

## Mugikortasuna pagotxa ala kondena?

M A H A I - I N G U R U A

■ DAVID HOYOS ■ JOSE RAMON MARTIN ■ IÑIGO PALOMINO

### I R I T Z I A K

- Jose Francisco Cid
- Beatriz Moral
- Antxon Olabe
- Arantza Tapia

# Gehiago mugitzea hobeto bizitzea al da?

■ Unai Brea

Argazkiak: Iñigo Azkona

**E**tengabe mugitzen gara, eta gero eta gehiago gainera. Baditugu, horretarako, orain dela hamarkada batzuk pentsaezinak ziren bitartekoak, autoa batez ere, baina bitarteko horiek erabiltzeak –gehiegizko erabilera den ala ez, horixe dugu eztabaidagaietako bat– arazoak sortzen ditu. Auto-ilarak, kutsadura, istripuak... Aurpegi asko dauzka alde batetik bestera ibiltzeagatik ordaindu behar dugun bidesariak. Merezi du? Mugitzeko eskubidea inork ez du ukatzen, baina gero eta gehiago dira mugikortasun kontzeptua bera ezbaian jartzen dutenak. Garraio bide bakoitzaren egokitasuna aztertzen da, baina hortik harago, mugitu beharraz ere eztabaidatzen da.

Mugikortasunaren inguruan sortzen diren arazoak eztabaidagai dira gaur egun. Mugikortasuna murrizten ahalegindu behar gara, ala saihestezina da etengabe handitzea eta, hortaz, mugikortasun jasangarria sustatzea izan behar da helburua?

**DAVID HOYOS.** Mugikortasuna gutxitzea eta mugikortasun jasangarria sustatzea gauza bera dira. Mugikortasun jasangarria lortzeko, lehenengo helburua gaur egungo mugikortasuna murriztea izan behar da. Batez ere garraio bide motorizatuetan egiten dena.

**JOSE RAMON MARTIN.** Jasangarritasunak oreka lortzea esan nahi du, eta hori ezinezkoa da. Oreka bakarra gutxitzea da, heldu garen eredura helduta nahiko argi ikusten da ezinezkoa dela gaur egungoari eustea. Alde batetik, jendeak gero eta gehia-

go eskatuko du, eta bestetik, interes ekonomikoak daude, garraioaren inguruko hainbat alderditan: hirigintza, lurraren balioa... Aukera bakarra gutxiagotzea da, baina zeharo. Eta mugikortasuna beste balio batzuetan oinarritzea. Gaur egun, mugikortasunaz ari garela, askatasunari eta distantziari ematen zaie balio gehien, eta nire ustez bi kontzeptu horiek gaur egun atzera botatzekoak dira. Mugikortasuna beste modu batez gauzatu behar da.

**IÑIGO PALOMINO.** Bat-batean esango nuke mugikortasuna txikiagotzea ezin daitekeela izan helburua, berez. Leihoak ireki behar ditugu, eta gaur egun daukagun gizartea ikusi. Hori ikusten dugunean, errealitatea ikusten dugunean, konturatu egiten gara jendea gero eta gehiago mugitzen dela eta gero eta gehiago mugitu nahi duela. Eusko Jaurlaritzak 2007an argitaratu duen mugitu-



Ezkerretik eskumara, David Hoyos, Iñigo Palomino eta Jose Ramon Martin.

kortasun azterketan argi ikusten da, azken lau urteotan %11 handitu da lekualdatze kopuruaren arabera neurtutako mugikortasuna. Ez hori bakarrik. Jendeak gehiago mugitu nahi duela esan dut. Inkesta horietan ikusten da aisialdiarekin lotutako mugikortasuna dela gehien handitu dena. Zergatik mugitzen da jendea? Lanera joateko lehenik, eta bigarren arrazoia aisialdia da. Hori da gehien igo dena. Eta jendeak gehiago mugitu nahi badu, zer egin behar da? Jendeari aukera hori eskaini, eta gainera era jasangarrian. Erronka, beraz, garraio sistema jasangarria eraikitzea da.

**J. R. MARTIN.** Ez nago ados. Aisialdia diozu. Aisialdia zer da, merkataritza gune handietara joatea? Ni horren kontra nago. Ez diot eskubide hori ukatu behar denik. Kontra nago, badagoelako beste kontu bat: hau beharra da, edo eramanak gara horretara? Mugikortasuna planteatzen badu-

gu merkataritza gune handietara joateko behar diren azpiegiturak egite bezala, orduan akabo. Jendeak eskatzen duenari kasu egin beharko zaio, baina ez dago modurik horri erantzuteko, eta are gutxiago modu jasangarrian. Hori da jendeak eskatzen duena? Hori bada, uste dut ukatu egin behar zaiola.

**D. HOYOS.** Ni ere ez nator inondik inora Iñigok esan duenarekin bat. “Hauxe da daukaguna eta eskari horri erantzun egin behar diogu” esatea arriskutsua da. Horrekin batera beste gauza batzuk ere baditugu eta. Garraioaren kanpo-kostuari buruz egin nuen azterketa batean ikusten zenez, gero eta gehiago mugitzeak –eta batez ere garraio bide pribatuan mugitzeak– osasungintza eta ingurumen kostu eskergak eragiten ditu. Gehiago mugitzeak arazoak sortzen dizkio gizar-teari. Erakunde publikoak ohartu egin behar dira,

osasungintzako eta ingurumeneko arazoak gutxitu nahi badituzte zerbait egin beharko dutela garraio alorrean, garraioa gutxitzen saiatu beharko dira. Ezin daiteke esan “jendea gero eta gehiago mugitzen da”, hori geldiezina balitz bezala. Geldiarazi egin beharko da. Bestalde, lekualdatzeak zergatik ematen diren aztertzen badugu, konturatu egingo gara Eusko Jaurlaritzak lurralde ordenamendu alorrean egin dituen politikek zerikusi handia dutela. Esaterako, azken hamabost urteotan, oker ez banago, hamabi merkataritza gunere ireki dira Bizkaian, eta horiek 700.000 lekualdatze gehiago ekarri dituzte egunero. Badago harremanik, beraz. Jendea ez da gehiago mugitzen gehiago mugitu nahi duelako. Gehiago mugitzen da lurraldea antolatu dugun erak horixe eragin duelako, lekualdatze gehiago ematen da lehen oinez egiten genituen gauzak egiteko. Beraz komenigarria litzateke mugikortasuna zer den argitzea, eta garraioa zer den. Niretzat garrantzitsuagoa da irisgarritasunaz hitz egitea mugikortasunaz baino. Hau da, jendea ondasun eta zerbitzuetara iristeko

mugitzen da, zerbait behar duelako mugitzen da. Behar horri hurbiltasunetik erantzuteko gai garen heinean, zerbitzuak hurbilduz, hiritarrek irisgarritasun aukera berak edukitzea lortuko dugu, horretarako autoa hartzeko beharrik gabe.

**I. PALOMINO.** Merkataritza gunere handiak aipatu dituzue. Aisialdia horietara joatea da, baina baita oporretan joatea ere. Ni Andaluziara joan naiteke gustatzen zaidalako, edo Nafarroara aste-bukar... Esan nahi dut gizartean badagoela nahia gauza horiek egiteko, eta horretarako aukerak eman behar direla. Beste kontu bat dira kanpo-kostuak. Eta kostu horiek gaur egungo egoerarekin zerikusia dute. Horrek garraio mota desberdinen arteko oreka bilatzera garamatza. Baina niretzat, ez da ideia egokia biztanleriari esatea euren mugitzeko gogo mugatu behar dugula. Azken batean, gizartearen aurrerapena eta garapena norabide horretan ere badoaz. Adibidez, enpresak. Lanerako mugitu egiten gara, eta hori lurralde antolamenduarekin lotuta dago. Zergatik mugitzen gara lanera joateko

## M a h a i k i d e a k

### ■ DAVID HOYOS



#### Ingurumen ekonomialaria

Bilbo, 1974. Ekonomian lizentziatua da EHU, eta gaur egun ikerlari dihardu unibertsitate horretako Ingurumen Ekonomia Sailean. Bakarrik edo elkarlanean, garraio eta mugikortasunari buruzko hainbat txosten idatzi ditu, besteak beste *Transporte y medio ambiente en la CAV. Indicadores TMA* (Garraioa eta ingurumena EAEn. TMA adierazleak), eta *Mugikost*, garraioaren kanpo-kostuei buruzko azterketa, 2005ean.

### ■ JOSE RAMON MARTIN



#### Ekologistak Martxan-eko kidea

Jose Ramon Martin Durangon (Bizkaia) jaio zen 1952an. Eskarmentu handiko militante ekologista da. Batzorde anti-nuklearren mugimenduan hasi zen 80ko hamarkadaren erdian, eta harrezkeroztik hainbat elkartetan hartu du parte. Ekologistak Martxan-eko kidea da hura sortu zenetik, eta talde horretako Garraio Batzordean dabil. DBHko fisika eta kimika irakaslea da Bilboko institutu batean.

gaur egun? Bere garaian, eta uste dut neurri zuzena izan zela, fabrikak atera zirelako herrien erdi-erdi-tik. Horrek mugikortasun handiagoa eragiten du baina egoera positiboa da. Ni Elgoibarkoa naiz, eta ez dut Elgoibar erdian altzairu fabrika bat ikusi nahi, kanpoan nahi dut fabrika hori. Horretarako mugitu egin behar naiz. Horiek dira sortzen diren egoerak, guk sorrarazi ditugu eta nahi ditugun egoerak dira. Berdin gertatzen da aisialdiarekin. Ez nago ados norbaiti esatearekin: zu oporretan hobe hemen gelditu, bestela mugikortasun handia sortzen dugu eta. Ez. Jendeak hori egin nahi du, eta nahi duen neurrian erantzun jasangarria ematen ahalegindu behar gara.

Agerikoa da iritzi desberdinak daudela mugikortasun eskaerari buruzko jatorriaz. Noraino da hiritarren borondate hutsak sortua, eta noraino gara horretara bultzatuak?

