

Benetako neurrien beharra autoaren esklabo ez izateko

Teoria badakigu: garraio publiko eta kolektiboa hobetsi beharko genuke, ibilgailu pribatuaren aldean. Baina oraindik ere autoa da nagusi, administrazioaren politikak sustatuta, hirien diseinuak bultzatuta, eta sarri, guk geuk aukeratuta. Benetako neurri eraginkorrak hartzea ezinbesteko bihurtu da, mugikortasun jasangarria lortzeko bidean.

Testua eta argazkiak:

| MIKEL GARCIA IDIAKEZ |

INGURUMENAREN TZAT eta gure osasunarentzat kaltegarria den kutsadura, baita akustikoa ere, pilaketak, ibilgailu saturazioa eta istripu arriskuak, baliabide naturalen gehiegizko kontsumoa (lurra eta energia batez ere)... Ugariak dira ibilgailu pribatuen oinarritutako egungo garraio ereduak eragiten dituen arazoak, eta horiek arintzeko modua da garraio publikoa, aipaturiko kutsadura, pilaketa eta kontsumoa txikitzeaz gain, aparkatzeko buruhausterik ez duelako sortzen, seguruagoa delako, irakurtzeko edo bestelako ekintzetarako aukera ematen duelako, edota lur eremu txikiagoa hartzen duelako –autoak baino sei aldiz gutxiago okupatzen du autobusak, eta hamabost aldiz gutxiago trenak–; lur hori berdegune eta oinezkoentzako bideetarako erabili daiteke gero.

Aldiz, autoaren mesedetan jokatu da orain arte. Automobil industriaren nagusitasunaren

seinala da, esaterako, krisi garaian Nafarroako Gobernuak lehenik, Espainiakoak segidan, diru-laguntzak ematea ibilgailua erosteko eta autobus eta tren zerbitzuen salneurriak urtetik urtera igotzen uztea. Errepide kilometro kopurua ere, Europar Batasuneko batez bestekoaren bikoitz inguru da Euskal Herrian, nahiz eta Supersur edota Eibar-Gasteiz gisako azken proiektuek agerian utzi duten aurreikusi baino askoz gutxiago erabiltzen direla. “Diru asko gastatu dute horretan, baita ez geneukana ere (Europar Inbertsio Bankuari eskatutako maileguak finantzatu du zati handi bat), horrez gain Euskal Y-an dena gastatu dute eta ordainetan jendearen beharrei erantzuten dion garraio publikoaren kalitatea jaitsi egin da: zerbitzuak gutxitu dira, Bilbo-Donostia trenbidea ez da berritu...”, dio David Hoyos mugikortasunean adituak. AHTan “milioika euro jarri ordez”,

Sarri, prestigio kontua da autoan bidaiatzea, eta emakumeek eta maila ekonomiko baxukoek erabiltzen dute batik bat garraio publikoa. Baina “pentsatzen jarri gero, autoa ez da hain eroso, ezta hain aukera ona ere”, dio David Hoyosek.



GARRAIO PUBLIKOA

Pirinio Atlantikoko Kontseilu Orokorrak autobusen sarea garatzeari lehentasuna eman beharko liokeela uste du baita ere Bizil elkarte-ko Iban Grossier-ek: “Iparraldean, biziki gutxi erabiltzen dute hirien arteko autobus sarea, maiztasuna ahulegia delako, sobera autobus gutxi dagoelako zirkulazioan eta sarea ez delako ezagutzera eman”.

Hoyosek hiru arazo nagusi ikusten ditu Euskal Herriko garraio publikoaren kudeaketan.

