ararteko
Herriaren Defendatzailea
Defensoría del Pueblo

II. ZATIA

GARRAIO SISTEMA PUBLIKOAK EAE-N DUEN EGOERAREN AZTERLANA ETA DIAGNOSTIKOA

IV. KAPITULUA

TRENBIDE SISTEMA

ararteko

1. SARRERA, TITULARTASUNA, KUDEAKETA ETA USTIAPENA

EAEko trenbide sistemak hiru sare funtzionaleko multzoa hartzen du, eta horien titulartasuna, kudeaketa eta ustiapena administrazio eta erakunde eskudun ezberdinen eskuetan dago. Zentzu horretan, erantsitako taulak EAEren lurralde eremutik igarotzen diren trenbide sareen ezaugarriak xehatzen ditu, eta bereziki adierazten dira azpiegituraren titular diren administrazioak eta erakunde kudeatzaileak, eta haien enpresa eragileak.

EAE-KO TRENBIDE SISTEMA			
SAREA	**TITULARRA**	**ERAK. PUBL. KUDEATZAILEA**	**ERAGILEA**
Zabalera iberikoa	Estatuto Adm. - Sustapen Ministeritza	ADIF	RENFE
Zabal. Metrikoa	Estatuto Adm. - Sustapen Ministeritza	FEVE	FEVE
Zabal. Metrikoa	Eusko Jaurlaritza - Garraio Saila	EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS)	EUSKOTREN

Agente eskumendunengan islatu den banaketa Trenbideen Sektorearen 39/2003 Legea (TSL hemendik aurrera) indarrean jartzearen ondotik sortzen da. Horren bitartez, ordenamendu juridiko espainiarrera barneratu zen trenbideen alorreko legedi europarra, hain zuzen ere "trenbide paketeak" bezala ezagutzen zen hori. Araudia Estatuko legedira barneratzearekin, estatuko trenbideen merkatua lehiari ireki zitzaion eta baita eragile berrien iritsierari ere, lehenik eta behin salgaien eremuan eta ondoren bidaiarienean.

Horretarako, TSLk botere publikoei eskatzen zien (EAO[15]-Sustapen Ministerioa) erakundeen aldetik bereizteko trenbide azpiegituraren kudeaketa eta administrazioa material mugikorraren eragiketatik. Horrela, erakunde publiko berri bat sortu zen, ADIF (Trenbide Azpiegituren Administratzailea), eskumenduna izango zena Interes Orokorreko Trenbide Sareen (IOTS) administrazioan eta ekipamenduen kudeaketan (geltokiak, terminalak). Bestalde, Renfe

[15] EAO: Estatuko Administrazio Orokorra.

zaharra Renfe Operadora izena izatera igaro zen, eta haren egitekoa merkatu liberalizatu batean lehiatzekoa izango zen, bidaiariei eta salgaiei zerbitzuak eskainiz.

Zabalera iberikoko ohiko trenbide sarearentzat nahiz UIC (nazioarteko zabalera) sarearentzat gauzatu den banaketa funtzional horrek ez du islarik eduki interes orokorreko sare metrikoan, izan ere, bertan FEVE erakunde publikoak mantentzen du administratzaile eta eragile izatearen izaera bikoitza.

Euskadin, Autonomia Estatutuak Euskal Autonomia Erkidegoari ematen dio eskumen esklusiboa trenbideen eta garraio modu horren bitartez egindako garraioaren gaian (3/1979 Lege Organikoa, abenduaren 18koa).

Ondorioz, TSL aldarrikatu eta indarrean jartzearekin, Euskal Gobernuak bere titulartasunpeko trenbideen sektorearen berrantolamendua sustatu zuen ETS (Euskal Trenbide Sarea) sozietate publiko berria sortzearen bitartez. Entitate hori sarearen kudeaketaz arduratuko zen, eta EuskoTrenbideak (EuskoTren) Gipuzkoa eta Bizkaiko sare metrikoan trenbidez egindako garraio zerbitzuak ustiatzeko ardura edukiko zuen enpresa publiko gisa geratu zen.

Ondorioz, EAEko trenbide sistemaren irisgarritasun diagnostikoan nagusi izan behar da erakunde eta eskumen banaketa hau, eta trenbide azpiegituraren gaineko azterketa nahiz material mugikorraren gainekoa hartu behar ditu sare operatibo hauetako bakoitzean. Ondorioz, azterketaren txostenean zehar behin eta berriro eta elkarrekin aipatuko dugu azpiegituraren kudeatzailea eta material mugikorraren eragilea.

2. ADIF-RENFEREN TRENBIDE SAREA

ADIFek EAEn duen trenbide sarearen barruan sartu egiten dira Bizkaian eta Gipuzkoan aldiriko zerbitzuak ematen dituzten gune funtzionaletako geltoki eta geralekuak, penintsularanzko distantzia ertaineko eta ibilbide luzeko zerbitzuei uztartutako azpiegiturez gain. Zabalera iberikoa duen trazatua da, zirkulazioaren noranzko bikoitzarekin tarte gehienetan.

ADIFek EAEn dituen geltoki eta geralekuen irisgarritasunaren diagnostikoa hurrengo trenbide korridoreen inguruan egituratzen da:

2.1. A1-Irun-Brinkola Gipuzkoako aldiriko linea

2.2. A1-Bilbo-Santurtzi Bizkaiko aldiriko linea

2.3. A2-Bilbo-Muskiz Bizkaiko aldiriko linea

2.4. A3-Bilbo-Urduña Bizkaiko aldiriko linea

2.5. Distantzia ertaineko eta ibilbide luzeko korridorea

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 aztertutako aldirikoen korridoreetan.

2.1. A1-Irun-Brinkola linea

Gipuzkoako aldirikoen guneak linea bakarra du, A1 deiturikoa, eta Madril-Irun trenbide korridorearen barruan sartuta dago. Hura 29 geltokik eratzen du guztira Irundik hasi eta Brinkolaraino. Zabalera iberikoko bide bikoitzeko trazatua da, eta horrek zirkulazioaren bi noranzkoetan trafikoa independentea izatea ahalbidetzen du.

Korridore horretako zerbitzu eskaintzak hurrengo produktuak hartzen ditu: aldiriko eta eskualdeko trenen zerbitzuak, bidaiariak garraiatzeko eta salgaien zerbitzuak egiteko.

2.1.1. Kanpoko irisgarritasuna[16]

Irisgarritasunaren diagnostikoari arreta emanez, aipatu egin behar dugu lehenik eta behin kanpoko irisgarritasunaren egoera, hain zuzen ere geraleku eta geltokietako gertueneko oinezko ingurunea egiteko modukoa edo irisgarria zein neurritan den aztertzea suposatzen duena.

Korridore honetan oinezko ingurunea oso heterogeneoa da, eta hori espazio publikoaren titular diren administrazioen aniztasunaren isla da.

Lehentasunezkoa da geltokietan bertan irisgarritasuna hobetzeko jarduerekin batera kanpoko hiri inguruneetako ibilbideak ere pixkanaka berriztatze eta egokitzea, horren bitartez pertsonak jatorritik destinora (irisgarritasun katea) egiten duen joan-etorriaren funtzionaltasuna eta autonomia bermatzeko.

Zentzu horretan, Gipuzkoako aldiriko trenen trenbide korridorean gabeziak ageri dira oraindik, eta horiek islatu ziren jada Gipuzkoako garraio publikoak duen ibilerraztasunaren inguruko diagnostikoan (Gizloga, 2007).

Adibide modura, hauek dira oinezkoentzako kanpoko ibilbideetan gabeziak ageri dituzten hirigune nagusiak.

- Irun (Benta auzoa)
- Pasaia
- Herrera
- Loiola
- Martutene
- Hernani
- Andoain
- Zumarraga (behin-behineko ibilbidea ingurunean obrak egiten aritzeagatik)

[16] Eskumen oharra: kaletik garraio ekipamenduraino dagoen oinezko ibilbidearen irisgarritasuna udal administrazioaren eskumena da (udalena, alegia).

Andoain: egokitu gabeko sarbide arrapala.
Oso malda malkartsua

Loiola: ibilgailuen trafiko bizia. Espaloi estua.
Oinezkoentzako igarobidea baldintza eskasetan

Irun Benta: malda malkartsua eta arriskutsua

Hernani: malda malkartsuko arrapala.
Lurpeko pasabide ez oso funtzionala mugikortasun urriko pertsonentzat

Gabezia multzo horrek, batez ere, irisgarritasun fisikoarekin uztartutako elementuei heltzen die: malda malkartsuak, egokitu gabeko eskailerak, hondatutako pasabideak, eta abar.

Hiri zoladuran gida elementurik ez dagoela ere aipatu behar da –hankaz ukitzeko zerrendak–, horien bitartez ikusmen urrituak garraio ekipamenduetaraino gidatzeko.

2.1.2. Barruko irisgarritasuna[17]

Azpiegituraren barruko irisgarritasunaren azterketak irisgarritasunaren hurrengo alderdiak biltzen ditu:

---

[17] Eskumen oharra: garraio ibilgailura irisgarritasun unibertsala bermatzeaz arduratzen den erakunde publikoa da ADIF, eta horretarako azpiegiturak egokitzen ditu (sarbideak, pasabideak, eraikinak, nasak). Bestalde, RENFE Operadora eskumendun da instalazioetan dauden eta bertan ageri diren elementuen erabilera funtzionaltasunaren alorrean (altzariak, leihatilak, autosalmentako makinak...).

– Geltokirako sarbidea.
– Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria.
– Zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena.
– Informazioa emateko eta txartelak saltzeko mahaiak.
– Informazio eta komunikazio sistemak.
– Altzariak.
– Komunak.

2.1.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

ADIFen Gipuzkoako geltokietako eraikinen barrualdera sartzea zaildu egiten da zenbaitetan oztopoak daudelako (eskailerak, mailak) edo kanpoko ateen kokapena ez delako funtzionala (estuak, astunak).

Lezo-Errenteria: kanpoko ateek ez dute zabalera egokia

Pasaia: kanpoko eta barruko ateak estuak eta orri bikoitzekoak dira. Maila bat dago nasara irteteko

Ordizia: geltokiko atondora iristeko maila bat dago. Ate estua

Zumarraga: Ate estuak eta ez oso funtzionalak. Bi orriak irekita egon behar dira

2.1.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Lineako geltoki eta geraleku ugarik ez du nasen artean joan-etorri autonomoa eta segurtasunekoa bermatzeko eraikuntza elementurik (egokituriko arrapalak) edota mekanismorik (igogailuak).

Alderdi hori oso kaltegarria da mugikortasun urriko pertsonentzat eta geltoki garrantzitsuenetariko batzuetan gertatzen da.

Ategorrieta: nasara iristeko egokitu gabeko sarbide arrapala. Malda malkartsua. Ibiltezina

Tolosa erdigunea: eskari handiko geltokia (>1.000 pertsona/eguneko). Iristezina

Nasen artean joan-etorrien segurtasuna bermatu ahal izatea izan behar da ADIFek Gipuzkoan garatzen dituen jardueren lehentasun nagusietako bat.

Ez dago azpiko edo gaineko pasabide egokirik, hautabide izateko eta trenbideen gainazaletik derrigor pasa behar izatea saihesteko, eta hori lehentasunezko esku-hartzea izan behar da, ez bakarrik joan-etorriaren funtzionaltasuna bermatzeko, baizik eta, baita ere, edozein pertsonaren segurtasuna areagotzeko bere mugikortasun maila zein den alde batera utzita.

Korridoreko lau geltokik (Irun, Donostia Iparraldea, Gros eta Loiola) bakarrik dituzte nasen arteko pasabideak behar bezala egokituta, hau da, irisgarritasun unibertsala bermatzeko elementu mekanikoekin edo eraikuntzakoekin.

29 geltokietatik 18tan ez dago gaineko igarobidea ez den bestelako aukerarik. Gainera, igarobide horiek oso kontserbazio egoera kaskarrean daude askotan, zoladura hondatuarekin, irristakorrarekin, mailen arteko aldearekin, irtengune eta mailekin, eta horiek benetan baldintzatzen dute segurtasuna.

Herrera: nasen arteko joan-etorria eskailerak dituen lurpeko pasabide baten bitartez egiten da, eta bertan ez dago joan-etorrian laguntzeko eskubandarik

Martutene: Trenbide-pasagune zaila eta zoladura irristakorrarekin

Alegia: Trenbide-pasagunearen kokalekua bereziki arriskutsua da, geltokia kurba batean dagoelako

Tolosa geltokia: eskari handiko geltokia da, eta ez du nasen arteko joan-etorria egiteko igogailurik edo arrapalarik. Ez dago garaiera bikoitzean jarritako eskubandarik

Bestalde, partekaturiko nasek eraikuntza estutasuna ageri dute edo eragindako estutasuna bestela (kale-argiak, zutoinak...), eta horrek haien eraginkortasuna mugatzen du eta pertsonaren segurtasuna baldintzatzen du joan-etorriak iraun bitartean.

Legorreta: nasa estutzen duten oztopoak

Ate automatizatuak lineako geltoki garrantzitsuenetan ageri dira. Ate hauek zerrenda horizontalak dituzte seinaleztatzeko, araudiak kontraste kromatikoari buruz finkatzen duena betez. Atea ireki eta ixteko denbora erregulatu egin behar da mugikortasun urriko pertsonari igarotzea ahalbidetzeko.

Seinaleztapen horizontala duten ate automatikoak

2.1.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

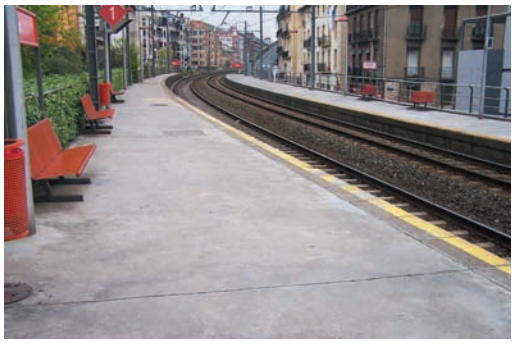
Orokorrean, geltokietako atondoek baldintza egokiko zoladura dute trinkotasunari, gogortasunari eta irristatzeen aurkako propietateei dagokienez.

Aldiz, nasek eta, oso bereziki, trenbide-pasaguneek gabezia gehiago ageri dituzte, irregulartasunekin, goraguneekin eta lurzoru irristakorrekin.

Hernani erdigunea: baldintza kaskarretan dagoen zoladura. Egokitu gabeko arrapala eta alde bateko babesik ez duena

Billabona-Zizurkil: zoladura oso kaskarra trenbide-pasagunetik hurbil dauden zonetan

Nasei dagokienez, ia geltoki eta geraleku guztiek dituzte gabezia garrantzitsuak segurtasuneko seinaleztapenaren gaian: ez dago ukimen botoirik edo kolore zerrendarik.



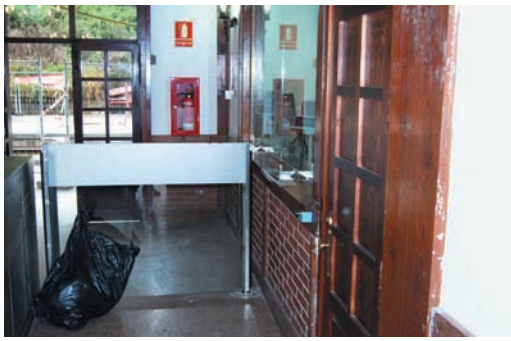
botoiez eratutako ukimen zoladurarik ez dago ikusmen urrituentzat

2.1.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Geltoki guztiak ez daude zerbitzatuta[18]. Horrelakorik dutenek salmahai egokituak eduki behar dituzte, hau da, garaiera gutxiagoko tarte batekin (0,80 m) eta 0,70 m-ra dagoen 0,50 m-ko sakonera duen zokoarekin. Orokorrean, zerbitzua duten geltokietako leihatilak ez daude egokiturik. Hala eta guztiz ere, joera pertsona batek atenditutako salmenta ordezkatzekoa da, autosalmentako makinen bitartez.

Instalazio gehienetan, leihatilarako joan-etorria oztopotik libre dago, eta horrek mugikortasun urriko pertsonaren mugikortasuna eta maniobrak egiteko aukera ahalbidetzen ditu. Aitzitik, komunerako eta geltokian ageri diren elementuetarako bidea adierazteko ez dago ukimen zerrendarik.

Irun: garaiera gutxiagoko tartea duen arretarako mahaia. Behealdean ez du behar besteko sakonera duen zokorik



Lezo-Errenteria: egokitu gabeko arreta mahaia

[18] Zerbitzatua: Termino honek enpresa eragilearen langileak geltokian daudela esan nahi du bidaiariari arreta emate aldera.

2.1.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Lineako geltokien multzoan eserleku modelo anitz dagoela egiaztatu ahal izan da. Gehienetan, modelo horien ezaugarri da bizkarrik edota beso-euskarririk ez edukitzea, eta lurzoruarekiko garaiera desegoki batean egotea (<0,45 m). Gainera, ez da mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako eserleku multzorik ikusi, ezta euskarri iskiatiko[19] osagarririk ere.

