

MUGIKORTASUN JASANGARRIA

BESTELAKO HIRI-EREDUAREN ALDEKO PEDALKADAK



LARRUN #289

NOLA JAN ESPAZIOA, ESPAZIOA JAN DUENARI?

EGILEAK | **JON TORNER ZABALA**

AZALA | **JOSEBA LARRATXE JOSEVSKY**

Martxoaren 22an, Frantziako Tourra hasteko 100 egun falta zirenean, Bilboko San Mames estadioan lur hartu zuen Juan Mari Aburto alkatetik. Hainbat lagunek osatutako tropelaren erdian zihohan, Bilbaobizi alokairu-zerbitzua-ren logoa zuen bizikleta elektriko gorri batean, erakusteko hura izango dela mugikortasun jasangarri baterako bidean instituzioen aliatu nagusietakoa.

Agintariak, ordea, eta gu geu ere bai, gertu ar gaude bide horretan aurrera egiteko? Prest ar gaude espazioaren banaketa irauli eta autoarri, oihaneko erregeari, lekua kentzeko? Zein paper jokatu du, edo jokatu beharko luke, bizikletak?

Gurea *Bike Country* dela saldu zuten *Grand Départ* distiratsuan, baina Eneko Garatek,

Libros de Ruta argitaletzeko buruak, zalan-tza egiten du. Ander Irazusta geografo eta mugikortasun aholkulariak, bestalde, ikuspuntua aldatu behar dugula dio: “Ez galdetu zure herrian bizikletaren erabilera zenbat igo den, baizik eta autoarena zenbat jaitsi den”. Gurpilgunea proiektuko kide Edu Otxotorenak azaldu digu mugikortasunak jasangarria izan nahi badu inklusiboa ere izan behar duela; eta Fran Úbeda, ziklo-logistikan diharduen Eraman kooperatibako kidea, sektoreak bizi duen prekarietateaz eta lan baldintza duinak bermatzeak duen garrantziaz aritu zaigu.

Mugikortasun jasangarriak dauzka hamaika protagonista elkar ulertzera behartuak. Horietako bati heldu diogu, haren erabilerak gora egingo duela sinetsita, sinetsiz gero.

LARRUN HILABETEKARI MONOGRAFIKOA · ARGIAren 2.844 zenbakiarekin banatua.

JABEA: KOMUNIKAZIO BIZIAGOIA S.A.L. **HELBIDEA:** ZIRKUITU IBILBIDEA, 15. PABILOIA 20160 LASARTE-ORIA **TELEFONOA:** (00 34) 943 37 15 45

POSTA ELEKTRONIKOA: LARRUN@ARGIA.EUS **INPRIMATEGIA:** ANTZA KOMUNIKAZIO GRAFIKOA **DISEINUA:** MAITANE GARTZIANDIA

2023ko urriaren 29a

“**E**txe batean kotxea ordezkatu duen egunean izango da benetan jasagarria bizikleta”, xaxatu gaitu lankideak. “Bizikleta elektrikoa? Ez dakit ba, jendeak aisialdirako baliatzen du batez ere, gainerakoan ezer gutxi”. Hizketan hasi gara Resilience.org webguneak plazaratutako erreportaje baten harira: *Can we make bicycles sustainable again?* (“Bihurtu al ditza-kegu bizikletak berriro jasagarri?”), Kris de Decker flandriarrak idatzia. Funtsean, egileak dio garraibiderik jasagarriena izanik ere ingurumenean arrasto gero eta sakonagoa uzten duela bizikle-

tak, hura fabrikatzeko baliabide ugari behar delako eta bizi-zikloa, pertsona batek lehenbizikoz erabili eta betiko alboratzen duen arteko denbora tartea, laburragoa delako.

1980ko hamarkadara arte bizikleta gehienak altzairuzkoak ziren, eta ostean deskubritu genituen aluminiozkoak, karbonozkoak zein titaniozkoak. Material bakoitzak ezau-garri desberdinak ditu arintasun, iraunkortasun edota birziklatzeko aukerari dagokionez, baina, oro har, elektrizitate eta ur kantitate mardulagoak behar dira bizikletak fabrikatzeko, baita produkzio-lekuetatik –Txina da ekoizlerik handiena– be-

zeroaren eskuetara eraman edo matxurak konpontzeko ere, merkatua aztoratu duen bizikleta elektrikoa-ren arrakastagatik neurri handian, ezinbestekoak dituelako litioa, kobrea, imanak.

Egia izanik ere, hark izan behar du hiri-eredua aldatzeko eragile nagusietako bat, solaskideek azaldu digutenez. Funtsezkoa da garraibide eroso eta segurua izan dadin lortzea, eta ibilgailu handiagoei espazio apur bat lapurtzea. Deigarria ere bada mugikortasun jasagarriaz hizketan ari garenean autoari hainbeste begiratzea, barka-eske bagina bezala, urte luzez pilatu duen boterearen erakusgarri.



PIXABAY

BIZIKLETA ELEKTRIKOA. 2021ean mundu osoan saldutako bizikleten % 10 elektrikoak ziren, herrialde batzuetan, Alemanian kasu, % 40.

EDU OTXOTORENA

Gurpilgunea proiektuko kidea

“Elektrikoak beharrezkoak dira, nahi badugu bizikleta bihurtzea benetako alternatiba”

Edu Otxotorena beteluarrak 2022an Ingurumen Zientzietako Gradua osatu zuen UNED unibertsitatean, eta amaierako lanean bete-bete heldu zion kateaturik gaituen gaiari: *Educación para una movilidad sostenible en bicicleta: seguridad vial y participación ciudadana* (“Bizikleta bidezko mugikortasun jasangarrirako heziketa: bide-segurtasuna eta herritarren parte-hartzea”).

Tolosan egin dugu hitzordua, Zumardi Handia parkeko arbolen gerizpean. Han dago Gurpilgunea espazioa, 2022ko irailean inauguratua. Bizikletak konpontzeko tailerrak hartzen du zabalera ia osoa. Erabilutako dozena bat bizikleta ikusi ditugu, orotariko erremintak eta bigarren eskuko pieza piloak. Helburuak dira, batetik, jendeak aparte utzitako bizikletak biziberritzea; eta, bestetik, bazkideei –urtean 15 euro ordaintzen dute– aukera ematea norbere bizikletak konpontzeko.

