

# Mugikortasuna jasangarritasunaren baitan. Teoriatik praktikara



Itziar Eizagirre eta  
Amaia Lizarralde °

Gako-hitzak:  
Brundland Informea,  
CIVITAS-ARCHIMEDES proiektua

Garapen jasangarriaren kontzeptuaren jatorria "Gure etorkizun komuna" izeneko informea da. Informe hau ezagunagoa da Brundland Informea izenez. Informeak 1987. urtean plazaratu zen, Nazio Batuek eskaturik. 1992ko Rio de Janeiroko Ingurumen eta Garapenaren inguruko Goi Bileraren ondorioz, kontzeptu hauek nazio-artean onartu eta zabaldu ziren. Goi-bilera hartan harturiko inplikazioen eta terminoen interpretazioa auzitan bada ere, argi dago produkzio eta kontsumo irizpideek behar duten aldaketa beharra. Birplanteaketa horrek, zein lehengai erabili, nola erabili eta nola banatzera birplanteatzera eraman behar gaitu. Modeloaren aldaketak, ekonomia eta produkzioaz gain, gizarte- eta ingurumen-dimentsioak ere aztertu beharko ditu.

Garapen jasangarriaren helburua planteatzean mugikortasuna ardatzetako bat da. Gure mugitzeko joerak autoari oso loturik daude. Sistema ekonomikoak askatasun eta estatus berezia eman dio autoari. Hala ere, autoaren erabileran oinarrituriko mugikortasunaren ondorioz, inpaktu negatiboak sortu dira: bideen kongestioa, zarata, airearen kalitate eskasa, espazio publikoaren distribuzioan galera, estresa, etab. Azken finean, denon bizi-kalitatean eragin txarra izan du, autoaren erabiltzaileen bizitzan eta ez-erabiltzaileen bizitzan ere.

Garapen jasangarria lortzeko, mugikortasun jasangarria erabakigarria da, eta bere osotasunean landu beharko litzateke. Mugikortasun jasangarriaren helburu nagusia mugikortasunak berak sortzen dituen ondorio negatiboak txikitzea litzateke, batak bat gizartean eta ingurumenean dituen inpaktu negatiboak.

Hiriko mugikortasunean zentratuz, **mugikortasun planak tresna baliagarriak dira arazoak konpontzeko**. Garraio publikoa, oinezkoa, bizikleta bidezkoa, *carpooling* eta *carsharing* antzeko praktikak bultzatu behar dira. Betiere, jasangarrienak diren mugitzeko moduen aldeko apustua egin behar da.

2007an Europar Komisioak argitaraturiko Hiri Mugikortasunaren Liburu Berdeak kulturari eta kudeaketari garrantzi handiagoa ematen die, azpiegiturari baino. "Hiri mugikortasun kultura berri baterantz" izenburuko informean, azpiegiturek ez dutela arazoa konpontzen, handiagotu baino adierazten da. Mugitzeko modu jasangarriagoa bultzatu beharko litzateke. Sentsibilizazio- eta informazio-kanpainak beharrezkoak dira. Honen adibide dira EHUren Gipuzkoako campuseko ikasle, irakasle eta langileen kolektiboa sentsibilizatzeko aldera egiten ari diren kanpainak. Ikerketa-talde bat lanean ari da campusean bertan, Donostiarako CIVITAS-

ARCHIMEDES proiektu europarrean. Tamaina ertaineko sei hiri europarrek (Aalborg, Brighton & Hove, Donostia, Iasi, Monza, Ústi nad Labem) parte hartzen dute proiektu honetan.

ARCHIMEDES neurri garbi, berritzaile eta jasangarrien aplikazio praktikoan datza. Eta aplikazio horiek gertuko beste hiritan zein aplikazio izan dezaketen aztertzen da. Hiri hauetan izandako emaitzak plazaratuko dira ikerketa bukatutakoan.

**EHUko proiektuaren helburua da, gutxienez populazio unibertsitarioaren % 15ek ohiturak aldatzea.** Ikasleak, irakasleak eta gainerako pertsonala ere sartzen da hemen. Urtero, kanpaina hedatzaile bat aurreikusten da. Oraingoan, Fakultate eta Zentroetako Administrazioak izan duten harrera oso egokia izan da.

Lehenengo urtean, proiektua Gipuzkoako campuseko barne gestioan oinarritu da. Horretarako, mugikortasunaren kudeatzaile bat izendatu da CIVITAS-ARCHIMEDES proiektua bultzatu, koordinatu eta kudeatzeko. Donostiako Udalarekin erlazio estua dago eta, besteak beste, kontzientziatze-kanpainak eta informazio-banaketak egiten ari dira. Udalarekin, baita ere, autobus lineen egokitzea, bizikleta-alokairua ahalbidetzeko neurriak eta abar bultzatzen ari dira.