Korridore gipuzkoarreko instalazioetan ageri diren eserleku modelo ezberdinak dira hauek:

Bestalde, egiaztatu ahal izan denez, Renfe Operadora gailu mekaniko berriak instalatzen ari da bidaia baliogabetzeko eta sarbideak kontrolatzeko. Elementu horiek igarobide zehatza eta zabalera egokia dute gurpil aulkientzat, orgentzat, haur kotxeentzat. Hala eta guztiz ere, igarotzeko finkatu den gehieneko denbora kontrolatu egin behar da, mugikortasun urriko pertsonaren segurtasuneko igarotzea errazte aldera.

[19] Mugikortasun urriko pertsonaren atsedena errazten duten sistemak, esertzeko edo altxatzeko maniobra erabat gauzatu beharra saihesten dutelako.

Autosalmentako makinei dagokienez, egiaztatu ahal izan da Renfe Operadorak ordezkatu egin duela txartelak saltzeko makinaren modelo zaharra modernoagoa eta funtzionalagoa den beste batekin. Edonola ere, modelo berria ez da erabat irisgarria.

Horri dagokionez, azpimarratzekoa da ikusmen urrituen taldeari egokitzen ez zaion makina modelo bat dela. Ez du soinu euskarririk erosketa prozesuan, eta goi-erliebeko karaktererik edo Braille sistemarik ere ez du. Gainera, zenbaitetan, makinak toki ez oso egokietan jartzen dira eta horrek pertsona haietara iristea zailtzen du.

Kokaleku desegokia. Maila baten gainean

Autosalmentako makinen modelo berria. Funtzionalagoa, baina ez erabat irisgarria

Txartelak baliogabetzeko gailuak mugikortasun urriko pertsonentzako zabalera egokiko igarobidearekin

2.1.2.6. Komunak

Geltoki garrantzitsuenek bakarrik dituzte komun higienikoak beren instalazioetan. Hala eta guztiz ere, Donostiako, Tolosa geltokiko eta Zumarragako ekipamenduek bakarrik dituzte komun egokituak.

Komunak Irungo geltokian. Egokitu gabe

Komun egokitua Donostia Iparraldeko geltokian

2.1.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

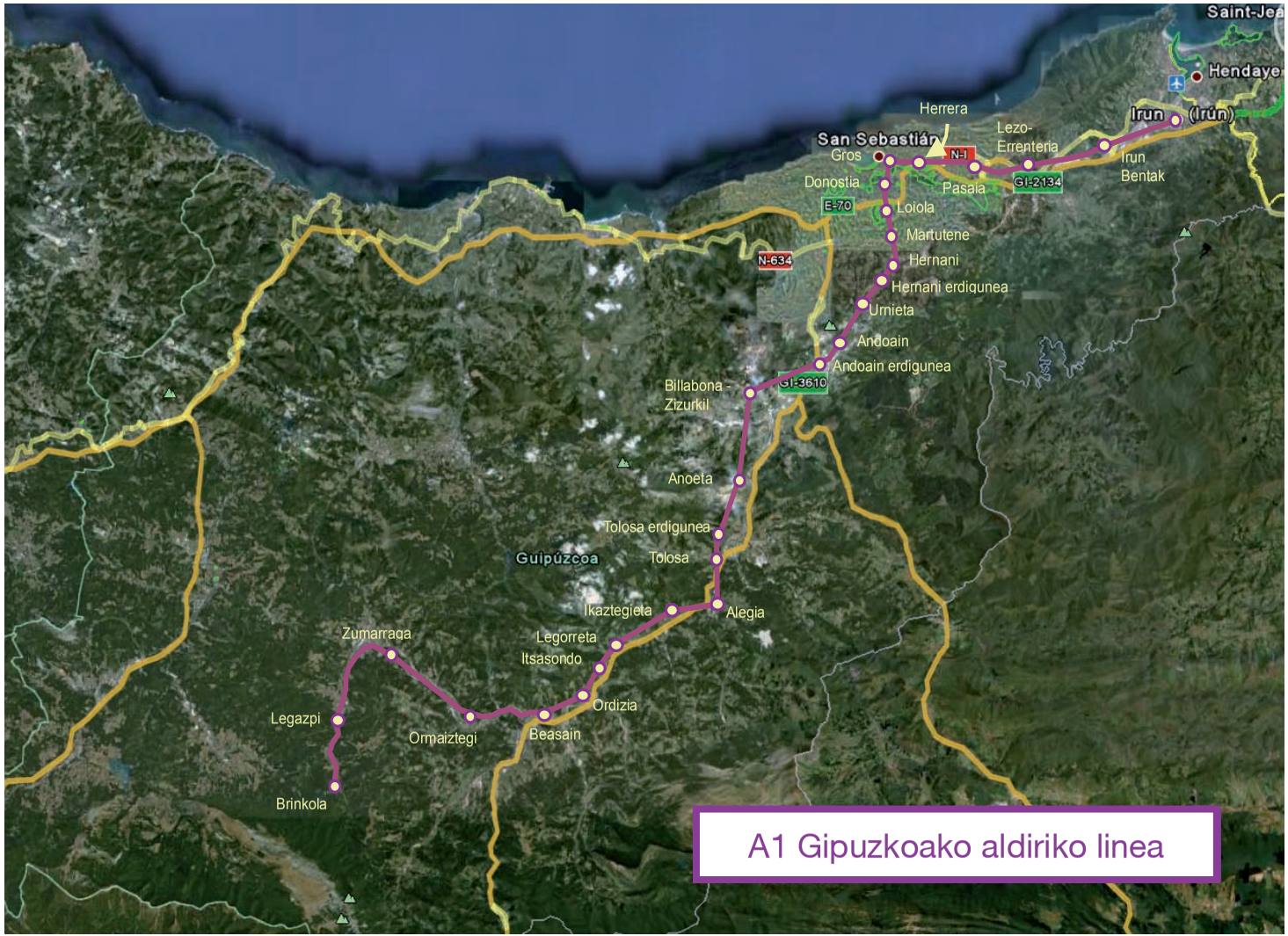
Donostiako guneko geltoki hauek ematen diote informazio akustikoa edo bisuala erabiltzaileari:

GELTOKIAK	SISTEMAK
IRUN	Teleadierazgailuak eta megafonia.
DONOSTIA	Monitoreak eta megafonia automatikoa.
ZUMARRAGA	Ahozko informazioa (zirkulazio faktorea badago).
TOLOSA GELTOKIA	Ahozko informazioa (zirkulazio faktorea badago).
BEASAIN	Megafonia.
ORDIZIA	Eskualdeko trenak bakarrik iragartzen dira.

Gainerako instalazioetan ez da informazio estatikoa ez den bestelako komunikaziorik. Zentzu horretan, egiaztatu ahal izan da kasu askotan informazio panelen kokalekuak eta haietan bildutako edukien tamainak ez dutela errazten erabiltzaileak horietara iritsi eta irakurri ahal izatea. Informazioa ez da guztiontzako irisgarriak diren formatuetan ematen.

Teleadierazgailuak Irungo geltokian

Panel estatikoa plano bisualean; irakurketa desegokikoa da eta karaktere txikiak ditu



A1 Gipuzkoako aldiriko linea

2.2. A1 Linea-Bilbo Abando-Santurtzi

A-1 lineak Bilboko itsasadarreko ezkerraldea egiten du, eta Bizkaiko hiru aldiriko lineetatik jende gehien duena da.

Trenbide bikoitzeko trazatu bat da, eta horrek zirkulazioaren bi noranzkoetan trafikoa independentea izatea ahalbidetzen du. Hartatik, aldiriko trenez gain, Bilboko Portura doazen merkataritzako trenak ere igarotzen dira.

Irisgarritasunaren ikuspegitik aztertuz gero, A1 lineak heterogeneotasun nabarmena ageri du geltokien diseinuan eta hiriburu bizkaitarrari zerbitzua ematen dioten ekipamenduen egoeraren –modernoak eta funtzionalak– eta korridoreko gainerako instalazioek bizi duten egoeraren –zaharkituak eta oztopoekin– artean.

2.2.1. Kanpoko irisgarritasuna

Kanpoko irisgarritasunean ikusi denez, garraio ekipamendura sartzeko ibilbideetan mugak dituzten oinezko inguruneak daude linearen trazatua igarotzen den udalerrietan.

Muga horiek hurrengoak bezalako oztopoei buruzkoak dira: egokitu gabeko eskailera tarteak eta arrapalak, malda malkartsuak, trafiko biziko inguruneak, eta abar. Horiek arriskuan jarri dezakete mugikortasun urriko pertsonaren joan-etorriaren funtzionaltasuna eta baita bere segurtasun propioa ere.

Lutxana: industria ingurunea. Ibilgailu astunen trafiko garrantzitsua. Babesik gabeko espaloi estuak eta zoladura eskasa

La Iberia: oinezko sarbidea maldan dago eta bertako zoladurak egoera kaskarra ageri du

Peñota: geltokira iristeko oinezkoentzako zebrabidean espaloia ez dago beheratuta

Zorrotza: eraikinera iristeko arrapalak ez daude egokiturik. Ez dago eskubanda bi aldeetan. Zoladura irristakorra

Halaber, beharrezkoa da orokorrean aipatzea hiri zoladuraren gainean ez dagoela ukimen elementurik, gidatzeko zerrendarik, ikusmen urrituei garraio ekipamenduak topatzen laguntzeko.

2.2.2. Barruko irisgarritasuna

Azpiegituraren barruko irisgarritasunari buruz zera azpimarratzen dugu:

2.2.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Orokorrean, geltokiko atondorako sarbidea kaletik egiten da komunikazioa errazten duten espazio garbien bitartez. Hala eta guztiz ere, ekipamendu batzuk oztopoak ageri dituzte eraikinera sartu ahal izateko: mailak, ate estuak, egokitu gabeko arrapalak, eta abar.

La Iberia: eraikinera sartzeko maila

Olabeaga: kaletik ekipamendura sartzeko eskailera tartea

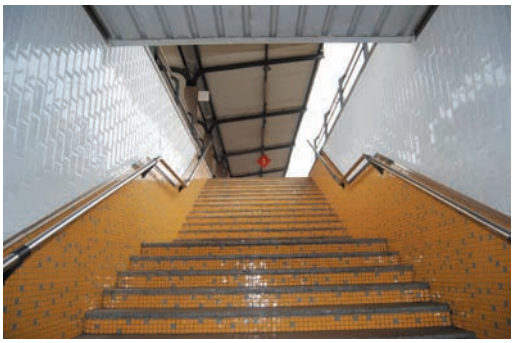
Peñota: egokitu gabeko sarbide arrapala. Ez dago eskubanda bi aldeetan

2.2.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

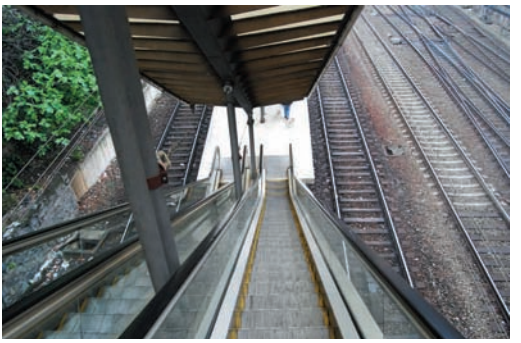
ADIFek Bizkaian dituen aldiriko korridoreen –A1 eta A2– ezaugarria da instalazio gehienetan pertsonak trenbideen gainazaletik ibili beharra saihesten duten elementu mekanikoak edota eraikuntzakoak edukitzea. Inguruabar hori nabarmenki ezberdina da ADIFek Gipuzkoan eta Bizkaiko A-3 linean bertan dituen azpiegituretan gertatzen denaren aldean, izan ere, bi kasu horietan derrigorrez gainazaletik erabili beharreko trenbide-pasagune ugari dago.

Aitzitik, geltoki guztiek ez dituzte joan-etorriaren unibertsaltasuna bermatzeko elementu guztiak –igogailuak eta arrapala egokituak–, beraz, segurtasunaren bermerako gainazaleko pasabideak kendu behar badira ere, joan-etorria baldintzatzen duten oztopoek berean jarraitzen dute.

Zehazki, A1eko sei geltokitan gertatzen da adierazitako hori: La Iberia, Lutxana, Olabeaga, Sestao, Peñota eta Barakaldok eskailerez eratutako igarobideak bakarrik dituzte (azpikoak edo gainekoak) nasa batetik bestera joateko.



Barakaldo: nasen arteko joan-etorria eskaileren bitartez egiten da nahitaez. Beste bost ekipamendutan agertoki berdina errepikatzen da



Zabalburu: igogailurik ez duen geltoki modernoa. Nasarako sarbidea eskailera mekanikoen bitartez egiten da eta horiek ez dute erabilera unibertsaltasunik bermatzen

Peñota: gaineko pasabidea eskailerekin. Ez dago behar bezala egokituta. Zoladura arriskutsua, batez ere bustirik dagoenean

Portugalete: igogailua instalatu berri dute. Bisita egin zenean ez zegoen martxan. Gauza bera Zorrotzan

Orokorrean, geltokien barrualdeko atondoa oztopoetatik libre dago, eta horrek behar besteko maniobrak egiteko aukera ematen du horren bitartez joan-etorri autonomoa bermatzeko. Aitzitik, espazio horiek ere ez dute ukimen zerrendarik horien bitartez ikusmen urrituak eurei zuzendutako interes puntu eta elementuetara bideratzeko.

Geltoki garrantzitsuenetan ageri diren irekiera eta itxiera automatikoko ateek, gehienetan, seinaleztapen horizontaleko bandak dituzte kontraste kromatiko nabarmenarekin.

Santurtzi: seinaleztapeneko zerrenda horizontalik ez duen ate automatizatua

2.2.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, ikusi ahal izan da zoladurak ezaugarri onak ageri dituela trinkotasunaren, gogortasunaren eta irristatzeen aurkako propietateen aldetik, bai eraikinen barruan, bai nasetan. Aitzitik, modu berean egiaztatu da Lutxanako eta Portugaleteko geltokiek kontserbazio okerragoko zoladura dutela, mugitzeko arazoak dituen pertsonaren (makuluekin, bastoiekin, eta abarrekin ibiltzeagatik) joan-etorria galarazten duten hondatutako zonekin.

Bestalde, beharrezkoa da aipatzea ia geltoki guztiek ageri dituztela gabeziak nasetako segurtasun seinaleztapenean: ez dago botoirik, ez zerrenda kromatikorik, ezta hankaz ukitzearen bitartez gida izango den elementurik ere.

San Mames: zerrenda kromatikorik gabeko nasa

2.2.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Informazioa emateko eta txartelak saltzeko leihatilak ez daude egokituta irisgarritasunerako araudiak jarritako parametroei jarraiki.

Bilbao-Abando: garaiera gutxiagoko tarterik egokitu gabe duten salmenta eta informazio leihatilak

2.2.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Linean instalaturik dauden makina txartel-baliogabetzaile guztiek dute mugikortasun urriko pertsonentzako berariazko baliogabetze gune bat. Gune horretako igarobide zabalera handiagoa da gainerako gailuetan ikusten denaren aldean. Gailu hauen artean igarotzeko finkatu den denbora kontrolatu egin behar da, mugitzeko zailtasunak dituen pertsona igarotzea errazte aldera.

Eserlekuei dagokienez, lineak modelo ugari ditu, nahiz eta bakar batek ere ez dituen oso-osorik betetzen araudiak exijitutako parametroak. Ez dira betetzen beso-euskarriak edo bizkarra falta dutelako edo lurzoruarekiko garaiera desegokian daudelako (<0,45 m).

Euskarri iskiatiko osagarriak daudenik ere ez da ikusi, ezta mugikortasun urriko pertsonentzako berariazko eserleku erreserbarik ere.

Ohiko modeloa. Ez dute beso-euskarririk. Baxuegia

Bizkar edota beso-euskarririk ez duen eserleku modeloa

Bi aldeetan beso-euskarriak ez dituen eserleku modeloa. Baxuegia

Beso-euskarririk ez duen eserleku modeloa

Bizkaian autosalmentarako jarritako makinak Gipuzkoan instalatu direnen modelo berdinekoak dira, eta horiek aztertu dira jada txosten honetan.

2.2.2.6. Komunak

Bilbo Abandoko geltokian izan ezik, ez da komun publiko egokiturik ikusi.

2.2.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Geltoki guztietan, Peñota eta Sestao artean daudenak salbu, trenen iritsierari eta irteerari buruzko informazioa ematen da informazio teleadierazgailuen bitartez eta megafoniatik esatearen bitartez.

Gainerako instalazioetan, bidaiariarentzako informazioa informazio estatikoko panelen bitartez ematen da, eta horien kokalekua eta formatua ez da irisgarria pertsona talde guztientzat.

Arrazoiak hauek dira:

- Panelen kokalekuak ez du errazten mugikortasun urriko pertsona hurbiltzea, batez ere pertsona horrek gurpil aulkia erabiltzen badu.
- Irakurketarako plano bisualak eta edukien tamainak irakurtezin bihurtzen dituzte panelak gehienetan.
- Ez dago Braillen edota goi-erliebean idatzitako informaziorik.