Zumardia elkarteari lotutako boluntario taldeak darama proiektua, mugikortasun eredu jasangarri baterako bidean bizikletak izan beharko lukeen papera aldarri hartuta. Haietako bat da Otxotorena. “Burdin-puska batean” igota heldu da elkarriket-



ION TORNER / ARGIA CC BY-SA

tara, suzirian pare doazen bizikleta modernoen ahaide zaharra. “25 urte dauzka, eta berarekin dudana lotura da batez ere afektiboa”. Berria eros-teko tentaziorik ez? “Probatu ditut batzuk, benetan dira arin eta finak. Eta balazta berrien segurtasuna, zoragarria da”. Bizikletaren garape-nerako faktore oso inportantea da segurtasuna, zentzu guztietan. Baita erosotasuna ere. “Bizikleta elektri-koarekin jauzi potoloa eman dugu. Badakit zenbait erromantikok ez duela begi onez ikusten, fabrikatze-ko garaian isurtzen den CO₂ kantita-tea dela, bateriak... baina beharrez-ko pausoa da, nahi badugu bizikleta bihurtzea benetako alternatiba. Ni bezalako trogloditak ez gara alterna-tiba erakargarri eta eraginkor baten eredu. Ezin dugu bizikleta burdin-aroan utzi. Nirea ez dut aldatuko, or-dea. CO₂ isurketak aspaldi konpen-tsatu zituen, bere zorrak kitatuak ditu jada, baina... Helduko da eguna elektrikoa erosiko dudana, horretan dabilzan enpresen arteko borroka baretu eta prezioak merkatzen dire-nean. Bitartean, zain egon behar”.

Jendeak utzitako bizikletekin eta Garbigunetik hartutakoekin lan egi-ten dute Gurgilgunean. “Gama erdi-baxukoak dira; oso egokiak zaizkigu, erraz eta merke konpontzen direla-ko. Gainerakoan proiektua ez litza-teke bideragarria. Ez dira apropo-sak 150 kilometroko etapak egiteko, baina egunerokoan baliatzeko bai”. Eta lapurrentzat ez dira hain erakar-garriak.

Konpondu ostean elkartasun eki-menetara bideratzen dituzte bizi-kletak, edo baliabide txikiagoak di-tuzten familietara. “Mugikortasun jasangarriak zerbait izan behar badu izan behar du inklusiboa, ez soilik elite batentzako”, dio Otxotorenak. Zehar errefuxiatuen babeserako el-kartearekin lan egiten dute, Tolosal-dea Sahararekin eta Zutani proiektu solidarioarekin, eskolekin... “Irakas-leek behaketa egiten dute, ea bada-



**“MUGIKORTASUN
JASANGARRIAK IZAN BEHAR
DU INKLUSIBOA, EZ SOILIK
ELITE BATENTZAKO”, DIO
OTXOTORENAK. ZEHAR
ERREFUXIATUEN BABESERAKO
ELKARTEAREKIN LAN
EGITEN DUTE, TOLOSALDEA
SAHARAREKIN ETA ZUTANI
PROIEKTU SOLIDARIOAREKIN,
ESKOLEKIN...”**

goen ikaslerik zailtasunak dituena bizikleta eskuratzeko, eta hala balitz ikastetxe eta gizarte-zerbitzuekin elkarlanean aritzen gara. Gure be-zero-erabiltzaileak era horretakoak dira, ez baikara aski ezagunak orain-dik”. Enkargu pertsonalik jasotzen al duzue? “Ez, horrelakorik ez dugu egiten, ez dugu saltokien lehiakide izan nahi. Baina bizikletak konpon-tzen ikasteko tailerrak ematen ditu-gu. Oinarrizko konponketak egitea erraza da. Merezki du saiatzeak, dirua aurreztu eta geure buruak ahaldun-tzen ditugulako”.



**“BIZIKLETAK HEIN BATEAN
ISLATZEN DU KAPITALISMOAZ
BESTELAKO EREDUA,
LASAIAGO BIZI BEHARRA
ALDARRIKATZEN DU”**

**Bizikletaren kultura, ekologismoa
apur bat ahaztuta**

“Mugikortasun jasangarria gai oso transbertsala da”, esan digu Otxoto-renak. Harrapatzen ditu ongizatea, mugikortasuna, kostu energetikoa, CO₂ isurketak, komertzioan eta in-dustrian eragina du... “Bizikleta izan daiteke eraldaketarako agente garrantzitsua, baina ez da komeni inbutuarekin sartzea, ez behintzat autoengan pentsatutako hirietan. Nik ez dut kilometro asko egiten, en-kargu gutxi batzuk, semea ikastolara eramane... bizikletaz mugitzeko herri eroso da Tolosa, zelaia, eta bi kilo-metro luze besterik ez”. Bere ustez, apurka-apurka ari da bizikletaren kultura txertatzen, aisialdira bidera-tutako eskaerak gora egiten du, eta “derrigortutako bidaietan” (ikaste-txe edo lantokirako joan-etorrietan) ere jende askok erabiltzen du, Tolo-san behinik behin.

Ez du uste bizikletak kotxea ordezkatzeko duenik. Osagarriak dira, ordea, eta hori “positiboa” da; okerragoa litzateke autoa bes-te garraibiderik ez erabiltzea. “Ez ditut, dena den, kotxeak juzgatu-ko”, dio. “Niretzat inportanteena da bizikletaren kultura sortzea. Adibidez, Europako beste herrial-de batzuetan baldintza txarragoak dauzkate eguraldiari dagokionez, eta halere jende mordoa ibiltzen da bizikletaz. Jabetu behar dugu bizi-kletaren aldeko urratsek ez diotela soilik erabiltzaileari mesede egin-go, gizarte osoari baizik, kirolaren ikuspegitik haratago”.

Bere hitzetan, bizikleta sustatzea nahi badugu, “alferrik” ariko ginate-ke jendea limurtzeko etengabe CO₂ isurketen eta antzeko faktoreen gai-neko datuak ematen. “Lotura zuzena dute beroketa klimatikoarekin, hori ukatzerik ez dago, baina bizi-kleta saltzeko plazera aipatu behar da, hori da inportanteena. Noski, ho-rrez gain garraibide praktikoa izan behar du, eroso eta segurua”.



