

SAIOAREN AMAIERA: ONDORIOAK DENEN AURREAN AURKEZTEA

Lan-mahai bakoitzean ateratako eta bileraren azken zatian azaldutako ondorioen laburpen bat jasotzen da atal honetan:

1. mahaia. Bizikleta eta oinezkoak.

Hiru arlo jorratu dira mahai honetan: bizikleta bidezko mugikortasuna, oinezkoen mugikortasuna eta ingurumena.

Bizikleta bidezko mugikortasunaren indarguneei dagokienez, zera azpimarratu dute: Bilboren erdigunea laua dela, ibilgailuek astiro samar zirkulatzen dutela eta bizikleta erabiltzeko ohitura hazten ari dela. Aldiz, **ahulguneei** dagokienean, esan dute gabeziak daudela, besteak beste, bide-hezkuntzan, txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzan eta seinaleetan.

Oinezkoen mugikortasunak hirian **dituen indarguneei** dagokienez, Bilbon oinez egiteko dagoen ohitura handia azpimarratu dute. **Ahulguneei** artean, berriz, oinezkoentzako guneak egiterakoan merkataritza-jarduerara bideratuta egin izana eta oinezkoentzako konektatutako sarerik ez egotea kritikatu dituzte. Halaber, adierazi dute mugikortasun urriko pertsonen joan-etorriak erraztea ere hobetu beharreko arlo garrantzitsu bat dela.

Ingurumenaren arloan, kutsadura da, parte-hartzaileen ustez, konpondu beharreko arazo nagusia.

Bizikleta bidezko mugikortasunari lotuta lortu beharreko **helburuak** dira konektatutako bidegorri-sare bat egitea eta ibilbideak luzatzea, galtzadari lekua kenduz. Horrez gain, segurtasuna hobetzeko asmoz zirkulazioa baretu beharra azpimarratu dute, baita oinezkoen eta txirrindularien artean bizikidetzaren eta errespetuaren lortzeko lan egiteko premia ere.

Oinezkoen mugikortasunari dagokionez, oinezkoentzako sare interkonektatu bat eskatzen dute, garraiobide publikoekin lotura izango duena.

Parte hartu duten entitateen **konpromisoei** dagokienez, guztiak daude prest beren ezagutza eta esperientzia Bilboko Udalari eskaintzeko, eta beren harreman-sareko jendea, bezeroak eta bazkideak mugikortasun-ohiturak aldatu beharrez kontzientziazteko eta sentsibilizatzeko lan egingo dute.

2. mahaia. Garraio publikoa.

Garraio publikoaren **indarguneek** eskaintzaren aniztasunarekin eta ugaritasunarekin dute zerikusia: leku guztietara iristen da, auzoen arteko loturak onak dira, maiztasunak ondo doituta daude, gaueko zerbitzu eta guzti, eta txartel bakarra dago. Horren ondorio dira bidaiari-kopuru handia eta garraio publikoak herritarren artean duen harrera ona.

Ahulguneen artean, garraiobideen arteko koordinazio eza da nabarmenena. Koordinazio falta horrek arazoak eragiten ditu bidaia-txartelen tarifak integratzeko; gainera, erabilera-baldintzak ezberdinak dira; eta, gune batzuetan, garraiobide ezberdinek zerbitzu bera eskaintzen dutenez, eskaintza gehiegizkoa da.

Helburuei dagokienez, bi gehitzeko eskatu dute: hiriko mugikortasun-ereduak bateragarri egin beharra, batetik; bestetik, garraiobideen arteko koordinazioa hobetzeko premia, elkarrekin lan gehiago egitea.

Konpromiso gisa, garraio publikoaren erabilera sustatuko da turistaren artean. Horrez gain, prest agertu dira arlo teknikoan Udalari aholkuak emateko eta Bilbon eta inguruetan garraio-eredu jasangarria egituratuko duen ardatza izateko.

3. mahaia. Garraio pribatua.

Garraio pribatuaren arloan adierazitako **indargune** nagusia hirian zirkulazioa arintzen lagundu duten autobusentzako eta taxientzako erreiak areagotu izana da. Garraio publikoan eta pribatuan diharduten operadoreen profesionaltasuna ere azpimarratu dute; pertsona horiek, beren prestakuntzarengatik eta aldaketen aurrean daukaten jarrerarengatik, etorkizuneko Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren alde egingo dute. Lankidetzeta publiko-pribatuaren kultura da mugikortasun-eredu jasangarriagoa lortzeko bidean aurrera egiteko aukera emango duen beste elementu bat; ibilgailu elektrikoak kargatzeko Begoñan dagoen lehen gunea da horren adierazgarri.