Batetik, eskumen banaketak garraioa ikuspegi zabal eta bateratutik kudeatzea galarazten du. EAEn esaterako, diputazioek errepideak gestionatzen dituzte, Eusko Jaurlaritzarena da Eusko Tren eta Y, autobusak diputazioenak edo udalenak izan daitezke, eta Estatuaren esku daude aireportuak, portuak eta Renferen aldiriko trenak. Adibide bat:

Ezkerraldean metroa jartzen hasi ziren, aurretik zegoen aldiriko tren zerbitzua kontuan hartu gabe; “modu horretan, trenari lehia egiteko eraiki da metroa, trenari erabiltzaileak kentzeko, eta publikoki ez dauka inongo zentzurik”, diosku. Lapurdi, Zuberoa eta Nafarroa Beherean, Akitania Eskualdea arduratzen da trenez, Pirinio Atlantikoko Departamendua hiriarzteko autobusez eta Aturri Euskal Kostako Hiriguneko Garraioen Sindikatua Baionako sareaz. Grossier-ek kritikatu du ez dagoela ez txartel bateraturik ez garraio publikoa modu bateratuan erabiltzeko aukerarik.

Bestalde, erakundeek gastuak eta defizita kalkulatzan dutenean, ez dute aintzat hartzen gizarte kostu osoa, garraio bidearen errentagarritasun soziala. Beste adibide bat jarri digu David Hoyosek: “Duela urte batzuk, ikasleak kexatu ziren EHUrako joateko autobus gutxi zegoelako, eta aldundiak erantzun zuen oso garestia zela autobus gehiago jartzea, baina kostu soziala kontuan hartuz, oso merkea da, 5.000 ikasle egunero autoz joatea arazo askoz handiagoa baita: pilaketak, kutsadura...”.

Hirugarrenik, azpiegituren planifikazioa egiterakoan erabakia politikoki hartzen da sarri, izango duen erabilera edo errentagarritasuna aztertu gabe. “Ikuspegi estrategikoaren aitzakian erabakiak hartzea arriskutsua da, eta Abiadura Handiko Trena da adibide on bat, José María Aznarrek deliberatu zuelako Estatu-ko hiriburua guztiak konektatuta egon behar zutela AHTaren bidez, nahiz eta mundu osoan ez dagoen parekorik”, azaldu du Hoyosek.

Eskumen banaketak garraioa ikuspegi bateratutik kudeatzea galarazten du. Adibide bat: Ezkerraldean metroa jartzen hasi ziren, aurretik zegoen aldiriko trenak kontuan hartu gabe

“Hirian autoarekin sartzegatik kobratzearen aurkakoek diote langile-klaseari min egingo liokeela ordaintzeak, baina hirira autoan datozenak maila altukoak dira batez ere”

David Hoyos

Diskurtso orokorra...

Adituaren hitzetan, garraio publikoa sustatzeko lehenik eta behin beharrezkoa da diskurtso orokorra finkatzea, eta mugikortasun jasangarriak agintzen duen diskurtsoak hiru zutabe ditu: garraio sistema orekatzea jasangarriago diren garraio bideen mesedetan, joan-etorrien ekoeraginkortasuna hobetzea, eta mugikortasun beharra txikitzea. Alegia, hurbiltasunaren kontzeptua gailentzea politika eta plangintza publikoetan

(osasun, hezkuntza, lan eta aisialdi guneak herrietatik urrundu gabe, adibidez), garraioa ahalik eta gutxien erabili behar izateko. Ikuspegi publikotik, denentzako moduko garraio bide unibertsalak sustatzea litzateke koherentena, haurrek, zaharrek, gidabaimenik ez dutenek edo maila

ekonomiko baxua dutenek erabili ezin duten garraio bidea, autoa, bultzatu ordez.

Mohring Efektuaren arabera, gurrupil-zorua da garraio politika: autoa hartzeko oztopoak jarritz gero, jende gehiago hasiko da tren erabiltzen, horrek trenaren maiztasuna eta zerbitzua hobetzea ekarriko du eta ondorioz geroz eta lagun gehiagok hartuko dute, prezioak merkatu egingo dira... Eta alderantziz: tren zerbitzuak maiztasun gutxi baldin badu, errepideak hobetzen badituzu eta doakoak baldin badira, autoa gehiago erabiliko dugu. Neurriak hartzeko gakoak politikariek beraiek garraio publikoan benetan sineste dela azpimarratu du Hoyosek. 2012-2020rako Mugikortasun Jasangarriaren Plana prestatu berri du Eusko

Jaurlaritzak, eta besteak beste publikoak diren garraio bideak koordinatzea du helburu, tarifak integratzea edota ibilgailu pribatuaren erabilera %15 jaiste, “baina sarri, teoriarik onak diren planak errealitatean ez dira ikusten. Politikariak herritarrei esaten die garraio publikoa erabiltzeko eta bera autoan doa, zein sinesgarritasun izango du?”.

