean, nekez lortuko du bizikletak, dagokion neurrian, autoa ordezkatzeko.

JON TORNER



GIPUZKOAKO E. ALDUNDIA

Beasaingo irudi hau ez da ohikoa, sarri oinezkoentzako eta txirrindularientzako espazioek gain hartzen dietelako elkarri.

AITORTZEN DUT. Duela gutxi, ezkerreko besoarekin popatik hartzera bidali nuen bost zentimetroko artzenera sartzeko eskatzen ari zitzaigun auto gidari ipurterrea. Tropeleko kideek modu grafikoagoan adierazi zioten euren haserrea, eta Urola errekan gora egiten duen bide sigi-sagatsuan bozina hotsa izan genuen tarte batez gregario.

Pentsatuko zuen, gidari zintzo hark, ziklista alu hauek bazutela erreka bestaldean dagoen bidegorritik joatea, motordun ibilgai-luen martxa oztopatzen aritu beharrean. Bide

horretatik, baina, tarterik handiengan behintzat, ezin da errepideko bizikletarekin ibili, zorua asfaltatu gabe dagoelako. Bestela ere nekez joango ginatke handik, gu baino mantsuago dabilzan txirrindulariak eta oinezko zein korrikalariak saihesten ibiltzea ez baita batere atsegina, ez guretzat, ezta bidegorrien gainerako erabiltzaileentzat ere.

Kirola egiteko gabilitza bizikletan, urte sasoi honetan errepidera saldoan ateratzen diren espezie bereko animalia artean, Frantziako Tourra irabazteko entrenatzen ariko

bagina bezala. Eta argi dago tamainako desfiorako Euskal Herriko bidegorri sarea oso motz geratzen dela. Dena den, bizikletaren erabilera sustatze aldera, helburuak ez luke harrapari horien kilometro-gosea asetzea izan behar. Ez behintzat helburu nagusia. Litekeena da zuetako zenbaitek bizikleta hartzea aisialdiaz modu lasaia gozatzeko, eta kasu horretan bai, bidegorri sare geroz eta zabalagoa erabiltzaileen beharretara egokitzten ari da pixkana-pixkana, Zumarragatik Azkoitiraino doan bidearen tankerako azpiegiturei esker.

Litekeena da baita ere, bakarren batek urte osoan erabiltzea bizikleta, lantokira zein ikastetxera joateko, enkarguak egiteko, trago batzuk hartzerantz irteke eta, oro har, eguneroko bizitzak eskatzen dizkion beste hainbat mugimendu egiteko. Erreportaje honetan mota horretako erabiltzaileen esperientziaz hitz egingo dugu bereziki. Elkarrizketatu ditugun txirrindulariek diote aurrerapausoak eman direla, baina itxura ponpoxoa erakusteko ekintzak izan direla sarri, ez besterik, eta oraindik gauza asko dagoela hobetzeko, eguneroko jardunean bizikleta motordun ibilgailuen benetako alternatiba bihurtu ahal izateko.

### Fikziozko kilometroak

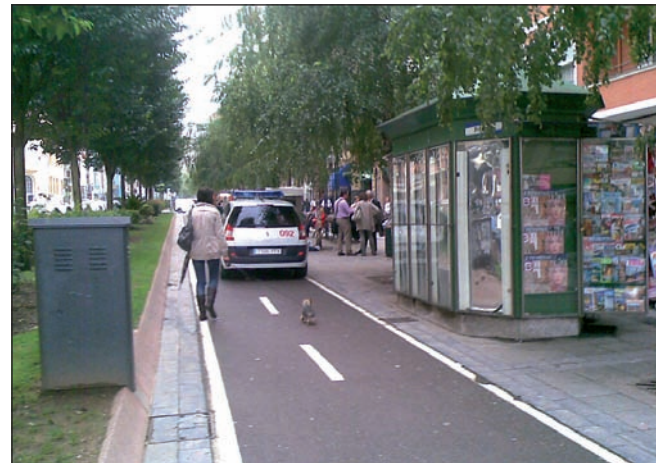
Areilza do(k)torea izeneko blogaria enpresa teknikaria da eta Bilbotik 10 kilometrora egiten du lan: “Bulegora joateko izan ezik, orotarako erabiltzen dut bizikleta. Distantziagatik saia ninteke joan-etorria txirrinduan egiten, mugikortasunaren ikuspuntutik hamar kilometrora arteko ibilbidea onargarria iruditzen zaidalako, baina bidaia ilunpetan egin beharko nuke eta bidea arriskutsuegia da”. Bere hitzetan, “Bilbo Handian bizikletaz mugitzeko ez dago batere erraztasunik. Distantziagatik posible litzateke Getxo, Barakaldo eta Txorierra Bilborekin lotzea bidegorrien edo autobideak ez diren errepideen bitartez, baina egun ia ezinezkoa da mugikortasunaz berba egitea”. Bilbogorri blogean (<http://bilbogorri.blogspot.com>) Bilboko bidegorri sarearen argazkiak plazaratzen ditu, haren gabeziak agerian lagatzeko. Udalaren politikaz galdetuta, ematen ari diren aurrerapausoak nahikoa ez direla erantzun digu: “Etiketa berde eta ekologikoa jartzea ongi dago, asko saltzen du, baina agintariek ez dute horretan sinesten. Bidegorriak egiten dituzte obra berri batean lekua soberan geratu eta han zer ipini ez dakitenean”.