**D. HOYOS.** Hori baino lehen, aurreko eztabaidan sakondu nahi nuke. Galdetu egin duzu ea lor dai-

tekeen etengabe hazten den eta aldi berean jasangarria den mugikortasuna. Eta nik esan nahi nuen jasangarritasuna, hain zuzen, hazkundeari mugak ipintzea dela. Hala da garapen jasangarritzat hartzen badugu bere ingurumenarenganako begirunea duen garapena. Mugikortasun jasangarriaz ari bagara, berebiziko garrantzia dauka mugak jartzeak. Mundu finitu batean ezer ez da hazten, mugikortasuna ere ez. Jendearen nahiak edozein direla ere, argi dago muga batzuk daudela. Eztabaida egin dezakegu muga horien barruan gauden ala ez. Zuri, Iñigo, beharbada irudituko zaizu oraindik badugula tartea, nire ustez berriz, gainditu egin ditugu muga horiek honezkero, eta horregatik murrizketa behar da. Nahasi egiten dira kontzeptuak. Mugikortasuna gutxitzeak ez du esan nahi jendeari gutxiago mugitzeko esan behar diogunik, gutxiago mugitu behar izateko moduak bilatu behar direla esan nahi du. Fabrikak aipatu dituzu. Fabrikak hiriguneetatik ateratzeak une historiko batean hartutako erabakia izan zen. Kutsatu egiten zutelako, eta abar. Gero frogatu da hori hanka sartzea izan zela, mugikortasunak sortu dituen arazoengatik hain justu. Eta oraingo hirigintza ereduaren arabera, fabrika haiek ez direnez dagoeneko existitzen, eta gehienak zerbitzu sektorekoak direnez, dena hirigunean egotea nahi da berriro. Hala, lanerako, erosketetarako... joan-etorriak hiri barruan egin ahal izango dira, mugikortasuna biderkatu gabe.

**J. R. MARTIN.** Nik ez dakit non jarri behar diren fabrikak, baina argi dago fabriketara joateko bakoitzak bere autoa erabiltzen badu, batez ere mendi baten gailurrean bizitzea erabaki duelako, mugikortasun arazoa sortzen dela. Ez bakarrik fabriken kokapenagatik; non bizi garen, etxeak non egiten ditugun, eta abar. Ni lanean hasi nintzenean, ia langile guztiak bizikletaz joaten ziren lanera. Durangarra naiz, eta paper-fabrikara joaten ginen, herritik 3-4 kilometrora. Gaur egun 3-4 kilometrora, lanera, bizikletaz joatea inori ez zaio bururatzen. Gero hasi ginen autobusez joaten, eta gaur sekulako aparkalekua dago autoz beteta, bakoitza berean doa eta. Fabrika leku berean egon da azken 50 urteetan, baina ohiturak aldatu dira. Lehen bizikletaz, gero autobusez,

## ■ IÑIGO PALOMINO



### Eusko Trenbideak-eko zuzendaria

Elgoibartarra (Gipuzkoa), 1974an jaioa. Enpresa eta Zientzia Ekonomian lizentziatura eskuratu zuen Deustuko Unibertsitatean. Gaur egun Eusko Jaurlaritzak sortutako Eusko Trenbideak erakunde publikoko zuzendari nagusia da. Orain gutxi arte Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Zuzendari kargua izan du. 2005eko uztailetik 2007ko iraile-ra arte ibili da zeregin horretan.



azkenik autoz. Eta esaiozu orain jendeari denak batera joan behar direla. Ez da bakarrik mugikortasuna, baizik eta non bizi garen, zer hirigintza eredu dagoen... Eredua badakigu zein den, horizontala. Eta mugikortasun arazoak sortzen ditu, edo areagotu behintzat. Orduan, esango nuke, modu gogorrean esanda gainera, mugatu egin behar dugula mugikortasun eskubide hori. Gaur egun inori ez zaio bururatzen Bilbo erdiraino bere autoaz joan behar duela. Mugikortasun horrek beste batzuen eskubideen kontra talka egiten du, eta ikusten baduzu gaur egungo Bilboko Areatza –eta ez dut esango hori denik eredu– eta orain dela hamar urtekoa, guztiz desberdinak dira. Nolabait esateko, zigortu egin behar da Areatzara sartzea.

**I. PALOMINO.** Durangoko paper-fabrika aipatu duzu, Jose Ramon, eta nik hori jendearen ongizatearekin lotuko nuke. Lehen bizikletaz joaten

ginen lau kilometro egiteko. Orain inor ez da joaten. Jakina, neguan, euria eta hotza egiten duenean, hobeto joaten da autoan, eta ez da aukera hori ez dagoelako, baizik eta gizarteak aurrera egin duelako eta norberak bilatu egin duelako bere erosotasuna. Zelan joango naiz bizikletaz, autoa egonda, edo autobusa egonda? Horregatik diot ohitura aldaketa horiek zerikusia dutela gizarte honek aurrera joatearekin. Gaur egun pentsaezina litzateke egunero hamar kilometro egitea bizikletaz lanera joateko.

**D. HOYOS.** Eta zergatik egiten dute Kopenhagen, eta Europa erdiko leku askotan? Ez dute dirurik autoa erosteko ala?

**I. PALOMINO.** Bai, bai, bat nator horrekin...

**D. HOYOS.** Baina zuk ontzat ematen duzu hobeto bizi garenez gero, autoz goazela.

**IÑIGO PALOMINO.** Ez, nik ez dut hori esan, bizikletaz ez goazela esan dut.

**J. R. MARTIN.** Baina bizikletaz ez bagoaz, beste modu batez joan beharko gara, ezta?

**I. PALOMINO.** Garraio publikoan. Horri buruz hitz egin nahi nuke. Erabat ados nago autoari buruz esaten duzuenarekin. Nolabait autoari zailtasunak ipini behar zaizkiola, sekulako arazoak sortzen dituela... Bada, garraio bide publikoen aldeko apustua egin behar da, bera hobetuz.

**D. HOYOS.** Bizikletaz edo oinez ere joan daiteke. Ni bizikletaz joaten naiz lanera, beste inola baino hobeto. Auto barruan doazenak ikusten ditut eta benetan diotsut ez zaidala iruditzen zoriontsuak direnik, auto-ilaran sartuta. Ez dut denboraz hitz egingo, ez dut esango metroz bezain azkar noanik. Uste dut hautsi egin behar dugula bizi-maila hobea eta leku guztietara autoz joan ahal izatea lotzen dituen pentsamoldea. Mito horiek hautsi egin daitezke. Oinez, metroz, bizikletaz.. joan gaitezke, duintasun handiagoaz.

**I. PALOMINO.** Bizikletaz ari garela, niretzat adibidez Gasteizko eredia oso esanguratsua da. Jende pilo bat ibiltzen da bizikletaz Gasteizen. Azpiegiturak egiten ari dira horretarako. Beste kontu bat da Elgoibarretik Bilbora joatea, eta hori da nik diodana. Distantzia motzetarako? Bizikleta, erabat ados.

**D. HOYOS.** Fabrikez hitz egiten hasi gara ordea. Zuk ontzat ematen duzu inori ez zaiola bururatzen fabrikara bizikletaz joatea, ez ginen ari Elgoibar-Bilbo ibilbideaz.

**I. PALOMINO.** Bai, bai, ibilbide laburretarako oso egokia iruditzen zait. Lantokia 2-3 kilometrorra daukat eta bizikletaz joaten naiz. Primeran. Baina uste dut salbuespena direla lantokia etxetik hain hurbil daukatenak.

**J. R. MARTIN.** Adibide bat. Garraio publikoa bultzatu behar dela esan duzu, Iñigo. Horrekin denok egiten dugu bat, baina ez da nahikoa.

Hirietan, garraio publikoa geldoegia da autoek oztopatzen dutelako besteak beste. Garraio publikoa bai, baina oztopo hori kendu egin behar da. Ez da kutsadura arazo hutsa. Arazoa da, hirietan behintzat, ez dagoela denentzako lekurik. Eta hor galtzailea autoa izan behar da, beste aukerarik ez dago.

Autoarenganako dependentzia aipatzen da behin eta berriz. Esaterako, EAEko 2007ko mugikortasun azterketan. Arazoa orduan ez da mugikortasuna handitzea, mugitzeko autoa erabiltzea baizik? Arazoa, azken batean, autoa da?

**D. HOYOS.** Bai baina ez. Ideia horrek badu arriskua: jakina da gaur egun autoa dela mugitzeko modu hegemonikoa, eta muga asko dituen gainera. Espazio handia betetzen du, garraio ahalmen txikiagoa du, energia aldetik askoz eraginkortasun txikiagoa du, eta abar. Baina sistema eraginkorragoak erabilita ere, infinitura eraman dezakegu mugikortasuna. Askok mugitzen jarraitzen badugu... Esaterako, metroa jarri zenean Algortatik (Bizkaia) Bilbora joateko, lehen Bilbon bazkaltzen zuten asko etxera itzultzen hasi ziren goizeko eta arratsaldeko lanaldien artean. Bazu-ten-eta aukera bidaia hori hogeita minutuan egiteko. Zer lortu da? Garraio bide azkarragoa ipini denez, joan-etorri kopurua biderkatu dugu. Eta beraz gehiago beharko dugu. Esan nahi dut epe luzean mugikortasuna bera murriztea izan behar dela helburua, mugitzeko era eraginkorragoak edukita ere.

**J. R. MARTIN.** Horrekin batera hirigintza dago. Kasu batzuetan ezinezkoa da garraio publikoarekin jendea mugitzea. Txaletekin eta abarrekin, egiten den sakabanaketarekin... Erakunde publikoak konturatu egin dira horretaz, baina ez dira ausartzen egin behar diren pausoak egitera. Beste interes batzuk daude, eta ez dira jendearen nahia edo beharra. Halako moduan eraikitzen bada, lurraren balioa gora doa, eta udalek ere ateratzen dute hainbat diru, zergak direla eta ez direla. Mugikortasunaren inguruan beste hainbat gauza daude dantzan. Hau konpontzeko alderdi baka-

rraz arduratzea ez da nahikoa, diziplina anitzekoa izan behar da.

**I. PALOMINO.** Davidek metroaz esandakoaren harira, nik arrazoi ematen diot: handitu egiten da mugikortasuna. Baina buelta emango diot argudio horri. Pertsona hori, lehen Bilbon bazkaltzen zuen eta dirua gastatzen zuen pertsona hori, zergatik joaten da etxera? Nahiago duelako. Dirua aurrezten duelako eta etxean oso ondo bazkaltzen duelako. Orduan, aukera hori ematen diogu. Bai, mugikortasuna handitu egiten da, baina pertsona horren ongizatea ere bai. Hori norberaren aukera da.

