

ZIKLISTENTZAKO ARAUAK

Automobil industriaren eta aseguru-etxeen iruzurra

“Automobil industriaren, aseguru-etxeen eta Gobernu funtzionarioen helburua da hiri barnean bizikletan dabiltzanek kaskoa derrigor janztea eta zirkulazio arauak zorroztea”, dio Eben Weiss blogari estatubatuarrek. “Ziklistek jasan ditzaketen balizko kalteen erantzukizuna saihestu nahi dute, baita azpiegiturak egokitu behar ez izatea ere”.

| JON TORNER ZABALA |



WIKIPEDIA

Bizikletaren erabilera sustatu eta txirrindularien segurtasuna bermatu aldera, askok uste du azpiegiturak hobetu eta auto gidariak kontzientziatu beharko lirakeela, arauak zorroztu beharrean. Irudian, eredu bilakatu den Kopenhage.

“AHULENAK kriminalizatzea besterik ez dute nahi, oinezko eta txirrindularientzako azpiegitura hobekak eraiki behar ez izatea, *guztiantzako eskubide eta betebehar berdinak* tranparen argudioarekin”, salatu du Weissek, *Washington Post* egunkariko *Bike Snob New York* blogean. AEBetako legedia du jo-puntuan, baina testuan esandakoek berdin balio dute beste errealitate batzuk azaltzeko. Dioenez, txirrindulariei kaskoa, arropa islatzailea eta dir-dir egiten duten orotariko tramankuluak erama-tera derrigortzea, autoen hegemoniari eusteko distrazio hutsa da. “Ez itzazue ziklistak ikusgarriago egin, autoek harrapa ez ditzatela lor ezazue”, eskatu die agintariei.

Apurka-apurka gauzak aldatzen ari direla onartu arren, oraindik biktima seinalatzen dela dio blogariak, izan oinezkoa zein txirrindularia. “Autoak hirien jabe egin zirenean zirkulazio arau zorrotzagoak eskatu zituzten batzuek. Automobil industriak propaganda-gerra abiatu zuen, segurtasun kanpainaren moztararekin. Arrakasta handienetakoa *zurburtzarik gabeko oinezko eta ziklistaren* figurak lortu du, zeinak zirkulazio eskubidea lapurtu zigun”:

Mugikortasun auzietan ere, berdintasunaren ideia amerikarra nagusitu dela irakurri dugu: “Errealitatean, desberdintasunak justifikatzen dituen kontzeptu maltzurra da, bote-

Nork subentzionatzen ditu hirigintza arduradunak?

GALDERA HORI luzatu dio hainbat eragileri Fredrik Gertten suediar-
rak, *Bikes vs cars* (Bizikletak vs
autoak) dokumental estreinatu
berrian. Brasilgo ekintzaileek
boteprontoan erantzun dute:
petrolio konpainiek eta automobil
industriak. Eta European ere,
antzera. Esaterako, Alemanian,
Angela Merkel kantzilerrak autoen
emisioen aurkako legeak gogor-
tzeari betoa jarri zion unean,
BMW konpainiak CDU alderdia-
ren kanpaina 690.000 eurekin

lagundu zuela jakinarazi zuten
hedabideek.

Gaur egungo egoera zertan den
azaltze aldera, denboran atzera egin
du dokumentalak, hiri batzuen
transformazioa nabarmentzekoa
baita oso. Los Angeles (AEB) dugu
erakusgarri. XX. mendean mundu-
ko garraio publiko sare onenetakoa
zuen; gaur egun, ordea, bere lurzo-
ruaren %75 errepideek hartzen
dute. Zergatik gertatu da hori?
General Motors konpainiak kon-
trolatzen duen enpresa batek hiri-

autobusa erosi zuen, eta zerbitzua
murriztu egin du apurka-apurka,
errepide gero eta gehiago eraikitzen
zuen bitartean. Halaber, tranbia zer-
bitzua ere desmantelatu dute.
Azken urteotan Los Angeleseko
biztanle kopurua %20 hazi da, eta
autoena %230. Toronton (Kanada),
automobil industriak hauspoturik,
alkateak murriztu egin ditu kotxeen-
tzako matrikulazio zergak... baita
bidegorri kopurua ere. Ondorioa:
autoen eta bizikleten arteko istri-
puek gora egin dute.

retsua eta ahulenak maila berean jartzen
dituelako”. Dioenez, ez da gauza bera 800
kiloko autoan bidaiatzea edo, zure 80 kilo-
ekin, etengabe azeleratzen ari diren autoen
artean bizikletaz ibiltzea. “Ez naiz ari esaten
ez litzakeela kotxerik egon behar, nik badut
bat”, argitu du Weissek. “Kontua da autoak
Wall Streeteko jende zuria bezalakoak direla,
ez dute behar inork babes are handiagoa
eskaintzea”.

