



EAEko GARRAIO SISTEMA PUBLIKOAK DUEN IRISGARRITASUNARI BURUZKO DIAGNOSTIKOA TXOSTEN BEREZIAREN AURKEZPENA

Irisgarritasun unibertsalak berekin dakar hiriguneak, eraikinak, garraio-sistemak, komunikazioa eta zerbitzuak irisgarriak izatea; horiek oinarritzko elementuak dira pertsonen berdintasuna eta haien eskubideekiko errespetua bermatzeko. Garraio-sistemen irisgarritasun unibertsalari esker, herritar guztiek modu aktiboan parte har dezakete, aukera berberekin, gizarte- eta ekonomia-bizitzan.

Irisgarritasuna sustatzeko legea indarrean jarri zenetik (abenduaren 4ko 20/1997 Legea) garraiobideen irisgarritasunaren baldintza teknikoen inguruan hartu diren aurrerapenak esanguratsuak izan dira. Hala eta guztiz ere, txosten honetan egindako diagnostikoak aukera ematen du ondorioztatzeko gaur egun **gabezia oso adierazgarriak** daudela eta horiek erabilera unibertsala izatea baldintzatzen dutela.

Txostenaren testuingurua eta helburuak

Erakunde honetan leku nabarmena izan dute beti ezgaitasunen bat duten pertsonen eskubideek. Arartekoak egin dituen jarduketara ugarietan, hauxe izan da lehenengo helburua: gizartea sentikorrago egitea talde horrek dituen benetako beharren inguruan, bene-benetakoa izan dadin bereizkeriarik ez jasateko eta aukera berberak izateko duten eskubidea.

Pertsona talde honek aurre egin beharreko arazoak ugariak eta anitzak dira: hirigintza- eta arkitektura-oztopoak; garraioetako irisgarritasuna, lan mundura sartzekoa, hezkuntzakoa, teknologia berriak erabiltzekoa; zerga neurriak; arreta goiztiarra; elbarritasun mailen balorazioa; laguntza teknikoak aukera berdintasuneko bizitza bat garatzeko...

Ezgaitasunen bat duten pertsonen Europako urtearekin bat etorrita (2003. urtea), Eusko Legebiltzarrari bi txosten berezi aurkeztu dizkiogu: *EAEn erabilera publikoa duten eraikinen irisgarritasuna* eta *Pertsona ezgaituen lanerako aukerak EAEn*.

Mugikortasuna, joan-etorriak egiteko gaitasun gisa ulertuta, ezinbesteko elementu bat da pertsonaren gizarte, kultura eta ekonomia integrazioarako.

Txostenaren helburu gisa **EAEn garraio sistema publikoak ageri dituen gabeziak eta urritasunak identifikatu nahi izan dira**, mugikortasun urriko pertsona multzoarentzat joan-etorriak seguruak eta funtzionalak izatearen baitan.

Txostenaren eraginetarako, mugikortasun urria duen pertsonatzat jo behar da **joan-etorriak egiteko eta garraio sistemak modu autonomoan eta funtzionaltasunez erabili ahal izateko zailtasunak dituen edozein pertsona**. Zailtasun hori aldi batez joan-etorriak egiteko gaitasuna murrizturik edukitzea edo ezgaitasun fisiko, psikiko



edo zentzumeneko batek eragindakoa izan daiteke, eta azken hori aldi berean adinagatik edo beste arrazoi batzuen ondorioz etorritakoa izan daiteke.

Aipatu dugun mugikortasun urriaren ideia oso honen baitan, esan daiteke egun **EAEEn bizi den biztanleriaren % 37,3 talde horretakoa dela**. Ehuneko hori areagotuz joango da, etorkizunean Euskadin zahartze tasa areagotzea proiektatu baita.

Diagnostiko azterlanak Euskadiko hiru lurralde historikoetako **garraio publikoko sistemaren sare osoa hartzen du**, hura izaera erregularrekoa eta erabilera orokorrekoa denean eta jatorria edota destinoa EAEEn duenean. Hori dela eta, azterketak hauek hartzen ditu: 15 trenbide linea; martxan dauden bi tranbia sistemak (Bilbon eta Gasteizen); Bilboko sistema metropolitarra; hiri lineak, hiri artekoak eta ibilbide luzekoak hartzen dituen errepidetiko sistema, eta, azkenik, hiru euskal aireportuak.

Gaur aurkezten dugun lanak argitu egiten du zeintzuk diren **berehala garatu beharreko jarduerak benetako arrisku egoerak saihesteko** geltokietarako sarbideetan, trenbide-pasaguneetan, nasetarako sarbideetan, eta abarretan. Horrez gain, Euskal Autonomia Erkidegoko zenbait udalerritan taxi egokiturik ez dagoela ere argitzen du lan honek.