Bidegorria proiektuen agendan duten gaia dela erantzun digu Carlos Ormazabal Gipuz-

**“Ziklisten beharrak ezagutzen ez dituztenek hartzen dituzte erabakiak; ziurrenik, sekula ez dira bizikletan ibili. Alokairuzko bost udal bizikleta baino ez daude Iruñea osoan, adibidez”**

**ERRORES Y HORRORES BLOGEKO KIDEAK**

BILBOGORRI



koako Foru Aldundiko Garapen Iraunkorreko diputatuak: “Bidegorria proiektatzerakoan dauden espazioak ahalik eta ondoen diseinatu behar dira, tarte hutsak bete edo trenbide zahar eta pistak egokituz, adibidez”.

Euren hiriko bidegorriez Areilza do(k)torearen termino bertsuetan mintzo dira Errores y horrores del carril bici en Pamplona (<http://erroresyhorrores.blogspot.com>) blogaren kudeatzaileak. Iruñeko Udalaren politika “negargarria” dela diote: “Gure ustez,

ziklisten eta oinezkoen beharrak ezagutzen ez dituzten pertsonak hartzen dituzte erabakiak; ziurrenik, sekula santan ez dira bizikletan ibili. Alokairuzko udal bizikleten (nbici) euskarriak ditugu horren adibidez; bost besterik ez daude hiri osoan. Agintariek lau haizetara zabaltzen dituzte emandako urratsak, baina existitzen ez diren fikziozko kilometro kopuruaz mintzo dira sarri, bizikletentzako ibilbide bezala hartuz ibai-parke eta unibertsitateetako oinezkoentzako bidexkak. Pasabide horiek ez daude bizikletentzako prestatuak, oztopo gaindiezinak dituzte, oinezko eta txirrindularien arteko harremana zailtzen dute... Kontatuko bagenitu bizikletentzako egokitutako kilometroak, Iruñeko sarearen kalitatea ziurrenik tropeleko atzealdean egongo litzateke edozein sailkapen seriotan”.

Iruñeko bidegorriak, gainera, ez daude elkarren artean lotuta. “Hori da gabeziarik handiena; ez dute hiri osoan modu eroso eta seguruan mugitzeko aukerarik ematen. Alde Zaharrean eta Bigarren Zabalgunean, adibidez, ez dago bizikletentzako biderik”, kexu dira.

### Jarraikortasun eza oztopo

Bilbon ere arazo bera dute. “Egia da gauzak egiten ari direla, baina zati asko elkar konek-



Bidegorriak, maiz, oinezkoek eta autoek inbaditzen dituzte (ezker orriko irudian, Bilbo); alboetan zuhaitz, bide-seinale, pibot zein autoentzako aparkalekuak izan ditzakete (goian, ezkerrean, Iruñea); espaloiak hartzen dituzte eta ertzaren koska handiegia da (erdiko argazkian, Iruñea); edota seinaleak ez dira errespetatzen (eskuineko argazkian, Urretxutik Legazpirako bidegorria).

tatu gabe daude”, esan digu Areilzak. Hiriburutik inguruko herrietara bizikletaz joateko inolako loturarik ez egotea ere kezkarria dela dio: “Bereziki triste da errekaren bi aldeetan amaitu gabeko bizikletentzako ibilbideak daudela ikustea”. Adibide positibo moduan Galdameseko bide berdea eta Muskiz-Areeta-Barakaldo eta Getxo inguruko bidegorriak jarri dizkigu, baina batik bat aisialdirako egin direla dio. Bide berdeak dira trenbide zaharren lekuan eraikitako bizikletentzako ibilbideak. Hego Euskal Herrian dozena bat daude –zerrenda osoa: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)–.