**D. HOYOS.** Jendeari mugitzeko aukerak ematearekin batera, mugitze horrek sortzen dituen arazo ez kontziente izan dadin bilatu behar da. Zer ondorio daukan mugitzeak. Eta ondorio desiragaitzengatik ordaindu behar duenean –ikusiko dugu zein den ordaintzeko era–, erabaki zuzenagoa hartu ahal izango du mugitzeko aukeratzen duen moduaz. Metroz etxera bazkaltzera doanak baleki bere bidaiaria horien eragina zein den, beharbada nahiago luke hirian gelditu. Hitz egin izan da Castrotik Bilbora datozenentzat trenbidea jartzeaz. Nik pentsatzen dut Castrotik Bilbora joateko oso modu azkarra ezarriko balitz, jendea Laredora joango litzatekeela bizitzera. Historia aztertuz, konturatu egiten zara jendeak mugitzeko erabiltzen duen denbora ez dela aldatu. Beraz, zenbat eta azkarrago izan garraioa, orduan eta urrunago joaten dira. Ze, jendeak ez du besterik gabe erabakitzen hara edo hona bizitzera joatea. Askok ez dute beste aukerarik. Ezin dute ordaindu pisu bat Bilbo erdian, eta lekutara joan behar dira. Baina kontua ez da jendeak bidaiatzea maite duela. Nik ez dut ezagutzen mugitze hutsagatik gozaten duen inor. Behar batengatik mugitzen gara.

Axola ez badizue, aurrekora itzuliko gara: jendeak hala nahi duelako handitzen da mugikortasuna, ala eramanak gara horretara?

**J. R. MARTIN.** Hainbat arlotan gertatu da, Historian, hasiera batean beharbada eskaera dagoela

“**E**z da ideia egokia biztanleriari esatea euren mugitzeko gogo mugatu behar dugula. Azken batean, gizartearen aurrerapena eta garapena norabide horretan ere badoaz”

**IÑIGO PALOMINO**

baina gero ez. Autoa asmatu zutenean, hura bai pagotxa! Tresna bat hemendik hara joateko, eta lehen oinez edo asto gainean joan behar zen. Hasieran, jakina, eskaera dago. Baina nik uste dut gaur egunean dagoeneko ez dela eskaera, horretara eramanda gaudela. Eta gainera, berdintasun ideia baliatuta. Gaur ia gehienok daukagu autoa izateko eskubidea. Lehen lau auto baino ez zuden, eta ez zuten hainbesteko arazoa sortzen. Autoek arazoa sortu dute asko daudelako. Berdintasun ideiarekin esaten da: denok dugu eskubide bera hori erabiltzeko. Bai, baina denok, orduan, kontziente izan beharko gara murriztu egin behar dugula erabilera hori. Eta hemen industriaren inguruan interes handiak daude: zementua egiten dutenak, errepideak egiten dituztenak, autoak egiten dituztenak, petrolioia saltzen dutenak... Nik ez dut uste jendearen eskaera denik. Zerbait inposatua ez bada, bai behintzat horretara eramanak gara.

**I. PALOMINO.** Ez nago ados horrekin. Dena dela, pentsatzen dut garraio sistema, bere osotasunean hartuta, gure gaurko bizimoduaren zatia dela, eta kasik esango nuke ondorioa ere badela. Horregatik esan dut hasieran errealitateari begiratu behar diogula, eta horrek ez du esan nahi garraiatzeko dauzkagun ohiturei eutsi egin behar



“**J**asangarritasunak oreka hortzea esan nahi du, eta hori ezinezkoa da. Oreka bakarra mugikortasuna gutxitzea da, heldu garen eredura helduta nahiko argi ikusten da ezinezkoa dela gaur egungoari eustea”

**JOSE RAMON MARTIN**

diegula. Segur aski, ahalegina egin behar dugu ohitura horiek aldatzeko. Baina eskaera hor dago. Nire aitona-amonak Elgoibarretik Donostiara joan ziren eztei-bidaian. Orain nori esango diozu Donostiara ezin dela joan? Gizartearen garapenak ekarri du egun pasa Bilbora edo Donostiara joan nahi badut aukera hori edukitzea. Ez da kanpotik eragindakoa, gizartearen aurrerapenak ekarritakoa baizik.

**D. HOYOS.** Gaur egungo garraio eskaria gure ekonomia, gizarte eta lurralde ereduaren ondorioa da. Uste dut horretan denok bat gatozela. Eskaria ez da bat-batean sortu, arrazoiak ditu. Arrazoi batzuek jendearen mugitzeko nahiarekin dute zerikusia, beste batzuek mugitzeko ematen zaizkien –edo ematen ez zaizkien– erraztasunekin. Alegia, nola ordenatzen dugun lurraldea. Errealitateari begiratu behar zaiola esan duzu, Iñigo, eta bitxia da, nik errealitateari begiratze diodanean ez baitut ikusten zuk ikusten duzun gauza bera. Nik ez dut ikusten jendea mugikortasun handiago eske, mugikortasun horrek eragindako arazo mordoa ikusten dut. Eta arazo horiek konpondu behar ditugu. Pilaketa arazoak, istripuak... Urte asko igaro dira, eta argi dago arazo horiek ez direla gertatzen jendeak gaizki gidatzen duelako, autoz ibiltzearen berezko ondorioa horixe delako

baizik. Beste edonola mugitzea baino askoz arriskuagoa da. Hortaz, hildakoak, kutsadura, osasun arazoak, zarata, estresa... gure garraio sistemak sortzen ditu. Hori da nik ikusten dudana, errealitateari begiratzen diodanean. Eta ikusten dut jendea ez dela gehiago mugitzen hala nahi duelako, merkataritza guneak herritik kanpo ipini ditugulako baino, eta aldi berean auzoan zeukan denda desagertu egin delako. Behartuta daude erosketak etxetik hamabost kilometrora egitera. Erakundeen erantzukizuna da gertatzen ari denaz ohartzea, eta egoera bideratzeko gauza izatea, desiratzen ez genituen ondorioak jasaten gabiltzala ulertuz. Iruditzen zait zuretzat, Iñigo, jendearen mugitzeko nahia ukiezina dela, eta beraz etengabe ase behar dela grina hori.

“Eskariari erantzun” diogunean, “azpiegiturak sortu” diogu...

**D. HOYOS.** Bai. Eta esaterako, aspaldi ikusi da errepide berriak eginez ez dela ezer konpontzen, kontrakoa baizik. Trafiko gehiago sortzen delako. Jende askok pentsatzen du: “Errepide berria ireki dutenez, orain autoa har dezaket, lehen ez bezala, eta azkarrago iritsi”. Horrek eskari handiagoa sortzen du, eta azkenean errepide berriak ere gainezka egiten du. Beraz beste errepide bat behar da. Hau argi ikusi dute leku askotan. Izan ere, herrialde gehienek, salbuespenak salbuespen –horietako bat Euskal Herria–, errepide gehiago ez egitea erabaki dute.

**I. PALOMINO.** Bat nator autoaz diozunarekin. EHUn egin zenuten kanpo-kostuei buruzko txostena aipatu duzu lehen. Geroago, Eusko Jaurlaritzak beste bat egin zuen, eta ondorio argia atera zen: 1.950 milioi euroko gastua dago istripuekin, autopilaketekin, kutsadurarekin... lotuta. Datu esanguratsua dago: gastu horren %97,5 errepide bidezko garraioak sortzen du. Trenbideak, berriz, %2,5. Eta erakunde publikoek apustu garbia egin dute trenbidearen alde.

**D. HOYOS.** Zer esan nahi du apustu garbiak? Ez al dira egiten ari Supersur-a, Donostiako bigarren saihsabidea, ez al da egin Eibar-Gasteiz autobidea?



**Garraioak eragindako kanpo-kostuen %97,5 errepide bidezko garraioak sortzen du. Trenbidea, berriz, %2,5aren erantzulea da.**

Hirietako aldiriko trenak indartzen ari dira, ala Euskal Y-a besterik ez dira egiten ari?

**I. PALOMINO.** Apustu garbia dagoela ikusten da metroan, tranbian, Euskotreneko sarearen hobekuntzan, Euskal Y-an...

**D. HOYOS.** Eta ez da apusturik egiten errepidearen alde? Nire ustez, denetik gehiago egotea da apustua. Ez dut trenaren aldeko apusturik ikusten, mugikortasunaren tarta handitzen ari dela ikusten dut. Errepide bidezko lekualdatzeak gero eta gehiago dira errepide berriak egiten ari garelako, eta tren bidezkoak ere gehiago izango dira Euskal Y-a egiten bada. Arazo bat dago hor: aspalditik esaten da garraibide eraginkorrak sustatu behar direla. Trena esaterako. Eta hori autoak kenduz eta trenera eramanez lortzen da, baina ez Euskal Y-a bezalako bide berria eraikiz, horrek

hiriburuen arteko mugimenduetarako baino ez duelako balio. Hiriburuen arteko mugimenduak mugikortasun arazoaren zati txikia besterik ez dira.

**J. R. MARTIN.** Haria berreskuratuz –hau da, ea eskaera kanpotik eraginda dagoen–, adibide txiki bat jarriko dut. Sortutako arazoak guztiz desberdinak dira, baina... Sakelako telefonoz ari naiz. Denok ezagutu ditugu, gutxi gorabehera, hasierako egoera eta oraingoa. Behar bat betetzera etorri da hori? Bada, bai, komunikazioa beharrezkoa da, mugikortasuna bezala. Baina gaur egun eskuko telefonoen inguruan dagoen industria, sortu diren arazoak... Hori beharra da? Barkatu, baina ez. Eta autoekin antzeko zozer gertatu da. Hasieran ez genukeen pentsatuko, baina azkenean arazoak sortu dira horren inguruan. Mugikortasuna behar da noski, mugitu egin behar gara, oinez, animalia

“**K**ontua ez da jendeak bidaiatzea maite duela. Nik ez dut ezagutzen mugitze hutsagatik gozaten duen inor. Behar batengatik mugitzen gara. Eta jendea gehiago mugitzen da lurraldea antolatu dugun erak horixe eragin duelako, merkataritza guneak herritik kanpo ipini ditugulako, eta aldi berean auzoko denda desagertu egin delako. Lekualdatze gehiago ematen da lehen oinez egiten genituen gauzak egiteko”

#### DAVID HOYOS

baten gainean edo tresna baten laguntzaz, baina azkenean horrek harrapatu egin gaitu. Eta orain politikariak, kontziente izanda ere mugikortasuna mugatu behar dela, ez dira ausartzen horri amaiera ematera. Oso zaila da, interes handiak daudelako. Jendeak eskatu egiten du? Apur bat bai, baina...