Teleadierazgailuak Autonomiako geltokian

Informazio panelak Santurtzin

Santurtzi
Peñota
Portugalete
Sestao
Barakaldo
Lutxana
Bilbo
Vizcaya
A1 Bizkaiko aldiriko linea

2.3. A2 Linea-Bilbo Abando-Muskiz

A-2 lineak Meategi Gunea bezala ezaguna den eskualdea egiten du. Garai batean, trenbide ugari egon zen bertan eta haien funtzio nagusia eremu horretako burdin meategiei garraio zerbitzua ematea zen. Aldiriko trenez gain, Bilboko Portura zihoazen merkataritzako tren batzuk ere bertatik igarotzea aurreikusi zen (A1 linea ez delako gai eskari guztia xurgatzeko). Aitzitik, bide bakarreko trazatua eta bazterbide gutxikoa denez, ezinezkoa izan zen.

A2 lineak trazatua partekatzen du A1 korridorearekin, Bilbotik Barakaldoko geltokiraino. Gallartan linea bitan zatitzeko proiektu bat dago, Bilboko Portura trenbidez iristeko Serantesekoko tunela gauzatzeagatik.

Linea horri dagokionez, adierazi egin behar da irisgarritasun diagnostikoa oinarritu egiten dela korridorean partekaturikoa ez den tarteko geltokien balorazioan, hain zuzen ere Galindotik Muskizera doan tarteko geltokien balorazioan. Helburua A-1 Bilbo Abando-Santurtzi linean egindako azterketarekin gainjartzeak saihestea da.

A-2 lineak egoera eskasean dagoen geltoki eta geraleku multzoa hartzen du, eta gabezia handiak ditu irisgarritasunari dagokionez. Halaber, ekipamendu batzuk gabezia garrantzitsuak ageri dituzte bidaiariarentzako segurtasunean, ergonomian eta erosotasunean.

2.3.1. Kanpoko irisgarritasuna

Kanpoko irisgarritasunari buruz adierazi egin behar dugu A-2 linean azterketaren xede den geltoki tartearen ezaugarria dela oinezkoentzako ingurune zailak edukitzea. Oztopoz jositako ibilbideak dira eta horiek ez dute mugikortasun urriko pertsonaren joan-etorri autonomoaren eta seguruaren alde egiten.

Oztopoak esaten denean, nagusiki, hurrengoei buruz ari gara: eskailera tarteak dituzten ibilbideak, egokitu gabeko arrapalak, malda malkartsuak, trafiko biziko inguruneetan egotea. Horiek zorrozki baldintzatzen dute joan-etorriaren funtzionaltasuna eta baita pertsonaren segurtasuna bera ere.

Galindo: ekipamendura sartzeko oinezko ingurunea paraleloki doa trafiko biziko galtzada batekin. Espaloiak malda malkartsua du

Muskiz: beheratu gabeko oinezkoentzako zebra-bidea. Espaloi estua sarrerako arrapalara iritsi ahal izateko

Ortuella: arrapalara iristeko aldez aurretik oinezko ibilbide bat egin behar da malda malkartsuko aldapa baten eta irregulartasunez beteriko zoladuraren bitartez

Gallarta: oinezkoen ibilbidea malda malkartsuko aldapa batetik igarotzen da

Egoera islatzeko ildo honi dagokionez, beharrezkoa da aipatzea ez dagoela gidatzeko ukimen elementurik hiri inguruneetako zoladuretan, horiek lagungarri izan daitezen ikusmen urrituentzat garraio ekipamenduak topatzeko.

2.3.2. Barruko irisgarritasuna

Azpiegituraren barruko irisgarritasunari buruz zera azpimarratzen dugu:

2.3.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Galindo eta Muskiz arteko lineako geltoki gutxitan daude bidaiariak egoteko atondoak. Horien guztien artetik, deigarria da linea amaierako geltokiaren egoera, Muskizekoa, alegia. Bertan, eraikinera sartzeko arrapala ez dago behar bezala egokiturik, eta atondora sartzeko ate estuak erabili behar dira.

Muskiz: egokitu gabeko sarbide arrapala. Barandaren helburua babeslea da, eta ez laguntzailea. Bi aldeetan ez daude garaiera bikoitzean jarritako eskubandak. Ate estuak –orri bakarra irekita–

2.3.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Nasarako sarbidea oso zaila da mugikortasun urriko pertsonentzat A-2 lineako geltokietan.

Galindo eta Muskiz arteko tartean dauden instalazio gehienak nasa bakarrekoak dira, eta horrek, hasiera batean, joan-etorriaren segurtasunaren alde egiten du. Aitzitik, geltoki hauetan nasetarako sarbideak nekez egiten dira maila berean edo erabiltzailearen erabateko irisgarritasuna bermatzen duten elementu mekaniko edota eraikuntzakoen bitartez.

Egokitu gabeko arrapalak, eskailera arriskutsuak eta argi gutxiko lurpeko pasabideak, eta abar daudela ikusi da. Hori larritasun gehiago edo gutxiagorekin errepikatzen da aztertutako tarteko bederatzi geltokitik seitan.

Galindo: nasara iristeko egokitu gabeko eskailera tarteak (mailarterik gabe). Arriskutsua. Ez dago inolako segurtasun seinaleztapenik

Trapagaran: lurpeko pasabidea trenbideetara sartzeko egokitu gabeko eskailerekin. Ez dago segurtasun seinaleztapenik

Putxeta: nasara iristeko arrapala ez dago egokiturik eta akastuna da. Zoladura irristakorra

Familia santua: trenbideetara iristeko egokitu gabeko eskailera tarteak. Ez dago inolako segurtasun seinaleztapenik

Sarbideetan gutxieneko segurtasun betekizunak betetzen ez badira, ulergarria da gidatzeko elementurik ere ez izatea (ukimen zerrendak) ikusmen urrituentzat.

2.3.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Galindo-Muskiz tarteko geltokietako atondoek zoladura trinkoa, gogorra eta irristatzeen aurkako propietate onekoa ageri dute. Aldiz, nasa batzuk hondamen egoera handiagoa ageri dute, irregulartasunak, peralteak eta lurzoru irristakorrak edukiz.

Ia geltoki guztiek dituzte gabeziak nasetako segurtasun seinaleztapenetan: ez dago hankaz ukitzeko botoirik edota zerrenda kromatikorik.

Ortuella: zoladura zirrikituekin, irregulartasunekin. Ez dago segurtasun seinaleztapenik

Putxeta: baldintza kaskarretan dagoen zoladura. Ez dago segurtasun seinaleztapenik

2.3.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Azterlanaren xede den tarteko geltokiak zerbitzatu gabeko instalazioak dira gehienbat (enpresa eragileko langilerik gabe). Inguruabar hori dela eta, are garrantzitsuagoa da auto-

salmentako makinak eta txartela baliogabetzekoak egokitzea irisgarritasun unibertsalaren irizpideen ondotik.

Atondoa duten geltokietan, leihatilarako sarbidea oztopoetatik libre dago eta horrek pertsonaren zirkulazio askearen alde egiten du.

2.3.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Alderdi honen diagnostikoak A-1 Bizkaia korridoreko kapitulu homologoan adierazitakoari heltzen dio.

Aitzitik, beharrezkoa da puntu honetan azpimarratzea aztertutako tarteko ekipamenduetan altzariak eta zerbitzuak falta direla argi eta garbi. Inguruabar horrek ez du bidaiariaren segurtasunaren eta ergonomiaren alde egiten joan-etorrian zehar.

2.3.2.6. Komunak

Galindo eta Muskiz artean partekatzen ez den tarteko geltokietan komun higieniko publikoak falta direla egiaztatu da.

2.3.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

A-1 korridorean sartutako geltokiek salbu, A-2ko ekipamendu esklusiboek ez dute informazio teleadierazgailuen eta megafoniaren bitartez emandako informazio dinamikoko sistemarik.

Informazio estatikoa da garraio zerbitzuei buruzko informazioa hornitzeko bide bakarra. Zenbaitetan, informazio zutoinen kokalekuak, irakurketa planoak eta edukien tamainak ez dute informazioa eskuratzea bermatzen.

Ortuella: panelaren irakurketa oztopatzen duten altzariak

A2 Bizkaiko aldiriko linea

2.4. A3 Linea-Bilbo Abando-Urduña

A-3 lineak Nerbioi harana egiten du eta Bilbo-Tuterako trenbide zaharrari dagokio. Bertatik, aldiriko trenak igarotzeaz gain, Bizkaia Lautadarekin komunikatzen duten tren guztiak ere ibiltzen dira, bai merkataritzakoak, bai distantzia ertain eta luzeko trenak ere.

Korridore honetan nahastu egiten dira eredutzat jo daitezkeen geltokiak (Miribilla Bilbon eta Amurrio Iparraldea) oso egoera kaskarrean dauden geralekuekin. Hondamen hori ez da bakarrik irisgarritasun fisikoari dagokionez ikusten, baizik eta, baita ere, pertsonaren ergonomiaren ikuspegitik, hau da, joan-etorrian segurtasuna, erosotasuna eta funtzionaltasuna ematen duten alderdi horien guztien ikuspegitik.

2.4.1. Kanpoko irisgarritasuna

Kanpoko irisgarritasunari buruz esan egin behar da A-3 lineak funtzionaltasun benetan zalantzagarriko geraleku multzoa duela, oinezkoentzako dauden sarbide zailak ikusita behintzat. Zenbait kasutan, hirigintzaren aldetik ingurunearekin apurtzen duten instalazioak dira.

Oinezkoentzako ingurune oso zailak daudela egiaztatu da, hiriguneetatik urrun eta ia ibiltezinak. Ibilbideek malda malkartsuetan behera abiarazten dute pertsona, zolatu gabeko bidexka estuetatik igaro behar izatea eta eskailera tarteak jaitsi edo igo behar izatea.

Industrialdeetan kokatzen diren geralekuez ari gara, ibilgailu pribatuarekin iritsita ere sarbide zaila duten eremuetan, edo ibilgailuen trafiko biziko guneetan kokatzen direnez bestela.

Ollargan: geltokira iristeko egokitu gabeko eskailera tarteak

Basauri: sarbidea malda malkartsu baten bitartez

Bakiola: geralekura sartzeko bidexka. Ibiltezina. Beste sarbidea egokitu gabeko eskailera tartearen bitartez egiten da

Iñarratxu: sarbidea egokitu gabe dagoen eta malda malkartsua duen bidexkaren bitartez. Beste sarbidea egokitu gabeko eskailera tartearen bitartez egiten da

Neurri txikiagoan, nahiz eta herrigune garrantzitsuei zerbitzua emateagatik adierazgarria izanez halaber, aipatzekoa da hurrengo geltokietan oinezkoentzako ibilbideek duten konfigurazioa:

Ugao Miraballes: oinez iristeko ibilbideak eskailera tarte bat edo egokitu gabeko arrapala hartzen ditu, gehiegizko malda eta peraltearekin

Arrigorriaga: gainalde batean kokatzen den geltokia. Oinezkoek kaletik bertara iristeko egin behar duten ibilbideak eskailerak hartzen ditu batetik eta, bestetik, malda luzeko aldapa bat

Hankaz ukitzearen ondotik gidatzeko zerrendak daudela ikusi da zenbait ekipamenduren hurbileneko oinezko ingurunean (adibidez Amurrio-Iparraldean).

Amurrio-Iparralde: kanpoaldeko oinezko ibilbidea hankaz ukitzeko zerrendarekin, ikusmen urrituei informazioa eta oharra emateko

2.4.2. Barruko irisgarritasuna

Azpiegituraren barruko irisgarritasunari buruz zera azpimarratzen dugu:

2.4.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Korridoreko ekipamendu gutxik du elkartutako eraikina eta atondoa. Daudenetan, mugikortasunerako oztopo nagusia ohiko ateen kokalekua da, sarbidea estutzen baitute bi orriak irekita ez egoteagatik.

Oso deigarria da Laudioko geltokiaren egoera, Bilbon kokaturikoak eta gero ziurrenik lineako garrantzitsuena izaki. Irudiek mugikortasun urriko pertsonei geltokira sartzea eragozten dieten mugak islatzen dituzte –mailak eta ate estuak–.

La Peña: eraikinera sartzeko ohiko ateak. Estuak eta astunak

Laudio: eraikinera iristeko eskailera tarteak eta mailak gainditu behar dira sarreran

Amurrio: sartzeko ate estuak. Beharrezkoa da bi orriak irekita egotea barrualderantz sartzea errazteko

Laudio: iristeko eskailera tartea eta mailak gainditu behar dira atondoaren hasieran

Ate automatizatu guztiek dituzte seinaleztapenerako zerrenda horizontalak kontraste kromatiko adierazgarriarekin.

Miribilla: ate automatikoak seinaleztapenerako zerrendekin

2.4.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Inolako zalantzarik gabe, ibilgailuaren irisgarritasunaren ondoren, hau da trenbide azpiegitura osoan arazo eta kezka gehien sorrarazten duen alderdia, eta ez bakarrik irisgarritasunaren ikuspegitik, baita pertsonaren segurtasunaren ikuspegitik ere.

Lineako geltokien erdiak gainazaleko derrigorrezko pasagunea du nasen arteko joan-etorrirako; hau da, ez dute eraikuntza elementurik edota mekanismorik trenbideetatik ibili behar izatea saihesteko. Hori, bere horretan arrisku handia bada ere edozein erabiltzaileren segurtasunerako, are arazo larriagoa bihurtzen da mugikortasun urriko pertsonen kasuan.

Gainera, zoladuraren egoerak eta trenbide-pasaguneen kokalekuak berak (kurban geltoki askotan) areagotu egiten dute modu adierazgarrian haien gainetik igarotzeko arriskua.

Egoera hori ikusita, presazkoa da ADIFek lehentasunezko esku-hartze plan bat gauzatzea.

Bestalde, beharrezkoa da azpimarratzea hirigune nagusietako geltokietan salbu, horietan eraikuntza elementuak dituztelako eta zenbaitetan baita nasetara joateko eta haien artean mugitzeko mekanismoak ere, gainerako ekipamenduetan nasetara iristearen arazoa gaineko edo azpiko pasabideen bitartez konpontzen dela, egokitu gabeko arrapalekin edo eskailera tarteekin.

Basauri: geltokia kurba batean (ikuspen gutxi). Trenbide-pasagune oso arriskutsua. Trenbidera jaisteko maila bat dago

Bakiola: taulez eratutako igarobidea ibilbide konkorrarekin; horrek trenbideen gainean ibiltzea zailtzen du

Arbide: nasara iristeko egokitu gabeko arrapala. Neurriz gaineko malda eta peraltea

Salbio: nasa sestra beheratuan. Iristeko dauden eskailerak egokitu gabe daude. Zoladura irristakorra

Ollargan: nasa arteko lurpeko pasabidea, garaiera bikoitzean jarritako eskubandarik gabe ibilbidearen bi aldeetan

Aintzat hartuz gero korridoreko ekipamendu gehienetan ez direla segurtasuneko eta funtzionaltasuneko gutxieneko betekizunak betetzen, badirudi logikoa dela pentsatzea instalazio hauetan ez dela egongo ikusmen urrituei zuzendutako informazio eta laguntza elementurik. Zentzu horretan, ikusi da gida zoladurarik ez dagoela geltokian barrena ibiltzea errazteko eta hartan eskaintzen diren zerbitzuak topatzeko.

2.4.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, atondo eta nasetako zoladurak propietate egokiak ditu trinkotasunari, gogortasunari eta irristatzearen aurkako gaitasunari dagokienez. Hala eta guztiz ere, ikusi ahal izan da trenbide-pasaguneak direla hondamen egoera handiena ageri dutenak, eta horrek arriskua eta gainazal horietatik egin beharreko joan-etorrien zailtasunak areagotzen ditu.

Taulez egindako trenbide-pasagunea. Irtenguneekin eta irregulartasunekin konkortutako zoladura

Ia geltoki guztiek dituzte gabeziak nasetako segurtasun seinaleztapenetan: ez dago hankaz ukitzeko botoirik edota zerrenda kromatikorik.

Ohartarazteko ukimen botoirik ez duen nasa

2.4.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Enpresa eragileko langileek atenditutako geltokiek ez dute leihatila egokiturik, ezta hiriburuko ekipamenduetan ere: ez Bilbo Abandon, ez Miribillan.

Leihatilara iristeko bidea oztopoetatik salbu dago, eta, horri esker, erabiltzailearen zirkulazio librearen eta maniobrak egiteko aukeraren alde egiten da.

2.4.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Alderdi honen diagnostikoak A-1 Bizkaia korridoreko kapitulu homologoan adierazitakoari heltzen dio.

Aitzitik, beharrezkoa da azpimarratzea hurrengo geralekuek ageri duten altzari nahiz bidaiariarentzako zerbitzu elementuen falta nabarmena: Basauri, Bakiola, Arrankudiaga, Arbide, Laudioko Santa Kruz, Luiaondo, Salbio eta Iñarratxu. Inguruabar horrek ez du joan-etorriaren segurtasunaren, erosotasunaren eta ergonomiaren alde egiten.