... Eta neurri zehatzak

Askotariko erabakiak har daitezke, garraio publikoaren zerbitzua eta erabilera indartze aldera. Hala nola, autobusaren kasuan errei eskusiboak areagotu (hiri barnean, baina baita hiri sarreretan ere); hiriak lineaz bete beharrean sare simple eta eraginkorragoak planifikatu (finkoak erdialdean, autobus lagungarriak kanpoaldera iristeko); edota hiri kanpoaldea aparkalekuak jarri eta erdialdera iristeko doako garraio bideak ipini (Baionako

Metroan irakurtzen

DENERAKO erabiltzen du metroa Eider Fernandezek, “ia-ia bertan bizi naiz”. Berangotik Abando eta Boluetara lanera joateko astegunetan, eta lagunekin elkartzeko asteburuetan. Lanera 40-45 minutuko bidaia du metroan eta irakurtzen joaten da beti. 27 urte betetzear, iaz agortu zitzaion Gazte Txartelaren aukera: “Orain arte hori erabili dut eta ongi dago, guneen arabera 210-250 euro inguruko txartela baita urte osorako, baina 26 urtetik aurrera hileroko txartela erosi beharra dago eta 45 euro inguru kostatzen zait hileroko. 450 euro baino gehiago dira urtean eta beraz merkeegia ez da, baina Madril edo Londres bezalako hiri handietan askoz garestiagoa da metroa”.

Zenbait gune eta geltokitan maiztasuna hobetuko luke Fernandezek, Bidezabal geltokitik hasi eta Plentziara bitarte apur bat bazterturik daudela baitio: Plentzian hiru metro dituzte, 20 minutuko maiztasunarekin, “eta hori metroa baino gehiago, trena da”. Hala ere, argi dauka berak: “Lanera autoz joateko aukera daukat, garajea ere badut, baina ez du merezi, goizetan sortzen diren auto-pilaketekin loteria hutsa delako, eta metroak ziurtatzen dit garaiz iritsiko naizela. Gainera, metroan denbora aprobeitatu dezakezu, irakurtzeko adibidez”.



BERNANDEZEK UTZIA



Treanean seguruago

ANDONI INZAK 32 urte dauzka eta Arrasaten egiten du lan. Egunero trena hartzen du Irunen eta Zumarragaraino joaten da, han aparkatua uzten duen autoan egiten du gainerako bidaia. Joan-etorrian, bi ordu eta erdi igarotzen ditu trenean. Autobusarekin egin zuen proba, baina denbora eta ekonomia aldetik aukera hobe da trena, eta autoan joatea baino merkeagoa ere bada: 80 bat euro balio du hileko bonoak.

Trenaren maiztasun eta ordutegiarekin gustura dago Inza. “Egia da nekoso delako hainbeste denbora pasatzea trenean, baina autoan okerragoa da eta trenean irakurtzeko edo ikasten joateko aukera daukat, frantsesa ikasten ari naizelako. Autoan, gainera, handiagoa da arriskua eta trenean joanda deskantsatuago iristen naiz lanera, lo kuluxka ere bota dezakedalako, behar izanez gero. Lasaiago bidaia-tzen dut eta lasaiago daude etxekoak ere”. Hobetzekotan, eserleku erosoagoak eskertuko lituzke Inzak, ez hain gogorrek eta autobusekoen gisakoak.