**I. PALOMINO.** Argi dago gaur egun erabilera desegokiak daudela, eskuko telefonoen adibidearekin segituz. Baina mugikortasuna, bere garaian telebista... horiek aurrerapausoak izan dira, garapena izan da. Ez diot beharra denik guztiz, baina bai erosotasunera eraman gaituela.

Bestetik, jasangarritasunaz hitz egin dugu lehen, eta uste dut azpimarratzekoa dela jasangarritasun kontzeptuak hiru zutabe dauzkala: ingurugiroa bat da, baina alde soziala eta ekonomikoa ere badaude. Zer bait jasangarria izateko, hirurak hartu behar dira

kontuan. Ezin da bata ahaztu, edo bakarra baino ez eduki kontuan. Lehen oso adibide polita ipini du Jose Ramonek: ezin dut baserria ipini mendi gailurrean, eta gero garraio publikoa eskatu. “Euskal Herriko biztanlea naiz eta eskubidea daukat”, esan daiteke. Bada, beharbada ez daukazu eskubide hori, zeuk erabaki duzu han bizitzea. Horregatik garrantzitsua deritot hiru alderdi horiek azpimarratzeari.

**D. HOYOS.** Hori interpretazio bat da. Nire ustez, badira hiru dimentsio horiek, baina zirkulu zentrokidetzat hartu behar ditugu. Izan ere, badugu sistema ekonomiko bat, eta horrek sistema sozial baten beharra du, eta biek egon behar dute ingurumen sistemaren barruan, horixe baita gure sostengua. Horregatik ematen zaio ingurumenari garrantzi gehien. Horrek ez du esan nahi aldi berean jendearentzat ona izan behar ez duenik, eta aberastasuna sortu behar ez duenik, baina batez ere ingurumenaren mugen barruan egon behar du. Muga horiek gainditzen dituen garapenak ez du zentzurik.

Intermodalitatea aipatzen da, mugikortasuna jasangarriago bihurtzeko tresna moduan. Hala da?

**D. HOYOS.** Errepide bidezko garraioak beste garraio mota batzuek baino eraginkortasun txikiagoa duen honetan, modu jasangarriagoetara jotzea egokia da. Testuinguru horretan kokatu behar da intermodalitatea. Kontua da errealitatean ez dela haren arrakastarik ikusten. Bilbo-Brugge itsasoko autobidea har dezagun adibidetzat. Orain gutxi argitaratu dute ez dela nahi bezain arrakastatsua izaten ari. Nire ustez, hala gertatzen da era horretako egitasmoei beste neurri batzuen laguntza behar dutelako, alegia, aurreko sistemak erabiltzea oztopatzen duten neurrien laguntza. Erabiltzaileak ez dira ergelak, eta itsasoko autobide hori ez erabiltzea erabaki badute, izango dute horretarako arrazoiren bat. Non dago arazoa? Ona da itsasoko autobide hori sortzea, errepidea baino sistema hobea delako salgaiak garraiatzeko, baina horrekin batera ez bada errepidea penalizatzen, ez badago erabiltzaileak errepidetik uxatzen dituen neurri sortarik, horrek ez du arrakasta handirik.

“**E**Bko Garraioaren Liburu Zuriak aurreikusten du zenbatekoa izango den garraioa 2000-2020 tartean. Eta salgai garraioa %50 haziko da. Garapenagatik edo ez dakit zergatik, baina hala gertatuko da”

**IÑIGO PALOMINO**

**J. R. MARTIN.** Nik ulertzen dut garraio mota desberdinak sare batean txertatzea dela intermodalitate. Horrela esanda, gauza ona da. Nik ez dakit salgaien garraioaz asko, baina uste dut pertsonen garraioaz gauza batzuk esan behar direla. Lehenengo: distantzia laburra bada intermodalitateak ez du gauza handirik konpontzen. Jendearen lekualdatzea txikia denean, garraiobide mota bat baino gehiago hartzea, oso onak izan arren, nahiko zaila izaten da. Jendeak gutxitan egiten du. Beste gauza batzuk ere sortzen dira, desoreka esaterako. Tren geltoki baten ondoan disuasio-aparkalekua egiten denean, aparkaleku hori nire auzo inguruan egotea tokatzen bazait, pentsatu egiten dut: hara, guretzat kaka guztia eta besteentzat lorategiak. Zaila da, eta halakoak planteatzen direnean, beti azpiegitura handiak planteatzen dira. Irtenbidea ez doa hortik. Ez dut uste epe ertainean irtenbide ona izango denik. Dena den, esaten bada helburua dela errepidetik gauzak kentzea beste sistema batzuen mesedetan, hori bai. Baina uste dut beste modu batera antolatu behar dugula geure bizimodua. Beste aukerarik ez dago.

**I. PALOMINO.** Niri oso interesgarria iruditzen zait intermodalitatea salgai garraioan. Herri honetan arazo nabarmena daukagu: oso industria indar-

tsua daukagu, baina oso herri txikia gara eta gauden lekuan gaude. Espainia eta Frantziaren artean gaude, hau da, Iberiar penintsularen eta Europaren artean. Kamioi asko igarotzen dira gure errepideetatik, hemen gelditu gabe. Arazo nabarmena daukagu Irunen: egunero 10.000 kamioi baino gehiago. Aukerak ipini behar dira, eta bai Europar Batasunak (EB) bai Eusko Jaurlaritzak argi dute aukera horiek, salgai garraioari dagokionez, trenaren eta itsasoaren sustapena direla. Itsasoarena zailagoa da, oraindik hasiberriak gara, baina nire ustez oso proiektu interesgarria da Bilbo eta Brugeraren artean ipini den hori. Azkenean, etorkizunean horra jo beharko dugulako. Garai batean ondo ezagutu nuen proiektu hori, eta bai, orain esaten da: “%30eko erabilera besterik ez”, baina abian ipini duen enpresa gustura dago, kalkuluek zioten hala izan behar zuela. Eta gaur egun argi dagoena trenaren aukera da. Europar barneratuta dago hori, eta guk lan egin behar dugu salgaiak trenaz garraiatuak izan daitezela. Alde batetik, errepideak eragindako kanpo-kostuak asko murriztuko direlako, eta bestetik ez daukagulako beste aukerarik, Irunetik pasa litezke 10.000 kamioi egunero, baina 50.000 ez. Argi dago gure enpresek lan egiten dutela, eta gaur Elgoibarren torlojuak egiten dituztenek ez dituzte dagoeneko Durangon saltzen, Hungarian baizik. Lan egin nahi dugu, eta horretarako gure enpresek lehiakorrak izan behar dute, eta horretarako azpiegiturak behar dira, enpresa horiek aukera izateko gaur Txinan saltzeko, bihar Hungarian erosteko... Bi aukera horiek –trena eta itsasoa– baliatzen ez baditugu, Irunen kolapsoa izango da. Intermodalitatea batez ere hori da niretzat.

**D. HOYOS.** Intermodalitatea interesgarria da errepidez egiten diren lekualdatzeak desagertzeko eta haien ordeztu sistema eraginkorragoak erabiltzeko balio duen heinean. Baina lehenago esan dudanez, garraiobide eraginkorrek ere utzi egingo diote eraginkor izateari mugikortasuna etengabe biderkatuz gero. Bilboko portuan egunero 700.000 ontzi sartzen badituzu, itsasoa ere hondatu egingo da, errepidea baino eraginkorrago izanagatik. Aldiz, gaur egun ontzat ematen da gero eta gehiago mugitu behar dugula. Euskal

Herria pasabidea da, baina Suitza ere bai. Han aspaldi hasi ziren kamioiak trenetara sartzera behartzen, euren lurraldea zeharkatzeko. Zer gertatzen da gaur egun Espainiako Estatuan? Nik dakidanez, eraikitzen ari diren abiadura handiko trenbideak ez daude salgaiak eramateko diseinaturata. Izan ere, hasiera batean bakar batek ere ez zuen salgaiarik eraman behar. PSOE gobernura iritsi zenean, politika aldatu zuen, eta trenbide batzuk –Euskal Y barne– misto izendatu zituen. Baditut neure zalantzak. Eusko Jaurlaritzak ez du oraindik azaldu Euskal Y-ak zenbat eta zeintzuk salgai eramango dituen. Nik dakidanez, ez dago ezer. 5.000 kamioi aipatu izan da... Oso gutxi, egunero 50.000 dabiltzala kontuan hartuta. Dena dela, garraioak gora egiten jarraitzen badu Iruenen 20.000 kamioi izatera iritsiko gara noizbait, asko trenez joan arren.

**I. PALOMINO.** Ezin dugu esan “egiten duguna eginda ere ez dugu gauza handirik lortuko”. Egin dezagun, dena izango baita beharrezkoa. Eusko Trenek gaur 200.000 tona bobina garraiatzen du urtero. Zenbat kamioi kentzen du horrek? Ez dakit, baina ahal bezain beste ari gara kentzen. Eta Euskal Y-an ere, noski, salgaiak garraiatu ahal izango dira.

**D. HOYOS.** Gaur egun ez badira trenez garraiatzen, zergatik etorkizunean bai?

**I. PALOMINO.** Orduan, ezer ez egitea da irtenbidea? Enpresez ari gara, eta enpresek lanean jarraitzea nahi dugu, baina horretarako aukerak eskaini behar zaizkie. Lehen esan dudanez, Elgoibarren saltzen zuen Antzuolako torloju egilea desagertu egin da. Hori da sistema. Ez diot ona edo txarra denik, baina horixe daukagu, eta goizeko zortzietan jaikitzen garenean egunkaria nahi dugu etxe-ko atarian.

