

## Mugikortasuna

# Oinezko izatea benetan eskubidea izan dadin

Bizkaiko Ekologistak Martxan taldeak ia burututa dauka Bilborako peatonalizazio proposamena, hiriaren Plan Orokorrean txertatzeko esperantzarekin. Datu zaharretatik abiatuta, ondorio berriak atera dituzte; gaur egun indarrean dauden irizpideak albora utzi, eta oinez ibiltzea hiri barruan mugitzeko benetako garraio alternatiboa izan dadin nahi dute.

UNAI BREA

Argazkiak: Iñigo Azkona

BILBON mugikortasunak sortzen dituen ingurumen-arazoez eta desberdintasun sozialek arau berbereri jarraitzen diete. Hori da Bizkaiko Ekologistak Martxaneko garraio sailak egindako proposamenaren *–Mugikortasuna, desberdintasun sozialak eta ingurumena–* oinarri teorikoa. Horren arabera, hiritarrek beren mugikortasun beharrak nola asetzen dituzten ulertzeko hiru aldagai hartu behar dira kontuan: errenta ekonomikoa,

generoa eta adina. Peatonalizazio politika berriei ekitea ez da mentalitate edo heziketa arazoa; mugikortasuna beste era batera antolatzeta da gakoa.

“Tradizionalki, egin izan diren garraioaren gaineko azterketetan gauza bi analizatu dira: zertarako mugitzen garen (lanerako, aisiarako, e rosketetarako...), eta zertarako garraioa erabiltzen dugun mugitzeko behar hori asetzeko”, azaltzen dute txostenaren egileek. Ikus-

puntu horrek gabezia bi dauka haien ustetan: batetik, ez ditu kontuan hartzen “ofizialki” produktiboak ez diren baina behar espezifikoak dauzkaten sektoreak (edadeko jendea, etxeko andreak, langabetuak...), eta bestetik, kanpoan uzten ditu batere mugitzen ez direnak edo oso lekualdatze laburrak egiten dituztenak. Azken horiek biztanleriaren zati esanguratsua dira: Bilbon, %19. Gehienak 55 urtetik gorako emakumeak dira, ordaindu-



## A-8aren beste muturrean du Bilbok eredu bat

Harekin solasean ginela, Enrique Antolinek behin baino gehiagotan esan digu Donostia hiri eredugarria dela peatonalizazio kontuetan.



Izan ere, Bizkaiko Ekologistak Martxanek Gipuzkoako hiriburuko adituengana jo du xehetasunen bila, beren proposamena guztiz burutze aldera.

Eredugarri bakarrik ez, Euskal Herrian aitzindaria izan zen Donostia oinezkoentzako guneak sortzen. 80ko hamarkadako amaieran hasi ziren lehenbiziko planak egiten, eta 90eko hamarkadaren erdian hirian hainbat aldaketa gauzatzen hasi ziren, motordun ibilgailu pribatuen presentzia mugatzeko helburuz. Aldi berean, bestelako garraio bideak sustatu nahi zituzten. Irakur bedi oinez ibiltzea eta txirrindua. "Hiri barruko

garraioaren ardatza oinezkoa izatea zen helburua", adierazi digu Manu Gonzalezek, Kristina Enea Fundazioko Jasangarritasunaren Behatokiko zuzendari teknikoak. Hain zuzen ere, une honetan oinezkoei buruzko jardunaldiak egiten ari dira Kristina Enean, zein eta *Oinezkoa* goiburupean. Abenduaren 9ra bitartean, oinezkoen eskubideak aldarrikatzeko egindako afixen erakusketa izango da ikusgai, eta nazioarteko hainbat adituk hitzaldiak emango dituzte peatonalizazioari buruz. Dagoeneko egin diren hitzaldietako batzuk [www.cristinaenea.org](http://www.cristinaenea.org) webgunean dituzue entzungai.

tako lanposturik gabekoak eta, kasu askotan, mugikortasun arazo handiak dauzkatenak euren auzoen egitura dela eta. Garraioari dago-kionez, "ikusezinen kolektiboa" osatzen dute.

### Zelan mugitzen dira bilbotarrak?

Bilbon, hiri barruan egiten diren lekualdatzeen %58 inguru oinez egiten dira. Erraz igartzen da zein den oinezkoaren perfila: emakumea, gaztea edo zaharra, errenta txikikoa. Autoaren erabilera, berriz, "bazterrekoa da", Ekologistak

Martxaneko Enrique Antolinen ustez. Besterik da, noski, hiritik irteteko edo bertara sartzeko kotxez egiten diren bidaiak.

Nolanahi ere, eta lanegun batean Abando edo Indautxu auzoetan ibili den edonork kontra-koa pentsatuko duen arren, Antolin iritziz ezin daiteke esan Bilbo autoen menpeko hiria denik. Izan ere, hirira sartzen den auto kopurua gutxitu egin da azken urteotan, baina ez garraio politika egoki bati esker, guztiz aurkakoa baizik: biztanleriaren zati handi bat hiriburu-

tik inguruko herrietara joan da, kasu askotan garraio publiko eskasa duten dentsitate baxuko auzu-neetara, eta aisialdi-gune nagusiak ere periferian kokatu dira. Merkataritza zentro erraldoiek auto pribatuen joan-etorri kopuru eskergea eragiten dute, baina Bilbora sartu beharrean, hura inguratzen dute autook.