Villavesa, koherentsiagatik

“VILLAVESA zergatik hartu? Lehengo eta behin koherentsiagatik, betidanik zerbitzu publikoaren aldekoa izan bainaiz eta edonora joateko autoa hartzea ez litzateke oso koherentea izanen. Bestalde, Iruñea hiri txikia

da eta bertan mugitzeko ez dago autoaren beharrik, are gehiago, aparkalekuak direla, OTA dela... diruz eta denboraz askoz garestiago ateratzen da autoa”. Hiri barneko autobusa, edo iruindarrek ezagutzen duten moduan, Villavesa egunero hartzen du 47 urteko Abel Castillok umea haurtzaindegira eraman eta segidan lanera joateko; 10-15 minutuko bidaia laburra egin ohi du.

Zerbitzua ona dela azaldu arren, itxaron denbora murriztu eta agian, linearen bat gehituko lukeela diosku Castillo, “autoak hiri honetan duen erabateko nagusitasuna” mugatze aldera. Helburu horretan beste neurri bat ere jarriko luke martxan: garraio publikoaren doakotasuna.



CASTILLOK UTZIA

GARRAIO PUBLIKOA

autobus elektrikoen gisan). Fabrika edo enpresa bereko langileen joan-etorriako autobusak ere antolatzen dira eta Bizil mugimenduak *Eta lanera joaten banintz autobus edo trenez?* kanpaina abiatu du, araudiak ahalbidetzen duelako langilea etxetik lanera autobusez edo trenez joanez gero, nagusiari eskatzea bidaia gastuen %50 ordaintzeko. Trenbide zaharrak ere berriro daitezke (Bilbo-Donostiakoa edo Ipar Euskal Herria zeharkatzen dutenak, kasu). Garraibide publikoen arteko koordinazioa funtsezkoa da, besteak beste aspladiko aldarrikapena den Euskal Herriko txartel bateratua sortuz –sikiera, erkidego eta departamendu mailako txartel bateratuak–.

Autoaren erabilera gutxitzeko neurriak ere lagungarriak dira, esaterako ordainleku urbanoak ezartzea, edo beste era batera esanda, hirian sartzeagatik kobratzea. “Eztabaida dago eta aurka daudenek diote ordaindu beharrak langile-klaseari egingo liokeela min handien, baina hirira autoan datozenak maila altukoak dira batez ere, eta bildutako diru horrekin garraio publiko kalitatezkoa finantzatu ahalko litzateke”, dio Hoyosek. Stockholmen, Londresen, Singapurren eta Milanen ondo funtzionatu du neurriak. “Zeinek du gustuko bere herria autoz gainezka ikustea?”. Ibilgailu pribatua neurrigabe erabiltzea mugatzeko, urbanizazio sakabanatuak saihestu daitezke, kaleak oinezkoentzat egin, merkataritza zentro eta industrialdeak herrian integratu edota bizimodu estilo berriak barneratzeko kontzientziatu.

Kopenhageko Finger Plan delakoa aipatu digu David Hoyosek, egin behar denaren eredu: hasieratik garraioa aintzat hartuz egin zuten hiriaren plangintza, garraio sistema aurreikusitako zuten hiria nondik haziko zen zehazteko garaian, eta ondorioz trenaren ibilbidean zehar joan da hedatzen Kopenhage. Ezaguna zaigun etsenplua izango litzateke kontrapuntua: etxebizitza familiabakarreko urbanizazio handiak eginez gero, zaila da gero inguru horretan garraio publiko txukun integratzea.

Maiztasuna, bidaia-denbora edo geltokien gertutasuna hartu ohi dituzte aintzat erabiltzaileek garraio publiko baloratzeko garaian. Ekonomikoki, kostu soziala alde batera utzita ere, ibilgailu pribatuarekiko lehiakorra izan behar luke, baina beti ez da hala gertatzen. Esanguratsua da Irungo Amaia Gartziairen kasua: aurtan Agurainen ari da ordezeko irakasle lanetan, etxetik kasik 100 kilometroa –mugikortasunari begira, irakasleak Euskal Herriko mutur batetik bestera darabiltzan hezkuntzaren ordezkapen sistemak beste erreportaje batera-