Aurrekoek esandakoa errepikatu digu Iban Grossier-ek, egoitza nagusia Baionan duen Bizi! mugimenduko Autoari Alternatibak lan taldeko kideak. “Ipar Euskal Herriko txirrindulari sarearen ezaugarriak ondokoak dira: ez dira molde jarraikian pentsatuak –beren barnean ‘mozturak’ dituzte, biribilguneak...– eta ez dute haien artean loturarik, sareak ez du koherentziarik. Faltan agertzen da txirrindularentzat antolatua litzatekeen eskema orokor bat, Baionako hirigunearentzat bereziki eta molde orokorrean Iparralde osoarentzat”.

Baikorrango azaldu zaigu bizikleta erabiltzaileen eskubideak bermatzea helburu duen Gasteizko Bizikleteroak taldeko Ruben Ziordia: “Lehendabiziko bidegorriak, 1980ko hamarkadan egindakoak, hirian zehar sakabaturik zeuden, elkarrekin lotu gabe, eta apenas erabiltzen ziren. 2000. urtetik aurrera, gure elkartearen eta Udalaren lanari esker, hasierako sare hori handitu eta ibilbide logiko batzuk osatzea lortu zen. Aurreneko bidegorrien xedea aisialdiaren beharrei erantzutea zen, baina gaur egun gai dira eguneroko mugikortasunari erantzuna emateko. Gasteiz oso hiri konpaktua da eta alderik alde lotu

dute. Helburua da eguneroko mugimendu guztiaren %15 bizikletaz egitea. Kopurua %3 ingurukoa da orain”. Donostian ere, Udalak emandako datuen arabera, hiri barruan bizikletaz egiten den mugimendu kopurua %3,5ekoa da, 2011rako helburua %6ra iristea bazen ere. Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartek onartu du azken hamar urteetan Donostiak bizikletaren aldeko politika aktiboa garatu duela, baina gaineratu dutenez, batez ere oinezkoak eta garraio publikoaren erabiltzaileak pasa dira bizikletaz ibiltzera, eta motordun ibilgailuek, aitzitik, gora egin dute.

Elkarrizketatu ditugun lagunek esan digute oro har bidegorrien egoera ona dela, nahiz eta batzuek gabeziak izan badituzten: espaloiak inbaditzen dituzte, ertzaren koska handiegia da, alboetan zuhaitzak eta bide-seinaleak dituzte, baita zurezko hesi, pibot zein autoentzako aparkalekuak ere –horrek dakartzan arriskuekin, bat-batean atea ireki eta txirrindulari bat jotzea, adibidez–, gaizki seinaleztaturik daude, abiadura muga izugarri txikia da... Grossierrek dioenez, “bide bazterrean txirrindularentzat markatuak diren eremuak usaian sobera hertsia dira eta batzuetan auto trafikiko handiegia duten bideen ondoan eginak”.

### Errepidetik nahiago

Bizi! mugimenduak 2010eko udaberrian egin zuen *Txirrindulari buruzko Herritar Diagnostikoa* txostenaren arabera, galderei erantzun zieten 1.126 ziklistetatik %9,2k esan zuten auto gidarien jokamoldea beraiekiko ona dela, %52,5ek erdibidekoa eta %35,8k txarra. Grosierrek eguneroko erabiltzen du bizikleta: “Atxemaiten dut auto gidariei kasu egiten dietela txirrindulariei”. Blogari iruindarren iritziz berriz, auto gidari askok ez ditu zirku-



Baionako Bizi! mugimendua, bizikletaren aldeko sentsibilizazio kanpaina. Iban Grossier kidearen hitzetan, “Ipar Euskal Herriko txirrindula sareak ez dira molde jarraikian pentsatuak eta ez dute haien artean loturarik. Faltan agertzen da txirrindularentzat antolatua litzatekeen eskema orokor bat, Baionako hirigunearentzat bereziki eta Iparralde osoarentzat”.

lazio arauak ezagutzen, mantendu beharreko segurtasun tarte (1,5 metro), esaterako. “Bestalde, oinezkoekin dagoen arazoa da bakoitzarentzako espazioek elkarri gain hartzen diotela, eta ez dagoela guztiontzako lekurik”, azaldu digute.