2.4.2.6. Komunak

A-3 korridoreko geltokietan egindako behaketetan ez zen komun higieniko publikorik ikusi, Bilbo Abandoko geltokian ez bada.

2.4.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Bilbo Abando, Miribilla, La Peña, Ollargan eta Laudioko geltokietan (zirkulazio faktorea badago[20]) bakarrik iragartzen da megafoniatik trenen irteera eta iritsiera.

Informazio dinamiko bisualari dagokionez, hiriburu bizkaitarreko ekipamenduek bakarrik dituzte informazio teleadierazgailuak.

Gainerako instalazioetan ez zaio erabiltzaileari bestelako komunikaziorik ematen, informazio estatikotik harago.

Informazio teleadierazgailuen monitorea Miribillan

Informazio panelak Amurrion. Altzarien eta idatzitako informazioaren kokalekuak ez du errazten hartara hurbildu eta irakurri ahal izatea

[20] Geltoki buruaren baliokide den irudia.

Bilbo
Bidebieta - Basauri
Ollargan
Abaroa
Vizcaya
Basauri
Arrigorriaga
Ugao - Miraballes
Bakiola
Arrankudiaga
Arbide
Arakaldo
Laudio
Areta
Laudioko
Santa Kruz
Luiaondo
Salbio
Amurrio - Iparralde
Amurrio
Urduña
C3 Bizkaiako aldiriko linea

2.5. Distantzia ertaineko eta ibilbide luzeko korridoreak

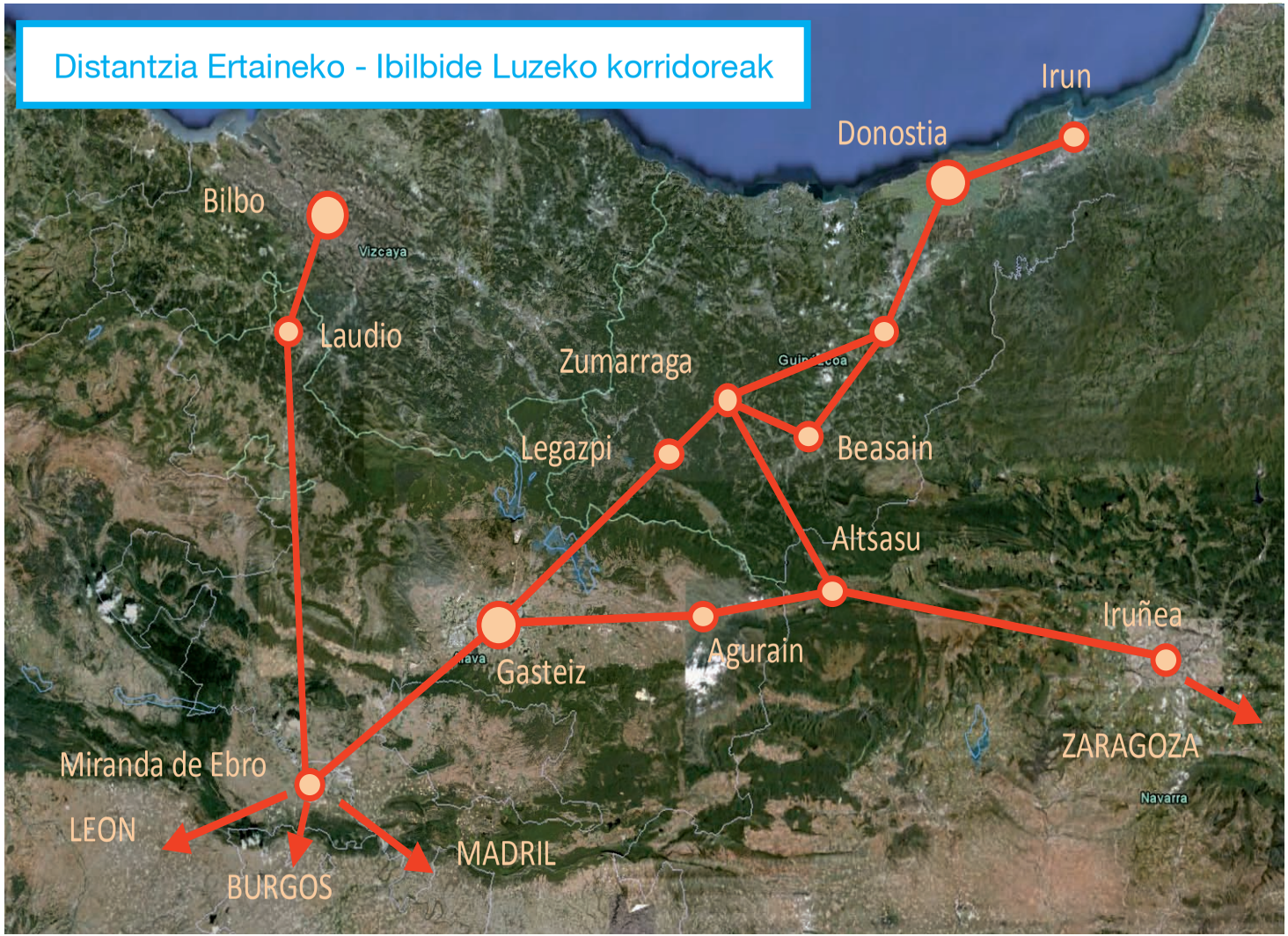
Distantzia ertaineko eta ibilbide luzeko penintsulako trazatuek lotu egiten dituzte EAEren eremua Lautadarekin eta Ebroren korridorearekin, neurri batean Gipuzkoa eta Bizkaiko aldirikoen trenbide trazatuak integratuz (A3 linea).

Lehen aipatu diren aldiriko guneetan sartuta dauden eskualde izaerako geltokiez gain, irisgarritasunaren diagnostikoak aintzat hartu behar du Arabako probintzian ageri den azpiegitura, nagusiki herrigune nagusiei zerbitzua ematen dien hura.

Zentzu horretan, eta erreferentzia modura, behaketak egin dira Arabako Lurralde Historikoko hurrengo trenbide geltokietan:

- Vitoria-Gasteiz
- Dulantzi
- Agurain
- Araia

Aldirikoen lineetan egindako azterketan ez bezala, ibilbide ertain eta luzeko korridorearentzat aipatutako geltokietan egindako behaketetatik ateratako ondorio multzoa lantzea erabaki da. Halaber, material mugikorraren irisgarritasunari buruz berariazko azterketa egin da (txosten honetako 2.7.3. idatz-zatia).


Distantzia Ertaineko - Ibilbide Luzeko korridoreak
Irun
Donostia
Bilbo
Vizcaya
Laudio
Zumarraga
Legazpi
Beasain
Altsasu
Iruñea
Agurain
Gasteiz
ZARAGOZA
Navarra
Miranda de Ebro
LEON
BURGOS
MADRIL

2.6. Ibilgailuen irisgarritasuna

2.6.1. Gipuzkoako aldirikoen zerbitzua

Aldirikoen zerbitzuak Gipuzkoan (A1 - Irun-Brinkola linea) hurrengo material mugikorrarekin ematen dira:

– **2010: 10 UT-446 eta 2 UT-440R**

Gurpil aulkientzat gordetako zoko bat duten unitateak dira, baina horietan trenaren plataformak ageri duen garaierak ez du erlaziorik nasaren mailarekin eta horrek zaildu egiten du nabarmen mugikortasun urriko pertsonak trenera iristea. Gurpil aulkien erabiltzaile diren pertsonen kasuan, trenera sartzea erabat galarazten dute baldintza horiek.

Erlazio horretan dagoen "gap" bertikal-horizontala aldatu egiten da aintzat hartutako geltokia edo geralekua gorabehera, eta horrek are gehiago zailtzen ditu nasetan egin beharreko berriztatze jarduerak.

Bereizketa bertikal-horizontal handia nasaren eta trenaren artean

Irisgarritasun zaila mugikortasun urriko pertsonentzat

Eserlekuen barrualdeko konfigurazioa UT-446etan

UT-446

Irisgarritasunaren gaian, UT-446 hauek hurrengo ezaugarriak dituzte:

- Plataforma baxuak eta mailak pasillora iristeko.
- Pasillo estuak.
- Bagoi estankoak. Igarotzeko zailtasuna.

Renferen Irisgarritasun Plana 2014 delakoak erabat irisgarria izango den material mugikorra sartzea du helburuen artean, Donostiako guneko aldirikoen zerbitzuan. Material ibiltari honen adibide CIVIA trenak dira.

Material berriaren iritsiera pixkanakakoa izango da, jarraian datorren berriztapen egutegi honi jarraiki:

- **2012:** 6 UT-446, 2 UT-440R eta 6 CIVIA tren.
- **2014:** 12 CIVIA tren.

Flota pixkanaka modernizatzeko ezarri den egutegiaren arrazoia **Nasak berriztatzeko plana** gauzatzeko behar den denbora da. Berriztatze hori gauzatzen ari da, eta horrekin bereizketa tarterik gabeko nasa-plataforma erlazioa bermatuko duten instalazioak (goratuz edo beheratuz) egokitu nahi dira.

Eserlekuen barruko konfigurazioa CIVIAtan

CIVIA trenak

2.6.2. Bizkaiko aldirikoen zerbitzua

Aldirikoen zerbitzuak Bizkaian (bertakoak dira A1-Bilbo Abando-Santurtzi, A2-Bilbo Abando-Muskiz eta A3-Bilbo-Urduña) UT-446ekin ematen dira erabat. Zehazki, egungo flotak (2010. urtean) 21 tren ditu.

Gipuzkoan bezala, hemen ere arazo nagusiak nasaren eta trenaren arteko erlaziotik sortzen dira, ibiltezina baita erabat. Gainera, zenbait geltokitan segurtasunerako arrisku adierazgarria dago, baita pertsonaren beraren mugikortasun maila edozein dela ere.

UT-446

Bereizketako "Gap" horizontala nasaren eta trenaren artean

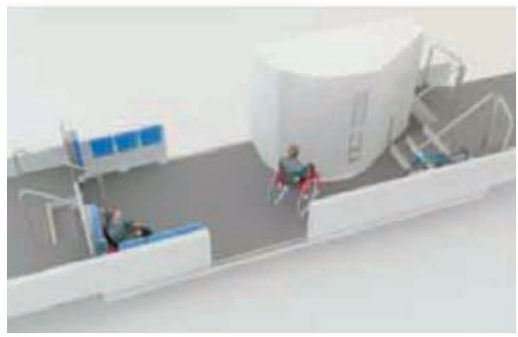
UT barrualdeko konfigurazioa

Bereizketako "Gap" bertikala nasaren eta trenaren artean

Renferen Irisgarritasun Plana 2014 delakoak material ibiltaria berritzea eta CIVIA unitateak Bizkaiko lurraldean jartzea hartzen du. Hala eta guztiz ere, nasak egokitzeko jarduerak kostu handikoak dira eta, zenbait kasutan, abiadura handiko sarea Bilbora iristea definitzearen baldintzapekoak dira.

Hori dela eta, testuinguru hau ikusita, bestelako konponbide gisa pentsatu da UT-446 trenak egokitzea hirugarren bagoi irisgarri bat sartzearen bitartez. Kotxe berri bat izango litzateke, zoru baxua edukiko lukeena, eta multzo osoaren erdigunean kokatuko litzateke. Bertan, toki garbi bat edukiko litzateke gurpil aulkia erabiltzen duen pertsona kokatzeko, eta toki berdinean komun unibertsal bat ere edukiko litzateke.

Egungo egoera



Etorkizuneko egoera

Iturria: Renfe

2.6.3. Eskualde izaerako zerbitzuak

EAE penintsulako gainerako tokiekin lotzen duten eskualde izaerako zerbitzuak (distantzia ertainekoak eta ibilbide luzekoak) hiru unitate mugikor motarekin ematen dira:

- UT-470; unitate horiek zaharkituta daude erabat eta ez dira irisgarriak mugikortasun urriko pertsonentzat.
- ALVIA trenak. Askoz ere modernoagoak eta funtzionalagoak dira, eta gurpil aulkia erabiltzen duten pertsonentzako gordetako plaza bat dute.
- 449 Serieko ale erosi berriak. Mugikortasun urriko pertsonentzat berariazko sarbidea dute, gurpil aulkiarentzat gordetako tokia eta komun egokitua.

ALVIA S-130 trena

UT-470

449 seriea

2007. urtetik aurrera, Renfek eta ADIFek ATENDO konpromisoa hartu dute. Hori zerbitzu pertsonalizatu bat da, trenbide sareko geltoki nagusietan ematen dena joan-etorriak egiteko zailtasunak dituzten bidaiariek trenbide zerbitzuak eskuratu eta erabiltzea errazteko eta hori bermatzeko. Zerbitzua pixkanaka finkatu da gure geografian barrena, eta, gaur egun, Donostia Iparraldeko, Irungo, Bilbo-Abandoko eta Vitoria-Gasteizko geltokietan topa daiteke.

2.7. Ondorioak

2.7.1. Gipuzkoa

Gipuzkoan garraioaren irisgarritasunaren diagnostikoaren gaian 2007an egindako azterlanean eskuratutako ondorioen aldean, egiaztatu da A1-Irun-Brinkola linean bilakaera ona egon dela, baina ez da nahikoa. Aldi horretan zehar, irisgarritasuna sustatzeko jarduera batzuk garatu eta proiektatu dira Gipuzkoako aldirikoen guneko geltoki garrantzitsuenetan.

Pasaia: kaletik nasara iristeko arrapala bat eraiki da

Irun: igogailuak eta eskailera mekanikoak instalatu dira geltokira iristeko Txanaleta plazatik

Adierazi denaren arabera, CIVIA unitate berrien erabateko irisgarritasunaren alde egite aldera, inbertsio ekonomiko eskerga egiten ari da nasak egokitzeko –horiek igoz eta luzatuz–. Horrela, esku-hartze batzuk gauzatzen ari dira eta beste batzuk proiektuan daude geltoki ezberdinetan.

Urnieta: nasak CIVIA trenentzat egokitzea

Lezo-Errenteria: nasak goratu eta luzatzea

Gipuzkoako trenbideen azpiegiturak ageri dituen gabezia nagusiak hauek dira:

- Geltokien hiri inguruneetan askotan agertzen dira oinezkoentzako ibilbide kaskarrak eta segurtasunik gabekoak.
- Ez dago eraikuntza sistemarik edota sistema mekanikorik nasara iristea eta haien artean mugitzea bermatzeko. Segurtasunaren alorreko gabezia larriak topatu dira gainazaleko pasabideetan.
- Zentzumen ezgaitasunen bat duten pertsonei zuzendutako segurtasun seinaleztapena eta informazioa ez da nahikoa sarbideetan, atondoetan eta nasetan.
- Zentzumen ezgaitasunen bat duen pertsonari informazioa ematea bermatzeko ez dago komunikazio dinamikoko sistemarik (informazio teleadierazgailuak eta megafonia). Zentzu horretan, informazio teleadierazgailuak instalatzen ari dira Gipuzkoako aldirikoen guneko geltokietan.
- Ikusi ahal izan da altzari multzoa ez dagoela egokitua: eserleku ez funtzionalak (berariazko erreserbarik ere ez dago mugikortasun urriko pertsonentzat), erabat irisgarriak ez diren autosalmentako makinak (kokaleku desegokia, garaiera altuan jarritako ordainketa gailuak, zentzumen ezgaitasunen bat duen pertsona taldeari egokitu gabeak).

2.7.2. Bizkaia

Gipuzkoako sarean bezala, Bizkaian ADIF-Renfek dituen trenbide zerbitzuen irisgarritasuna erabatekoa izateko dagoen gabezia nagusia, eta beste ondorengo edozein azterlan ere baldintzatzen duena, hau da: garraio ibilgailura autonomiaz sartu ahal izatea bermaturik ez egotea, nasaren eta trenaren artean dagoen "gap" horizontal-bertikalaren bereizketaren ondorioz.

Ekipamendu guztietan (nasetan) tarte hori gauzatuko balitz ere, ikusi da Bizkaiko korridoreetan geltoki askok ez duela erabiltzailearen erabateko irisgarritasuna bermatzen. Zentzu horretan, beharrezkoa da azpimarratzea Bilboko geltokiek abantaila adierazgarriak ageri dituztela irisgarritasun mailari dagokionez, gainerako ekipamenduek ez bezala.

Bestalde, azpimarratzekoa da nasen arteko trenbide-pasaguneen egoera. Geltoki gehienek ez dute elementu mekanikorik edota eraikuntza elementurik, nasetara iristeko eta nasen arteko joan-etorri autonomoa erraztu eta bermatu ahal izateko. Trenbideen gainazaletik igarotzeak berekin daramatzan arriskuez gain, derrigorrezkoa da azpimarratzea areagotu egin dela arriskua trenbide-pasagune ugariren zoladura hondatzeagatik eta baita horiek kurban egoteagatik ere zenbait geltokitan.

