



VIII. KAPITULUA
AIRETIKO SISTEMA

1. SARRERA, TITULARTASUNA, KUDEAKETA ETA USTIAPENA

Airetiko garraioa da gehien arautu den eta mugikortasun urriko pertsonen beharrak jorraztearen gaia protokoloan jarri duen sistema.

Airetiko zerbitzuen estandarizazio hori posible izan da Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1.107/2006 Erregelamendua (EE) 2008ko uztailaren 26tik aurrera indarrean jarri izanari esker. Erregelamendu hori ezgaitasunen bat duten edo mugikortasun urria duten pertsonen airetiko garraioan dituzten eskubideei buruzkoa da.

Erregelamenduko xedapenak mugikortasun urriko pertsonen aplikatzen zaizkie, Europar Batasunaren lurraldean kokatzen diren aireportuetatik irtetzen diren, haietara iristen diren edo haietatik igarotzen diren bidaiarien merkataritza hegaldiak erabiltzen badituzte edo erabili nahi badituzte.

EAEko aireportuak interes orokorreko aireportuen estatuko sarearen barruan kokatzen dira, eta haien titulartasuna Estatuko Administrazio Orokorrarena da, Sustapen Ministerioaren bitartez. Horien kudeaketa aipatutako ministerioaren mendeko diren erakunde publikoen esku dago: Hegazkineria Zibileko Zuzendaritza Nagusia, eta Aireportu Espainiarrak eta Airetiko Nabigazioa (AENA).

Airetiko garraioaren ustiapena hegazkin konpainien esku dago, eta baita aireportuko beste zerbitzu batzuk emateko ardura duten erakundeen esku ere.

Ondorioz, 1.107/2006 Erregelamendua derrigor bete behar dute aireportuek, hegazkin konpainiek eta biek zerikusia duten agente guztiek, EAEko aireportu ezberdinetan.

Erregelamenduak berak, 3. eta 4. artikuluetan, finkatu egiten du hegazkin konpainiek, haien agenteek edo turismo eragileek ezingo diotela ezetz esan hegaldi bat erreserbatzeari edota pertsona baten ontziratzeari, horretarako pertsona baten ezgaitasuna alegatuz.

EAEko airetiko sistemaren irisgarritasunaren diagnostiko txostena zehaztu egiten da hegaldiko fase guztietan zehar irisgarritasun baldintzen azterketan. Mugikortasun urriko per-

tsanak jarduten duen bi unitate funtzionalei arreta ematen zaie, aireportuei eta hegazkinei hain zuzen.

Aipatutako erregelamendu europarrak finkatutako eragiketa esparruan, beharrezkoa da zera azpimarratzea: garrantzitsua da mugikortasun urriko pertsonari bermatzen jarraitzea aireportu instalazioetan eta hegazkinetan emandako zerbitzuak eta bertan ageri diren elementuak eskuratu ahal izango dituela eta horien erabilera ergonomikoa izango dela, eta hori guztia behar besteko autonomiarekin, segurtasunarekin eta duintasun pertsonalarekin egingo dela.

Txosten honen eranskinen idatz zatian bildu egiten dira gabezien matrizeak eta irisgarritasun diagramak, eta horiek kuantitatiboki eta kualitatiboki irudikatzen dituzte joan-etorri kateko irisgarritasun mailak EAEko aireportuetan.

2. BILBOKO AIREPORTUA

Bilboko aireportua hiriburu bizkaitarretik 12 km-ra dago, Loiuko udal mugartean.

Azken urteetan, azpiegiturak hazkunde iraunkorra jasan du bidaiarien trafikoan. 2009. urtean, 3.654.951 bidaiari igaro zen instalazioetatik eta 54.146 hegaldi antolatu zen.



Bilboko aireportua

Fuente: aena.es.

