



■ 8. ONDORIOAK

Datu ebolutiboen bitartez, gure inguruko mugikortasunaren joera nagusiak markatzen dituzten parametroak ikusten dira. Datuetako lehena, eta arreta berezia jartzea merezi duena, hauxe da: mugikortasun osoa kontuan hartuta, **automobilak gero eta leku gehiago hartzen jarraitzen du**, eta bere presentzia esparru geografiko guztietan zabaldua dago, motiboa dena den. Halaber, jabetu beharra dago mugikortasun globalaren bilakaerak egituratzeko oso zailak diren eredu jarraitzen diela. Horien artean, automobilari lotutako kontu soziokulturalaz gainera, nabarmendu behar da mugikortasun beharrak asetzeko ibilgailu pribatura jotzeko joera. Ildo horretan, komeni da ohartaraztea protagonismo hori gorantz doala, zeren eta prozesuan detektatutako desplazamendu berriak egiteko, gehienetan automobila erabiltzen baita.

Desplazamenduen lurralde eta motibazio eskema ere inportantea da, nahiz eta badagoen gogoetarako argudiorik, orrialde hauetan aztertutakoetatik eratorriak. Alde batetik, ikusten da **automobilaren betekizuna handitu egiten dela desplazamenduen helburua lana denean**. Atal honetan, desplazamenduen %60,1 hala egiten dira, eta kasuen %97an banaka; horrek argi erakusten du norainokoa den ibilgailu pribatuaren presentzia EAEko mugikortasunean. Gainera, **laneko mugikortasuna** dugu aztertutako **motibo guztien artean sakabanatuena**, eskualdeaz gaindiko desplazamenduen %54,4rekin. Udalerrri barruan egiten diren desplazamenduetan dauka automobilak presentzia txikiena, hau da, %32,2. Beraz, egitate bat da lanera joan beharrak nork bere ibilgailua eduki eta, ondorioz, ibilgailu hori erabiltzera bultzatzen duela. Horrekin kontrajarrita, **aisia eta erosketak egitea dira oinezko moduan garrantzi handiena daukaten motiboak**, %67,4 eta %55,3rekin, hurrenez hurren. Aipatu beharra dago, gainera, motiboen artean, aisiaren atalera erantsitako desplazamenduak gero eta leku handiagoa hartzen ari direla, eta egindako mugimenduen bigarren arrazoa izatera pasatu direla. Hala, ondorio gisan esan daiteke **ez dagoela jokabide eredu homogeneorik garraio bide bakoitzaren erabileran, baizik eta desplazamenduen motiboa bera dela neurri handi batean garraio bideon aukeraketa erabakiarazten duena**.

Modu kolektiboen presentzia handitu egin da pixka bat. Modu horiek derrigorrezko mugikortasunari lotutako erabilera daukate eta erabilera horren %61,4 lanari edo ikasketei lotua dago. Trenbideak desplazamendu kolektiboen %44 biltzen du, eta Bilbo Handi inguruko trenbide sarea dugu erreferentziak jartzen duena. Modu honi dagokionez, lanari edo ikasketei lotutako mugikortasuna trenbidez egindako desplazamenduen %57,2raino iristen da. Nabarmendu behar da **zein txikia den halako moduen presentzia jarduera pribatuetan, esaterako, aisian**. Garraio publikoari dagokionez, ez dirudi eskaintzak aukera asko bereganatzen duenik, hiriburuetan garraio publikoaren sartze kuotak pittin bat gora egin badu ere, Gasteizen izan ezik, %6,7 apal batetik %5,9ra erori baita. Nolanahi ere, berriro esan behar da **zerbitzu eta azpiegitura eskaintza egoteak zerbitzuon erabilera bultzatzen duela**. Ideia horren harira, aipatu behar da planteamendu intermodalek ia ez dutela presentziarik ere, desplazamenduen %98,2 etapa bakarrean egiten baitira. Hala ere, ikusten da badirela desberdintasun batzuk, zerbitzu eta gestio eskaintza integratu batean oinarrituak, esaterako Bizkaian, non etapa bat baino gehiagoko desplazamenduen presentzia handiagoa den. Era berean, ikusten da hiriburuetara joateko desplazamenduetan gehiago erabiltzen dela garraio publikoa ibilgailu pribatuari lotutako zailtasunak handiak direnean (gehiegizko joan-etorria, aparkatzeko zailtasuna...).