**J. R. MARTIN.** Beharbada pentsatu beharko da ezin dugula Elgoibarko torloju bete mundu osoa.

**I. PALOMINO.** Baina gero, halako enpresa ixten dutenean 100 langile kalean utzita, denok jartzen gara han, protesta egiteko.

“**I**ndustriaren inguruan interes handiak daude: zementua egiten dutenak, errepideak egiten dituztenak, autoak egiten dituztenak, petrolioia saltzen dutenak... Nik ez dut uste mugikortasuna jendearen eskaera denik. Zerbait inposatua ez bada, bai behintzat horretara eramank garela”

**JOSE RAMON MARTIN**

**D. HOYOS.** Jendeak erabakitzeke eskubidea edukiko du informazio guztia ematen badiogu. Zuk esan duzun bezala esanda, denok gaude ados enpresa eta lanpostu horiek irautearekin. Baina zein izango da kostua, guztira? Euskal Y-a egin behar dugula diozu, Iñigo, enpresak lehiakorragoak izateko, eta horrek, nolabait, pertsonak hobeto egotea ekarriko du. Baina pertsona horiei erakusten badiezu nola geratuko den lurraldea Euskal Y-a egin eta gero, pertsona horiek informazio guztia edukiko balute, zer esango lukete? Esaten diegu aurrerapenaren onerako halakoak eraikitzen jarraitu behar dela. Bestela, alde egingo dute enpresek. Baliteke halako batean jende horrek esatea: “Hau bada aurrerapenagatik ordaindu behar dudana prezioa, beharbada nahiago dut ez ordaindu. Beharbada nahiago dut halako enpresak alde egitea”. Dirudienez, ukitu ezin daitekeen ideia dago: asko garraiatzen segitu behar dugu, herrialde guztiak ari dira asko garraiatzen. Hemen daukat Espainiako Estrategia eta Azpiegitura Planean agertutako grafiko bat. Herrialdeen garraio-bolumena eta haien per capita errenta konparatzen ditu, eta ikus daiteke ez dagoela harreman zuzenik. Herrialde aberatsenek ez dute berez gehiago garraiatzen. Beraz, ez dago honela dioen legerik: “Gure enpresen onerako, lehiakortasunaren onerako, zenbat eta gehiago garraiatu hobeto ibiliko gara”.



Bilbo-Brugge itsasoko autobidea bere gaitasunaren %50etik behera dabil.

**I. PALOMINO.** Herrialdez herrialdeko xehetasunetan sartu gabe, aipatu egingo dut hemen daukadan agiri bat: EBko Garraioaren Liburu Zuria. Liburu hau 2001ean argitaratu zen, eta 2006an egin zen errebisioa. Joeraz mintzo da, eta aurreikusi egiten du zenbatekoa izango den garraioa 2000-2020 tartean. Dioenez, salgai garraioa %50 haziko da. Ez dakit nondik aterata, baina hori da aurreikuspena. Garapenagatik, aurrerapenagatik... Ez dakit zergatik, baina hala gertatuko da.

**D. HOYOS.** Hobe esanda, hala gertatuko dela uste dute. Barregura ematen didate “hau gertatuko da” esaten duten era horretako agiriekin. Ez, hori gertatuko da Liburu Zuriaren arabera, eta Liburu Zuria sektoreko enpresen menpe dago hein batean. Alegia, hor esaten dena gertatzea nahi duten enpresen menpe.

Zigorra aipatu duzue, alegia, autoz ibiltzeagatik ordainaraztea edo antzeko neurriak hartzea. Mugikortasuna jasangarriago bihurtzeko zigorra beharrezkoa izango al da?

**I. PALOMINO.** Badaude neurri batzuk, eta etorkizunean gehiago egongo dira, esate baterako kamioiaren “aurka”. Badakizue arautegia dagoela kamioi gidari bakoitzak gida dezakeen denboraz. Horrek nolabait penalizatu egiten du. Gidariekin lau orduro gelditu behar dute, eta horrek eragiten du errepidea hain lehiakorra ez izatea beste modu batzuekin konparatuta.

**D. HOYOS.** Barkatu, baina neurri horren helburua istripuak gutxitzea da, ez besterik...



MADDI SOROA

**I. PALOMINO.** Hala da, baina *de facto* badu beste ondorio hori. Eurobiñeta ospetsuak bezala. Eurobiñetaren hasierako ideia “erabiltzen duenak ordaindu egin behar du” zen, eta orain, azken moldaketa eta gero, “kutsatzen duenak ordaindu behar du” da. Zergatik egiten dira kanpo-kostuei buruzko azterketak? Bada, azpiegiturak erabiltzeagatik tarifetan kostu horiek kontuan har daitezten. Hori penalizatzea da. Errepidea zigortzen ari gara dagoeneko, kostuen %97 hark eragiten dituelako. Ni ados nago era horretako neurriekin, eta uste dut ezartzen hasiak direla.

**J. R. MARTIN.** Mugitzen direnen artean ere gatazka dago, eta hori hirietan nabaritzen da. Batzuek betetzen duten espazioa beste batzuei kentzen diete. Hirietan gehien mugitzen direnak oinezkoak dira, eta oinezkoei lehen kendutako esparrua berriz

ematea ez da autoa zigortzea, baizik eta bakoitza bere lekuan jartzea.

**D. HOYOS.** Orain dela gutxi, Eusko Jaurlaritzaren Klima-Aldaketaren Aurkako Euskal Plana dela-eta, hirietako bidesarien inguruko eztabaida mahaigaineratu da, eta horrek, nolabait, estali egin du klima aldaketari aurre egiteaz hitz egiten ari zirela. Autoa zigortzeaz mintzatzen gara, eta nire ustez halako neurriak guztiz bestelako ikuspegitik aztertu behar dira. Jendeari esaten badiozu “zer deritzozu hirietan autoz sartzegatik kobratzeari?”, “gaizki iruditzen zait” esango dute. Baina esaten badiozu: “Zer irudituko litzaizuke hiriko airea askoz garbiagoa izatea, berdegune gehiago edukitzea, espaloiak zabalagoak izatea, Bilbon sartzen den auto kopurua txikiagoa izatea?”. Primeran.

“**E**spainiako Estrategia eta Azpiegitura Planak herrialdeen garraio-bolumena eta haien per capita errenta konparatzen ditu, eta ikus daiteke ez dagoela bien arteko harreman zuzenik. Herrialde aberatsenek ez dute berez gehiago garraiatzen. Beraz, ez dago honela dioen legerik: ‘Gure enpresen onerako, lehiakortasunaren onerako, zenbat eta gehiago garraiatu hobeto ibiliko gara’”

**DAVID HOYOS**

“Eta zer irudituko litzaizuke bidesari horrekin lortzen den dirua garraio publiko hobeia sustatzeko erabiltzea?”. Zoragarria. Beraz, uste dut funtsezkoa dela neurriak behar bezala saltzea. Askotan, ospe txarra ematen zaio zerbaiti, modu desegokian aurkezteagatik. Hiriko bidesaria zerga huts modura aurkezten bada... Baina hobeto sal daiteke. Izan ere, emaitza onak ditu Londresen, ezarri dute Milanen, Erroman, Kopenhagen...

**I. PALOMINO.** Klima-Aldaketaren Aurkako Euskal Planak gaia aztertu behar dela dio. Ezin da besterik gabe Londresen ezarritako eredu estrapolatu. Londresek ez dakit zenbat milioi biztanle dauka; gu bi milioi gara, eta sakabanatu samarrak. Eredu bakoitza kasu bakoitzean aztertu behar da. Bestetik, hemen neurriak ezartzen ari dira. Arrakasta eduki dute, esaterako, disuasio-aparkalekuek. Uste dut Bilbo eredu polita dela era honetako neurriei dagokienez.

**D. HOYOS.** Baina oraindik 300.000 auto sartzen dira egunero. Bertan bizi direnei galdetuko baliete... Ni oso pozik egongo nintzateke autoz datozenak beste era batera baletoz. Nik ez baitut zertan jasan horiek sortzen duten zarata eta abar.

**J. R. MARTIN.** Zein egunetan dago trafiko arazo gehien Bilboko Areatzan? Igandean. Mila garraio-bide dago bertara erraz heltzeko, baina denak autoz etortzen dira. Oraindik hor dago jendearen pentsamolde hori. Asko dago aldatzeko.

**I. PALOMINO.** Mentalitate aldaketa lortu beharko da. Beharbada neurri bat izan daiteke bi euro ordaindu beharrean sei euro ordaindu behar izatea Areatzako aparkalekuan autoa uzteagatik. Jendea ez joateko.

**J. R. MARTIN.** Kontua ez da hori. Aparkalekuan tokia dago eta! Jendeak kanpoan uzten du autoa, ez ordaintzeko.

**D. HOYOS.** Azken batean, mugikortasuna gutxitu behar da.

Bukatzeko: autoa ez beste garraio-bide bat darabiltenen eskubideak -oinezkoenak barnebermatzen al dira?

**D. HOYOS.** Oso gai interesgarria: mugikortasuna bermatzea. Jendea mugitzen dela esaten da, mugitu nahi duela, eta datuak oso bitxiak dira. Esaterako, hiru biztanletik batek ez dauka autorik, eta erdiak ez dauka gida-baimenik. Hori EAEn, gaur. Garraio-bide bat sustatzeaz ari garenean, garraioa unibertsala izateaz ari garenean... Ahaleginak autoaren mesedetan egitea ez da unibertsala, datuok ikusita. Beste argudio bat da hori, oinez egindako lekualdatzeei eta garraio publikoari lehentasuna emateko. Hori baita benetan unibertsala.

**J. R. MARTIN.** Hala da, hirietan gehien erabiltzen den garraio-bide mota oinez ibiltzea da. Beraz, ea zeri eman behar zaion lehentasuna.

**I. PALOMINO.** Nik garraio publikoaren garrantzia azpimarratu nahi nuke. Eta beraz, hori bultzatu beharra. Trena bereziki.



# Joan-etorri gutxiago, hurbiltasun gehiago

"Gero eta mugikortasun eskari handiagoa sortzen duen ereduaren ustezko onuren aitzinean, bada aurkako hainbat ebidentzia: istripu tasa, motordun ibilgailuen kutsadurak eragindako osasun-kalteak, zarata..."