Hoyosen esanetan, garraio publiko merkea izatea ona da, autoarekiko lehiakorra, baina merkeegia ere ez da komeni: “Gauza bat da betebeharreirerantzutea, eta beste bat mugikortasuna piztea”

Datu esanguratsuak

ARABA, BIZKAIA ETA GIPUZKOAN

- **Ibilgailu pribatuaren** erabilera %34,7tik **%36,7**ra igo da 2003tik 2011ra eta oinez egindako desplazamenduak %45,8tik %44,8ra jaitsi dira.
- **Herriarte**ko garraio publikoaren erabilera **%19 egin du behera** 2002-2010 artean, bereziki trenarenak (%27 egin du behera). Herritarren %87 tren geltokia duten herrietan bizi da, baina herri arteko **desplazamenduen %47** egiten da **trenez**.
- **Herri barneko** garraio publikoaren erabilera **gora egin du %25**, 2002-2010 artean.

NAFARROAN

- Batez beste, joan den uztailen egunero **16.092 ibilgailu pribatu** ibili ziren Nafarroako autopistetan (2011ko uztailen baino %8,4 gutxiago).
- 2012an, urtarriletik irailera, **5.365 auto erosi** dituzte nafarrek (iaz epe berean 6.056 erosi zituzten).
- 301.238 auto zeuden 2011 urtean (2010ean baino %1,16 gehiago) eta **932 autobus** (2010ean baino %0,21 gutxiago).

LAPURDI, ZUBEROA ETA NAFARROA BEHEREAN

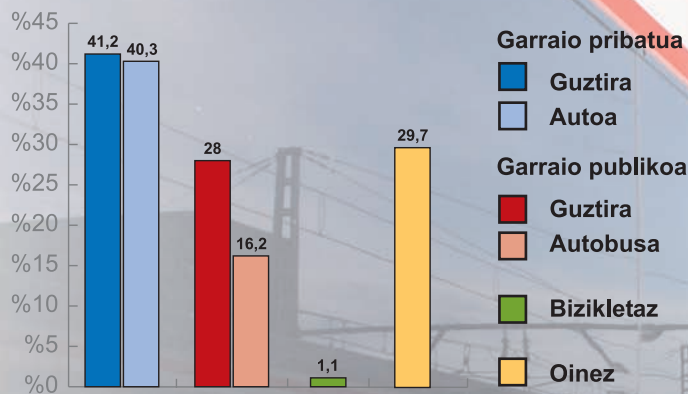
- 2010 urtean, 621 auto zituzten 1.000 biztanleko, **etxe bakoitzeko 1,38 auto**.
- Garraioa hartzeko **arrazoiak** dira: erosketak egiteko (%16), lanera joateko (%14), norbait eramateko (%12), eskolara joateko (%8), bisitak egiteko (%6), unibertsitatera joateko (%1), bestelakoetarako (%21).

** Ipar Euskal Herria barne hartzen duen Pirinio Atlantikoak eta Landak eskualdeetako datuetan oinarritzen dira Ipar Euskal Herriari buruz emandako datu guztiak.*

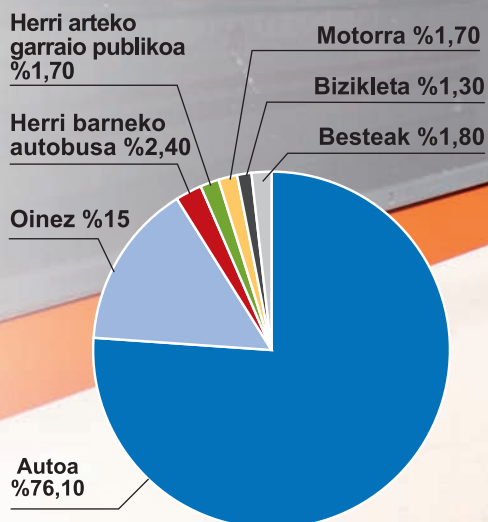
ko emango luke—. Bada, Gartziairi merkeago ateratzen zaio joan-etorria egunero dieseldun autoan bakarrik egitea, distantzia ertaineko trena hartzea baino (19,17 euro eguneko joan-etorria trenez, 13,3 euro autoan). Hamar eguneko bonoa hartuta ere, garestiagoa da trena, eta areago, 30 bidaiarako bonoa ez zaio errentagarria, 30 egunetan agortzen delako –larunbat eta igandeak barne—. Bonorik gabe autobus edo trena noizean behin hartzeko tarifak igo dituztela kexatu da jendea, eta Iparaldean bereziki garestia da trena. Hendaia Baionara dauden 35 kilometroak egiteko esaterako, 7,30 euro ordaindu behar ditu bidaiariak.

