



## Pilar Arana

Lurraldebus, Gipuzkoako Foru Aldundiak martxan jarritako garraio publikoko zerbitzuaren lehendakaria da Pilar Arana (Donostia, 1957). Era berean, Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Publikoko zuzendari ere bada. 2004an abian jarri zenetik emaitza ikusgarriak izan ditu Lurraldebusek eta garraio publikoaren beherakada irauli du guztiz. Herritarren zalantzak argitu aldera izan gara Aranarekin.

URKO APAOLAZA

Argazkiak: Dani Blanco

# «Ez ditugu autobusak hutsik paseatzen jarriko»

**Garraio publikoa hobetzea urte askotako aldarrikapena izan da Gipuzkoan. Azkenean badago martxan proiektu bat, baina zergatik iritsi da hain berandu?**

Lurralde guztietan antzera pasatzen ari dela uste dut, "garraio" kontzeptutik "mugikortasun" kontzeptura igaro gara. Gure babesa garraio publikoaren kontzientziazio horretatik dator, ez dut uste horretan ezberdinak izan garenik.

**Baina bazegoen hutsune bat...**

Gipuzkoan mugikortasuna ezberdina da, populazioa oso sakabana-turik dago. Beste lurralde batzuetan mugikortasuna erradialagoa da eta hemen guztiz atipikoak gara zentzu horretan. Badaude nukleo oso garrantzitsuak, Debagoiena adibidez, potentzia industrial izugarria dutenak, baina Donostiarekin ia konexiorik gabekoak. Alde horretatik bai hutsuneak zeudela.

**Eta orduan sortu zen Lurraldebus.**

Garraio publikoaren erabilera beheraka zihoan azken urteetan, baina

aldi berean eskualdeetan bazegoen eskaria... orduan sartu ginen betebetan.

**Duela gutxi datu ikusgarriak argitaratu dituzue egunkarietan. Garraio publikoan 17 milioi bidaia egin ziren iaz eta horietatik 9 milioi Lurraldebusek "txartel bakarra"-ren erabiltzaileak izan ziren. Zein da arrakasta horren arrazoia?**

Lehen baino zerbitzu gehiago dago eta horrek erabiltzailea motibatzen du. Gainera, prezioen politika oso gogorra dugu: lehen bidaia sekua

lako deskontua izan dezakezu. Nik proba egin dut Interneten, ea beste herrialde edo kontsortzioetan zer egiten duten, eta ez dago gurean baino deskontu handiagorik eskaintzen duenik. Bestetik, txartela oso erabilerraza da eta edozein garraiotan ibiltzeko balio du.

**Garbi dago aurrera-pen handiak egin direla, baina egia da, baita ere, errazagoa dela lehen ezer ez zegoen lekuan aurrera egitea. Zer aurreikuspen daukazue hemendik aurrera?**

Momentu honetan 113.000 txartela eman ditugu; horrek esan nahi du zazpi gipuzkoarretatik batek baduela...

**Esan nahi dut maldarik gabeko lekuan erraza dela ibiltzea, baina maldak hasten direnean...**

Bai, puntu batetara iritsita gauzak hobetzea zailagoa izaten da. Orain zerbitzu ugari dago eta Diputazioak asko egin du horrela izan dadin. Badakit kexak egon daitezkeela, batez ere ibilaldi zuzenak ez daudelako bi herriren artean. Denok nahi ditugu konexio zuzenak, baina hori zaila da. Badaude gabeziak, baina ez hainbeste kopuru aldetik, koordinazio aldetik baino.

**Azkeneko hilabeteetan garraio publikoa erabiltzeko kanpaina egin duzue. Beste erremediorik ez duelako, autoan lanera doan gidariaren lekuan jartzen naiz ni. Zer pentsa dezake autoko irratitik "erabili autobusa" esaten zaionean?**

Badago kontu bat, ea lortzen duten zu konbentzitzen. Egia da konexio batzuk behar direla, esaterako, Hernani-Lasartekoa, gauza ezberdinengatik kostatzen ari zaiguna. Baina jakin behar



**"Gipuzkoan mugikortasuna ezberdina da, populazioa oso sakabanaturik dago. Beste lurralde batzuetan mugikortasuna errazialagoa da, hemen guztiz atipikoak gara zentzu horretan"**

dugu zer den "transbordoa". Nik uler dezaket linea-aldaketak doan nahi izatea, baina ez konexio zuzena eskatzea. Eskoriatzatik Donostiara autobusak zuzenean joan behar dira? Edo egokiago da Eskoriatzatik Arrasatera autobusak maiz jarri, eta azkeneko honetatik egitea bidaia Donostiara? Badakit lehenengo aukera erosoagoa dela baina...