JOSU ARTUTXA / TOLOSALDEKO ATARIA

Gurpilgunea proiektuko kideak uste du ekologismoaz mintzo garenean mezu “apokaliptiko xamarrek” ematen ditugula sarri, eta nahiz eta errealitatearekin bat etorri, agian ez direla eraginkorrenak. “Ezintasun sentazioa sortzen dute jendearengan: ‘Jada ez dago zereginik, beraz jarrai dezagun orain arte bezala, nor naiz ni ezer egiteko’. Nik beti sinistut nigan eta emandako pauso txikiengan, txertatuko dutelako kultura bat nire semearengan. Eta orduan bi izango gara jada, txindurrien moduan, hortik etorriko da indarra. Instituzioek ez dutela ezer egiten? Tira, nik behintzat ahal dudana egin dut, inguruarekin bakean nago. Ez dut sinisten erakundeengan, ez politikariengan, ez gure eredu ekonomikoarengan”. Kapitalismoak garamatza kontsumismora, desio oro azkar ase nahi izatera eta atzean geratzen denari ez begira-

tzera. “Bizikletak hein batean islatzen du bestelako eredu, lasaiago bizi beharra aldarrikatzen du”.

“Euskal Herrian oso kritikoak gara zenbait gairekin”, jarraitu du Otxotorenak, “larrialdi klimatikoak ardura gaitu, kontziente gara arriskuaz, baina kontraesanean bizi gara, hain da basatia gure gizartearen kontsumogosea, ia ezinezkoa baiten beste bizi-eredu bat garatzea”. Dioenez, jendeak demostratu behar du aldaketa nahi duela, beste gizarte eredu eta hiri-antolaketa bat desio dituela, eta garraiobide jasangarriagoen aldeko apustua egiten duela, horrek ekarriko duelako, ekartzekotan, astindua.

Iraultzak ez du etenik

“Esango nuke lehenbiziko jauzia etorri zela mendiko bizikletarekin, bigarrena elektrikoekin, eta hirugarrena COVIDarekin”, azaldu digu.

GURPILGUNEa egitasmoaren sustatzaileak, Tolosan duten tailerraren inaugurazio-egunean.

“Sortu zen oso iraultza polita, bat-batean mundu guztiak bizikleta bat nahi zuen. ‘Bizikleterook’ ezin pentsa genezakeen horrelakorik. Eta industriak ere ez. Ustekabean harrrapatu zituen denak. Gurean bazen bizikletaren kultura, ume guztiak dute gustuko, txirrindularitza-zaletasun handia dago, eta koktel horretatik sortu da gaur egungo burbuila moduko hau. Eztanda egingo du, eskaera jaitsiko da, baina bizikletak ez du atzera egingo, baldintza guztiak aurrera egitera bultzatzen dutelako. Hiri handietako alokairu-sistemak, patinete elektrikoak... gainerakoan planeta ez litzateke bideragarria”.

ANDER IRAZUSTA

Biziker aholkularitza
enpresako kidea

*“Ez galdetu zure
herrian bizikletaren
erabilera zenbat
igo den, baizik eta
autoarena zenbat
jaitsi den”*

JON TORNER / ARGIA CC BY-SA

“**B**izikleta ez da panazea, ezinbesteko aliatua baizik, estrategia integral batean paper zehatza jokatzera deitua dagoen garraiobide jasangarrien artean bat gehiago”. Galdera-sortari ekin baino lehen argi azaldu digu iritzia Ander Irazusta geografo eta Biziker aholkularitza enpresako kidea. Bizitoki duen Usurbilen lotu dugu hitzordua. “Herria nolakoa, hartara egokitu beharko du bizikletak. Esaterako, hemen, non oinez erraz antzean joan daitekeen mutur batetik bestera, ez luke zentzu handirik bizikleta sustatzeko neurri andana hartzeak, oinarritzko azpiegitura eta gutxieneko segurtasuna bermatu behar den arren. Ez dugu pentsatu behar, erabilerari dagokionez, helburuak izan behar duenik Amsterdameko %30 edo Kopenhageko %40 lortzea”. Norbera bizi den lekuko garraio pu-

blikoaren eskaintza, bidegorri-sarea, zerbitzu edo denda kopurua... autoarekiko dependentzia handiagoa ala txikiagoa izango da.

“Duela urte asko, iltzatua geratu zitzaidan esaldia entzun nuen: ‘Ez galdetu zure herrian bizikletaren erabilera zenbat igo den, baizik eta autoarena zenbat jaitsi den’. Mugikortasun jasangarriaz ari garenean autoak duen gehiegizko erabilera murriztea izan behar da helburua, konbustio-ibilgailuena bezala elektrikoena”. EAeko datuek erakusten dute bizikletaren erabilerak gora egin duela azken 20 urteotan, baina joerak apaltzera egin du: 2016an autoz burutu ziren bidaia guztien %35, oinez %47 eta bizikletaz %2. Bada, 2021ean, autoz egin ziren %40, oinez %42 eta bizikletaz %2 pasatxo. Alegia, autoz gehiago, oinez gutxiago eta bizikletaz paretsu. “Hiruzpalau kilo-

metro arteko joan-etorri asko oraindik ere autoz egiten dira, oinez edo bizikletaz egiteko distantzia egokiak direnean”. Helburuak, hortaz, izan behar du autoz egiten diren joan-etorriak oinez, bizikletaz, patinetez edo garraio publikoan egitera igarotzea, “eta ez garraiobide jasangarrienen arteko trasbasea ematea, gaur egun gertatzen ari den moduan”.

Mugikortasuna lotuta dago hiri-gintzarekin, hiri espazioek eskaintzen duten kalitate mailarekin, Irazustaren hitzetan. “Gaur egun espazioaren %70 inguru kotxeari lotutako azpiegiturek hartzen dute, hiri barnean autoz bidaia guztien %30 besterik egiten ez denean. Eskandalagarria da, izugarria da desoreka”. Azaldu digu espazioaren erdia edo gehiago kotxeek ez baizik eta oinezkoek edota bizikletek hartzen dutenean, inguru-nea atseginagoa bihurtzen dela.



SUV AUTOAK. Izan eskaintzen diguten segurtasun sentrazioagatik, ederragoak iruditzen zaizkigulako edota gure estatusa erreperideratu nahi dugulako, gero eta auto handiagoak erosten ditugu, nahiz eta familiak diren gero eta txikiagoak, eta ibilgailuen okupazio-tasa ez den aldatu (1,3 pertsona auto bakoitzeko).

Aldiz, mugikortasun jasangarria sustatzeko ahaleginak ahalegin, Espainiako Estatuan gero eta kotxe gehiago matrikulatzen da, DGT trafiko zuzendaritzak emandako datuen arabera. Gipuzkoan, zehazki, 2017an baino 16.000 auto eta moto gehiago zeuden 2022an. Aurrenekoen kasuan nabarmen gora egin du gasolina baliatzen duten ibilgailuen eta hibridoak kopuruak, eta neurri apalagoan elektrikoak. Diesel bidezkoak, berriz, gutxiago dira. Orotara 486.573 ibilgailu daude herrialdean, familia bakoitzean 1,6 batez-beste.