Bidegorrietako seinaleei kasu egin behar diegula gogorarazi digu Ziordiak, haiek esango baitigute lehentasuna nork duen, zeintzuk diren norberaren eskubide eta betebeharrak. Eta hori ikastea, erritmoa ez apurtzeko gorrian dauden semaforoei kasu zipitzik egiten ez diegun txirrindularioi ere badagokigu. Bidegorrietan badira seinale urdin batzuk eskusibotasuna adierazten dutenak, baina ez dute txirrindularia handik joatera behartzen, azaldu digu Bizikleteroak elkarteko kideak. Bera funtzionarioa da eta Gasteiz erdialdean egiten du lan: “Batuetan nahiago dut errepidetik joan, zirkulazio kodea eta seinaleak nire alde daudelako. ‘Aizu, bidegorritik joan behar duzu derrigorrez!’, oihukatzen didate auto gidariek. Hori ez da egia. Litekeena da bidegorri horretatik txirrindulariak soilik ibili ahal izatea, baina ez gaude handik ibiltzera behartuta”. Udaltzain askori, bestalde, ez zaie axola bidegorrietan zer geratzen den.

“Gu ere trafikoa gara eta hori aldarrikatu beharra dago; bizikletak ere ibilgailuak dira”, gehitu du Areilza do(k)toreak. “Autoek autopistak ala errepide arruntak aukera baditzakete, guk bi aukera dauzkagunean zergatik ez? Autoek hiriak ‘ataskatzen’ dituzte ia egunero, baina bizikletek haien erritmoa mantsotzea onartezina dela uste dute.

Kotxeek hiriak ‘ataskatzeko’ eskubidea dute baina bizikletek ez”.

Txirrindulari bilbotarraren ustez, “bidegorriek bizikleten erabilera normalizatua oztopatu besterik ez dute egiten”.

**“Gasteiz oso hiri konpaktua da eta alderik alde lotu dute. Helburua da eguneroko mugimendu guztiaren %15 bizikletaz egitea. Kopurua %3 ingurukoa da orain”**

**RUBEN ZIORDIA, BIZIKLETEROAK**

Arrazoiez galdetzean, erantzun digu segregazioak alde on eta txarrak dituela. Bere hitzetan, bizikletaren erabilera sustatzeko bidegorriak garrantzitsuak dira: “Haurrek eta erabiltzaile hasiberriek estreinako pedalkadak emateko, hiri handien irteera-sarreretako trafikoa saihesteko, paseatzeko...”. Baina, era

berean, ideia faltsu batek indarra hartzen duela dio: “Errepidea autoentzat, bidegorria bizikletentzat eta espaloia oinezkoentzat”. Espazioa elkarbanatzea da irtenbidea, bi errepide sare egitea (bat bizikletentzat, bestea autoentzat) “diru xahutze ikaragarria” delako: “Bi sare mantentzerik ez dago, ez ekonomikoki ezta teknikoki ere; beraz, zergatik ez hasi hirietan bizikleten erabilera errazten? Errepideak estutu eta autoen abiadura mugatuz, aparkalekuak gutxituz eta, oro har, hiriguneetan autoei ‘oztopoak’ jarritz”.

### **Garraio publikoa(ren) osagarri**

Ziordiak bezala, Areilzak errepidearen aldeko hautua egiten du maiz. “Azkarren bidaiatzeko modua hori da, bidegorriak saihezbide moduan erabilia, kontrako norabideei iskin egiteko-eta. Baita erosoagoa ere, asteburuetan izan ezik, galtzada betetzen duten barraskilengatik: umeak, aitona-amonak, patinatzaileak... Ginkana bihurtzen da bidegorrietan ibiltzea”, dio ironiaz. Errepidea, gainera, seguruagoa ei da, baina aitortzen du berak

esperientzia duela eta ohituta dagoela kotxe artean ibiltzen. Iban Grossierrek ez du zalantzarik: “Argi da Iparraldean eta bereziki Baionako hirigunean txirrindulaz ibiltzea oso arriskutsua dela. Autoa askoz ere seguruagoa da!”.