(...)

Jakina, pasatzen da kotxea behar izatea lanera joateko, baina lanera mugitzeko beharra moldatzea oso zaila da; aztertu ohi dugu eta saiatzen gara egiten.

**Oñatin egin duzue froga bat Fagor eta Ulma enpresekin. Horrelako gehiago egiteko asmorik duzue?**

Oñatiko *Lanbus* orain atera da hedabideetan baina urte eta erdi daramate lanean horrekin. Enpresen eta langileen inplikazioa dago eta seguru funtzionatuko duela. Tolosaldean badugu beste eskaera bat, industria poligono berria egin dute han, aparkaleku ederrekin. Hori erregulatzea ez da erraza: eskualde korapilatsua da herri txiki asko dagoelako, eta lanerako sarrera eta irteera orduak egokitu behar dira hara joaten diren autobusek bidaiak mailakaturik egin ditzaten.

**Lehenago esan duzu konexio batzuk egitea kostatzen ari zaizuela. Zergatik? Zer**

## Ordainsariak

Gipuzkoako Foru Aldundiak Donostiako sahiesbidean ordainsariak jartzea aurreikusi du, Donostiako "bigarren gerriko" berria irekitzean trafikoa azken honetara bideratu dadin. Era berean, Batzar Nagusietako batzorde batean aztertzen ari dira ordainsariak jartzea N-1 errepidean eta Donostiatic Iruñera doan autobidean, "erabiltzen duenak ordaintzen du" leloari segituz.

Pilar Aranarentzat ordainsariak jartzea ezinbestekoa da: "Laster Gasteiza doan AP-1 errepidea zabalduko da. Trafikoa AP-1etik N-1era igarotzea nahi badugu, ordainsariak jartzea besterik ez dago. Hori egin daiteke herritarrek parte hartuz eta erabakiak elkarrekin adostuz, pasa ditzakegu ordu asko eztabaidatzen azken soluzioa errazago egiteko balioko badu, ni horren alde nago, baina azkenean ordainsariak halabeharrez jarriko dira".

## Metroa Gipuzkoan?

Hil honetan aurkeztu du Arantxa Tapia Mugikortasun eta Lurralde Antolaketa diputatuak Gipuzkoako bidesarea antolatzeke plana, enpresa aholkulari bati agindutakoa. Plan horren bidez Aldundiak bukarazi nahi du Gipuzkoako hainbat lekutan sortu den trafiko bizia, batez ere Donostia inguruetan eta Jaizkibelgo lasterbidean. Bilboko bidesarearen adibidea oso present dago txosten guztian.

Mugikortasunaren Plan Estrategikoaren arabera garraio publikoaren erabilerak garrantzi handia du trafiko arazok konpontzeko. Horrela, autobusen ordutegi fidagarritasuna handitzeko neurriak hartzea proposatzen du planak, eta garraio publikoa erabiltzeko

pizgarriak sortzea, errepideetan ordain-sariak jarri, adibidez.

### Trenbidea

Eusko Jaurlaritzak 2007an egindako ikerketa batek agerian utzi zuen bidaien gehiengoa eskualde barrukoak direla. Trenbidea funtsezko izan liteke eskualdeko bidaia horiek bereganatzeko eta, hain zuzen, Mugikortasun Planak aparteko garrantzia ematen dio trenbideari. Hala ere, Pilar Aranaren esanetan, ez da trenbide gehiago egingo —AHTaz aparte—: “Ez dago lekuri, pentsatzen ari gara zenbait lekutan zabalera ezberdinetako trenbideak gainjartzea...”.

Aldiz, egungo tren zerbitzuak indartzea da foru erakundearen asmoa. Esa-

terako, Euskotreneko *Topoaren* trenbidea bi errailetatik laura pasatzea aurreikusten du Donostia-Irun zatian. Gisa horretan, trenbidea *Metro Gipuzkoa* bilakatuko litzateke, Renferen aldiriko ibilaldiekin batean —aldiriko trenei leku gehiago egiteko, merkantziako konboiak abiadura handiko trenbidera pasa beharko lirateke, egiteke dagoen azpiegitura—. Honela azaldu du Pilar Arana Mugikortasun zuzendariak Aldundiaren postura: “Aldundia apustu sendoa egiten ari da trenbidearen alde. Eusko Jaurlaritzaren eskumena den arren, dirua jartzen ari gara *Topoaren* bikoizketa egiteko. Konbentziturik gaude oso garrantzitsua izango dela Gipuzkoarentzat”.