INIGO AZKONA

Jose Francisco Cid\*

**G**izarte bateko norbanakoek joan-etorriak egiteko duten beharrezana, eta gizartea bera, osotasunean, denboran zehar aldatzen ari diren errealitateak dira, eta hainbat faktoreren mende daude. Sistema sozioekonomikoa eta lurralde ereduak dira, beharbada, nagusienak. Eguneroko beharrezanek asetzeko joan-etorrian ibiltzeko gero eta behar handiagoa dugu gure gizartean: lanera edo ikastera joateko, erosketak egiteko, harremanak izateko edo gure aisialdiaz gozatzeko. Gero eta gehiagotan lekualdatu behar izaten dugu, eta lekualdaketak gero eta luzeagoak –distantzia handiagokoak– izaten dira, eta beraz, denbora gehiago eman behar izaten dugu horretan. Hori horrela dela erakusten digu hiritar gisara dugun eskarmentuak, eta gauza bera frogatzen dute mugikortasunaren gaian dihardutenen esperientzia profesionalak, estatistikek eta azterketa ofizialek ere.

Eta hainbat arrazoi medio gertatzen da hori: hirigintzako eta hiri garapeneko joera berriak, lurralde antolaketan dauden aldaketak, lan eta gizarte sisteman daudenak, lan merkatukoak, eta batez ere, autoaren erabilera orokortu izana –ez dugu sekula, gure garraio-sisteman, gaur adinako mendekotasunik izan autoaren erabilereko– eta hura garraioaren gisara erabili ahal izateko azpiegituren eskaintza etengabe zabaltzea. Faktore horrek posible egin ditu hainbat eraldaketa, hala nola, tradizioz hirien erdiguneetan kokatutako merkatal jarduerak hiriko periferietan birkoka-

tzera –gainazal handiak orokortzea–, intentsitate apaleko hiri garapena, edota lan mugikortasuna gehitzea.

Mugikortasun mailaren igoera, mugikortasun behartuarena, errentarekiko paraleloa dela dirudi. Horregatik esaten da zenbaitetan, elementu banaezinak direla. Aldi berean, mugikortasun handiagorekin eta bizi kalitate handiagorekin artean ere paralelismoa dagoela sinestarazi nahi digute. Aitzitik, mugikortasunak izan duen hazkundeak eta, beste garraioaren batzuen kaltetan, autoaren eta errepidearen erabilereko mendekotasuna handitzeak izaera soziala baina baita ingurumen eta osasun izaera duten arazo pila bat ekarri dute. Garraio ereduaren kanpoko kostuak edo kanpo eraginak terminoaz ezagutzen dira arazo horiek. Gero eta mugikortasun eskari handiagoa sortzen duen ereduaren ustezko onuren aitzinean, bada aurkako hainbat ebidentzia: istripu tasa, motordun ibilgailuen kutsadurak eragindako osasun-kalteak, zarata, garraio-azpiegiturek okupatzen duten lurzorua –garraio-azpiegiturek EAEn okupatzen duten lurzorua tasak bikoiztu egiten du, esate baterako, Europako batez bestekoa–, energia kostuak –petrolioaren eskuragarritasuna maldan behera doan unean–, gero eta itoago dauden errepide sistemak arindu daitezkeen inbertsio ekonomikoak handitzeko beharra, eta garraio sektoreak eragindako CO<sub>2</sub> isuriek klima aldaketan duten garrantzia handia egiaztatzen izana, azken urteotan.

Horiek guztiek argi eta garbi gezurtatzen dute, nire iritzian, mugikortasun maila zenbat eta handiagoa izan hainbat eta bizi kalitate handiagoa izango dugula dioen ekuazioa, edo gauza bera dena, zenbat eta motorizazio tasa handiagoa, hainbat eta ongizate handiagoa.

Autoaren erabilerak gure garraio sisteman duen protagonismoaz mintzatu ohi gara, baina gehiegitan ahaztu ohi ditugu beharbada, inpaktu txikiagoa duten beste garraiobide batzuk, tradizioz biztanleriaren zati handi baten mugikortasun beharrak asetzeko balio izan dutenak. Gaur egun Euskal Autonomia Erkidegoan egiten diren joan-etorrien %40 baino gehixeago oinez egiten dira

**“Azken hogeituroteotako joerak zuzentzen ez badira, autoa finkatu egingo da elementu nagusi gisara, eta horrek eragindako desekonomiak konpontzea gero eta zailagoa eta garestiagoa izango da”**

oraindik ere. Oinez joatea da, esate baterako, ikastera joateko garraio modurik erabiliena, eta garraio modu nagusia da oraindik ere, orokorrean hartuta, tamaina erdiko hiriei dagokienean. Ibiltzeak eta bizikleta erabiltzeak –orain dela gutxira arte atzerakada nabarmena jasan duen garraiobidea azken hori– osatzen dute motorizatu gabeko mugikortasun terminoaz ezagutzen duguna. Azken hogeituroteotako joerak zuzentzen ez badira, autoa finkatu egingo da elementu nagusi gisara, eta horrek eragindako desekonomiak konpontzea gero eta zailagoa eta garestiagoa izango da. Horregatik, motorizatu gabeko mugikortasuna da, intermodalki erabilitako garraio zerbitzu kolektibo publikoarekin batera, garraio sistemaren alternatiba nagusia.

Pentsa dezagun, beraz, garraio sistemaren eraldaketari ekin behar diogula instantzia politikoetatik eta administrazioarenetik, gizarte osoaren parte hartzearekin. Baina posible ote da hori, mugikortasuna hazteko joerari eutsita? Hitz egin ote dezakegu mugikortasun iraunkorraz, joan-etorrian ibiltzeko beharra urtero %3ko edo 4ko erritimoan hazi dadin onartuz?

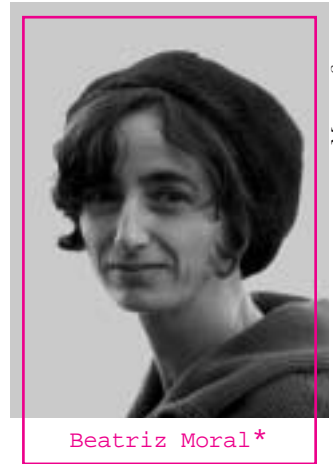
Argi dago: garraio publiko sistema berriak sortzea, motorizatu gabeko mugikortasuna sustatzea, eta azpiegiturak erabiltzeagatik kobratzeko sistemen bidez ibilgailu pribatua erabiltzea astunagoa egitea bera ere ez dira nahikoa izango, joan-etorrian aritzeko behar berriak sortzen badira hirigintzatik, lan merkatutik edo hezkuntza eta asistentzia sistematik. Gai honetan, berotegi efektua sortzen duten gasen isuriaren kasuan bezalaxe, estatu mailako izaeraz gain nazioarte mailako izaera duen agenda politikoa zehaztu beharko da, seguru asko. Eta agenda horrek, helburu zehatzak izan beharko ditu, ez isuri kutsatzaileak gutxitzera bideratutakoak soilik, baita pertsonen mugikortasun eskariaren gehikuntza eutsi eta gutxitzera bideratutakoak ere.



*\* Geografoa, mugikortasunean espezializatutako aholkularia*

# Bada erdibidea: mugikortasun iraunkorra

"Autoa ez da A-tik B-ra eramaten gaituen objektua soilik; 'jostailu handia' da pertsona askorentzat, estatusaren sinboloa, nortasun marka, gizentasuna eta boterea erakusteko modua, eta abar"



MADDI SOROA

Beatriz Moral\*

**M**ugikortasuna murriztea hartu behar dugu helburu, ala saihestezina da hura handitzea eta beraz, mugikortasun iraunkorra da sustatu behar duguna?

Galdera horri ematen zaion erantzuna ezberdina izango da hartzen dugu ikuspuntuaren arabera. Mugarik gabeko garapen ekonomikoaren ikuspuntutik –hau da, garapen hori beti desiragarria eta beharrezkoa dela dioen ideiatik abiatuz– ezinezkoa litzateke mugikortasuna murriztea. Izan ere, lehenengoa bigarrenaren mende baitago, batzuetan pentsatu ere egiten ez dugun neurrian.

Nire iritzian, gaur egungo sistemak ezingo luke jasan mugikortasunari jarritako inolako mugarik. Beraz, ia ezinezkoa jotzen dut gaur egun bizi dugun sistemaren baitan mugikortasuna murriztea edo mugatzea. Sistema hori mugarik gabeko aurrerapenaren ideian oinarritzen da, eta ideia hori ezingo litzateke gauzatu mugikortasuna mugatuko balitz. Mugikortasuna mugatu edo murriztuko balitz, geratu egingo lirateke aurrerapena, bilakaera eta hazkunde ekonomikoa.

Baina gauden egoeran, mugatzearen edo murriztearen alternatiba zein den galdetu behar diogu geure buruari. Izan ere, toki batetik bestera lekualdatzeko dugun gaitasuna neurritz kanpo baliatzea da, hain zuzen, gaur egun bizi dugun krisi ekologikoaren arrazoi nagusietako bat. Planteamendu hori ordea, ezinezkoa da gaur egungo sistema sozioekonomikoaren baitan. Beraz, hau da geure buruari egin behar dugun galdera: zein sistema sozioekonomikok ahalbidetuko digu mugikortasuna murriztea edo mugatzea?

Etengabeko aurrerapena onartzen ez duen ikuspuntuan kokatzen bagara, edo aurrerapen hori ekonomiaren etengabeko hazkunde ez den beste modu batean ulertzen bada, erantzunak eta alternatibak ugaritu egiten dira. Ikuspuntu horretatik, duen totem izaera ukiezina galdu egiten du, posible da hura mugatu edo murriztea pentsatzea, eta alternatiba interesgarriak agertzen dira, hala nola, hurbiltasuna mugikortasunaren aitzinean.