Bizi! kolektiboko kidearentzat, bizikleta eta garraio publikoa elkarren osagarriak dira: “Adibidez, txirrindulak behar luke ahalbideru etxe ondoan norberak duen autobus geraldura edo tren geltokira joatea. Edo, autobusetik edo trenetik jaistean, libreki erabiltzen ahal den txirrindula bat hartzen ahalko genuke. Txirrindulaz, autobusaz, trenaz... ideia da autoa aparkalekuan ala garajeaz uztea. Edo hobeto, autorik ez ukaitea!”. Autoak duen protagonismoa “sobera inportantea” dela dio Grossierrek, baina hainbat urtez lo egon ondoren, hautetsiak azkenean iratzarri direla eta beste hirigune eta eskualde batzuetan jada martxan den mugikortasun politikaren alde lanean ari direla. Agintariek eredu izan behar dute: “Lehenak izan behar lukete txirrindula hautatzen autoaren ordean, ahal duten aldi oro!”.

“Norberari dagokio bere mugikortasunerako zein aukeraren alde egin erabakitzea”, adierazi digu Carlos Ormazabal Gipuzkoako Garapen Iraunkorreko diputatuak, autoaren menpekotasunari nola aurre egin galdetuta. Foru Aldundia garraio publikoan oinarritutako sare egokia osatzeko ahaleginak egiten ari dela dio, baina “oso sartua” daukagula motordun ibilgailua erabiltzearen kultura: “Ibilgailu pribatua baztertu gabe, hiritar guztion erronka izango da ibilgailu elektrikoaren aldeko apustua egitea, baina hori denborarekin etorriko da”. Bidegorrien bitartez hiriguneak industria eremuekin lotzeak du Diputazioarentzat lehentasuna, “mugikortasun eramgarria sustatzeko ezinbestekoa delako lantokietara bizikletaz joan ahal izatea”. Gutako askok lantokia zein distantzira dugun kontuan hartuta, ezinbestekoa da bizikletek eta garraio publikoak benetako aliantza sortzea. Baita udalerriak bizikletentzako bideekin lotzea ere, puntako orduetan joan-etorria izugarri konplikatu baitezake trafikoak. ■

- Bizi! mugimendua: [www.bizimugi.eu](http://www.bizimugi.eu)

- Bizikleteroak: <http://www.bizikleteroak.org/>

- Gasteizko Udaren Bizikleten Mugikortasunerako Plan Zuzendaria 2010-2015 (PDF) [www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/34563.pdf](http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/34563.pdf)

- Txirrindulari buruzko Herritar Diagnostikoa (Bizi!): [www.bizimugi.eu/docs/rapport\\_dcv\\_0610.pdf](http://www.bizimugi.eu/docs/rapport_dcv_0610.pdf)

- Donostiako Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarrearen proposamenak Udal Hauteskundearen harira: [www.kalapie.org/extranet/descarga.asp?coda=151](http://www.kalapie.org/extranet/descarga.asp?coda=151)



Gasteizen euskarazko hauek ez galdu:

## KALDEARTE

Ekainak 10, ostirala

- **Goazen itsasora!**  
22:30, Espainia plaza

Ekainak 11, larunbata

- **TABERNA. Bapatean zirkio**  
18:00, Florida parkeko kioskoa
- **ALTERAZIO MAGNETIKOA. Markeliñe**  
23:00, Andre Maria Zuriaren plaza
- **THE WOLVES. Deabru beltzak**  
00:30, kalez kale  
(hasiera: San Prudentzio kalea)

Ekainak 12, igandea

- **KARRIKAN. Kukai Dantza Konpainia**  
12:00 eta 18:30, Foru plaza (frontoia)
- **TABERNA. Bapatean zirkio**  
18:00, Florida parkeko kioskoa

## NAZIOARTEKO JOLAS JAIALDIA

Ekainaren 13tik 17ra Jolas jaialdia auzoetan (17:00-21:30)

- Ibaiondo (Ibaiondoko plaza nagusia)
- Pilar (Konstituzio plaza)
- Landatxo (Etxauri plaza)
- Hegoalde (Maurice Raveleko lorategietan)

Ekainaren 17tik 26ra Jolas jaialdia erdialdean

Ekainak 17, 18, 19, 24, 25; 11:30-14:00 eta 17:00-21:00

Ekainak 20-23 eta 26, 17:00-21:00

Ekainak 26, 11:30-14:00

## DANTZA PLAZAN

Ekainak 17, ostirala

20:00, Escoriaza-Esquivel

Ekainak 24, ostirala

20:00, Sefarad plaza (Judimendi)

**Etorri eta gozatu gurekin!**



Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko Udala