### Peatonalizazioa merkataritzaren mesederako

Horrek ez du esan nahi Bilbo pagotxa denik oinezkoentzat.



Ekzerrean, Ledesma kalea, Abando auzoan. Bilboko peatonalizazioaren ikur bihurtu da batez ere ostalaritzari emandako karrika ezagun hau. Lerro hauen azpian, jesarlekuak Bide Nagusian. Oinezkoentzako sarea halako ekipamenduz hornitzea funtsekotzat jotzen du Ekologistak Martxanek.





Sortu dira haienez espazioak, egia, baina ikuspegi jakin baten arabera, Antolinek esplikatu digunez: “Arazo nagusia da, gezurra badirudi ere, oraindik finkatzeko dagoela garraioari buruzko teori-zazioa. Ez daukagu oso argi zer ote den ‘garraiatze’ delako hori. Beraz, zer oinarri teoriko eman behar diogu peatonalizazioari? 70eko hamarkadan, Italian eta Alemanian batik bat, peatonaliza-zio prozesuak hasi zirenean, kon-zeptuak oso ezaugarri zehatzak zituen: espazio atseginak sortzea zen helburua, merkataritzari eta aisiari lotuta gehienbat. Hori da guri iritsi zaiguna”.

### Sarea behar du oinezkoak

Bilbon dezente peatonalizatu da, baina aipatu berri ditugun irizpide horien arabera. Sekula ez da pentsatu, dio Antolinek, peatonaliza-zioa tresna bat izan behar dela hiri barruan mugitzea errazteko. Eta hori da Ekologistak Martxanen proposamenaren xedea. “Oinez ibiltzea bada mugitzeko gehien erabiltzen den bitartekoa, antola deza-gun Bilbo horren arabera. Hala, ‘oinetzkoentzako espazioa’ kon-zeptutik salto egin dugu ‘oinetzkoentzako sarea’ kontzeptura”.

Antolinek aipatutako saltoak hiria ulertzeko beste modu bat dakar. “Bestelako ibilbideak behar dira, ezaugarri jakinak dauzkate-nak: igogailuak, aldapak arintzeko bestelako gailuak, garraio bide osa-garriak, intermodalitatea, jesarle-kuak...”. Elkarrekin topo egiteko gune hutsetik harago doan zerbait, azken batean. “Hortxe kokatu nahi dugu eztabaida”, dio Ekologistak Martxanekoak; “bada datu esangu-ratsu bat: Bilbon peatonalizatu diren espazioen %41 Abandon dago”. Erdigune aberatsean, hortaz. Turistak erakarri nahi dituen Bilbo berri horretarako gune ego-kiak dira, ez bairik gabe. Dendak eta tabernak erruz daude Bilbok oinez-koentzat “gorde” dituen kale horie-tan.

Hala eta guztiz ere, Ekologistak Martxanek proposatzen duen oinezkoentzako sarea hiriko mapa-ren gainean behatuta, berehala ikusten da dentsitate handieneko

guneak erdialdean daudela, hain justu. Honela azaldu digu Enrique Antolinek: “Hirian egiten diren oinezko desplazamenduak aztertuta, ohartu ginen auzoetatik erdi-gunera –edo alderantziz– zihozenak direla nagusi; periferiako auzoen arteko joan-etorri gutxi dago. Hala, honezkero existitzen diren egituretatik abiatuta hasi ginen proposamena gorpuz-ten”. Modu agian simple samarrean esanda, aurrez sortutako “espazioak” elka-rrekin lotu eta “sarea” sortu dute.

### Plan Orokorrean txertatzea, helburuetako bat

Hori guztia, momentuz, teo-rian egin dute, maparen gai-nean. Ur te bi daramate lanean eta laster argitaratuko dute proposamenaren ber-tzio ber ritua, osatuag oa. Bitartean, den-dena teoria hutsalean gera ez dadin saia-tzen ari dira, hainbat eragile-rekin bilduz.

EAEko Lurzor uaren Legeak dio biztanle kopuru jakin batetik gorako hirietan Plangintza Kontseilu bat egon behar dela. Horretan, alderdi politik oez g ain, gizarte mugimenduak ere hartzen du parte, eta Ekolo-gistak Martxan Bilbokoan dago. Organoak ez dauka erabakitze ahalmenik, aholkularitza-organo hutsa da, baina eragina izaten du Plan Orokorra xedatzen duen bulegoarekin. Alde horretatik, itxaropena dau-kate proposamena, edo zati-ren bat behintzat, laster egi-tekoa den Plan Orokorren Berrikuspenen txertatzeko.

Esku batekin hori egiten ari dira, eta bestearekin alder-di politikoekin biltzen, dato-zen udal hauteskunderi begi-ra euren programetan jaso dezaten proposamena. Mugi-kortasunaz ari gara; ez die-zaiela inork leporatu geldi egon izana. ■

## UROLA JATETXEA

FERMIN CALBETON, 20  
20003 DONOSTIA  
© 943 423 424 · Fax: 943 424 424  
urola@restauranteurola.com  
www.restauranteurola.com