Azpiegituraren arduradunek 800-900 aldiz eman behar diete laguntza hilero mugikortasun urriko pertsonari. 2009. urtean, 17.097 aldiz izan zen. 2010. urtean (gaur arte), 4.140 dira. Aitzitik, ez dituzte bilerak edukitzen aldizka ezgaitasunaren elkarrekin.

Aireportuaren eraginkortasuna hobetze aldera eta terminalaren eraikina irisgarritasuna sustatzeko araudira egokitze aldera, jarduera zehatzak garatzen ari dira eta horiek instalazioen funtzionaltasuna hobetuko dute. Horien artean, hurrengoak dira azpimarragarri:

- Komunen egokitzapena terminalean (tokia areagotzea).
- Arrapalen eta igogailuen egokitzapena.

- Ilogailu eta arrapala mekaniko berriak instalatzea iritsieren zonaldean.
- Informazio mahaietan eta AENAK mugikortasun urriko pertsoneri laguntza emateko dituen puntuetan, indukzio magnetikoko begiztak jartzea, "T Moduko" audiofonoe-kin erabili ahal izateko.

Jarduera multzo honentzat zenbatetsi den gauzatze epea 6 hilabetetik 9 hilabetera bitartekoa da.

2.1. Kanpoko irisgarritasuna

Loiuko aireportuak bere mailako aerodromo bati eska dakioken garraio publikoko eskaintza du. Taxi zerbitzuez gain, terminala komunikaturik dago bai hiriburu bizkaitarrarekin, bai gipuzkoarrarekin, errepidetiko hiri arteko garraio zerbitzuen bitartez. Probintziako linea (Loiu-Bilbo) 20 minuturo irteten da, eta, aldiz, probintzien artekoa (Loiu-Donostia) 60 minuturo irteten diren zerbitzuekin ematen da. Ibilgailuak, hasiera batean, ekipaturik daude arrapala eta plataformekin, modu horretara mugikortasun urriko pertsonen sarbidea erraztu ahal izateko.

Ibilgailuak aparkatzeko zonek parametro arautzaileetan bildutako erreserbak betetzen dituzte (plaza 1 mugikortasun urriko pertsonentzat 40 plaza bakoitzeko, edo horri dagokion zatikia). Berariazko bi eremu dago: nagusia, 2.908 plazarekin eta 58 mugikortasun urriko pertsonentzat, eta bigarren mailakoa, 672 plazarekin eta 17 mugikortasun urriko pertsonentzat (%2,5). Hala eta guztiz ere, aireportuko langileei zuzendutako aparkalekuak ez du berariazko erreserbarik mugikortasun urriko pertsonentzat.

Ibilgailuak aparkatzeko tokietatik dagoen oinezko ibilbidea funtzionala da, nahiz eta ez duen terminalaren eraikinerantz bideratzeko ukimen elementurik –zerrendak–.

2.2. Barruko irisgarritasuna

Atondoa eta bidaiariak egoteko eremuak (irteerak eta iritsierak) oztopoetatik libre daude joan-etorriak egiteko. Hala eta guztiz ere, toki horietatik batean ere ez dago ukimenez gidatzeko zerrendarik, horien bitartez ikusmen urrituak puntu interesgarrietara bideratzeko.

Terminalak megafonia zerbitzua eta informazio teleadierazgailuak ditu.



Atondoa eta erakusmahaiak

Iturria: aena.es.

Azpimarratu beharreko beste alderdi batzuk hauek dira:

- Informazio eta fakturazio mahaiak ez daude egokituta. Ez dago garaiera baxuagoan egokituriko tarterik.
- Ez dago goi-erliebeko ukimen botoirik igogailuetan, Braille sistema eta egun instalaturik dagoen megafonia osatzeko.
- Eserlekuak ez daude egokituta eta mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako berariazko eserleku erreserba (multzoa) ere ez dago bidaiariak eta haiekin doazenak egoteko zona ezberdinetan. Euskarri iskiatiko osagarriak ere ez dago.
- Terminaleko atondoan komun egokituak daude eta baita bidaiariak ontziratze eta hartatik irteteko eremuetan ere.