Autoari lotutako uste faltsuak

“Zenbait herritar eta arduradun politiko jabetu dira egungo mugikortasun-ereduak sortzen dituen arazoez: kutsadura, istripuak, sedentarismoa, zarata, estresa, gehiegizko energia-kontsumoa, irisgarritasun arazoak, haurren eta pertsona nagusien autonomia falta... Eta saiatu

dira espazioaren banaketa ez zilegiari lotutako korapiloak askatzen Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planen (HMJP) bitartez”. Ohi bezala, udal batzuek gauzatzen dituzte txostenak jasotako neurriak, baina bestetzetan paperean baizik ez dira islatzen.

“Plan horiek, benetan anbizio-tsuak direnean, espazioaren banaketa justuagoa proposatzen dute eta, ondorioz, aurrera eramateko oztopo handiak izaten dira batzuetan, gizarteko sektore askotan, politikoan ere bai, errotuta dagoen mantra baten gerizpean: ‘Herri honetan aparkaleku arazo bat daukagu eta irtenbiderik aurkitu ezean ezin zaio autoari espaziorik kendu’”. Pentsamendu horri kateatuta nekez egin daitezke hiri eta mugikortasun politika eraginkorrrak. “Lehentasunak zeintzuk diren jabetuta ere, udalerrri gutxi ausartzen dira autoari lekua kentzen, etor daitezkeen kritikak direla-eta. Eta, porztierto, autoa zure etxe edo lantoki

aurrean ezin aparkatzeak ez du esan nahi zure hirian aparkaleku arazoa dagoenik”. Herri eta hiriak bihurtu ditugu autoen edukiontzi; espazioaren %70 hartzen dute, nahiz eta egun ia osoa geldirik ematen duten.

Kultura aldaketak azpiegiturak behar ditu

Amsterdam, Kopenhage, Paris, Berlin... Hiribideetatik autoak kendu eta bizikletentzako egokitzen diren neurrian handitzen da haren erabilera, baina, orokorrean, horrek ez du esan nahi paraje horietan autoa guk baino gutxiago erabiltzen dutenik. “Bizikletaz gehiago mugitzen dira, baina oinez gutxiago; hirigintza barreiatuak kotxe-dependentsia bultzatzen du”, esan digu Irazustak. “Bizikleta erabiltzeko orduan azpiegiturek pisu handia daukate. Kontzientziazio kanpainak egin behar dira, kultura aldatu, baina azpiegitura txukunik ez badago...”. Gipuzkoako panoramaz

galdetuta herri artean “bidegorri sare ona” dagoela dio, “funtsezko ibilbide eta zati asko egiteke dauden arren”.

Bizikletak izan behar du garraio-bide eroso eta segurua, solaskide guztiak esan digute gauza bera. “Era-biltzaile profilararen arabera aldatu egiten da segurtasunaren pertzepzioa –bide bat hautematea errealtatean den baino arriskutsuago, eta alderantziz– eta ondorioz baita hari lotutako eskakizunak ere”, azaldu digu Irazustak. Beraz, bizikleta-bideak planifikatzean, kontuan hartu behar da nortzuk eta zertarako erabiliko duten. Ez baita gauza bera eskola batera doan bidea egitea, ala industria-gune bateraino helduko litzatekeena. “Bermatu behar da hiriak izatea 8/80, alegia, seguruak izatea zortzi urteko umearentzat zein 80 urteko aitona-amonentzat. Batzuetan ez da asko behar, altzariak jarri, pintura apur bat, trafiko motordunari erraztasunak murriztu (abiadura-muga jarrita, esaterako)... Espazioaren banaketa justuagoa bilatzen dituzten proiektuak dira arrakasta izan dezaketenak”.

Bada beste “mito” bat: pentsatzea autoari espazioa kentzen zaionean pilaketak sortuko direla. Kontrakoa gertatzen da maiz, zailtasunak jarrita autoak desagertu egiten direlako apurka-apurka. Aldiz, zenbat eta errail gehiago, nahiz eta hasiera batean trafikoa leundu dezakeen, denbora batera lehengo kolapsora bueltatzen da. “Begira zer gertatu zen Los Angelesen, lau errail zeuden lekuan eraiki zituzten bi gehiago eta ondoren beste bi, eta denak betetzen dira. Kalea ez da proiektatu behar ikusten duzun trafikoaren arabera, ikusi nahi duzun trafikoaren arabera baizik”.

Auto elektrikoari gehiegizko injekzioa

Edorta Bergua Jiménezek, Bizikleta bideen Plangintzako eta Sustapene-ko teknikariak Gipuzkoako Diputa-



“AUTOA ZURE ETXE AURREAN EZIN APARKATZEAK EZ DU ESAN NAHI ZURE HERRIAN APARKALEKU ARAZOA DAGOENIK”

zioan, azterketa mamitsua du egina gaiaren inguruan: *La bicicleta en el país de la (auto)movilidad* [“Bizikleta (auto) mugikortasunaren herrian”, 2020]. Hark hemezortzi orrialdetan jasotakoak motzean laburbildu dizkigu Irazustak.

Berguak dio bizikleta konbentzionala –mekanikoa– dela osasuntsu, ekologiko eta merkeena, eta hortaz gehien sustatu beharko litzatekeena. Asistentzia elektrikoa duten ibilgailuek konbentzionalen abantaila eta onura gehienak dauzkate, eta aukerarik onena dira behar zehatzak dituzten pertsonentzat. Errazago erakarri ditzake muga fisikoak dauzkatenak edo pertsona nagusiak, baita, beste arrazoi batzuk medio, auto gidariak ere. Osasuna hobetzen



“BIZIKLETAREN ALDEKO KONTZIENTZIAZIO KANPAINAK BEHARREZKOAK DIRA, BAINA AZPIEGITURA TXUKUNIK EZ BADAGO...”

du, esfortzu gutxiagorekin urrunago eramán gaitzake –autoa ordezkatzeko ahalmen handiagoa du beraz–, aldapak errazago igo ditzake eta ziklo-logistikaren oinarria da. Balantzaren beste aldean: istripuak izateko arriskua handitzen du –aldea ez da hala ere nabarmena–, garestiagoa da eta mantentzeko zailagoa, zeinak dependentzia teknologikoa areagotzen duen. “Energia iturriak direla, bateriak, hidrogenoa... horiek guztiak aintzat hartu behar dira, baina kontziente izan behar dugu bizikleta elektrikoak zer nolako aukerak dakartzan”, esan digu Irazustak.