Kanpoko sarbideak ere –kalea eta geltokia lotzen dituzten oinezko ibilbideak– oso kalteturik daude hainbat udalerritan. Hori dela eta, beharrezkoa da azpimarratzea garrantzitsua dela bermatzea ibilbide hori autonomoa eta segurtasunekoa dela irisgarritasun kate osoan zehar. Horretarako, funtsezkoa izango da oinezkoentzako inguruneak hobetzea, irisgarritasuna sustatzeko esku-hartzeak bideratzearekin batera, bai azpiegituran, bai material mugikorrean.

Trenbideen azpiegituran eta zerbitzuetan nabarmen ageri diren gainerako gabeziak, Bizkaian, honela zehazten dira:

- Ohiko ateak, ate estuak eta astunak dituzten eraikinak, kanpoko eta barruko komunikazioa baldintzatuz.
- Egokitu gabeko altzariak: eserleku ez oso funtzionalak eta erabateko irisgarritasunik ez duten autosalmentako makinak. Ez dago euskarri iskiatikoko tresnarik, ezta mugikortasun urriko pertsonentzako eserleku erreserbarik ere.
- Komunikazioko eta informazioko sistema dinamikoen hornidura eskasa da, nagusiki guztiontzako irisgarria den formatu batean informazioa eskura jartzeari dagokionez.
- Zentzumen ezgaitasunen bat duten pertsonei zuzendutako ukimeneko segurtasun seinaleztapena eta gida ez da nahikoa sarbideetan, atondoetan eta nasetan.

2.7.3. Araba

Vitoria-Gasteizko kasuan salbu, lurralde arabarreko gainerako geltokietan ia ez dago eskualdeko eguneroko zerbitzurik.

Instalazio horien ezaugarri nagusiak hauek dira:

- Udalerrien kanpoaldeetan kokatzen dira, beraz, horiek kokatzen diren udal mugartearekiko mendetasunak joan-etorri luzeak eskatzen ditu, norberaren ibilgailuan normalean.

Dulantzi: geltokira iristeko galtzadak ez du oinezkoentzako ibilbide osagarririk (espaloia)

Araia: instalazioak udalerriaren kanpoaldean. Batez ere, norberaren ibilgailuan iristen da hara

- Zerbitzatu gabeko geltokiak dira (langilerik gabekoak), funtzionaltasun gutxiko eraikinekin, erabiltzailearen egonaldia eta itxaronaldia errazteko ez bada.

Agurain: eraikina itxita dago. Itxaroteko atondora nasatik bertatik iristen da

Araia: geltokian egoteko atondoa

– Ikusi ahal izan da ez dagoela elementu mekaniko edota eraikuntza elementurik, nasen artean segurtasuneko joan-etorria eta joan-etorri autonomoa bermatzeko.

Agurain: gainazaleko igarobidea nasen artean. Zoladura egoera txarrean

Dulantzi: trenbide-pasagunea egoera kaskarrean, irtengune eta peralte arriskutsuekin

– Informazio akustikoko eta bisualeko sistemak falta direla ikusi da, horien bitartez informazio estatikoa osatzeko, izan ere, azken hori ez dago erabiltzaile guztientzat irisgarria izateko formatu batean.
– Zentzumen ezgaitasunen bat duten pertsonentzat berariazko seinaleztapena falta dela ikusi da sarbideetan, atondoetan eta nasetan[21].

[21] ADIF inbertsioak egiten ari da nasetako zoladura hobetzeko, irisgarritasunaren eta segurtasunaren araudira egokituz, eta baita geltokietako beste toki batzuk hobetzeko jarduerak gauzatzen ere.

3. FEVE (BIDE ESTUKO TRENBIDEAK)

FEVE (Bide estuko trenbideak) trenbideen konpainia publiko bat da, Sustapen Ministerioaren mendekoa dena. Hark salgaien zerbitzuak eta bidaiarienak egiten ditu Galizia, Asturias, Kantabria, Euskal Autonomia Erkidegoa eta Gaztela eta Leon autonomia erkidegoetan eta Murtziako lurraldean.

EAEko FEVE sareak zabalera metrikoko trazatuan 85 km hartzen ditu eta oso-osorik Bizkaitik igarotzen da. Bertatik, aldiriko eta eskualdeko trenez gain, salgaien zerbitzuak ere igarotzen dira.

FEVEk EAEn dituen geltokien irisgarritasunaren diagnostikoa hurrengo trenbide korridoreen inguruan egituratzen da:

3.1. Bilbo-Balmaseda-Leon aldirikoen eta eskualdekoen korridorea

3.1.1. Kanpoko irisgarritasuna

Geltokira iristeko oinezkoentzako ibilbidea oso kalteturik dago Bizkaian FEVEren trenbide trazatua igarotzen den hainbat hirigunetan. Ikusi da alde ikaragarria dagoela funtzionaltasunaren eta joan-etorrien segurtasunaren aldetik Hiriburuaren eremuaren eta gainerako hiriguneen artean. Zentzu honetan, geraleku ugari kokaleku zail batean dago, errepidearen ondoan eta ibilgailuen trafiko biziko zonetan, espaloiez babestutako oinezkoentzako ibilbiderik gabe. Neurri batean, hirigintzaren aldetik ingurunearekiko apurtuta geratzen diren ekipamenduak dira.

Zorrotza: oinezkoentzako sarbide arriskutsua. Ibilgailuen trafiko bizia eta derrigorrez igaro beharreko trenbide-pasagunea

Kastrexana: bide eskasa, maila eta eskailera malkartsuen tarteekin

Artxube: espaloi estua eta zoladura egoera txarrean duena. Ez dago galtzadatik babestuta. Trafiko bizia

Herrera: malda malkartsuko arrapala. Sarbide ibiltezina, trafiko biziko zona baten ondoan

Oinezko inguruneetan oztopo fisiko garrantzitsuak egotearen testuinguru honetan, are zailagoa da geltokien hiri ingurunea ukimeneko elementuekin –zerrendak– seinaleztatzeko beharra aipatzea, horien bitartez ikusmen urritua geltokiaren kokalekurantz bideratzeko.

3.1.2. Barruko irisgarritasuna

Idatz zati honek irisgarritasunaren hurrengo alderdien gaineko azterketa biltzen du:

- Geltokirako sarbidea.
- Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria.
- Zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena.
- Informazioa emateko eta txartelak saltzeko mahaiak.
- Altzariak.
- Komunak.
- Informazio eta komunikazio sistemak.

3.1.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Korridoreko ekipamendu gehienek geltokira iristeko arrapalak dituzte, eta haien funtzionaltasuna ezberdina da kasu bakoitzean.

Orokorrean, arrapalek ez dute eskubanda bi aldeetan, garaiera bikoitzean eta ibilbide osoan zehar, nahiz eta luzeraren, peraltearen eta maldaren aldetik haietako batzuk funtzionaltzat hartzerik dagoen. Beste zenbaitetan, arrapala horiek iristezinak dira erabat eta haien erabilera errazterik zegoen eskura egondako espazioa aprobetxatu izan balitz haiek luzatu eta zabalduta egiteko.

Eraikinei dagokienez, zera adierazi behar da: atondora iristeko ateek sarreran mailarik izaten ez badute ere, horiek estuak izaten dira eta orri bikoitzekoak, eta horrek zaildu egiten du mugikortasun urriko pertsonen igarotzea.

Ibarra: geralekurako sarbidea ez dago beheratuta. Trenbide-pasagunearen ondoko ibilbidea. Arriskutsua

Irauregi: peralte eta malda malkartsuko arrapala (badago tokirik arrapala luzatzeko). Baranda babeslea alde batean, baina eskubandarik gabekoa

Güeñes: atondora iristeko atea estua da. Ezinezkoa da gurpil aulki batekin sartzea, bi orriak irekita ez badaude behintzat

Zalla: ate estua. Ez dago gurpil aulki batekin joan-etorria egiteko eraginkortasunik, bi orriak irekita ez badaude behintzat

3.1.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Ziurrenik, FEVEren korridore osoan gehien kalteturiko irisgarritasun alderdia da. Horrela, hurrengo traba fisikoak ageri direla egiaztatu da: babes barandarik edo eskubanda egokiturik gabeko malda malkartsuko arrapalak, eskailera tarte arriskutsuak, trenbideen gainazaletik derrigor igaro beharra saihestuko duen elementu mekanikorik edota eraikuntza elementurik ez dago, eta abar.

Bestalde, zera egiaztatu ahal izan da: korridoreko geralekuak nasa bakarrekoak badira ere, gainazaletik igaro beharraren gaia adierazgarria da oraindik, izan ere, kasu askotan, oinezkoentzako kanpoko ibilbideak behartu egiten du trenbideak gurutzatzera nasara iristeko.

Kasu deigarrienetariko bat Bilboko Ametzolako geltokiarena da. Orain dela gutxi berriztatutako ekipamendua da, sestra beheratuan kokatzen da eta bere instalazioak FEVEk eta ADIFek partekatzen dituzte. Ekipamendu honetan, FEVEri dagokion alderdian ez dago nasara iristeko igogailurik.

Ametzola: berriztatutako eta ADIF-Renferekin partekaturiko geltokia. Ez dago igogailurik nasara iristeko

Zorrotza: nasara iristeko, egokitu gabeko eta maniobrak egiteko muga ugari dituen arrapala estu bat gainditu behar da

Kastrexana: nasarako sarbidea malda adierazgarriko eskailera tarte baten bitartez. Arriskutsua

Sodupe: nasa batetik bestera joateko trenbideen gainetik igaro behar da derrigor

Geltokietako atondoak oztopoetatik libre daude eta maniobrak egiteko behar besteko aukera ematen dute intereseko puntuetara joan-etorri autonomoa bermatzeko. Aitzitik, toki berdin horiek ez dute ukimen zerrendarik ikusmen urritua ematen diren zerbitzuetara bideratze aldera.

Galtzadako eta Basurtuko geltoki berrietan ageri diren ate automatikoek ez dute seinaleztapen horizontaleko bandarik kontraste kromatiko egokiarekin. Automatismo horrek igarotze denbora nahikoa eman behar die haietatik igarotzen diren pertsonei.

Galtzada: berriztatutako geltokia. Kontraste kromatiko egokia duen seinaleztapen horizontaleko zerrendarik gabe

Basurtu: kontraste kromatiko egokia duen seinaleztapen horizontaleko zerrendarik gabe

3.1.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, zoladurak propietate egokiak ageri ditu gogortasunaren, trinkotasunaren eta irristatzeen aurkako ezaugarrien aldetik, bai atondoetan, bai nasetan.

Nasetako segurtasun seinaleztapenari dagokionez, gehienetan zerrenda kromatikoa dago, baina ez dago botoien ukimen zoladurarik.

Ohiko zoladura modeloa FEVE korridoreko geltokietan

Lurpeko geltokietako zoladura modeloa

Bilbo-Konkordia: segurtasuneko seinaleztapenik gabe (zerrenda kromatikoa eta ukimen zoladura)

Botoi zoladurarik gabeko banda kromatikoa

3.1.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

FEVE geltokien ezaugarria da, normalean, enpresa eragileko langilerik ez edukitzea arretarako. Halaber, arretarako eta jendeari txartelak saltzeko mahaiak ez daude behar bezala egokituta mugikortasun urriko pertsonentzat.

Sodupe: informazioa emateko eta txartelak saltzeko mahaia makina baliogabetzaileetatik oso hurbil dago. Toki eskasa dago (gurpil aulki batek maniobrak egiteko aukera gutxi du)

Irauregi: egokitu gabeko arreta mahaia. Ez dago garaiera baxuagoan egokituriko tarterik

3.1.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Ekipamendu guztiek ez dute gutxieneko altzari multzoa joan-etorrian eraginkortasuna eta ergonomia bermatzeko.

FEVE geltokietan dagoen eserleku modeloak ez ditu betetzen, orokorrean behinik behin, eska daitezkeen irisgarritasun parametro guztiak, zehazki eserlekuek bizkarra eta beso-euskarriak edukitzea garaiera egokian (>0,45 m) lurrarekiko. Aldiz, ikusi ahal izan da eserlekuak EAEko beste trenbide lineetakoak baino garaiera altuagoan kokatzen direla.

Bestalde, ez dago berariazko eserleku erreserbarik mugikortasun urriko pertsonentzat geltokietan, eta euskarri iskiatiko osagarririk ere ez dago.

Ikusi ahal izan da bidaia baliogabetzeko gailuek zabalera handiagoko igarobidea eduki ohi dutela, gauzak garraiatzen dituzten pertsonentzat, gurpil aulkian daudenentzat, eta abarrentzat berariaz egina. Hala eta guztiz ere, beharrezkoa da gailu hauen irekiera eta itxiera mekanismoak kontrolatzea, horren bitartez mugikortasun urriko bidaiariak igarotzeko aukera duela bermatzeko.

Autosalmentako makina modeloa nahiko modernoa da, baina oso funtzionaltasun gutxikoa. Gauzak horrela, ordaintzeko zirrikituak altuegi kokatzen dira (>1,20 m) eta makina ez dago egokiturik ikusmen urrituen taldeak erabiltzeko. Makinak, geltoki askotan, ateen atzean kokatzen dira eta horrek ere ez du haien erabilera errazten.

Eserleku modeloa FEVE geltokietan

Eserleku modeloa FEVE geltokietan

Ikastetxea: joan-etorriaren ergonomia bermatuko duen gutxieneko altzaririk gabeko geralekua

Galtzada: mugikortasun urriko pertsonak igarotzeko makina baliogabetzaileak

Autosalmentako makinen modeloa. Irakurketaren plano bisuala eta ordainketa egiteko zirrikituak altuegi (>1,20 m)

3.1.2.6. Komunak

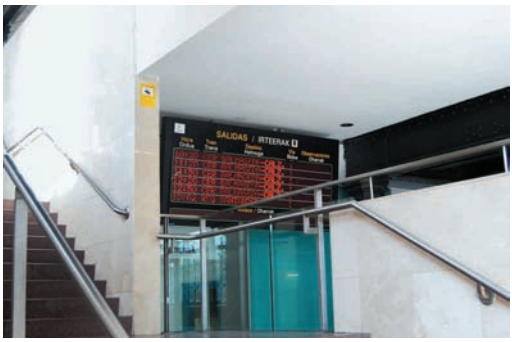
Ez da ohikoa FEVEko geltokiek komun higieniko publikoak edukitzea eta, halakorik baduten kasuetan, horiek ez daude behar bezala egokituta.

Sodupe: egokitu gabeko komunak

3.1.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Korridoreko geltoki garrantzitsuenek (Bilbo, Basurtu, Irauregi, Sodupe, Zalla eta Balmaseda) sistema dinamikoak dituzte bidaiariari informazio akustikoa eta bisuala emateko.

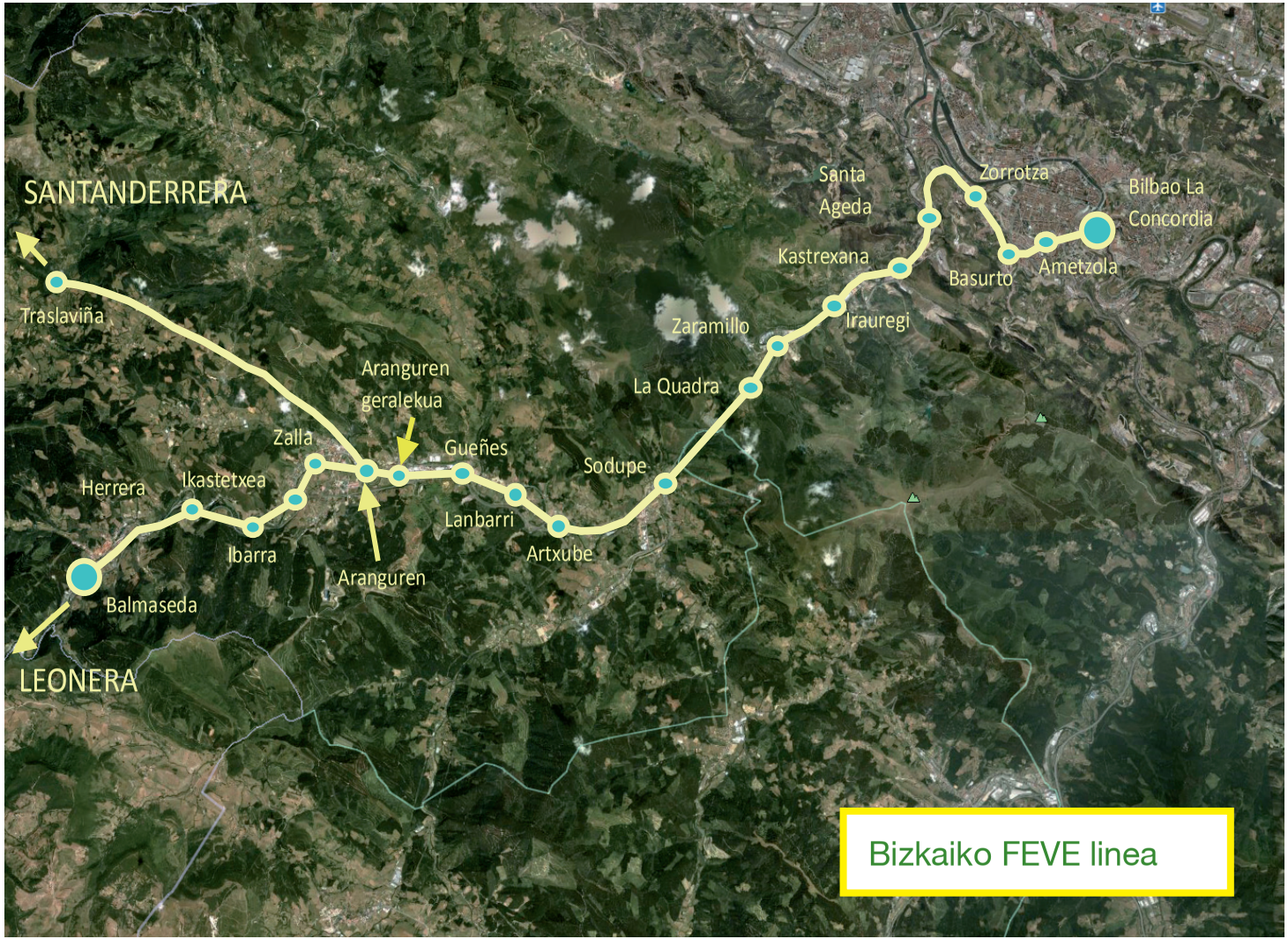
Gainerako instalazioetan ez da informazio estatikoko paneletan ageri den informazioa ez den bestelako komunikaziorik ematen. Zentzu horretan, irakurketaren plano bisualak eta informazio zutoinetan jasotako edukien tamainak ez dute bermatzen erabiltzaile guztiak hartara iritsi eta hura irakurri ahal izango dutenik.