**negoziatzen duzue garraio enprekin?**

Enpresa horiek pribatuak dira. Eskualde batean kontzesio eskubideak dituzten lau enpresa badaude, ibilbide berri bat ateratzerako ados jarri behar ditugu. Beste aukera bat litzateke ibilbidearen eskubideak lehiaketa publiko bidez ematea, baina hori ez da aukerarik onena izaten, ibilbidea defizitarioa izan baitaiteke eskaerarik ez dagoelako. Mekanismo juridiko legala bilatu behar da, enpresa horien eskubideak errespetatu eta ekonomikoki kontuak atera... Gainera 2012rako kontzesio gehienek iraungi egingo dute, eta noski, enpresak esan dezake ez dela autobus berri batetan sartuko, nahiz eta diruz lagunduta egon.

**Baina linea berria iragarri eta jendea zain geratzen da. “Proiektuan” kartelak ezin du betiko hor egon...**

Berria ematen dugu dirua izatean eta proiektuak forma bat hartzen duenean, edo Batzar Nagusietan hala eskatzen digutenean.

**Badaude eskaera batzuk ohikoak direnak: doako linea-aldaketak; Lurraldebus Renfe-ra zabaltzea; birkargak kutzazainetan egitea; bonobus soziala...**

Lehenengotik hasita: doako transbordoarena arazo ekonomikoa da. Kasu batzuetan baloratzen ari gara zer kostu duen, adibidez Honda-

rribiatik Bidasoako ospitalera joateko, ez baitute konexio zuzenik. Baina arazo ekonomiko baten aurrean gaude. Renfe eta Euskotren-i dagokienez, konbentziturik nago aurten frogaren bat edo beste egingo dugula “txartel bakarra” ezartzeko. Birkargak: badakit jende batek oso erraz ikusten duela, baina badago biztanleen sektore bat nahiago duena betiko kioskoan birkargatu. Hala ere, birkarga sarea zabaltzeko lanean ari gara eta aurten badugu aurrekontua Internet bidez aukera hori jartzeko. Bonobus sozialarena jadanik egiten da errenta basikoa kobratzen dutenentzat...

**Norberaren errentaren araberako prezioa eskatzen zuten talde sozialek.**

Hori sozialki justuagoa izan liteke baina bidera ezina da, ez dugu horretarako mekanismorik-eta.

**Lurraldebus proiekturako aurrekontua 5 milioi eurotik 13 milioira igo da aurten.**

Beno kontu horiek ez daude ondo eginda, 5 milioi horietatik aparte

**“Denok nahi ditugu konexio zuzenak, baina hori zaila da.**

**Dauden gabeziak ez dira hainbeste kopuru aldetik, kalitate aldetik baino”**

bazeudelako gastu gehiago. Berez, 9 milioitik 13ra pasa gara.

**Hasieran Aldundiko zenbaitek erreparoa izan zituzten oso “garestia” zelako eta orain, aldiz, aurrekontua izugarri igo da. Zer aldatu da?**

Aldatu dena da oraingo Ahaldu Nagusiak sinesten duela garraio publikoan. Gaur egungo gobernu taldearen intentzio politikoa da.

**Erabaki politikoa da, orduan.**

Bai, eta hori demostratu dute diru partida igoz eta proiektuan inbertituz.

**Zenbait forotan eztabaida sortu da mugikortasunaren inguruan: mugikortasun sostengagarria bultzatu behar dugu? Edo pentsatzen hasi behar dugu ezin garela hainbeste mugitu...**

Niri Gipuzkoan dagoen mugikortasuna gustatzen zait, gure identitatearen ikurra da. Esan nahi dut orain dauden eskualdeak mantendu behar direla, industria sare guztia, herri txikiak... hori mantendu behar da. Mugikortasuna gutxitu daiteke, baina lurraldea antolatuz gero. Horrek ez du esan nahi jarriko ditugunik autobusak edo trenak hutsik paseatzen, baizik eta jasangarriago egin behar dugula dena. Garapen ekonomikoa inportantea da, ezin duzu esan “moztu eta ez naiz mugituko”, azken finean eskuan dudana boligrafoa norbaitek ekarri du hona. ■