Unibertsala eta denentzat izan dadin, garraio publikoak duen prezioaren zein zati hartu behar du administrazioak bere gain? Gutxienez, bateratu egin beharko litzukete

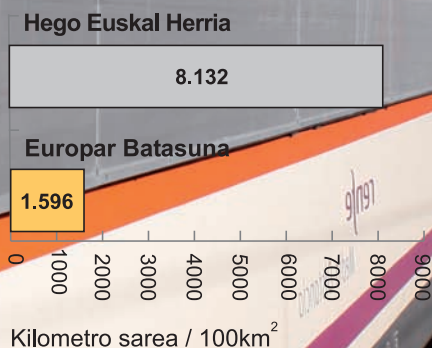
Garraibideen erabilera EAEn, 16 urtetik gorakoan artean (2008)



Garraibideen erabilera Ipar Euskal Herrian (2010)



Edukiera handiko errepideak (autopistak, autobia, errepide bikoiztuak)



Iturriak: Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila, Nafarroako Estatistika Institutua, Pirinio Atlantikoak eta Landak eskualdeetako garraio sindikatuak, eta Espainiako Sustapen Ministerioa.

tarifak, bide bera ezberdin kobratzen baitute trenetan edo metroan, adibidez. Hoyosen esanetan, ondo dago merkea izatea, baina oso merkea izatea ere ez da ona, gehiegi erabiltzen delako; “gauza bat da betebeharreri erantzutea, eta beste bat mugikortasuna piztea”. Jubilatuentzat Eusko Tren debalde jarri zuten, bazen goizero herrietatik Donostiara bidaiatzen zuenik, ogia erostera.

Pertzepzio faltsua

“Soziologiako ikasleen artean inkesta bat egin nuen eta ia gehienak garraio publikoaren alde zeuden. Diru sari bat irabaziz gero zer egingo luketen galdetu nien: etxea erosi, alde batetik bestera bidaiatu ala berebela erosi. Erdiak baino gehiagok, garraio publikoarekin ados zeudenek, autoa erosiko lukete”. Iñigo Agirre Deustuko unibertsitateko irakasleari *Euskonews*en irakurritakoak argi uzten du guk geuk, politika administratiboetatik harago, autoa dugula lehentasunen artean. Kotxe bat baino gehiago

aurki daiteke etxe batzuetan, eta datuek diote emakumeak eta orokorrean maila ekonomiko baxuagokoak direla garraio publikoa erabiltzen dutenak. Prestigio kontua? Askatasunaren ikur, menpeko eta esklabo ez ote gaituen bihurtu autoak. “Telebistan agertzen diren iragarkiak ikustea besterik ez dago konturatzeko gizartearen totem handiena dela autoa –dio David Hoyosek–, idealizatuta daukagu eta frogatuta dago jendeak errazago onartzen duela denbora bereko bidaia autoan, garraio publikoan baino. Sarri ez gara konturatzeko leku batetik bestera aurreikusi ditugun 20 minutuak 40 minutu bihurtzen direla pilaketekin eta aparkatzeko komerietekin. Ekonomikoki ere, estatistiken arabera autoak duen bizitzaren %5 baino ez dugu erabiltzen, denbora gehiena geldirik dago, eta mantentzea oso garestia da gainera. Pertzepzio kontua da, eta pentsatzen jarritz gero, ikusiko dugu ez dela hain eroso, ezta hain aukera ona ere”. ■