Hainbat herrialdetan bizikleta elektrikoa sustatzeko neurriak hartzen dira, langileei proba moduan erabiltzeko aukera ematea edo kotxea alboratu eta bizikleta erosteko diru-laguntzak eskaintzea, besteren artean. Ikustekorik ez du, dena den, auto elektrikoaren sektoreak jasotzen duen bultzada instituzional eta mediatikoarekin, lobby autozaleak hauspoturik. Batak eta besteak jasotzen duten babesa ez dator bat salmenta-kopuruekin, Berguak aipatu txostenean jaso duenez: European, auto elektriko bat saltzen deno saltzen dira hamar bizikleta elektriko; Txinan, are handiagoa da aldea (1/20).

“Ziurta dezakegu, beraz, bizikleta dela alde handiarekin mugikortasun elektrikoaren benetako protagonista, nahiz eta kontakizun dominatzaileak errealtatea apropos ezkututzen duen”, idatzi du Berguak. “Nazioarteko joera hori bera ikus daiteke Espainiako Estatuan. 2013-18 artean 27.224 auto elektriko matrikulatu ziren, eta 275.850 bizikleta elektriko saldu”. Gehienak mendikoak dira, zirikatu dugu Irazusta: “Hori egia izanik ere, alokairuan har daitezkeen bizikleten goraldia ere aintzat hartu behar da, besteak beste. Donostiako Dbizi zerbitzua adibide ona da: bizikleta bakoitzak hamar bidaiaria inguru egiten ditu egunean”.

FRAN ÚBEDA

Eraman kooperatibako kidea



DOS FOR DOS

“Ziklo-logistikaren sektoreak bizi duen ultra-prekarietatea irauli nahi dugu”

Trantsizio energetikoa dela-eta gero eta gehiago barreiatzen ari da banaketa-eredu jasagarria, bizikletaz egindakoa tartean. Ziklo-logistikaren sektorea txikia da oraindik gurean, baina ari da forma apur bat hartzen. Gasteizen bada proiektu nahikoa egonkortu bat, Eraman kooperatiba, 2020an sortua, pandemia hasi baino astebete lehenago. Eurek banatzen dute ARGIA aldikaria Arabako hiriburuan. Eta duela bi urte abian jarri zen Ziclo-p kooperatibak Iruñean. Gisako ekimenak badira ere Irun, Errenteria, Getxo eta Baionan –La Course sozietate mugatua zena kooperatiba bihurtu dute–. Bilboko kooperatibak (Botxo Riders) ez zuen aurrera egiterik izan.

Lau lagunek sortu zuten Eraman kooperatiba, ziklo-mezularitzaren esparrua “ultra-prekarizatu” dagoela-eta, egoerari buelta emateko helburuarekin, proiektuko kide Fran Úbeda Peraltak azaldu digunez. Andaluziarra da ARGIA aldiakariaren banaketa koordinatzeaz arduratzen dena. Bizi-bizi mintzo da, euren jardunaz bezala mugimendu kooperatibistaren abagunez oro har.

FRAN ÚBEDA PERALTA,
banaketarako baliatu ohi duen
bizikletetako batekin.

Paketeak garraiatzen dituzte bizikletaz, baita premiazko produktuak ere (esaterako, sendagaiak eta odol-laginak farmaziatik farmaziara edota ospitaleetara), eta Gasteizko taberna batzuekin akordioa dute, jan eta edatekoak etxeetara banatzeko. Pakete-zerbitzuari dagokionez azken zati edo milia betetzen dute, produktua posta-kodetik bezeroaren eskuetara eraman arteko bidea. “Gu subkontratzen gaituzte zerbitzu horiek egingo lituzketen enpresek, Logi eta Tipsa bezalakoek, konturatu direlako bizikleta bidezko zerbitzua dela azkarragoa, eraginkorragoa. Kontziente gara egiten dugula azken parte, logistika global basati baten alderik atsegina. Badakigu paketea Txinatik datorrela eta abar, nik nahi dut jendeak bere herrian edo auzoan erostea –badakit, bai, nire buruari harrika ari naizela–, baina bada zer-bait lortzea zeure hirian banaketak bizikletaz egitea eta ez furgonetan. Termino numerikoetan zaila da handiekin lehiatzea, eta horretan gabil-tza hala ere”.

Estutzeak arriskua dakar berarekin

Kooperatibarentzat funtsezkoa da lan baldintza duinak bermatzea, eta horretarako nahitaezkoa da orduka ordaintzen duen proiektua izatea, banaketa kopuruaren arabera ordaindu beharrean. “Aurretik Glovon ibilitako lankideek kontatu digute enpresak lengoia propioa baliatzen duela, langileak izendatzeko adibidez. Harentzat dira ‘kolaboratzaileak’, autonomo faltsuak-edo, zeren eta soilik lan egingo dute Glovorentzat. Logaritmo magiko bat baliatzen du, zeinak aukeratzen duen unean-unean zein banatzaile mugiarazi. Azkenean, ikusten dituzu langileak kalean kieto, aplikazioa piztuta, mezua heldu zain. Eta enpresak dio, ‘gaur zortzi banaketa egin dituzu’. Ados, baina ziklistek kalean zain ematen duten denbora hori guztia, ez duzu kontatuko!? Guri ekarpen

handia egiten digu orduka ordaintzeak, langilea eroso dagoelako, baita jatetxeak ere, eta bezeroa, bai baita gure langilea zein proiektutako kide den”.