Txostenak ondorio zehatzen idatz zati bat du garraio sistemak gorabehera antolatuta. Hori amaierako ondorio batekin osatzen da, eta **bertatik ondorioztatzen da oraindik egiteko lan ugari dagoela**. Lan hori, askotan, garraio azpiegituraren multzoaren ikuspegi orokorretik jorratu behar da, eta eskumendun diren agintaritza ezberdinen artean lankidetza edukita.

Halaber, **gomendioak** garraio sistemak gorabehera antolatu dira (18 dira guztira), eta, horien barruan, administrazio eskudunak edo azpiegituraren eragile edo kudeatzaileak gorabehera. Horrela, ikuspegia sistematikoagoa izango da.

Txostenetik ateratzen diren ondorio nagusiak

Joan-etorrien kate osoan irisgarritasuna bermatzea oso garrantzitsua dela kontuan hartzea ezinbestekoa da, jatorritik helmugara, zenbat etapa egin diren eta zer garraio-modu erabili den alde batera utzita. Horren bidez berriz ere azpimarratu nahi dugu ez duela askorako balio trenbide geltoki eredugarria izateak -batzuk halakoxeak dira- ezin bada bertara sartu sarbiderako zonan arrapala bat egoteagatik; edo korridore bateko geltokiak irisgarriak izateak, ez baldin bada pertsona baten jatorria edo jomuga den hori. Horregatik, gai hau bere osotasunean aztertu behar da.

EAEk ia iristezina den **trenbide bidezko garraio sistema** duela esan dezakegu. Lortutako datuak eztabaidaezinak dira: irisgarritasun fisikoari dagokionez, azpiegituraren oinezko inguruneen % 78 iristezina da; geltokien % 78 ere iristezina



da; eta kasuen % 83tan ez da bermatzen oinezkoen ibilbidea egingarria izango denik kaletik nasaraino.

Errepidetiko sistemak irisgarritasun mailari dagokionez, adierazi daiteke autobus terminal nagusien egoera nahiz autonomia erkidegoko lurralde osoko geralekuena ez dela ona ere ez. Halaber, oraindik ez da lortu erabateko irisgarritasuna hiriarteko eta ibilbide luzeko autobusetan.

Tranbia sistemak erreferentzia dira hiri garraio publikoaren irisgarritasun unibertsalaren gaian. Ez dira bakarrik "hiria egiten duten" proiektuak, hiri integrazioko lan sakona eta trazatua igarotzen den eremu funtzionaleko espazio berrantolamendua eskatzen duten aldetik; horrekin batera, bereziki, mugikortasun urriko pertsona taldeen gizarteratzea eta kultura integrazioa ahalbidetzen duten proiektuak dira, eguneroko joan-etorriak oztoporik gabe egingo direla bermatzen baitute. Hala ere, hobekuntzarako arlo batzuk daude.

Oro har, Bilboko metroaren sistemak kalifikazio ona lortu du, ikusmen eta entzumen ezgaitasuna duten pertsonak sistema hori modu autonomoagoan eskura dezaten jarduerak daudela kontuan hartuta.

Euskal aireportuek irisgarritasun fisikoko baldintzak betetzen dituzte, beti laguntzailearekin, baina oztopoak igarri dira komunikazioan eta horiek zaildu egiten diete zentzumen ezgaitasunen bat duten pertsonen instalazioetatik mugitu ahal izatea.

Alderdi gatazkatsuenetarikoa bat garraio publikoko zerbitzuen konfigurazioa da Hondarribiko eta Gasteizko aireportuetan eta horrek joan-etorri katearen irisgarritasuna zailtzen du.

EAEko udal askok taxi egokituaren zerbitzua lortzeko bete behar den biztanleria estalduraren parametroak betetzen ez dituztela egiaztatu da.

Komunikazioan irisgarritasuna bermatzen duten neurri teknikoak hartzea **gainditzeko dagoen gai** bat da oraindik autonomia erkidegoko garraio sistema osoan, baita irisgarritasun fisikoaren aldetik emaitza hobea eskuratu duten horien ikuspegitik ere, alegia, metroaren eta tranbiaren alderditik. Garraio sistema ezberdinetan informazioa eta komunikazioa eskuratzen dela bermatzeko elementuak jartzea falta da, eta horrek galarazi egiten die ikusmen eta entzumen urrituei autonomiaz garraio publikora iritsi ahal izatea.

Azkenik, nabarmendu behar dugu beharrezkoa dela **tokiko administrazioek** oinezkoentzako ibilbideak eta garraio-azpiegituretarako sarbideak egokitzea, ziurrak eta irisgarriak izan daitezen.



Hurrengo hilabeteetan, Arartekoak jendearen esku jarriko du irisgarritasun mapa interaktibo bat eta, hala, informazio hau modu dinamikoan eskuratu ahal izango da. Eskuragarri egongo da, halaber, www.ararteko.net web orrialdean.

Ekimen horren bidez kontsulta egin nahi duenak haren etxetik, internet bidez, informazio hori guztia modu grafikoan ikusi ahal izango du eta erabaki egokiak hartu, aipatu informazioa kontuan izanik.

Vitoria-Gasteiz, 2011ko martxoaren 15a