3. DONOSTIAKO AIREPORTUA

Donostiako aireportua Hondarribian kokatzen da, Donostiatik 22 km-ra. Funtsean, Estatu mailako trafiko erregularri zerbitzua ematen dio, eta baita nazioartekoari ere. 2009. urtean, 314.262 bidaiari izatera iritsi zen.



Donostiako Aireportua

Iturria: aena.es.

Gaur egun, Madril eta Bartzelona destinatzat duten hegaldiak egiten dira bertan. Aireportuaren kudeatzaileak, erakundeetako arduradunekin batera, saiatzen ari dira aspalditik hona destino eskaintza areagotzen, airetiko eragile berriak iristearen bitartez.

Azpiegitura gipuzkoarraren arduradunek bilerak egiten dituzte aldizka ELKARTUrekin –Ez-gaitasun Fisikoa duten Pertsonen Gipuzkoako Federazio Koordinatzailea–, eta horiei esker mugikortasun urriko pertsonen eskaintako laguntza eta zerbitzuan, airetiko garraioan mugikortasun urriko pertsonen laguntza emateari buruzko erregelamendu europarra aplikatzearen ondotik, sortutako arazo zerranda berraztertzeak aukera dute.

3.1. Kanpoko irisgarritasuna

Aireportuko beste azpiegitura batzuetan gertatzen den moduan, hiriburutik urrun kokatzeak eragin egiten du hartara iristeko bitarteko motorizatuak erabili behar izatea.

Gaur egun, terminalera zuzenean iritsi daiteke ibilgailu partikularraren bitartez eta taxi zerbitzuaren bitartez. Autobusen linea erregularrak geraleku bat zuen terminalaren eraikinaren alboan, baina jada ez da azpiegiturara sartzen.

Geralekua kanpoaldera atera da, espaloirik gabeko ingurune batera, ibilgailuen trafiko biziko galtzada batera, ingurumarietan semaforoz araututako oinezkoentzako pasabiderik gabeko batera. Inguruabar hori arrisku larria da instalazioetatik autobusez irteten diren edo hartara autobusez iristen diren aireportuaren erabiltzaile guztientzat, are gehiago erabiltzaile horiek ezgaitasunen bat badute edo mugikortasuna urriturik badute.



Autobus geralekua instalazioen kanpoaldean



Trafiko biziko eta igarobide babesturik gabeko ingurunea

Autobus geltokitik ibilgailuen aparkalekuraino doan oinezko ibilbidea ibilgarria da, baina ez du gidatzeko elementurik –bideratzeko zerrondak– ikusmen urrituentzat.

Aparkalekutik mugikortasun urriko pertsonentzako topalekuraino, terminalaren sarreran kokatzen dena, ibilbideak zailtasunak ageri ditu, ibietan oztopo-zutoinak daudelako eta zoladurak irregulartasunak ageri dituelako. Aurretiko tartean bezala, hemen ere ez dago ukimen zerrendarik ikusmen urritua behar bezala bideratzeko.



Oinezko ibilbidea gurekutik aparkalekura



Oztopoak oinezkoentzako ibietan

Orain dela gutxi terminaleko aparkalekua zabaltzeko lanak egin dira. Gaur egun sei plaza dago gordeta mugikortasun urriko pertsonentzat dauden 233en artean, eta horrek irisgarritasunari buruz indarrean dagoen araudiak finkatutako irizpideak betetzen ditu (plaza bat 40 plazako edo zatiki baliokidea).

3.2. Barruko irisgarritasuna

Atondoa eta bidaiariak eta haiekin doazenak egoteko eremuak oztopoetatik libre daude joan-etorriak egiteko. Hegazkinetik jaisten denetik terminalaren eraikinerara sartzen den arte dagoen oinezko ibilbidea egiteko modukoa da eta oztopoetatik libre dago. Ez ibilbide honak, ez barruko atondoak, ez du ukimen-zerrendarik ikusmen urrituak orientatzeko puntu interesgarrietarantz.