Bizikletaren aldeko apustua egin da lortu nahi dute hiria “hain oldar-korra” ez izatea. “Zaila da, ez dugu dena aldatuko, bereziki pakete-zerbitzuan, non ia guztia mugitzen den kotxe eta kamioietan, baina tira. Demonstratzen ari gara egin daitekeela. Gero eta enpresa gehiagok kontratatzen gaituzte, fruta- edo lora-den-

COOPCYCLE

Eraman, Ziclo-p, La Course... guztien artean CoopCycle Euskal Herria ziklo-logistika kooperatiben federazioa sortu dute, “plataforma kapitalistei aurre egiteko”. Frantziako Estatuan eman zituen aurreneko pedalkadak, eta Europako beste hainbat herrialdetara hedatu da, baita Kanada, Txile edota Mexikora ere. Kooperatibak bildu dituen enpresetako zenbait langile Glovo eta enparauen mundutik datoz eta, hain justu, konpainia handi horiek ordezkatzeko duten eredia irauli nahi dute, lan-esplotazioa borrokatzea helburu, oinarritzat hartuta ekonomia soziala, jasangarritasuna eta kudeaketa demokratikoa. Beste esparru batzuetan lan filosofia berarekin ari diren proiektuekin aliantzak bideratu nahi dituzte, eta Iruñean eman dute jada lehen urratsa. Maiatzetik aurrera Ziclo-P eta Ondalan kooperatibek akordioa erdietsi dute azken honek kozinatzen dituen janari ekologikoak banatzeko.

dek, ardo saltzaileek... Erakutsi dugu eraginkorrak garela, egitekoa azkar betetzen dugula”. Azkar ibili beharrrak ez du estresa eragiten? “Ez, enpresa batekin-edo akordioa lotzean saiatzen gara errentagarriak izaten inor estutu behar izan gabe, hori da orduka lan egitearen oinarria, gainerakoan langilea arriskuan jarriko genukeelako. Azkartasunaz hitz egiten dudanean, esan nahi dut erraz mugi gaitzkeela, ditugulako bidegorria, errepidea, eta zabalean hiru metro baino gehiago diren espaloiak –oinezko asko ez badago baliatzen ditugu–. Erraz aparkatu dezakegu gainera”.

Aipatukoez gain, badira langileen mesedetan hartutako erabaki gehiago. Esaterako, plataformako arduradunak ikusten badu ekaitzak lehertu duela edo ziklistak larri dabiltzala eskaera guztiak betetzeko, zerbitzua etengo du. “Enpresa handiek edozein unetan dute banatzaile prest, gu hasten gara 8:00etan eta ixten dugu gauerdian, afariak entregatzen amaitzean. Ez gara 24/7. Lan baldintzak asko hobetzen ditu horrek, askatasuna dugulako unean bertan erabaki bat edo beste hartzeko”. Eraman kooperatiban, halaber, pertsona batek koordinatzen ditu eskaerak, hark kontrolatzen du banaketa bakoitzarekin zer gertatzen ari den. “Glovo, Uber eta gisakoekin, arazorik baldin badaukazu erantzungo dizu auskalo non dagoen pertsona batek, izango zara milaka bezeroren artean bat. Gure koordinatzaileak badaki banatzaileak zertan ari diren, bakoitzak zer bizikleta duen, zenbat bidaia gehiago egin ditzaketan estutu behar izan gabe, noiz dauden nekatuago, animoz makalago...”. Eta horri gehitu behar zaio bezeroarekin hurbiltasuna: “Faktore inportantea da. Jatetxe batzuetan, adibidez, badakite zein izen dudan, galdetzen didate nola nagoen eta hitz bakan batzuk trukatzeko ditugu”.

Hiriari eskertua

Proiektuak aurrera egiteko gakoetako bat Gasteiz bera dela dio Úbedak: “Bizikletaz mugitzeko hiri atsegina da, laua eta bidegorri-sare nahikoa onarekin. Gainera, badu gisa honetako egitasmoak babesteko kultura. Ni eskerturik nago hiriari, maitasuna sumatzen dut. Kalean zoazela bakarren batek oihu egingo dizu: ‘Ei, Eraman!’”. Kolektibotasuna giroan nabari da”. Koroatzea auzoan dute egoitza, Alde Zaharretik hurbil; errentagariak izan nahi badute, pakete-zerbitzuari dagokionez bederen, ezin dute handik gehiegi urrundu, irabaziak izugarri estuak direlako. “Sistema pentsatuta dago handiek dirua irabazteko, eta txikiok kontu handiz



**“KONTZIENTE GARA EGITEN
DUGULA AZKEN PARTEA,
LOGISTIKA GLOBAL BASATI
BATEN ALDERIK ATSEGINENA,
BAINA BADA ZERBAIT
LORTZEA ZEURE HIRIAN
BANAKETAK BIZIKLETAZ
EGITEA ETA EZ
FURGONETAN”**

ibili behar dugu”. Paketeak egoitzatik hurbil antzean banatzen dituzten arren, premiazko produktuak eta ARGIA aldizkariak hiriburu osora heltzen dira, eta hiriburu osoko jate-teeekin egiten dute lan.

Gasteizek hobetzeke zer duen galdetzean, di-da erantzun digu: “Segurtasuna”. “Bidegorri-sare ona dugu, baina bada zer hobetua. Txo, ez jarri bidearen erdian estolda edo antzekorik, bustitzean irrist egiten dute-eta. Seinaleak, errepideetara sartu-irtenak, trafikoa... hor daude segurtasunarekin arazo handienak”. Argazkietan ikusi dugu langileek kaskoa daramatela. “Gasteiz barruan berez ez gaude hura janztera behartuta, baina kooperatibako araua da”.



ERAMAN ziklo-logistika kooperatibako zenbait kide, Gasteizko Koroatzea auzoko egoitzan.



ENEKO GARATE

Libros de Ruta argitaletxeko burua

“Azkenean nora joan behar duzun erabakitzen du bidegorriak, ez zure beharrak”

KIROL LITERATURAK tradizio handiagoa du herrialde anglosaxoietan, Garatek dioenez. “Autoreek konplexu gutxiago dute. Puntako egileek idazten dute boxeoz, ziklismoaz, atletismoaz. Ez dakit estatuan esnobagoak-edo garelako ote den, baina kirol kazetaritza bigarren mailakoa izan da apur bat”.

Libros de Ruta argitaletxeko burua da Eneko Garate. Bilboko Gordoniz kalean du bulegoa, Ametzola parketik hurbil, ziklismo eta oro har kirolzaleak diren irakurleen egarria aseko duen liburu-dendaren gainean. Badira txirrindularien biografiak, bidaia-gidak, mekanikari buruzkoak, saiakerak, komikiak, liburu ilustratuak... Beste kirol batzuetako eskaintza literarioa ere oparoa da, mendiari eskainitakoa bereziki, bi kirolek duten, edo zuten, ukitu erromantikoagatik agian?

Liburu batetik besterako jauzia egin bitartean hasi gara Bilbotik abiatu zen Frantziako Tourraz hizketan. “Gurea *Bike Country* dela aldarrikatu dute lau haizeetara, bizikleta izango balitz bezala euskaldunon edo bilbotarron ikurra, baina ez”, esan digu Garatek. “Kirolaren ikuspuntutik begiratuta ere, nik adibidez bi ume dauzkat bizikletan ibiltzen direnak,

eta konturatu naiz Bilbon ez dagoela entrenatzeko leku egokirik eta ezin dutela kanpora irten. Bizkaian gainera ez dago belodromo estalirik, hiri-buruan aire zabalekorik ere ez”.