Nire jarreraren aurka zera argudia daiteke, badela mugikortasun iraunkorraren erdibidea; hau da, lekualdatzeko gure gaitasunak eta aukerak ugaritzen jarrai dezaketela, inpaktu ekologiko eta sozialik eragin gabe, edo gutxienik horiek minimizatuz. Baina egia esan, mugikortasun horren iraunkortasuna zalantzarria da, nire ustetan. Haren ondorioak murriztea posible dela egia izan arren, are egia handiagoa da mugikortasun orok inpaktu handia dakarrela: etengabeko aurrerapenaren eta beraz mugikortasunaren etengabeko hazkundearen logika horren baitan, gorantz joko dute beti lekualdatzen diren pertsonen eta ondasunen kopuruak eta guztira egindako distantzien kopuruak, eta erabilitako denbora murrizteko ahalegina egingo da, gainera. Horretarako, beharrezkoa izango da azpiegiturak gehitzea, energia iturriak gehitzea edo berriak esploratzea eta abar. Hau da, inpaktua ere mugikortasunaren parean haziko da. Galdera beraz, honokoa da: ez ote genioke, lehenik eta behin, muga argia jarri beharko inpaktuari, eta gero ikusi gure mugikortasuna noraino tenkatzea ahalbidetzen digun horrek?

Mugikortasun Iraunkorra zenbait arazo arintzeko ematen den irtenbide gisara ulertzen da sarritan, baina gaur egungo egoeraren larritasunak zalantzan jartzea eskatzen digu etengabe hazten ari den mugikortasunera behartzen gaituen sistema. Benetako Mugikortasun Iraunkorrek gaur egungo sistema sozioekonomikoa jarri beharko luke zalantzan, lehen-lehenik.

Zenbait autorek “automugikortasun sistema” deitu duen sistemaren baitan bizi gara, hau da, pertsona guztiok norbere ibilgailu motordunaren bidez geure burua lekualdatzeko gaitasuna dugula onartzean oinarritutako sisteman. Onarpen horrek sekulako ondorioak ditu gizarte antolakundean oro har, eta baita bakoitzaren bizimodu zehatzetan ere. Gure lekualdaketa guztiak egiteko bakoitzak bere ibilgailua dugula onartzen da, eta hori gure lurralde antolamenduan, hiri planifikazioan, enpresen kokapenaren aukeraketan, etxebizitzaren kokapenean eta abarretan islatzen da.

Kasurik muturrekoena AEBetako da. Bertan, automugikortasunak “drive in” delakoak sortu ditu, alegia, ibilgailutik irten beharrik gabe erabil daitezkeen jatetxeak, zinemak, banketxeak eta abar. Bestetik, distantziak hain dira handiak, ezen nahitaezkoa da gizaki oro lau gorpulen gainean dabilela pentsatzea –cyborg delakora hurbiltzen ari ote gara?–. Egoera horretan zera pentsa dezakegu, ez ote diren ari autorik ez duten pertsonen oinarritzko eskubideak gutxitzen, sozializatzeko haien gaitasuna ere murrizteaz gain. Gu oraindik ez gara muturreko egoera horretara iritsi, baina ez dirudi beste bide batzuk esploratzen ari garenik.

Zentzu horretan, funtsezkoak dira lurralde antolamendua eta hiri planifikazioa: beharrezkoak dira “hurbiltasuna” sortzea, zonakatzea saihestea, erabilerara desberdinak uztartzea, autoz lekualdatzeko beharra murriztea eta abar. Horri dagokionez apustu ausarta egiten ez den artean, bai, etengabe lekualdatzera –eta autoz gainera– bultzatuko gaituzte; izan ere, garraio sistema publikoak ezin du bere gain hartu hain lekualdaketa ezberdin eta partikularak eskaintzeko erronka.

Baina ezin dugu ahaztu autoa ez dela A-tik B-ramaten gaituen objektua soilik; “jostailu handia” da pertsona askorentzat, estatusaren sinboloa, nortasun marka, gizentasuna eta boterea erakusteko modua,

bizi estiloa, intimitatearentzako babesa, espazio pertsonala, erosotasun bermea eta abar, zalantzarik gabe sinestezinezko mailaraino liluratzen gaituena –eta jakina, publizitateak maisuki esplotatzen du lilura hori–. Beraz, garrantzitsua da zera ere, autoarekin dugun harremana zalantzan jartzea eta zirkunstantziek beti hura erabiltzera behartzen gaituztelako aitzakian geure burua ez babestea.

Zuzena al da mugikortasuna=bizi kalitate handiagoa ekuazioa? Zalantzarik gabe horrelaxe izan da –ondasunak eta zerbitzuak eskuragarriago izatea, sozializatzeko ahalmen handiagoa eta abar ekarri ditu–, harik eta mugikortasuna bera bizi kalitatea murrizten hasi zaigun arte. Batetik, gehiegizko mugikortasunak duen gizarte eta ingurugiro inpaktuaren ondorioz. Bestetik, ezin dugu ahaztu sekulako mugikortasunak bi faktore kontrajarri eragiten dituela: sekulako malgutasuna eta hertsadura. Hau da, automugikortasun deitu diogun sistema horrek lekualdatzeetan erabateko malgutasuna izatea ahalbidetzen badigu ere –nahi dugunean, nahi dugun tokira, atetik atera eta abar–, autoek beren bizitzak modu konplexuan antolatzera bortxatzen dituzte pertsonak. Izan ere, malgutasun intentsibo horrek libre egote intentsibo ere ekartzen baitu ondorioz. Denbora gero eta unitate txikiagoetan zatikatzen da, autoak horrela ahalbidetzen baitu: autoari esker, makina bat lekutan egon gaitzke egun baten zehar, eta beraz, gaitasun hori onartzen zaigu eta baita erabil dezagun exijitu ere. Lehen etxe ondoan egiten bagenuen lan, orain urrun aritu gaitzke. Lehen gertu bizi ziren senideak ikustera joaten baginen, orain urrun daudenei ere egin diezaiekegu bisita; beraz, familiarengandik urrun joan gaitzke bizitzera, gu ikustera etor daitezke eta. Lehen etxe azpiko dendan erosten bagenuen, orain merkatal zentrora joaten gara, eta abar.

Mugikortasunaren arazoa da beti agortu egin nahi dugula mugitzeko gaitasuna, antza. Horrexegatik, azpiegiturak ugaritzea ez da irtenbidea; izan ere, zenbat eta errepide gehiago izan, hainbat eta handiagoa izango baita zirkulazio fluxua. Lehenago iritsi bagintezke, soberan dugun denbora ez dugu baliatuko beste gauza batzuk egiteko, urrunago joateko baizik.

*\* Antropologoa, Farapi S.M.  
antropologia aplikatu taldeko kidea*

# Mugikortasun iraunkorrari buruzko oharrak

INIGO AZKONA



Antxon Olabe\*

“Mugikortasun iraunkorreko lege bat eramán behar da Legebiltzarrera, eredu berri baten oinarri juridikoak ezarri eta horren inguruko gizarte eztabaida zabala ahalbidetuko duena”

**A**utoak gure herri eta hirietako espaloietan aparkatuta. Ez hamar minutuko larrialdietarako, zenbait egunez, asteburu osoan, eten-gabe baizik. Makinen aurrean pertsonok porrot egin dugula erakusten dit horrek. Herritarren pasea-leku eta gune izan behar duen eremu publikoa etengabe autoek hartzen badute, zerbait oker egiten ari garen seinale. Adineko emakumeek haurtxoa gurditxoan hartuta, adineko gizonezkoek oinez, espaloian aparkatutako autoak saihestu behar dituztenean, edo espaloitik kalera jaitsi behar dutenean... gizartearen porrota da. Gaur egun, Euskadiko herri eta hiri askotan, eguneroko kontua da hori. Etsipenez onartzen dugu gainera, naturaren indar gaindiezina balitz bezala.

Pertsonen mugikortasuna handitzea gure gizartearen zati da. Egiturazko arrazoi indartsu askok egiten dute helburu horri begira lan. Antzina ez bezala, gaur egun bizilekua eta lan lekua ez datoz bat, ez eta bizilekua eta erosketaren eremua edo ikasketaren lekua ere. Teknologia zentroak, industriguneak, saltoki handiak, etab. Autoz baino ezin gara joan horietara guztietara. Osasun zerbitzuak, kirol instalazioak, gizarte ekipamenduak, hezkuntza zentroak... erabiltzaileengandik urrun daude guztiak. Gune horiek guztiak elkartzea da mugikortasuna.

Era berean, oporretako aisialdi denborako mugikortasunari “luxury goods” esaten diogu ekonomialaririk, diru-sarrerak handitu ahala handitzen den ondasun eta zerbitzu kontsumoa. Udako oporraldia Andaluzian, Portugalen, Vietnamen, Mexikon.

Neguan eskiatzera, Aste Santuan Benidormera, Erromara edo Parisera. Hirugarrenik, ibilgailua erosteko inbertsioa gauzatu ostean, erabiltzea da egungo herritarren helburua.

Azken batean, gustatu ala ez, mugikortasuna pixkanaka handitu egingo dela onartu behar dugu. Egoki eta ziur kudeatu behar dugu, besterik ez. Mugikortasunaren hazkuntza induzitua den edo ez aritzea eztabaida antzua da. Gure gizarte merkatu-gizarte da, eta salerosten diren ondasun eta zerbitzu guztiak “induzituak” dira. Eskaintzaileak eskaria handitzea nahi du, noski. Baina pertsonen askatasun osoa dute horiek eskuratzeko. Inor ez dago behartuta autoa erostera, ezta lantokira garraio bide publiko barik autoan joatera ere.

Egoeraren azterketa orokorra eginez esango nuke, pertsona eta merkantzien garraioa dela Euskadiren azken 30 urteotako balantzeko elementu negatiboenetakoa. Zorionez baina, badira salbuespenak; Bilboko Metroa, esaterako. Hondamendiaren erakusgarri nagusietakoa autoena da, aipatu dugunez, oinezkoen eremuak hartu baitituzte. Tren zerbitzua hondoratzeari aurre ez egin izana ere eragindako kaltearen adierazle da. Baita egunero-egunero gure herrialdeko hirigune nagusietan sortzen diren auto-ilarak ere. Eta horiekin batera, garraio isuriek eragiten dituzten ondorioak, kutsadura, lurralde okupazioa...