Bilbo-Konkordia: informazio teleadierazgailua

Basurtu: monitore teleadierazgailua

Zorrotza eta Santa Ageda: informazio estatikoa oso irakurgarria ez den kokalekuan. Distirak eta karaktere txikiak


SANTANDERRERA
Traslaviña
Aranguren geralekua
Zalla
Gueñes
Herrera
Ikastetxea
Lanbarri
Sodupe
Ibarra
Artxube
Aranguren
Balmaseda
LEONERA
La Quadra
Zaramillo
Santa Ageda
Zorrotza
Bilbao La Concordia
Kastrexana
Basurto
Ametzola
Irauregi
Bizkaiko FEVE linea

3.2. Bilbo-Santander eskualde korridorea

Santanderrerantz doan eskualde korridorean sartuta dauden FEVEren EAEko geltokiek duten irisgarritasuna banan-banan aztertuz gero, emaitza komun batzuk ikus daitezke eta horiek jarraian azalduko dira:

Kasu gehienetan, Arangurenetik Santanderrerantz doan linea funtzionaltasun gutxiko geltokietatik igarotzen da horiek kokatzen diren hiriguneentzat, izan ere, horietara iristeko beharrezkoa da ibilgailu pribatuan joatea.

Traslaviña: geltokira iristeko bidexka. Bestelako oinezko ibilbiderik gabe. Funtzionaltasun gutxikoa

Villaverde Turtzioz: ingurune natural batean kokatzen da, kanpoan oinezkoentzako sarbiderik eduki gabe

Gainerakoan, eraikin gehienak itxita dituzten geltokiak dira, arreta eskaintzeko enpresa eragileko langilerik gabekoak eta pertsonak itxaron behar duen bitartean gutxieneko erosotasuna eta babesa edukiko dituela bermatzeko elementurik gabekoa: altzariak, atondoa, markesina, eta abar.

Artzentales: itxaronaldian gutxieneko erosotasuna edukiko dela bermatzeko elementurik ez duen geralekua

Villaverde Turtzioz: eraikina itxita dago. Itxaroteko atondora sartzerik ez

Instalazio hauek ageri dituzten gainerako gabezia nagusiak hurrengoetan zehazten dira:

– Eraikin itxiak. Ate estuengatik eta zoladura eskasagatik kaltetutako joan-etorria.
– Ez dago nasen arteko joan-etorria ahalbidetzeko eraikuntza sistemarik edota sistema mekanikorik. Trenbide-pasaguneak egoera eskasean daude.
– Egokitu gabeko altzariak. Euskarri iskiatiko osagarriak falta dira.
– Ikusmen urrituentzako segurtasun eta gida seinaleztapenik ez dago, ez sarbideetan, ez atondoetan, ezta nasetan ere.
– Komunikazioko eta informazioko sistema dinamikoen hornidura eskasa da.

Karrantza: eraikinera sartzeko atea estua da. Segurtasun seinaleztapenik gabeko nasa

Karrantza: bertaratzeko arrapala egokitu gabe dago eta zoladura eskasekoa da

Villaverde Turtzioz: alde batetik du sarbidea eta ingurunean obrak egiten ari dira. Trenbide-pasagunea egoera eskasean dago

Traslaviña: eraikina itxita dago. Itxaroteko atondora iristeko albo bat erabili behar da eta hura egokitu gabe dago

3.3. Ibilgailuen irisgarritasuna

FEVE Plan Estrategikoa 2012 delakoarekin bat etorriz, enpresa erosten ari den unitate mugikor berriak hornituta datoz punta-puntako azken sistemekin, horien bitartez mugikortasun urriko pertsonaren erabateko irisgarritasuna bermatzeko.

Material ibiltari berriak arrapalak ditu, kotxea eta nasa lotuz eta autonomiaz iristea erraztuz. Modernitate gutxieneko aleak pixkanaka egokituz joango dira, arrapala mugikor hauek berenganatzearen bitartez.

FEVEk EAEn egiten dituen aldiriko zerbitzuak 3600 Serieko unitate mugikorrekin egiten dira (10 ibilgailu) eta, orokorrean, irisgarriak dira nasaren eta trenaren arteko erlazioan, nahiz eta kurban dauden geltokietan arazoren bat ager dezaketen. Arrapalarik gabeko material ibiltaria da, nahiz eta, aipatutako **Plan Estrategikoari** jarraiki, espero daitekeen arrapala horiek pixkanaka instalatzen joango direla.

FEVE: egungo aleak

Nasa-tren erlazio irisgarria

Ekitaldi honetatik aurrera –2010–, eskualde zerbitzuak 2700 Serieko 12 UTrekin ematen dira. Material ibiltari horrek sarbide arrapalak ditu mugikortasun urriko pertsonentzat, barrualdean toki zabala joan-etorria autonomoa izateko, mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako tokiak, ainguratzeak gurpil aulkientzat eta laguntzailearentzako eserlekua.

2700 Seriearen irisgarritasunaren ezaugarriak hauek dira:

Bidaiarien sarbidea:

- Elektrikoki martxan jartzen diren orri bikoitzeko ateen bitartez sartzen da, eta 1.000 mm-ko zabalera duen igarobidea libre uzten da.
- Kotxe bakoitzak sartzeko ate bana du alde bakoitzean.
- Erreiaren buruan zoruaren garaiera 1.050 mm-koa da.

Eremurako sarbidea mugikortasun urriko pertsonentzat:

- Elektrikoki martxan jartzen den arrapala baten bitartez sartzen dira; arrapala hori gidariaren postutik zabaltzen da interesdunak aldez aurretik hala eskatzen badu.
- Arrapala eskaera alaka duten argi sakagailuen eta erliebe sinboloak dituztenen bitartez egiten da; horiek barrualdean nahiz kanpoaldean kokatzen dira, eremuetara sartzeko mugikortasun urriko pertsonentzako jarri diren ateen ondoan hain zuzen.

FEVE: 2700 Serieko arrapala

2700 Seriea: arrapala zabaldua

3.4. Ondorioak

Lehenik eta behin, aztertutako irisgarritasun alderdiei dagokienez, ikusi ahal izan da funtzionaltasun eta segurtasun alde adierazgarria dagoela hiriburuaren guneari zerbitzua ematen dioten geltokien eta gainerakoen aldean.

Bilboko guneak geltoki modernoen multzoa hartzen du, orain dela gutxi berriztatu direnak. Horiek, Ametzolako kasu ulertezinean salbu, irisgarriak dira oztopo fisikoak deuseztatzeari dagokionez.

Gainerako lineek baldintza eskasetan dauden geralekuak sartzen dituzte, eta horiek arazoak ageri dituzte sarbideetan, biziguneetatik urrun daude eta gabezia garrantzitsuak dituzte ergonomiaren, segurtasunaren eta funtzionaltasunaren gaietan.

Basurtu-Ospitaleak: geltoki modernoa eta irisgarria

Lanbarri: nasa bakarra hiriguneetatik urrun dagoen ingurune batean

Horrela, ikus daiteke nasa askok ez dutela itxaronaldian gutxieneko erosotasuna bermatzeko elementu funtzionalik: altzariak, babeserako markesinak, itxaroteko atondoak, eta abar.

Herrera: kokaleku ibiltezinean dagoen geralekua

Bestalde, jada esan den moduan, geraleku ugari kokaleku ibiltezin batean dago, errepidearen ondoan, ibilgailuen trafiko biziko eremuetan, iristea zaila den ingurune naturaletan, eta horrek zaildu egiten du oinezko joan-etorria ia edozein pertsonarentzat.

Azpiegiturak ageri dituen gainerako gabezia nagusiak hurrengoetan zehazten dira:

- Eraikin itxiak edo haietara iristea zaila dutenak: orri bikoitzeko ate estuak.
- Ez dago nasen arteko joan-etorri autonomoa eta segurtasunekoa ahalbidetzeko eraikuntza sistemarik edota sistema mekanikorik.
- Altzariak ez daude egokiturik eta, beraz, ez dute bermatzen erabilera unibertsala.
- Mugikortasun urriko pertsonentzat berariazko multzorik gabeko eserlekuak; euskarri iskiatiko osagarririk ere ez dago.
- Ikusmen urrituentzako ukimen seinaleztapenik ez dago, ez sarbideetan, ez atondoetan, ezta nasetan ere.
- Bidaiariarentzako komunikazio eta informazio sistemen hornidura eskasa da: ez dago megafoniarik ez eta teleadierazgailurik ere; informazio estatikoko zutoinak daude baina ez dira irisgarriak pertsona guztientzat.

4. ETS / EUSKOTREN TRENBIDE SAREA

ETSk kudeatzen duen trenbide trazatua zabalera metrikokoa da eta 186 km-ko luzera du EAE osoan. 85 bide bakarrekoa da, eta horrek handicap garrantzitsua dakar ustiapen eraginkorra bultzatu nahi denean. Gaur egun, linea bikoizteko jarduerak egiten ari dira eta horrek esan nahi du etorkizunean hobekuntza adierazgarria egongo dela bidaiarien trenbide trafikoen maiztasunean.

Euskal herri-administrazioaren eskumeneko trenbide lineak EAEn zeuden trenbide linea ezberdinen pixkanakako integrazio prozesuaren emaitza dira. Horren ondorioz, heterogeneotasun handia sortu zen korridore berriak eratu zituzten geltokien ezaugarrietan, kokalekuan, neurrietan eta irisgarritasun mailan. Horrek guztiak tipologia sorta zabala azaltzea eragin zuen, sare osoarentzako eredu uniforme bat gabe.

ETS/EuskoTrenen irisgarritasunaren diagnostikoa egituratu egiten da hurrengo trenbide korridoreen inguruan, eta bertan aldiriko eta eskualdeko garraio zerbitzuak eskaintzen dira:

- Bilbo Atxuri-Donostia Amara eskualde korridorea.
- Lasarte Oria-Hendaia (Topoa) aldirikoen linea.
- Deustu Bilbo-Lezama (Txorierri) aldirikoen linea.
- Bilbo Atxuri-Bermeo (Urdaibai) aldirikoen linea.

4.1. Bilbo Atxuri-Donostia Amara eskualde korridorea

Bilbotik Donostiara doan trazatuaren zati bat Urdaibaiko eta Lasarte Oria-Hendaiako aldirikoen zerbitzuek partekatzen dute.

Aldiriko bi linea horien irisgarritasunari buruzko berariazko diagnostikoa egiten ari garenez, eskualdeko korridorean gai honetan ageri diren gabeziak azpimarratzeko unean lehentasuna eman zaio partekatu gabeko tartearen balorazioari, hau da, Amorebieta geralekuaren eta Usurbil geltokiaren artean dagoen horren balorazioari.

Ezer baino lehen, beharrezkoa da azpimarratzea korridore honetan behin-behineko egoeran dagoen geltoki multzo bat dagoela, zenbait tartetan bikoizketa eta lurperatze jarduerak egiten ari direlako.

Esku-hartze hauek eragindako geltokiak, nagusiki, hauek dira:

- Durango: Linea lurperatzen ari da Durango-Traña (Abadiño) tartean.
- Ardantza Eibar: Geltoki berria eraikitzen ari dira eta San Lorentzo (Elgoibar) eta Unibertsitatearen (Eibar) artean dagoen tartea bikoizten ari dira.
- Aia-Orio: trenbide saihesbidea egiten ari dira eta geltoki berria eraikitzen ari dira.

4.1.1. Kanpoko irisgarritasuna[22]

Herrigune garrantzitsuetan ikusi ahal izan da esku-hartzeak behar dituzten oinezkoentzako inguruneak daudela. Esku-hartze horiekin ibilbidearen funtzionaltasuna eta segurtasuna hobetu behar dira, kaletik garraio ekipamenduraino. Instalazioetako batzuk oztopoak ageri dituzte kanpoko oinezkoentzako ibilbideetan, eta horiek mugikortasun urriko pertsonen joan-etorria baldintzatzen dute: arrapala malkartsuak, kale estuak, babesteko espaloirik gabeko eremuak eta argi gutxikoak, ibilgailuen trafiko biziko tokiak, eta abar. Gabeziak dituzte bereziki Ermua-Eibar tartean dauden geltokietara oinez iristeko sarbideek.

[22] Eskumen oharra: kaletik garraio ekipamenduraino dagoen oinezko ibilbidearen irisgarritasuna udal administrazioaren eskumena da (udalena, alegia).

Traña: industria ingurunea. Ibilgailu astunen trafikoa. Zoladura eskaseko espaloi estuak

Berriz: egoera eskasean dagoen trenbide-pasagunea estazioranzko oinezko ibilbidean

Ermua Errotabarri: geralekura iristeko egokitu gabeko sarbide arrapala. Oso malda malkartsua. Baterian aparkatutako ibilgailuak dituen espaloi estua

Azitain Eibar: sarbidea egokitu gabeko eskailera tartearen bitartez. Eskaileretarantz doan ibilbidea maldan dago, argi gutxi du eta zoladura egoera txarren dago. Segurtasun falta

Aipatutako ekipamenduez gain, jarraian datorren udalerri zerrendak kanpoko sarbide zailak ditu ere:

- Durango (geltokiaren ingurunea behin-behineko egoeran dago lurperatzeko obrak direla-eta).
- Zaldibar.
- Ermua.
- Eibar.
- Elgoibar.
- Usurbil.

Aipatutako gabeziek, nagusiki, irisgarritasun fisikoarekin zerikusia duten oztopoei heltzen badiete ere, modu berean aipa daiteke idatz zati honetan kanpoko oinezko ibilbideak egokitzea falta dela ikusmen urrituen taldeak dituen beharretara, izan ere, ez dute zoladuraren gainean gidatzeko elementurik (ukimen zerrendak) geltokietan orientazio izateko.

4.1.2. Barruko irisgarritasuna[23]

Idatz zati honek irisgarritasunaren hurrengo alderdien gaineko azterketa biltzen du:

- Geltokirako sarbidea.
- Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria.
- Zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena.
- Informazioa emateko eta txartelak saltzeko mahaiak.
- Altzariak.
- Komunak.
- Informazio eta komunikazio sistemak.

4.1.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Askotan, eraikinera edo ekipamendura iristeko bide nagusia eskailera tarte baten bitartez egiten da, nahiz eta ohikoa den ia geltoki guztiek arrapalen bitartez iristeko sarbide osagarriak edukitzea.

Hala ere, arrapala hauek ez daude, orokorrean, behar bezala egokiturik. Gauzak horrela, malda desegokiak daudela ikusi da, bi aldeetan eta ibilbide osoan zehar eskubandak eduki gabe.

Eibar: iristeko arrapala osagarria. Eskubandak ibilbide osoan zehar agertu beharko lirateke. Babes barandarik gabeko muturra arriskutsua da

Ermua: geltokiko nasara eta atondora iristeko arrapala oztopaturik dago bertan dagoen zuhaitz batekin. Igarobidea estua da

[23] Eskumen oharra: ETS garraio ibilgailurako sarbidean irisgarritasun unibertsala egongo dela bermatzeaz arduratzen den erakunde publikoa da, eta horretarako azpiegiturak egokitzen ditu (sarbideak, igarobideak, eraikinak, nasak). Bestalde, EuskoTren erakunde eskumenduna da instalazioetan ematen diren zerbitzuen eta dauden elementuen erabilera funtzionaltasunaren alorrean (altzariak, leihatilak, autosalmentako makinak...).