Terminalak megafonia zerbitzua eta informazio teleadierazgailuak ditu, eta horiek hegaldien irteera eta iritsiera iragartzen dute, gerta daitekeen beste edozein inguruabarren berri ematearekin batera.

Azpimarratu beharreko beste alderdi batzuk hauek dira:

- Informaziorako mahaia egokituta dago, baina fakturaziokoak ez.
- Altzariak ez daude egokiturik. Mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako berariazko erreserbarik ez du, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere, bidaiariak eta haiekin batera doazenak egoteko eremu ezberdinetan.
- Terminalean eta irteeren eremuan komun egokituak daude.



Barruko atondoak. Erakusmahaia eta topalekua mugikortasun urriko pertsonentzat

4. GASTEIZKO AIREPORTUA

Vitoria-Gasteizko aireportua hiritik zortzi kilometrora kokatzen da, Forondako alkate-azuloan. Azpimarragarria da salgaien trafikoan garrantzitsua izateagatik. 2009. urtean, 39.933 bidaiarik erabili zituen instalazio horiek, 9.489 hegaldi egin zen eta 27.388 tona karga mugitu zen.

Gaur egun, bidaiarientzako zerbitzu eskaintza Madrilekin lotzen duen eguneroko zerbitzu bakar batean zehazten da. Hala eta guztiz ere, aireontziak hartzeko ohiko azpiegitura izaten da, klima inguruabar kaskarregatik beste instalazio batzuetan lur hartzea posible ez den.



Vitoria-Gasteizko Aireportua

Vitoria-Gasteizko aireportuan, interes orokorreko sareko gainerako aireportuen kasuan bezala, arautzaileak dira AENAK eta Hegazkineria Zibilak finkatutako printzipio gidariak mugikortasun urriko pertsonen eman beharreko berariazko tratamenduari dagokionez.

Mugikortasun urriko pertsonen egindako laguntza eskaeren batez bestekoa 6-8 ingurukoa da hiler. Azpimarratzekoa da instalazio gasteiztarreko arduradunek bilerak dituztela aldizka

EDEKArekin (CERMIren –Ezgaitasunen bat duten pertsonen ordezkarien batzorde espainiarra– ordezkari-tza autonomikoa), emandako zerbitzuetan sortu ahal izan diren arazoak aztertze aldera.

Aireportuak irisgarritasuneko plan partziala du, eta haren jarduera programa gauzatzen ari da eskura dagoen aurrekontuari jarraiki.

4.1. Kanpoko irisgarritasuna

Aireportura sartzeko, beharrezkoa da norberaren ibilgailuan edo taxian iristea, izan ere, gaur egun ez dago hiriburua eta azpiegitura komunikatzeko berariazko autobus zerbitzurik. Taxi zerbitzuak eskaeraren araberakoak dira, izan ere, horiek ere ez dute berariazko geralekurik instalazioetan.

Orain dela gutxi, ibilgailuak aparkatzeko eremuaren berriztatzea amaitu da, eta bertan mugikortasun urriko pertsonen aparkatzeko kasuan kasuko erreserbak jarri dira (6 plaza), hain zuzen ere irisgarritasunaren araudi autonomikoa finkatzen dituen irizpideei jarraiki. Azken hori estatu mailakoa baino hertsatzaileagoa da.

Aparkatzeko eremutik terminalera atondoraino doan oinezko ibilbidea irisgarria da. Ez dago oztoporik ibilbidean, eta oinezko igarobideak behar bezala beheratuta daude. Ate automatikoek, gainera, barrualderanzko igarotze segurua errazten dute.



Aparkaleku erreserbak mugikortasun urriko pertsonentzat.



Terminalera sartzeko oinezko ibilbidea.

Mugarriak daude –berariazko laguntza eskatzen duen mugikortasun urriko bidaiariarekin topatzeko lekua– terminalaren kanpoaldean eta barruko atondoan. Aireportu guneko eraikinararen alboko espaloiak duen zoladura osorik berriztatuko da gutxi barru.