2025ean hasi nahi dituzte Berrizko Marino Lejarreta belodromoa eraberritu eta estaltzeko obrak, txirrindularitzako Errendimendu Handiko Zentroaren proiektuari lotuta. Gehitxo litzateke, *Berrizko ihiaren* ibilerak gogoan, tropelaren atzealdean Bilbo eroso dabilela esatea, baina hiriburua horiz tindatu zuten argien atzealdeko panorama ez da hain ponpoxoa, Garateren hitzetan: “Uste dut aukera galdu dugula urratsak eman eta Bilbo eraldatzeko. 30 kilometro orduko abiadura mugarenak, esaterako, hiria famatu eta slogan politak sortzen laguntzen du, baina bizikletaz zoazela konturatzen zara zenbait kaletan araua gidari gutxik errespetatzen duela. Edo radar pe-

dagogikoena, norberaren abiadura erregistratu eta horren arabera oker ala zuzen gidatzen ari zaren esaten dutenak: auto guztiak pasatzen dira 40-50 kilometro orduko abiaduran; aizu, pedagogikoa baino, agian jarri beharko zenuke isunak ekarriko litzuzkeen radar bat”.

Bilbo aldean, 10-15 kilometroko eremuaren barruan bizi dira milioi bat lagun inguru. Garatek argi du: “Bizikletaren erabilerak gora egiteko, arazorik ez luke egon behar hemendik joateko Barakaldo edota Getxora”. Bada bidegorri proiektu bat abian, hain justu Getxo, Leioa, Erandio eta Bilbo lotuko dituen bi urteren buruan, dena ondo bidean. “Hura egitea ederki iruditzen zait, baina begira hona”. Aurrean duen ordenagailuan Google Maps pantailaratu du, zonaldea ezezaguna eta errepide amarauna itogarriak zaizkion kazetariari azalpenak emateko.

Nerbioi ertza seinatu du: “Erraza da hemen zerbaite egitea, errepedea badago, eta kotxeentzat alternatibak ere bai. Erandio inguru honetan, ordea, bazterbide hau guztia autoek erabiltzen dute aparkaleku moduan. Bidegorria egiteko nahikoa litzateke zati pare batean aparkalekuak kendu eta fabrika baten lurak desjabetzea, adibidez, badago espazioa”.

692 km

Bizikleta bat fabrikatzeak uzten duen karbono-arrastoa konpentsatzeko 692 kilometro egin behar ditu, Trek enpresak plazaratutako azterketaren arabera. Elektrikoek denbora gehiago behar dute, baina barne-errekuntzako motordun ibilgailuekin alderatuta, txikia da kopurua. Madrilgo Unibertsitate Politeknikoko ingeniariak kalkulatu dute bizikleta eta patinete elektriko bakoitzak 300 kg CO₂ isurtzen duela bere bizitza erabilgarrian (20.000 km inguru batez-beste), auto normal batek baino hamasei bider eta zilindrada txikiko motor batek baino sei bider gutxiago.

Patinete elektrikoek hainbat datu eman ditu AEBetako Bird enpresak, zeinak kudeatzen duen Louisville hiriko alokairu-zerbitzua. Bizikleten kasuan ere atzeman daitekeen ondorioa azaleratu du: patinete pribatuek bizi-itxaropen handiagoa dute alokairuan hartzen direnekin alderatuta, bigarren hauek jendeak ez dituelako hain ongi zaintzen. Patinete elektrikoari egotzi ahal zaion isurien %43 gertatzen da furgonetetan konporketa-guneetara eraman eta atzera aparkalekuetara bueltatzeko ibilbidean.

Egiten dituzten bidegorriak oro har onak direla dio, baina garestiak, eta horregatik daudela behar baino gutxiago. “Iurreta eta Zornotza artean 7,5 kilometroko bizikleta-pista ireki dute. Tamainako azpiegitura eraiki gabe ere, edo mega-bidegorriak, gauza asko egin litezke. Hemen, ordea, inork ez ditu aparkalekuak kendu nahi, bizikletaren aldeko neurriak hartzen dituen alkateak agian hauteskondeak galduko dituelako”.

Garate kexu da, bere ustez Bilbon bidegorri batzuk egin dituztelako “edozein modutan”, elkar lotu eta segurtasuna bermatu gabe auto gehien pilotzen den sarrera-irteeretan. “Hori da hutsunerik handiena, ezker-eskuin, Basaurira, Galdakaora... loturak seguruak ez izatea. Ari dira gauzak egiten, duela hogeitun urte ez zegoen deus, baina oraindik ere, batzuetan, obrak hasi eta bidegorriarentzat lekurik ez dute uzten, edo ematen zaizkio sobera geratu diren metroxoak”.

Aipatu diogu sare sozialetan –non bestela– irakurri dugula jendea epe-lak esaten zenbait udaltzainen jarrerari buruz. “Kontua da bidegorri batzuek petatxuak diruditela. Hemen alboan, adibidez, badago bidegorri bat oso erabilgarria; bada, bazeuden 10-20 metroko zatiak margotu gabe, eta teoriarik ez zirenez bidegorriaren parte udaltzainek hainbat ziklistari isunak jarri zizkieten. Nola pasako ginen, ordea, puntu batetik bestera!”, dio harriduraz. “Kasilda parkean ere ipini dituzte isunak, umeekin zihozten gurasoei tartean. Egokitu ezazu zabalean metro bat izango duen bidea, norabide bakarrekoa baldin bada ere! Azkenean zuk nora joan behar duzun erabakitzen du bidegorriak, ez zure beharrek. Araudia nahikoa lausoa da nire iritziz, udaltzainen umorearen menpe bageunde bezala”. Jende batek ironiaz aipatu zuen moduan, San Mamesera bizikletaz heldu zen egun hartan isuna jasotzea merezi zuen Juan Maria Aburto alkateak, hainbat erabiltzailerik leku horretan

bertan gertatu zaion moduan, oinezkoen bidea inbaditzen zuela-eta.