Mugikortasuna onbideratzea da gure gizartearen erronka konplexu eta premiazkoenetakoa. Euskal Administrazioek lana gogor eta etengabe egin behar dute, datozen 25 urteetan gutxienez. Martxan zein



eredu jarri nahi dugun eta eredu hori garatzeko zein instrumentu behar ditugun jakitea da giltza. Labur bada ere, gogoeta horretarako zenbait elementu jasoko ditut datozen lerroetan.

Lehenik eta behin, mugikortasun iraunkorrek lege bat eraman behar da Legebiltzarrera, eredu berri baten oinarri juridikoak ezarri eta eredu horren inguruko gizarte eztabaida zabala ahalbidetuko duena. Bigarrenik, erakundeen egitura berrantolatu behar da, eskumenen arloan. Agerikoa da zenbait Aldundi-

**"Mugikortasun iraunkorra ezinbesteko atal bihurtu behar dugu lurralde antolamenduan eta hirigintzan. Legez galarazi behar dira industria, teknologia, merkataritza, gizarte ekipamendu, osasun eta bestelako garapenak, garraio sistema publiko indartsuak ez baldin badituzte"**

ren erantzukizun betearazlea errepideetara eta dirugordailuak betetzera mugatuko dela aurrerantzean ere. Hirugarrenik, herri osoak ahalegin handia egin behar du tren sistema moderno, eraginkor eta ekonomikoa eguneratzeko, eta sare konplexua, askotarikoa, herri, eskualde eta hiriak lotuko dituen lortzeko. Ildo horretan, Euskal Y tren proiektua modernizatzeko ahalegin horren erakusgarri da, eta horregatik uste dut alde negatiboak baino gehiago positiboak dituela.

Laugarrenik, ezinbestekoa da eskaria kudeatzeko instrumentu ekonomikoak baliatzea –Milanen oraintsu jakinarazi dute hirietara sartzeko tasak ezarriko dituztela, Londresen eta Stockholmen bezala–, baita aparkalekuak kudeatzea ere. Bosgarrenik, merkantziak errepidez garraiatzeko sistemari kostu ekonomikoa ezarri behar zaio. Ingurumen, klima, lurralde eta osasun kostuak herritarrok gure gain hartuz baino ez dugu lortuko bide iraunkorragoen aldeko jarrera.

Seigarrenik, mugikortasun iraunkorra ezinbesteko atal bihurtu behar dugu lurralde antolamenduan eta hirigintzan. Legez galarazi behar dira industria, teknologia, merkataritza, gizarte ekipamendu, osasun eta bestelako garapenak, garraio sistema publiko indartsuak ez baldin badituzte. Horrez gain, halako sistemak kontuan hartu gabe lehenago egin direnak eguneratzeko ere lan egin behar da.

*\* Ingurumen ekonomialaria*

# Erronka baten aurrean

"Mugikortasunak prezio bat dauka. Paradoxikoki, gure garraio eskaria geroz eta handiagoa izateak arazoak ekarri ditu, eta arazo horiek gure mugikortasuna mehatxatzen dute"



Arantza Tapia\*

J.M. PEMAN

**G**aur egun bizi dugun mundu eta merkatu globalizatuan, garraioak Europar Batasuneko eta mundu osoko onurak jartzen ditu hiritarren eskuetan. Pertsonak eta merkantziak herrialde batetik bestera ibil daitezke inongo oztoporik gabe. Hau da, ditugun garraio bideak direla-eta, lan nahiz aisialdi bidaiak egin daitezke errepideak, trenbideak, hegazkinak edo itsasontziak erabiliz. Gaurko gure bizimodu ziurtatzen duten gaiak lehen inoiz ezagutu ez den abiaduraz, kantitatez eta kalitatez garraiatzen dira. Baina garraioa arrakasta horren biktima bihurtzen ari da: kutsadurak, atzerapenak eta kongestioak mehatxatuta dago gure mugikortasuna.

Gure lurralde esparruari gagozkioz, ziurtzat jotzen dugu geure mugikortasuna. Ibilgailuari esker, eta tren nahiz aire garraioaren nahiko prezio arazoizkoei esker, libreki mugitzeko aukera daukagu, bidaiak laburretan bezala baita luzeetan ere. Gainera, Europar Batasun osoaren barruko mugak ezabatu eta merkatu bakarra sortzearen eraginez, modu ikusgarrian hazi da batez ere errepidez bidaiatzen duen pertsona kopurua eta errepidez garraiatzen den merkantzia kopurua.

Mugikortasunak, ordea, prezio bat dauka. Paradoxikoki, gure garraio eskaria geroz eta handiagoa izateak arazoak ekarri ditu, eta arazo horiek gure mugikortasuna mehatxatzen dute. Auto ilarak egunero izaten dira gure errepideetan, eta auto pilaketa horiek portzentaje handi bat gehitzen diote lurraldearen faktura energetikoari; horren ondorioz,

kutsadura handiagoa sortzen da. Hitz batez, garraioaren hazkundean gaur egun ditugun ereduak ez dira iraunkorrak.

Garraioa, baina, sektore ekonomiko bat ere bada eta gure aberastasunari –Barne Produktu Gordin gisa hartuta– %10eko ekarpena egiten dio gutxi gorabehera. Horregatik, garraio sistema eraginkor batzuk funtsezkoak dira gure ekonomiaren lehia-kortasunari eusteko eta merkatuaren funtzionamendu egokia bermatzeko. Garraioaren hazkundera ekonomiarekin eta gure oparotasunarekin batera doa. Horren haritik, hainbestetan aipatzen den telelanak laneko joan-etorriak murriztuko baditu ere, jaitsiera horren ordainez, hazten ari dira aisialdi eta turismo bidaiak. Aldi berean, ekoizpen metodo modernoek, oinarritzkoa baitute piezak eta osagaiak garaiz entregatzea, bidaiak lehen baino maizago egitera behartzen dute.

Mugikortasun eramangarria bermatu nahi bada neurriak hartzen hasi behar da. Horietako asko berezita har daitezke, baina gehienak batera gauzatu behar dira. Hona hemen:

- ✓Trenbidea indartzea, eta errepide garraioaren ordezkoko beste aukera batzuk ere bai.
- ✓Errepideko merkantzia trafikoa haren ordezkoko beste garraio bide batzuetara aldatzea, bereziki trenbidera, baina baita ibilbide laburreko itsas garraiora ere.
- ✓Hegazkinaren ordezkari, 400 kilometrotik beherako ibilaldiak egiteko, tren bidaiak bultzatzea eta

**“Garraio politika bidegurutze batean dago. Etorkizuna errepidezko garraioaren erabilera zentzuzko baten mende dago; errepidetik eta hegazkinetik trenbidera eta itsas garraiora aldatzearen mende; garraibide desberdinak gehiago bateratzearen mende; eta garraioari lotutako kutsadura murriztearen mende”**

hemen aukera ezin hobea da Abiadura Handiko Trena.

✓ Garraibide desberdinak bateratzen dituzten beste aukera batzuk sustatzea, bidaiarien nahiz merkantzien trafikoari dagokionez.

✓ Ahaleginak jartzea mugaz gaindiko inbutu nagusiak ezabatzean, bereziki Frantziako mugako trenbidearen kasuan.

✓ Garraio azpiegitura eta instalazioen erabilera ordaindu beharra zuzeneko erabiltzaileen gain ezartzea.

✓ Kutsadura bera eta kutsadura iturriak murriztea eta segurtasuna areagotzea.

Ildo horretan, errepideetako auto pilaketak arintzeko asmoz, zenbait pizgarri babestu behar ditugu, hala nola, gainkarga arindu dezaketen beste garraibide batzuetan inbertitzea, eta tarifak ezartzeko planak egitea, errepidearen erabilerak benetan duen kostua islatuz eta errepidetik garraioaren beste aukera batzuetara naturalki aldatzea bultzatuz.

Dena dela, garraibide desberdinen arteko oreka aldatuko bada, beharrezkoa da eskumena duten agintari guztiek modu koordinatuan esku hartzea ondorengo helburuak lortzeko: batetik, garraio publiko azkar, eraginkor, eskuragarri eta segurua

sustatzea; bestetik, lan ereduak eta eskola ordutegiak antolatzea, trafikoaren puntako orduak mailakatzeko moduan antolatu ere; eta azkenik, garraio sektorean inbertsioa sustatuko duten zerga politikak txertatzea.

Hala ere, gure asmoa, erakunde gisa, ez da ibilgailu kopurua nahierara murriztekoa, baizik eta errepide bidezko garraioaren etorkizuneko funtzionamendua bermatzekoa. Azken batean, gure mugikortasun pertsonala eta gure ongizate ekonomikoa horren mende daude. Errepidezko bidaia kopurua murrizteko era bakarra da erabiltzaileek libreki hala nahi izatea, baina beharrezko pizgarriak ezarri behar dira aukera hori gertagarria izan dadin, eta beste aukera batzuk eman behar dira, kalitate oneko garraio publiko azkarra, segurua, eroso eta garbia eskainiz.

Garraio politika bidegurutze batean dago. Etorkizuna errepidezko garraioaren erabilera zentzuzko baten mende dago; errepidetik eta hegazkinetik trenbidera eta itsas garraiora aldatzearen mende –lehiakortasuna, eraginkortasuna, lastertasuna edo erosotasuna galdu gabe–; garraibide desberdinak gehiago bateratzearen mende; eta garraioari lotutako kutsadura murriztearen mende.

Baina nire mezuak ez du negatiboa izan nahi, baizik eta kontrakoa. Gure errepideak eta garraioak sortzen dituzten arazoak direla-eta, aukera berriak sortzen ari zaizkigu egunero eta orain dugu arazo horiei aurre egiteko era koordinatuan eta integratuz lan egiteko unea, bide berriak jorratzeko aukera, eta guztion artean helburuak finkatzeko garaia.

*\* Gipuzkoako Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako diputatua*

## **LARRUN pentsamendu aldizkaria**

**ARGIArekin batera banatzen da**

**Zuzendaria:** Xabier Letona

**Jabea:** Komunikazio Biziagoa S.A.L.

**Helbidea:** Zirkuitu ibilbidea, 15. pabiloia 20160

Lasarte-Oria **Posta Elektronikoa:**

larrun@argia.com **Telefonoa:** 943 37 15 45

**Inprimategia:** Antza S.A.L. **Informatika:** ASP SCOOP.