Ateak ere benetako oztopo bat dira mugikortasun urriko pertsonen joan-etorri autonomoarentzat. Ateak automatizatuta ez daudenean, ezinbestekoa da bi orriak irekita egotea joan-etorri segurua eta funtzionala bermatzeko haiek igarotzean.

Durango: ate automatikoak baino lehen ohiko ateak ageri dira. Ezinbestekoa da bi orriak irekita egotea

Ermua: orri bikoitzeko ateak sarbidean. Ezinbestekoa da biak irekita egotea

4.1.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Ikusi da ekipamendu askotan elementu mekanikoak eta eraikuntzakoak falta direla mugikortasun urriko pertsonak nasetara joaten direnean eta haien artean mugitzen direnean joan-etorri segurua eduki dezaten.

Ohikoa da nasetara iristeko bidean trenbideen gainazaletik derrigor igaro beharra dakarren pasagune bat egotea eta ondoren malda malkartsuko arrapala baten bitartez igo behar izatea –egokitzapen txarrekoa normalean–. Ibilbide hau, arriskutsua izateaz gain, zaila ere bada mugikortasun zailtasunak dituzten erabiltzaileentzat.

Durango: nasarako sarbidea zoladura eskaseko trenbide-pasagune batetik eta malda malkartsuko arrapala batekin

Berriz: arrapala malkartsua nasara iristeko. Babeserako baranda bi aldeetan eskubandak eduki gabe. Aldez aurretik trenbideen gainetik egin behar da bidea derrigor

Errotabarri Ermua: mailarterik gabeko eskailera tartea nasara iristeko. Lurzoru irristakorra eta arriskutsua

Elgoibar: nasara iristeko trenbide-pasagunetik igaro behar da derrigor. Malda malkartsuko arrapala

Hori dela eta, derrigorrezkoa da esku hartzeko berariazko plan bat garatzea, eta horren bitartez horiek deuseztatzea gaineko edo azpiko bestelako pasabideak sortuz, edo, bestela, horietako zoladura hobetzea metal-kautxuko lurzoruak jarriz eta egungo egurrezko edo hormigoizko igarobideak ezabatuz.

Gainazaleko pasabidearen zoladuraren kalitatea bereziki gatazkatsua den alderdi bat da segurtasunaren alorrean, tren guztiak gelditzen ez diren geltokietan (ibilbide luzeko trenak, merkataritzakoak).

Trenbide-pasagunea kontserbazioaren aldetik egoera eskasean

Joan-etorria errazten ez duten irtenguneak dituen trenbide-pasagunea

Nasen beste ezaugarri arriskutsu bat eraiki zirenean eman zitzaien estutasuna edo ondoren eragindako estutasuna (oztopoak egoteagatik) da; horrek nabarmenki areagotzen du arriskua mugikortasun urriko pertsonaren joan-etorrian, batez ere pertsona hori gurpil aulki jakin batzuen erabiltzaile bada. Inguruabar hori errepikatu egiten da eta salaketaren xede izan da ezgaitasunen bat duten pertsonen taldeen aldetik Eibar, Errenteria eta Pasaiako geltokietan.

Eibar: nasa estua. Zirkulazio arriskutsua

4.1.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Atondoetako eta nasetako zoladurari buruz esan daiteke, orokorrean, ezaugarri egokiak ageri dituela gogortasunari, trinkotasunari eta irristatzeen aurkako propietateei dagokienez. Alderdi honetan, jada aipatu den bezala, geltoki batzuetako trenbide-pasaguneak dira lehentasunezko esku-hartze plana behar dutenak.

Hala eta guztiz ere, egoera txarrean dagoen edo propietate eskasak dituen zoladura duten nasen adibide batzuk ematen dira.

Nasa arriskutsua. Lurzoru irristakorra

Zoladura higatua. Egoera eskasa

Bestalde, irudietan ikus daitekeen bezala, nasa guztiek ez dute derrigorrezko segurtasun seinaleztapena ikusmen urrituentzat: zerrenda kromatikoa eta botoien ukimen zoladura.

4.1.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Erantsitako taula ikusita, egiazta daiteke Atxuri-Usurbil tarteko sei geltokitan bakarrik daudela erabiltzaileen beharrak atenditzeko langileak. Horri gehitu egiten badiogu atondo eta nasa gehienetan komunikazio interfonoak daudela, murriztu egiten da jendearentzako arre-

ta mahaiak jartzeko beharra eta, aldi berean, horrek ezinbesteko bihurtzen du autosalmentako makinak irisgarritasun unibertsaleko parametroetara egokitu beharra.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Atxuri	EZ	NO	BAI	EE
Bolueta	BAI	BAI	BAI	BAI
Etxebarri	EZ	EZ	BAI	EE
Ariz	EZ	EZ	EE	EE
Zuhatzu	EZ	EZ	EE	EE
Usansolo	EZ	EZ	BAI	EE
Bedia	EZ	EZ	EE	EE
Lemoa	EZ	EZ	EE	EE
Amoreb.	BAI	EZ	BAI	BAI
Euba	EZ	EZ	EE	EE
Durango	EZ	EZ	EZ	EE
F.Landako	EZ	EZ	EE	EE
Traña	EZ	EZ	EE	EE
Berriz	EZ	EZ	EE	EE
Zaldibar	EZ	EZ	BAI	EE
Mallabia	EZ	EE	EE	EE
Ermua	BAI	EZ	BAI	EE
Errotaberri	EZ	EZ	EE	EE
S. Lorentzo	EZ	EZ	EE	EE
Unibertsit.	EZ	EZ	EE	EE
Amaña	EZ	EZ	EE	EE
Ardantza	BAI	EZ	EE	EE
Eibar	BAI	EZ	BAI	EE
Azitain	EZ	EZ	EE	EE
Elgoibar	EZ	EZ	BAI	EE
Toletxeg.	EZ	EZ	EE	EE
Altzola	EZ	EZ	EE	EE

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Mendaro	EZ	EZ	BAI	EE
Deba	EZ	EZ	EZ	EE
Arroa	EZ	EZ	EE	EE
Zumaia	BAI	EZ	BAI	EE
Zarautz	BAI	EZ	BAI	EE
S. Pelaio	EZ	EZ	EE	EE
Aia-Orio	EZ	EZ	EE	EE
Usurbil*	EZ	EZ	EE	EE

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

Iturria: EuskoTren.

Hala eta guztiz ere, jarduera printzipio gisa, beharrezkoa da arreta mahaiak egokitzea enpresa eragileko langileek atenditutako geltokietan.

Bestalde, adierazi daiteke orokorrean leihatiletara iristeko bidea oztopoetatik libre dagoela. Aitzitik, atondoko zoladurak ez du hankaz ukitzeko zerrendarik geltokian ematen diren zerbitzuetarantz eta han dauden elementuetarantz gidatzeko.

Leihatila egokitua. Garaiera baxuagoan egokituriko tarte bat du

Zerbitzaturiko geltokia. Garaiera baxuagoan egokituriko tarterik ez du

4.1.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Jarraian, aztertutako korridoreko altzari elementu nagusien irisgarritasun ezaugarriak xehatzen dira:

a) Eserleku modelo anitzak, irisgarritasuneko parametroak betetzea bermatzen ez dutenak: zenbait kasutan ez dute bizkarrik, ezta beso-euskarririk ere, eta, besteak beste, haien kokalekua desegokia da –baxuegi daude–. Ondorioz, pertsonak horietara iristeko egin behar duen mugimendua handiegia da.

b) Mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserlekurik ez dago, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.

c) Bidaia baliogabetzeko gailuek igarotzeko zabalera egokia dute mugikortasun urriko pertsonen joan-etorria errazteko. Itxitako geltoki guztiek dute, gutxienez, mugikortasun urriko pertsonentzako 800 mm-ko igarobidea. Geltoki berri guztietan daude mugikortasun urriko pertsonentzako bi igarobide eta azkenekoak 900 mm-koak dira. Hala eta guztiz ere, makina baliogabetzailetik igarotzeko denbora muga kontrolatzea beharrezkoa da, izan ere, arazoak eragin ditzake mugikortasun urriko pertsonen igarotzean.

d) Autosalmentako makinak: bi modelo dago, baina ez dira erabat irisgarriak erabiltzaile guztientzat. Batetik, esan daiteke ordainketa egiteko zirrikituak garaiera desegokian daudela (>1,20 m), eta horrek ez du erosketa autonomoa errazten. Bestetik, erosketarako eta ordainketarako prozedura operatiboak ez daude ikusmen urrituentzat egokiturik.

4.1.2.6. Komunak

Komun higienikoen kasuan, "komuna den kabinaren" modeloa da azkenaldian ETSren geltokietan instalatzen ari direna. Nahiko modelo funtzionala da; eragozpen nagusitzat du erabilera denbora, 15 minutura mugaturik dagoena. Hori eskasa izan daiteke mugikortasun urriko pertsonentzat, batez ere gurpil aulkiak erabiltzen dituztenak badira.

Komuna den kabina motako komun modeloa

Jarraian, korridoreko geltokiak gorabehera xehatzen da komun higienikoen zerrenda:

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Atxuri	BAI	BAI
Bolueta	BAI	BAI
Etxebarri	EZ	BAI
Ariz	EZ	BAI
Zuhatzu	EZ	BAI
Usansolo	EZ	BAI
Bedia	EZ	EZ
Lemoa	EZ	BAI
Amoreb.	EZ	BAI
Euba	EZ	BAI
Durango	BAI	BAI
F. Landako	EZ	EZ
Traña	EZ	EZ
Berriz	BAI	BAI
Zaldibar	EZ	EZ
Mallabia	EZ	EZ
Ermua	BAI	BAI
Errotaberri	EZ	EZ
S. Lorentzo	EZ	EZ
Unibertsit.	EZ	EZ
Amaña	EZ	EZ
Ardantza	EZ	BAI
Eibar	BAI	BAI
Azitain	EZ	EZ
Elgoibar	EZ	BAI
Toletxeg.	EZ	EZ
Altzola	EZ	EZ
Mendaro	EZ	BAI

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Deba	BAI	BAI
Arroa	EZ	EZ
Zumaia	EZ	BAI
Zarautz	BAI	BAI
S. Pelalo	EZ	EZ
Aia-Orio	EZ	BAI
Usurbil*	BAI	BAI

ET - EuskoTreneko langileentzat bakarrik

Iturria: Eusko Tren.

Erantsitako taula ikusita, egiazta daiteke lineako geltokietatik bederatzik komun higienikoak dituela. Komun horien egokitzapen eta funtzionaltasun maila aldatu egiten da ekipamendu batetik bestera.

Hauek dira "egokitutzat" jotako komun batzuk agerian dituzten gabezietako batzuk:

- Konketen garaiera.
- Barra finkoak edukitzea (eta ez jaitsi daitezkeenak).
- Ateak barrualdera irekitzea.
- Funtzionaltasun gutxiko krisketak.
- Maniobrak egitea errazten ez duen toki eskasa barruan.
- Komunak itxirik egotea ohikoak irekita daudenean. Komun publikoak irekita egon behar dira talde guztientzat.

4.1.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Jarraian datorren taulak Bilbo-Usurbil korridoreko geltokietan dagoen komunikazio eta informazio sistemen hornidura biltzen du.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEADI.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Atxuri	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Bolueta	BAI	BAI	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Etxebarri	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Ariz	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Zuhatzu	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Usansolo	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Bedia	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Lemoa	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	BAI	BAI
Amoreb.	BAI	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	EZ
Euba	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	BAI	BAI
Durango	EZ	EZ	EZ	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
F.Landako	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Traña	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Berriz	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Zaldibar	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Mallabia	EZ	EE	EE	EE			EZ	EZ
Ermua	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Errotaberri	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
S. Lorentzo	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Unibertsit.	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Amaña	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Ardantza	BAI	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Eibar	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Azitain	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Elgoibar	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Toletxeg.	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Altzola	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Mendaro	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Deba	EZ	EZ	EZ	EE	BAI	BAI	EZ	EZ

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEADI.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Arroa	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Zumaia	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Zarautz	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
S. Pelayo	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Aia-Orio	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Usurbil*	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

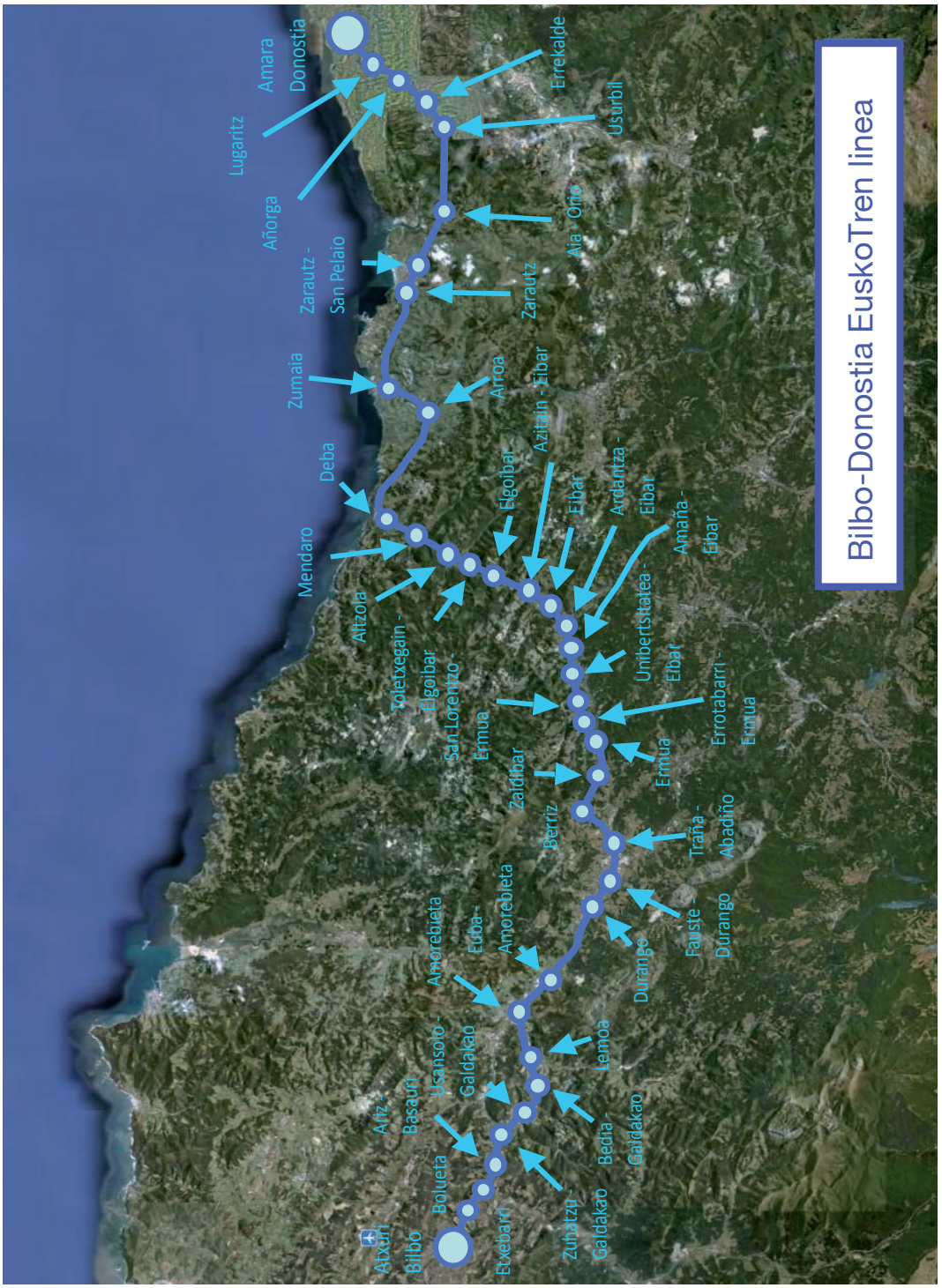
PZ - Megafonia Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

PZ - Teleadierazgailuak Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

Iturria: Eusko Tren.

Informazio estatikoari dagokionez, beharrezkoa da adieraztea honek garrantzi handiagoa duela informazio dinamikoko sistemarik ez duten instalazioetan. Kasu askotan, egiaztatu ahal izan da informazioaren kokalekuak, irakurketaren plano bisualak eta edukien tamainak ez dutela bermatzen instalazioaren erabiltzaile guztiak hartara iritsiko direnik eta irakurri ahal izango dutenik.