Hiri batetik bestera, bizikleta elektrikoan

Elkarrizketarako hitzordua iritsi zain ordu laurden eman dugu kafe-tegi batean, eta konturatu gara jende batek Bilbaobizi alokairuzko bizikleta elektrikoan igo duela parean daukagun aldapa. “Zerbitzua oso ondo dago”, esan digu Garatek, “elektrikoak izanik distantzia luzeagoak egin daitezke, eta maldak errazago igo; inork ez du lantokira izerdi patsetan heldu nahi”. Elektrikoak izan ala ez, bere iritziz “ederra” litzateke hirian bizikleta gehiago ikustea. “Benetan praktikoa balitz jendeak ziurrenik erosiko luke bizikleta propioa, baina ulertu behar da Bilbon etxe txiki asko dagoela eta jendeak ez duela bizikletak non gorde. Gainera, kalean utzita lapurtu egingo dieten beldur dira pertsona batzuk”.

Galdetu diogu, ikusi duenaren arabera, bizikleta elektrikoaren alokairu-zerbitzua auto batzuk errepedetik kendu ote dituen. “Ez dakit. Autoa ordezkatzeko bizikletaz ibiltzeak eroso eta segurua izan beharko luke. Agian gehiago eragin diote metroari, eta esango nuke oinez mugitzen zen jendeak ere eman duela jauzia bizikletara. Autoa, ordea, bakarren batzuek alboratuko zuten, baina...”.

Bizikleta elektrikoaren alokairu-zerbitzuari dagokionez urratsa emango du abiatu berri den Bizkaibizi egitasmoak. Barakaldo, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Berango, Bilbo, Erandio, Getxo eta Leioara zabalduta da eta hiri barruko joan-etorriez gain, hiri batetik bestera ere bidaiatu ahal izango da. Orotara 650 bizikleta dira, 101 “ainguralekutan” banatuta. Helburua da, agintarien hitzetan, “herritarrek garraibide publiko berria izatea eskura, bai bere kabuz, edota beste modeloekin uztartuta, izan Bizkaibus, Metroa edo Euskotren”. Azkenean apenas aipatu dugun garraio publikoa



BILBOKO alokairu-zerbitzuagatik 20,20 euro ordaindu behar da urtean. Iruñekoak, ika-mika sortu duen kasua aipatzearen, 35 euroko kostua du, UPNk prezioak igo ostean. Gainerako alderdiak kezu agertu dira, erabakiak ez duelako bizikletaren erabilera sustatzen.

erreportajearen, baina hura ere zaindu beharreko aliatua da, eta bizikletarekin elkarrekintza, ezinbestekoa.

Erabiltzaileak bizikletara erakaritzeko aukerak majo handitu dira elektrikoekin. “Mendikoarekin bi orduz ibilita pot eginda amaitzen genuen, eta orain ere pedalei eragin behar zaien arren aldea izugarria da”, kontatu digu Garatek. Desabantailarik aipatzekotan, “saltokiekiko dependentzia gero eta handiagoa” nabarmenduko luke: “Oinarrizko ezagutza duen erabiltzaileak ezin ditu aldagai-luak edo frenoak konpondu. Beharrezko erremintarik ere ez dauka, eta ezertan hasiz gero denbora mordoa emango luke ahaleginean. Garai batean gutxieneko ezagutzarekin molda gintezkeen, baina gaur egungo gailu elektronikoak, diskoak eta gainerakoak konpontzea zailagoa da”.

Negozia non...

Garatek azaldu digu garai batean jende askok baliatzen zuela bizikleta, gehienek besterik erosi ezin-eta; baina autoak gero eta eskuragarriago, bizikleta gutxiago etxeetan. “Esango nuke lehenbiziko susperraldia 1980ko hamarkada amaiera eta 1990eko hasiera tarte horretan izan zuela, mendiko bizikletarekin”. Duela hamabost urtetik-edo, “lehenagotik agian”, Frantziako Tourra globalizatzarekin –Lance Armstrongen garaian–, zikloturismoak goraldia izan zuen. “Hemen ohikoagoa zena geroago heldu zen Ingalaterra, AEB, Kanada edo Israelera. Kolonbian ere beti izan da zaletasuna, baina lehen ez bezala, dirudun jendea ari da erakartzen orain. Frantziako Tourraren aitzakian Bilbora etorri ziren kolonbiar turista batzuen bizikletak ikustea besterik ez zegoen, a zer *pepinoak!* Guri garestia iruditzen bazaigu 6.000 euroko bizikleta bat, pentsa zer suposatzen duen soldatak askoz ere txikiagoak diren herrialdean. Batzuek esaten dute garai batean golfa zena txirrindularitza dela orain. Dirua duen jendea erakarri du, eta hori ona izan daiteke

sektorearentzat, baina arriskuak ere badakartza. Colnagok edota Pinarellok inbertsio-funtsak dituzte atzean, berdin-berdin apustu egingo dutenak enpresa horietan, Ferrarin edo beste edozeinetan. Sartu badira sartu dira hor badelako negozioa”.

Toyota, Audi, BMW, Lancia, Yamaha... auto eta moto marka ezagunek merkaturatu dituzte bizikleta elektrikoak, mugikortasun jasagarriaren aldeko bandera haizatuta. Prest al daude, ordea, espazioaren banaketa irauli eta autoari, oihaneko erregeari, lekua kentzeko?

EMERGENTZIA KLIMATIKOA EGUZKITAN

Agintariak jarraitzen dute autoentzako errepide eta aparkalekuak egiteko zein hiri-bide eta plazak birmoldatzeko arbolak errotik mozten, emergentzia klimatikoaren mehatxua itzalpetik ateratzeko. Iruñeko Zangoza kalean gertatu da, baita Bilboko Agirre Lehendakariaren etorbidean ere. Maule inguruko herritarrak, bestalde, kezu dira trenbide zaharra errepide bihurtu nahi dutelako. “Bide berri bat egitearena duela 40 urteko proiektua da”, azaldu du Les Voix du Saison kolektiboko kide Frantxoa Camusek. “Infrastrukturak oraingo beharrekin pentsatu behar ditugu. Jendeak geroz eta gehiago hartzen du bizikleta Maulera joateko, ez dugu autoa erabiltzeko beharra ukan nahi”. Gaiarekin lotutako datu deigarria eman du Euskal Hirigune Elkargoak: barnealdean garraio publikoen eskaintza %40 emendatu da 2017az geroztik.



3 URTE ARGIA BIZIKLETAN BANATZEN

GASTEIZ
DONOSTIA
IRUÑEA



ZER EGIN DEZAKET?

Zure herrian halako banaketa sistema bat
sustatzeko aukerarik ikusten baduzu,
jarri gurekin harremanetan:

komunitatea@argia.eus (+34) 943 37 15 45