Ekintzen artean, aipa daitezke urtero garatuko diren inkestak. Inkesta hauek ikasleei eta irakasleen parte bati zuzenduak izango dira eta bi norabidekoak izango dira, hau da, alde batetik datuak jasoko dituzte eta, bestetik, datuak plazaratuko dira. Jasotako datuak, bestalde, Mugikortasunaren Kudeaketa Ikuskaritzaren (Observatorio de Gestión de la Movilidad) datu-basera bidaliko dira. Ikuskaritza zentro hau, campusaren mugikortasun moldeak aztertzen dituen gunea da. Bestelako



Car pool erre berezia, AEB.

erakundeekin harreman handia du, eta datuak eta esperientziak elkarbanatzen dituzte.

Campusean bertan, jardunaldiak antolatu dira gai honen inguruan. Jardunaldi hauen helburua mugikortasun jasangarriaren balioak zabaltzean datza. Gainera aurten, Energiaren Euskal Erakundearekin batera, mintegi bat antolatuko da. Mintegi eta jardunaldi hauek bi atal dituzte. Batetik arlo teoriko bat dute, mugikortasun jasangarriaren kontzeptu orokorrak zabaltzen dituena. Bestetik, alor praktikoak, autoen gidaritza eredu jasangarriagoak azaltzen ditu. Badira, PASentzat bereziki antolaturiko kurtso bereziak ere, urtero antolatzen direnak.

Kontzientziazio-kanpainak abiarazteko mezua eta edukia hartzailari egokitu beharra dago. Horrela, kanpaina ikasleei zuzendua badago, kanpaina musikarekin girotua izaten da, txita bizikleta batek esku-orriak banatzen dituen bitartean. Kanpaina hauekin, komunitate unibertsitarioa gerturatzea izaten da helburua.

EHUn eginiko lanen ondorioz, ikus daiteke jendeak oro har baduela nahikoa informazioa, baina ez da betiere nahikoa. **Gure garraio mota aukeratzearen ondorioez ez gara jabetzen.** Garrantzitsuena da alternatiba gero eta gehiago ditugula. Askok hobetu da azken urteotan, unibertsitatea lotzen duten linea bereziekin, bidegorriekin, etab. Baina Donostiatik kanpoko edota auzo periferikoetako jendeak okerrago dauka eta askotan autoa erabiltzea aukeratzen du.

Momentu honetan, EHU carpooling-a sustatzeko kanpaina bat egin nahian dabil. **Carpooling-a auto baten jabeak ordutegi eta helmuga bera dituen beste pertsona batzuekin autoa banatzeari esaten zaio.** Carsharing-a, ostera, autoa noizean behin erabiltzen duten pertsonetan oinarritzen da.

Nolanahi ere, mugikortasun jasangarria bultzatu nahi bada, agente, instituzio eta herri-administrazio guztien lankidetzaz ahalbidetu beharko da.



### Bibliografia

- ALLENDE, J. (2000): *Medio ambiente, ordenación del territorio y sostenibilidad*, EHU, Bilbo. [ISBN 848-37-3290-4]
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1992): *Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente*, Garraio eta Mugikortasun Europar Komisia, Brusela.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2007): *Libro Verde sobre la movilidad urbana. Hacia una cultura de la movilidad urbana*, Garraio eta Mugikortasun Europar Komisia, Brusela.
- COMISIÓN MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL DESARROLLO (1992): *Nuestro futuro común. Informe Brundtland*, Alianza, Madril.
- EIZAGIRRE, I. eta LIZARRALDE, A. (2005): *Garapen Iraunkorra. Garatzeko bizi ala bizitzeko garatu*, Alberdania, Irun. [ISBN 84-96310-62-0]
- ESTEVEAN, A. eta SANZ, A. (1996): *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Catarata, Madril. [ISBN 84-8198-129-X]
- EUSKO JAURLARITZA (2002): *Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Jasangarriaren Gidaplana. Euskadiko garraioei buruzko politika 2002-2012*, Eusko Jaurlaritza, Gasteiz.
- MIRALLES, C. (2002): *Ciudad y el transporte: el binomio imperfecto*, Ariel, Bartzelona. [ISBN 84-3443-472-5]
- NOVO, M. (2006): *El desarrollo sostenible: su dimensión ambiental y educativa*, Pearson Educación, Colombia. [ISBN 978-956-8302-67-2]
- THE WORLDWATCH INSTITUTE (2007): *La situación del mundo. Nuestro futuro urbano*, Icaria, Bartzelona. [ISBN 978-84-7426-29-0]

\* Itziar Eizagirre eta Amaia Lizarralde EHUko irakasleak eta Civitas-Archimedes ikerketa-faldekoko kideak dira.