Mugikortasun urriko pertsonarekin topatzeko mugarria kanpoaldean.

4.2. Barruko irisgarritasuna

Terminaleko atondoa eta bidaiaria eta harekin batera doazenak egoteko tokia oztopoetatik libre daude joan-etorriak egiteko, eta mugikortasun urriko pertsonen beharretara egokitu-tako zerbitzuak eta elementuak dituzte:

- Informazio eta fakturazioko mahaiak.
- Telefono publikoak / kutxazain automatikoak.
- Komun higienikoak terminalean eta irteera eremuan. Iritsiera eremuan ohiko komunak bakarrik daudela ikusi da.
- Eserleku erreserba mugikortasun urriko pertsonentzat (irteeren zonan bakarrik). Mugikortasun urriko pertsonentzako eserleku multzoa ez dago behar bezala egokitu-ta. Euskarri iskiatiko osagarririk ere ez dago.



Barruko atondoko irudia.



Mugikortasun urriko pertsonentzako gordetako eserlekuak.

Hegazkinetik jaisten denetik terminalaren eraikinera sartzen den arte dagoen oinezko ibilbidea ibilgarria da eta oztopoetatik libre dago. Ez ibilbide honek, ez barruko atondoak, ez du ukimen-zerrendarik ikusmen urrituak orientatzeko puntu interesgarrietarantz.

Terminalak megafonia zerbitzua eta informazio teleadierazgailuak ditu, eta horiek hegaldien irteera eta iritsiera iragartzen dute, gerta daitekeen beste edozein inguruabarren berri ematearekin batera. Gutxi barru, indukzio magnetikoko begiztak³¹ instalatuko dira informazio puntuan, entzumen urrituek informazioa eskuratu ahal izan dezaten beren audiofonoaren bitartez.

5. IBILGAILUEN IRISGARRITASUNA

Billboko aireportuan, gurpil aulkian doan mugikortasun urriko pertsonaren ontziratzea eta hartatik irtetea “finger” izeneko sistema baten bitartez edo “ambulift” ibilgailuaren bitartez egiten da kasuen % 92tan. Gainerakoetan, eskuzko gurpil aulkia erabiltzen da mailak gaintzeko plataformaren ordeztu, izan ere, hura ezin da erabili pertsona egokitu zaion eserlekura eramateko maniobra egiteko behin hura kabinaren barruan dagoelarik.

Hondarribian jarduten duen hegazkin mota fuselaje baxukoa da, beraz, ontziratzeke eta hartatik irteteko ohiko sistemak –igotzeko plataforma eta “finger” teleskopikoa– ezin dira erabili.

Aireportu gipuzkoarrean jarduten duen “handling” agenteak “ambulift” ibilgailu bat du gurpil aulkien erabiltzaileak ontziratzeke eta haietatik irteteko. Kasuan kasuko pertsona toki batetik bestera leban mugitzen dela saihestea da helburua.



“Ambulift” ibilgailua Hondarribiko aireportuan.

Vitoria-Gasteizko aireportuan, aireontzira sartzeak eta hartatik irteteak berezitasun bat du. Vitoria-Gasteizen jarduten duten hegazkinak fuselaje baxukoak dira, beraz, ontziratzeke eta hartatik irteteko ohiko sistemak –“finger” eta igotzeko plataforma– ezin dira erabili. Egoera horren aurrean, beldar motako operatiboa duen mailak gaintzeko makina erabiltzen dute,

³¹ T Modua.

eta horrek gupil aulkia erabiltzen duen pertsona hegazkinera igotzea eta hartatik jaitea ahalbidetzen du.



Mugikortasun urriko pertsona ontziratzeko edo hartatik irteteko makina.



Eskailerak gainditzeko makina funtzionamenduan.