Halaber, EAEko hiru probintzietako lurralde ereduak oso direla desberdinak berresten da, eta kontu jakina da hori, bai, baina kasu batzuetan nabarmenago egiten dela dirudi. Hala, **lurralde egiturak mugikortasun ereduak baldintzatzen ditu**. Araban, badirudi **Gasteiz**ek erantzuten diela zerbitzu eskaintzari eta beharrei (Araban egiten diren 5 bidaiatik 4, Gasteizen sortzen dira), edo bestela kanpoan erantzuten zaie, eta hala, Lurraldearen gainerako zatiaren dinamismoa ahuldu egiten da. Haatik, Donostiak eta Bilbok Lurraldeko desplazamenduen %30 bakarrik sortzen dute. Bizkaiaren

kasuan, desplazamenduen sorkuntzan antzeko garrantzia duen lekuren bat topatzeko **Bilbo Handira** jo beharra dago, probintzian ereduak markatzen dituen eskualdea baita. Gainerakoen artean, Gernika-Bermeok, Plentzia-Mungiak eta Durangaldeak badute bidaiak sortzeko eta erakartzeko ahalmenik. **Gipuzkoari dagokionez, ezaugarri nagusia sakabanaketa da**; hala, eskualde guztiek daukate bidaiak sortu eta erakartzeko ahalmen handia, zeren eta hiriburuaren pisua, probintzia osoarekiko, txikiagoa baita beste Lurralde Historikoen aldean.

Azkenik, iraunkortasunaren ikuspegitik, kontuan izan behar da **oinezko eta bizikleta bidezko moduek presentzia garrantzitsua dutela mugikortasun osoaren barruan**, nahiz eta presentzia hori barnekoak diren desplazamenduetara lotuago egon. Oinezko desplazamenduen %93 tokikoak dira. Behar pertsonalak espazio geografiko txiki batean asetzen direnean, oinezko moduak garrantzia hartzen du, eta horrek mugikortasunaren fenomeno eta inpaktuak estuki lotzen ditu inguruan dauden zerbitzu eta azpiegituren kokapen eta eskuragarritasunarekin, hau da, **lurralde antolaketarekin**. Garraio publikoaren atalean gertatzen den bezala, ikusten da **azpiegiturak eta zerbitzuak eskura izateak modu horiek erabiltzeko gogoia pizten duela**. Horiek horrela, bizikletentzako azpiegiturak gehien garatu diren hiriburuetan, erabilera mailak ere handienak dira; horren erakusgarri dira Gasteiz eta Donostia, Bilboren kaltetan.

Bestalde, frogatzen da emakumeen kolektiboak askoz ere sarriago asetzen dituela mugikortasun beharrak ibilgailu pribatua alde batera utzita. Hala ere, azterketa hau denboraren ikuspegitik egin behar da, zeren ematen baitu mugikortasun ohiturek parekatzeko joera dutela kolektibo gazteenen artean.

Jardunari dagokionez, badago desplazamendu bolumen ikaragarri bat jardunean ez dauden pertsonen egina, baina ibilgailu pribatuarekin lotura gutxi daukaten mugikortasun ereduak jarraitzen diena. Izan ere, ibilgailu pribatuaren mugikortasun eremuan biztanleria aktiboa dugu protagonista.

Amaitzeko, lehen ere aipatu den bezala, nabari da badagoela joera bat sorburuak eta helburuak sakabanatzekoa; hori dela eta, **esku hartze eremuak lurraldearen antolaketan ardaztuz birpentsatu behar dira, eta muina funtzionaltasuna izan behar da**.