

MUGIKORTASUN IRAUNKORRA EUSKAL LANDA- EREMUAN: SISTEMA BIRDISEINATZEA DENTSITATE BAXUAREN IKUSPEGITIK

Posted on 29/04/2026 by Naider

Mugikortasuna, posibilitate-baldintza gisa

Euskal landa-eremuan, mugikortasuna ez da soilik garraio-kontua: eguneroko bizitza mantentzeko oinarrizko baldintza da. Osasun-zentro batera iristea, lan bat edukitzea edo gizarte-bizitzan parte hartzea, neurri handi batean, mapek adierazten dutena baino distantzia funtzional handiagoak dituen lurralde batean mugitzeko gaitasunaren menpe dago.

Euskadik lurralde-konfigurazio konplexua du. Hiri-eremu trinkoen eta ondo konektatuenean ondoan, sakabanaketa, biztanleriaren zahartze eta orografia zorrotzak markatzen duten herri eta auzoen sare zabala dago. Ingurune hauetan, dentsitate baxua ez da anomalia bat: araua da. Eta errealitate horrek sakonki baldintzatzen du mugikortasun-politika oro.

Urteetan zehar, irtenbideak hiri-ereduetan oinarritu dira —maiztasun handiagoa, linea gehiago, azpiegitura gehiago— eta ez dira beti landa-testuinguruetara egokitzen. Hala ere, trantsizio ekologikoak ikuspegi hori berplanteatzera behartzen du. Ez da hiri-eredua landa-eremura egokitzea, haren barne-logikari jarraituz sistema espezifiko bat diseinatzea baizik.

Erronkak: iraunkortasuna, sarbidea eta bideragarritasuna

Lehen erronka nagusia deskarbonizazioa da, ibilgailu pribatuarekiko mendekotasun handiaren testuinguruan. Landa-eremu askotan, autoa ez da aukera bat, bide bakarra baizik. Ibilgailu-parkea elektrifikatzea urrats beharrezkoa da, baina muga argiak ditu: erosketa-kostu altuak, karga-azpiegitura desberdina eta landa-biztanlegoaren zati baten gaitasun ekonomiko txikiagoa. Laguntzarik gabe, trantsizioak desberdintasun berriak sor ditzake.

Bigarren erronka zerbitzuetarako sarbidea da. Ekipamenduen —sanitarioak, hezkuntza, administrazioa— kontzentrazio progresiboak hiri-guneetan edo eskualdeko buru-herrietan lekualdatze-beharra areagotu du. Gidatzen ez dakitenek oztopo estrukturala topatzen dute. Puntu honetan, mugikortasuna ingurumen-arazo izateari uzten dio eta lurralde-ekitatearen kontua bihurtzen da.

Horri gehitu behar zaio ohiko garraio publikoa ekonomikoki mantentzeko zailtasuna. Ibilbide finkoen eta ordu-taulegi zurrunen arabera sistemek eraginkortasunez funtzionatzen dute testuinguru trinkuetan, baina bere zentzua galtzen dute eskari txikiko lurraldeetan. Mantentzeak erabiltzaileko kostu altua onartzea dakar, eta horrek bideragarritasuna estutzen du eta egokitze gaitasuna mugatzen.

Arriskua argia da: mugikortasun iraunkorrago baten aldeko trantsizioak abiadura desberdinetan aurrera egitea, landa-eremua desabantailazko egoeran utziz.

Funtzionatzen duten irtenbideak: malgutasuna, integrazioa eta eskala egokia

Erronka hauen aurrean, irtenbide itxaropentsuenak ez datoz sistema zabaltzearena, eskari

errealera egokituagoa eta malguagoa den sistema bihurtzetik baizik:

- **Eskariaren araberako garraioa** tresna gakoan artean dago. Zerbitzu finkoak behar dagoenean aktibatzen diren zerbitzuekin ordezkatzeko edo osatzeko aukera ematen du, ibilbideak eta baliabideak optimizatuz. Ikuspegi honek estaldura hobetzen du eragiketa-kostuak nabarmen handitu gabe, eta bereziki egokia da eremu sakabanatuetan.
- **Mugikortasun partekatuak** ere potentzial garrantzitsua eskaintzen du. Bidaia askok helburu eta ordu antzekoak dituzten testuinguruetan, ibilgailua partekatzeak zirkulazioan dauden autoen kopurua murriztu eta sistemaren eraginkortasuna hobetu dezake. Erronka nagusia antolakuntza-arlokoa da: koordinazioa erraztea eta erabiltzaileen artean konfiantza sortzea. Partekatze tresna digitalak, udal mugikortasun-akordioak eta tokiko mugikortasun-kudeatzailearen figura giltzarriak izan daitezke oztopo hauek gainditzeko eta bidaia partekatuaren kultura finkatzeko.
- **Intermodalitatea** beste alderdi funtsezko bat da. Hiri-maiztasuna errepikatu beharrean, landa-eremuen eta hiri-eremuen arteko lotura-puntuak indartzea askoz zentzuzkoagoa da: aparkaleku disuasoriak, ondo hornitutako nodoak eta gaitasun handiagoko garraio-sareekin lotura fidagarriak.
- Azkenik, **mugikortasun aktiboak** —bereziki txirrindularitzak— tradizionalki esleitu zaiona baino paper garrantzitsuagoa bete dezake. Zenbait korridoretan eta distantzia ertainetan, alternatiba bideragarria da, azpiegitura seguru eta egokiarekin lagundua bada.

Ikasketa-kasuak: transferi daitezkeen ikasgaiak

Europako hainbat eskualdeek aurrera egin dute ikuspegi hauen ezarpenean, erreferentzia baliagarriak eskainiz. Frantzia, lurralde batzuek **eskariaren araberako garraioa** beren sistema publikoetan integratu dute, erreserbak malguak eginez eta eskaintza eskari errealera egokituz. Horrek eraginkortasuna eta estaldura hobetu ditu landa-eremuetan. Finlandiak eredu hibridoak garatu ditu, non **diru-laguntzadun taxi-zerbitzuek garraio publikoaren funtzioak betetzen dituzten**. Ikuspegi honek malgutasuna lehenesten du eta onartzen du dentsitate baxuko testuinguruetan egokitzeko gaitasuna estandarizazioa baino eraginkorragoa izan daitekeela. Euskadin, foru-aldundiek, udalek eta mankomunidadeek bultzatutako ekimen batzuek antzeko irtenbideak aztertzen hasi dira, batez ere **eskariaren araberako garraioan eta zerbitzuen digitalizazioan**. Hasierako edo zatikatutako faseetan badaude ere, eredu hauek tokiko testuingurura egokitzeko potentzialaren seinale dira.

Dentsitate baxutik diseinatzea

Dentsitate baxutik diseinatzeak ideia soil bat onartzea dakar: mugikortasunak landa-eremuan ere funtzionatu behar du. Ez da nahikoa dagoenaren egokitzapena egitea, ezta hirirako pentsatutako irtenbideak aplikatzea ere. Alternatiba errealean ezean, autoaren mendekotasuna aukera bakarra izaten jarraituko du. Hori dela eta, landa-mugikortasuna trantsizio ekologikoaren oinarritzko baldintza da, deskarbonizatzea ez baita soilik teknologia aldatzea, lurralde osoan alternatiba bideragarriak eskaintzea baizik.