Komenigarria litzateke Vitoria-Gasteizko aireportuko arduradunek gupil aulkia erabiltzen duen bidaiaria ontziratzeko eta hartatik ateratzeko beste sistema bat eskuratzea. "Ambulift" ibilgailua aukera ona izan daiteke.

Mugikortasun urriko pertsonak hegazkinen barruan egiten dituzten joan-etorrien baldintzei dagokienez, lehenik eta behin azpimarratu beharra dago, mugikortasun urriko pertsonak airetiko garraioan dituzten eskubideei buruzko 1107/2006 Erregelamendu Europarrean xedatutakoari jarraiki, airetiko eragileak behartuta daudela hegazkinaren barruan laguntza ematera mugikortasun urriko pertsonari esleitu zaion eserlekuraino, baina ezin diote pertsona horri lagundu ez janariarekin, ez sendagaiekin, ez komunikazioarekin, ezta komunera eramanez ere. Horretarako guztirako, mugikortasun urriko pertsonak laguntzaile baten laguntza beharko du.

Hegazkinen barrualdeko irisgarritasun gabezia nagusiak hauek izaten dira:

- Pasillo estuak. Joan-etorri zaila.
- Egokitu gabeko komunak.
- Segurtasun eta larrialdi sistemak altuegi.
- Larrialdien aurrean jarduteko jarraibideak ikusmen urrituentzat irisgarriak ez diren formatuetan.
- Mugikortasun urriko pertsonentzat kabinan gorde beharreko berariazko eserleku erreserba ez da betetzen.

6. ONDORIOEN LABURPENA

Airetiko garraioan ezgaitasunen bat duten pertsonak edo mugikortasun urria duten pertsonak dituzten eskubideei buruz Batasuneko araudiak biltzen dituen manuak euskal aire-

portuetan betetzeak baldintzatu egiten du irisgarritasunaren gainean egin daitekeen edozein azterketa.

Hegaldiaren zikloko fase guztietan zehar laguntza pertsonala eskuratzeak, alegia, aireportura iristen denetik, fakturazio prozesuan, segurtasun eta aduana kontroletan, ontziratzean, hegaldian, ontzitik ateratzean, kontroletan, ekipajea eskuratzekoan eta destinorantz irteten den arte, ez du ezkutatu behar aireportuko instalazioetan dauden irisgarritasun gabeziak.

Arazo gehien eragiten dituen alderdietako bat azpiegiturara iristeko garraio publikoko zerbitzu eskaintza eskasa da:

- Bilboko aireportuak bakarrik du behar besteko zerbitzu eskaintza edozein lurralderentzat estrategikoa den garraio azpiegitura batentzat.
- Gipuzkoaren kasuan, autobus geralekua instalazioetatik kanpo atera izanak ez du bakarrik garraio zerbitzuaren funtzionaltasuna baldintzatu, baizik eta, baita ere, erabiltzailearentzako arriskua areagotzen du eta azpiegiturak kanpoaldean izan dezakeen sustapena eta norberaren ibilgailua ez den beste mugikortasun hautabide bat sortzea baldintzatu ditu.
- Bestalde, Vitoria-Gasteizko aireportuak taxi zerbitzuak bakarrik ditu ibilgailu pribatuen joan-etorria egin beharrenean hautabide gisa, eta hori, bestalde, bat dator egun duen hegaldi eskaintza murriztarekin.

Euskal aireportuetan, irisgarritasunari dagokionez, ageri diren gabezia adierazgarrienak hauetan zehazten dira:

- Instalazioak ez daude ongi prestatuta zentzumen ezgaitasunen bat duten pertsonentzat: ez dago hankaz ukitzeko zerrendarik gida izateko kanpoaldeko oinezko ibilbidean eta zona komunetan, ez dago ezta ere indukzio magnetikoko begiztarik arreta/fakturazio mahaietan, eta abar.
- Altzariak ez daude egokiturik instalazioetan: arreta eta fakturazio mahaiak nahiz eserlekuak neurriz gaineko garaieran daude lurrarekiko.