Ahulguneei dagokienez, Bilbok, bere tamainarengatik eta bere ezaugarri geografikoengatik, motordun ibilgailuak hartzeko duen gaitasun mugatua aipatu dute. Horrekin batera, Udalak ibilgailu pribatuen erabiltzaileei bide-mozketen eta mugikortasuna oztopatzen duten kale-ekitaldien berri emateko sistemaren gabeziak nabarmendu dituzte. Halaber, Bilboko zenbait lekutan semaforoaren arteko sinkronizazioa hobetu daiteke, askotan ibilgailu-pilaketak eragiten baititu. Motorzaleek uste dute motoentzako egun dauden aparkalekuak ez direla nahikoak.

Zenbait **helburu** nagusi aipatu dituzte. Lehenak aparkamenduarekin dauka zerikusia: funtsean, ibilgailuak kalean utz ez daitezen lan egitea eta zamalanetarako guneen eta taxien geralekuen tamainak egokitzea. Bigarren xedea hirira auto pribatu gutxiago sartzearekin lotuta dago. Hirugarrena, berriz, moto-erabiltzaileen segurtasuna bermatzeko bide-azpiegiturak (errepideetako bazter-babesak eta marka irristakorrak) hobetzera bideratuta dago. Trafiko-legeei eta ordenantzei buruz trafiko-agenteek duten prestakuntza hobetu beharra ere aipatu dute.

Konpromiso gisa, Udalari agenteen prestakuntza eta hiriko mugikortasuna hobetzen laguntzeko beraien ezagutza eskaintzeko prest agertu dira garraio publikoaren sektoreko ordezkariak. Halaber, komunikabideetan egiten dituzten agerraldietan herritarrak kontzientziatzeko lan egiteko konpromisoa erakutsi dute.

4. mahaia. Dibertsitate funtzionala duten pertsonen elkarteak.

Modu egoki eta erosoan hiriko auzoak konektatzen dituen garraio publikoa da Bilboren **indargune** nagusia. Hiriko irisgarritasuna, garraioa eta mugikortasun bertikala pixkanaka hobetuz joan dira azken urteotan.

Ahulguneei dagokienez, komunikazio-ordutegiak, Bilboren orografia eta dibertsitate funtzionala duten pertsonen lagun egiten dietenek egin behar duten ordainketa aipatu dituzte. Garraio publikoaren irisgarritasuna ere hobetu egin behar da.

Helburu gisa, oinezkoen eta garraio publikoaren irisgarritasuna hobetzeko auzoak egokitzea eskatu dute, baita irtenbide tekniko eraginkorrak ezartzea ere. Azken helburuak gidariekin eta herritarren kontzientziazioarekin dauka zerikusia.

Konpromisoei dagokienez, parte-hartzaileak prest agertu dira HMJParen galdetegia eta beste material batzuk beren bazkideen artean zabaltzeko, ekarpenak egin eta Bilbon zehar mugitzerakoan izan ohi dituzten arazo zehatzen berri eman dezaten.

5. mahaia. Zamalanak.

Zamalanek Bilbon duten **indargune** nagusia herritarrak zeregin horretarako lekuak egoteak duen garrantziaz kontziente izatea da, alegia, badakitela ezinbesteko tresna direla. Bestalde, gune horiek erabiltzeko ordutegia egokia da. Gainera, Udalaren eta sektoreen artean elkarrekin jarduteko kultura dago. Zamalanetarako guneetan ordutegia ondo adierazita dago, eta beste aukera batzuk ere badaude, erabilera anitzeko erreiak, esaterako.

Ahulguneen artean, Zazpi Kaleetako arazoak aipatu dituzte; araudi berezia beharko luketela uste dute. Halaber, eguneko zenbait unetan pilaketak egoten direla nabarmendu dute, eta matrikula bidez ibilgailuen sarbidea kontrolatzeko eta gune horien erabilera okerra ekiditeko neurriak ezarri beharra adierazi dute.

Bigarren atalean, **helburu**enean, beste neurri batzuk ezartzea proposatu dute: erabilera anitzeko erreiak eta eguneko txartelak. Halaber, zamalanetarako guneak birmoldatzeko eta gehitzeko premia azpimarratu dute, baita leku horien eraginkortasuna bermatzeko erabilera okerrak zaindu beharra ere.

Konpromisoei dagokienez, sektoreko ordezkariak prest agertu dira ibilgailu ez kutsagarriak erabiltzeko aukera emango duten proiektu berritzaileak martxan jartzeko, baldin eta horren truke ordutegietan, sarbideetan eta errien erabileran abantailak izango badituzte. Gainera, Udalarekin era honetako jardunaldietan parte hartzen jarraitzeko eta mugikortasun jasangarriaren eredu berriaren eragile izateko asmoa agertu du sektoreak.