Kaskoa janztera behartzeak ziklistak uxatzen ditu

Blogariaren hitzetan, herritarrek eguneroko
bizitzan (lanera joateko, erosketak egiteko...) bizikletarik ez erabiltzea lortzen dute kaskoa-
ren inguruko araudiek, deserosoa gerta daite-
keelako batetik, eta hura ez janztea dirudiena
baino arriskutsuagoa dela sinetsarazten digu-
telako bestetik.

Ziklista profesionalen lasterketak espainiar
telebistaz jarraitu ohi ditugunok, maiz entzun
dizkiogu gisa horretako adierazpenak Pedro
Delgado txirrindulari ohiairi. Bere ustez, nor-
berak erabaki beharko luke hirietan kaskoa
jantzi ala ez, kontuan hartuta “auto batek
harrapatuz gero ezer gutxirako balio duela”.
DGT trafikoko zuzendaritzaren datuetan oina-
rrituta Sevillako Unibertsitateko SIBUS agen-
tziaren arabera, buruko lesio larria jasan duen
ziklista kopuruari dagokionez –gero eta
gutxiago dira, hiriak seguruagoak direlako–,
apenas dagoen alderik kaskoa daramaten eta
ez daramaten artean. Hura jantzi behar iza-
teak bizikletaz egiten diren joan-etorriak
murrizten dituela dio Delgadok, Australia eta
Zeelanda Berriko datuek erakusten duten
moduan: kaskoaren erabilera arautzen duen
legea indarrean jarri zenetik, bizikletaz dabilen
herritar kopurua %20-40 artean murriztu da.

Zentzu horretan, bizikletaren aldeko Con-
Bici koordinakundeak ohartarazi duenez, hel-
duek kaskoa jantzi behar izatea Europako
herrialde bakar batean ere ez da derrigorrez-
koa. Danimarkan eta Herberetan, bi herrial-
de aipatzearen, jende piloak erabiltzen du
bizikleta, araudiak haiek babesteaz gain, auto
gidariak kontzientziazkoak direlako.

Delgadoren hitzetan, hiri barnean kaskoa-
ren erabilera derrigorrezkoak erakusten du ase-
guru-etxeen joko-arauei menpe gaudela:
“Autoak harrapatutako kaskodun ziklista
batek prezio bat du, eta kaskorik ez darama-
nak beste bat. Bigarren kasuan, autoaren
segurua kalte-ordaina ematek salbu gera
daiteke; tamalgarria da”.

Hego Euskal Herrian, 16 urtetik azpikoentzat derrigorrezkoa

Hego Euskal Herriaren kasuan bi multzo
bereizi behar dira: 16 urtez azpikoak eta hor-
tik gorakoak. Hiri barneko zirkulazioaz ari
gara betiere; herriz kanpoko errepide guztie-
tan da premiazkoa kaskoa eramatea.

Espainiako Estatuko Zirkulazio Legeak 16
urtez azpikoek kaskoa derrigorrez jantzi
behar dutela arautu zuen iazko martxoan.
PPk herri barruko joan-etorrietan ere kaskoa
erabiltzera derrigortu nahi zituen pertsona
guztiak, adina dena delakoa izanda ere, baina
oposizioko taldeek neurria arbuia eta
popularrak atzera egitea erabaki zuten azke-
nean. Araua bete ezean, 200 euroko isunari
aurre egin beharko diote gazteek”. Iparral-
dean, aitzitik, inon ere ez da behartzen kas-
koa janztera.

Ez da zalantzarik auziaz hausnartu eta luze
eztabaidatu beharko litzatekeela, hirigintza
politika eraginkorra sustatu nahi badugu
bederen. ■