Panelera iristea zaila da, bertan ageri diren altzarien kokalekua dela-eta. Irakurketaren plano bisuala altuegia da


Bilbo-Donostia EuskoTren linea
Atxuri
Bilbo
Etxebarri
Zuhatzu - Galdakao
Bolueta
Basauri
Ariz
Usansolo - Galdakao
Amorebieta
Amorebieta
Euba - Amorebieta
Bedia - Galdakao
Lemoa
Durango
Berriz
Zaldibar
Traña - Abadiño
Faiste - Durango
Ermua
Ermua
Errotabarri - Ermua
Unibertsitatea - Eibar
Eibar
Amaña - Eibar
Ardantza - Eibar
Eibar
Azitain - Eibar
Elgoibar
Arroa
Toletxegain - Elgoibar
San Lorentzo - Ermua
Altzola
Mendaro
Deba
Zumaia
Zarautz
Aia - Orio
Zarautz - San Pelaio
Añorga
Usurbil
Errekalde
Lugaritz
Amara
Donostia

4.2. Lasarte Oria-Hendaia korridorea

Lasarte Oria-Hendaia linea, Topo gisa ezagunagoa, irisgarritasun azterketa xehatu baten xede izan zen jada 2007. urtean. Arrazoia Gipuzkoan garraioaren irisgarritasun diagnostikoaren txostena egitea izan zen (Gizloga, 2007).

Gaur egun, korridore hori berriztatze eta modernizazio prozesu batean dago; trazatua bitan zatitzera zuzendutako jarduerak gauzatzen ari dira –Fanderia-Oiartzun tartea–, geltoki berriak eraikitzen –Altzan, Intxaurrondon, Loiolako erriberetan– eta jada existitzen direnak birmoldatzen eta berriro diseinatzen –Oiartzun, Herrera, Añorga–. Horiek, inolako zalantzarik gabe, aldatu egingo dute goitik behera zerbitzuen eraginkortasunaren agertokia, aldirikoen maiztasuna eta, ondorioz, baita korridorean atenditutako herriguneetako eskaera ere, nabarmenki hobetuz.

Aldirikoen trazatua 18 geltokik eratuta dago:

- Instalazio gehienak (10 geltoki) gainazaleko instalazioak dira, hau da, geltokiko atondoaren eta nasaren artean pasagune erako erlazioarekin.
- Bi geltoki lurpekoak dira: Anoeta eta Lugaritz, eta biak Donostian kokatzen dira.
- Gainerakoak beheratutako edo goratutako sestran kokatzen dira: Errekalde, Loiola, Herrera, Pasaia, Galtzaraborda eta Irun Kolon.

4.2.1. Kanpoko irisgarritasuna

Azpiegitura berriztatzeko prozesuan erabat murgilduta dauden honetan, geltoki berriak eta modernoagoak sortzearekin amaituko dena –%100ean irisgarri–, bereziki garrantzitsua izango da oinezkoen ibilbidearen erabateko irisgarritasuna bermatu ahal izatea kaletik garraio ekipamenduraino.

Testuinguru horretan, azpimarratzekoa da oraindik irisgarritasun gabeziak daudela instalazioen kanpoko inguruneetan. Horietako batzuk islatu ziren jada 2007ko diagnostiko Txostenean.

Esanahi berezia izateagatik, bi egoera bereziki deigarri suertatzen da:

- Irun erdiguneko geltokiko nasara iristeko dagoen bestelako ibilbide hondatua. Honen garrantzia are adierazgarriagoa da kontuan hartuz gero ez dagoela igogailurik sarrera nagusiko atondoa (Kolon pasealekua) eta nasa komunikatzeko.
- Gaintxurizketako geralekura oinez iristeko bidea arriskutsua da. Babeseko espaloirik ez duen ibilbidea da, N-I errepidearekin paraleloan igarotzen dena. Galtzada horrek ibilgailuen trafiko bizia jasaten du egunero.

Errenteria: gainalde batean kokatzen den geltokia. Bertara iristeko oinezkoek duten ibilbideak behartu egiten du malda malkartsuko aldapa bat igotzera

Irun erdigunea: geltokira iristeko bestelako ibilbidea ibiltezina da. Behartu egiten du kontserbazioko egoera kaskarrean dagoen trenbide-pasagune bat gurutzatzera

Errekalde: geltokiko oinezkoentzako ingurunea trafiko biziko eremu batetik igarotzen da

Beste korridore batzuetan gertatu bezala, Lasartetik Hendaiara bitarteko geltokien gertueneko oinezko inguruneetan ez dago gida elementurik –hankaz ukitzeko zerrendak–, ikusmen urrituei garraio ekipamendua topatzea ahalbidetzeko.

4.2.2. Barruko irisgarritasuna

4.2.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Egokitu gabe dauden arrapalak nahiz automatizatu gabeko ateak egotea, estuak eta mugikortasun urriko pertsonarentzat mugimenduak egitea zailtzen dutenak, dira lineako geltokietara iristerakoan gehien errepikatzen diren alderdi negatiboetako batzuk.

Loiola: mugikortasun urria duen eta gurpil aulkian doan pertsonaren joan-etorria errazten ez duten ate estuak. Bi orriak irekita egon behar dira beti

Lasarte-Oria: instalazioetara iristeko arrapala ibilgarria da, nahiz eta ez dagoen behar bezala egokituta. Ez dago eskubanda bi aldeetan. Behar beste toki dago zabalduagoak izateko

Belaskoenea Irun: ate estuak sarreran; horiek mugikortasun urriko pertsonen joan-etorria baldintzatzen dute

Donostia-Amara: egokitu gabeko sarbide arrapala. Ez du eskubanda bi aldeetan, garaiera bikoitzean eta ibilbide osoan zehar

4.2.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Lasarte-Hendaia korridoreak beste trenbide linea batzuetako instalazioetan dauden nasarako irisgarritasun eta segurtasun arazoak errepikatzen ditu.

Lehen ere aipatu den moduan, bereziki deigarria da Irun Erdiguneko geltokiaren egoera. Linea osoan bidaiari eskari handiena duen ekipamenduetako bat da, eta bertan ez dago igogailurik mugikortasun urriko pertsonak atondotik nasara egin behar duen joan-etorria segurtasunezkoa eta autonomoa izango dela bermatzeko. Nasara iristeko eskailerak erabili behar dira, edo, bestela, pasatzeko oso egokia ez den bestelako ibilbide bat.

Bestalde, Bizkaian baino neurri txikiagoan bada ere, lineak gainazaleko pasagune batzuk ditu eta horiek mugikortasun urriko pertsonaren joan-etorriaren funtzionaltasuna mugatzen dute, aldi berean bere segurtasuna eta gainerako erabiltzaileena baldintzatuz.

Irun Kolon: nasarako sarbidea egokitu gabeko eskailera tarteen bitartez. Ez dago igogailurik

Irun Kolon: nasen arteko trenbide-pasagunea bestela iristeko dagoen ibilbidean

Nasen beste ezaugarri arriskutsu bat eraiki zirenean eman zitzaien estutasuna edo ondoren eragindako estutasuna (oztopoak egoteagatik) da; horrek nabarmenki areagotzen du arriskua joan etorriak egiterakoan, batez ere pertsona gurpil aulki jakin batzuen erabiltzaile bada.

4.2.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, atondo eta nasetako zoladurak ezaugarri egokiak ditu trinkotasunari, gogortasunari eta irristatzeen aurkako gaitasunari dagokienez. Aitzitik, linea zeharkatzen duten trenbide-pasagune batzuetako zoladurak lehentasunezko eta presazko esku-hartze plan bat behar du.

Azkenik, egiaztatu ahal izan da geltoki batzuetan segurtasun seinaleztapena falta dela nasetan: hankaz ukitzeko botoiak eta zerrenda kromatikoa.

Rekalde: segurtasuneko ukimen zoladurarik gabeko nasa

4.2.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Lasarte-O	BAI	EZ	BAI	EE
Errekalde	EZ	EZ	EE	BAI
Añorga	EZ	EZ	EE	NP
Lugaritz	EZ	BAI	BAI	BAI
Amara	EZ	EZ	BAI	EE
Anoeta	BAI	EZ	BAI	BAI
Loiola	EZ	EZ	BAI	BAI
Herrera	BAI	EZ	BAI	BAI
Pasaia	EZ	EZ	BAI	BAI
Galtzarab	BAI	EZ	BAI	BAI
Errrenteria	BAI	EZ	BAI	EE
Oiartzun	EZ	EZ	EE	EE
Gaintxurizk	EZ	EZ	EE	EE
Bentak	EZ	EZ	BAI	EE
Belasko	EZ	EZ	BAI	EE
Irun Kolon	BAI	EZ	BAI	EE
N. zubia	EZ	EZ	BAI	EE
Hendaia	BAI	EZ	BAI	EE

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

Iturria: Eusko Tren.

"Topoaren" korridorea eratzen duten 18 geltokietatik 6 bakarrik daude langileren batek atendituta. Zerbitzatutako sei horiez gain, beste zortzik interfono bitartez komunikatzeko sistemak dituzte.

Instalazio modernoagoetan izan ezik, atenditutako ekipamenduek ez dute behar bezala egokituriko arreta mahairik, hau da, garaiera gutxiagoko tartearekin eta sakontasun egokiko zokoarekin.

Orokorrean leihatiletara iristeko bidea oztopoetatik libre badago ere, atondoetako zoladurak ez du hankarekin ukitzearen bitartez gida izango den zerrendarik eta horiek ikusmen urrituak gidatzen dituzte geltokian ematen diren eta bertan dauden zerbitzu eta elementuetara.

4.2.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Atenditu gabeko ekipamenduetan are garrantzitsuagoa da autosalmentako makinak eta bidaiak baliogabetzeko makinak egokitzea irisgarritasun unibertsalaren parametroei jarraiki.

Garraio txartelak emateko makinen erabilera mugatzen duten ezaugarri nagusiak hauek dira:

- Adinekoek erabiltzeko konplexuak dira. Erosketa prozesuan ez dago ahozko laguntzarik.
- Ez daude egokiturik ikusmen urrituek erabiltzeko. Ez dituzte berekin goi-erliebeko ukimen sistemak, makrokaraktereak, eta abar.
- Ordainketa egiteko zirrikituak behar baino altuago daude (>1,20 m).

Instalazioetan ageri diren eserleku modeloetatik bakar batek ere ez ditu erabat asetzen irisgarritasunaren gaian araudiak finkaturiko parametroak. Mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserleku multzorik ez dago, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.

Bidaia txartelak baliogabetzeko gailuek igarotzeko zabalera egokia dute mugikortasun urriko pertsonen joan-etorria errazteko. Hala eta guztiz ere, beharrezkoa da igarotze horren denbora erregulatzea, horrela mugikortasun zailtasunak dituzten pertsonen joan-etorria erraztu ahal izateko.

4.2.2.6. Komunak

Topoaren korridorean komun higienikoak dituzten geltokien zerrenda biltzen duen taula erantsi da:

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Lasarte-O	BAI	BAI
Errekalde	EZ	EZ
Añorga	EZ	EZ
Lugaritz	BAI	BAI
Amara	BAI	BAI
Anoeta	EZ	BAI

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Loiola	EZ	BAI
Herrera	EZ	BAI
Pasaia	EZ	BAI
Galtzarab	EZ	BAI
Errrenteria	EZ	BAI
Oiartzun	EZ	BAI
Gaintxurizk	EZ	EZ
Bentak	EZ	BAI
Belasko	EZ	BAI
Irun Kolon	BAI	BAI
N. Zubia	EZ	EZ
Hendaia	EZ	BAI

ET - EuskoTreneko langileentzat bakarrik

Iturria: Eusko Tren.

18 geltokietatik 4k bakarrik du komun publikoa. Komun horien egokitzapen eta funtzionaltasun maila aldatu egiten da ekipamendu batetik bestera. Beharrezkoa da azpimarratzea, komun publikoak izanez gero, komun egokituak ohiko komunak dauden irekiera edo itxiera egoera berdinean egon behar direla.

4.2.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Jarraian erantsi den taulak Lasarte-Hendaia korridoreko geltokietan dagoen komunikazio eta informazio sistemen hornidura biltzen du.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEAD.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Lasarte-O	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Errekalde	EZ	EZ	EE	BAI	BAI	EZ	EZ	EZ
Añorga	EZ	EZ	EE	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Lugaritz	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Amara	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEAD.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Anoeta	BAI	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Loiola	EZ	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	EZ
Herrera	BAI	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Pasaia	EZ	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Galtzarab	BAI	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Errrenteria	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Oiartzun	EZ	EZ	NP	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Gaintxurizk	EZ	EZ	NP	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Bentak	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Belasko	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Irun Kolon	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
N. Zubia	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	EZ	EZ	EZ
Hendaia	BAI	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

PZ - Megafonia Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

PZ - Teleadierazgailuak Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

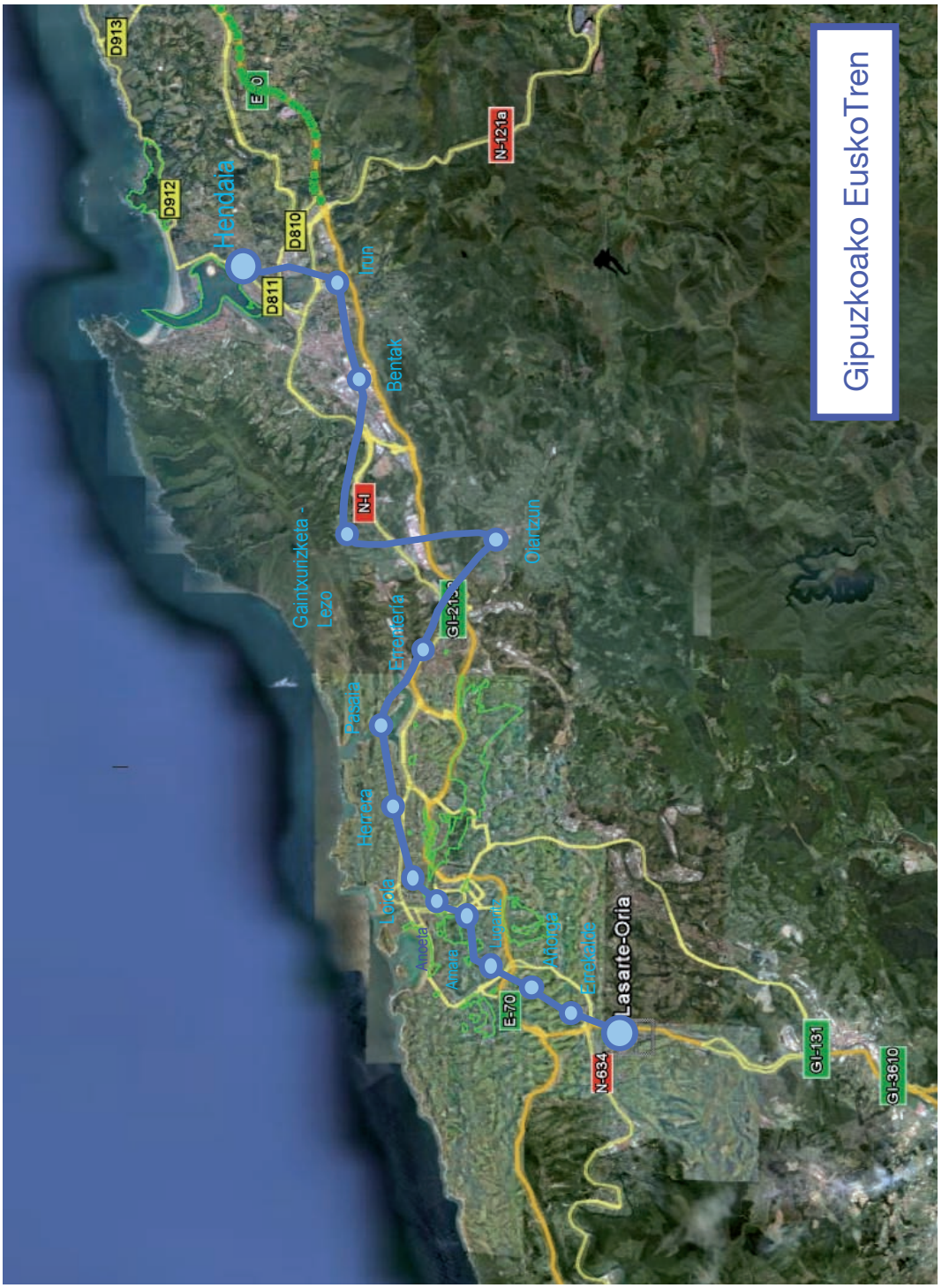
Iturria: Eusko Tren.

Geltoki guztiek dute megafonia Postu Zentral (PZ) batetik, nahiz eta horrek ez duen berez esan nahi trenen iritsiera eta irteera iragartzen denik. Teleadierazgailuei dagokienez, esan egin behar da horiek herrigune garrantzitsuenak atenditzen dituzten geltokietan instalaturik daudela.

Ondorioz, informazio dinamikoko sistemarik ez dagoen geltoki horietan, azpimarratu egin behar da garrantzitsua dela informazio estatikoa erabiltzaile guztientzat irisgarriak eta irakurgarriak izango diren formatuetan ematea.

Informazio estatikoa eskuratzeko aukera mugaturik dago igarotzea zailtzen duten makina baliogabetzaileengatik

Informazioa: plano bisuala garaiegi kokatzeak, edukiak tamaina txikikoak izateak eta islak egoteak ez dute irakurketan laguntzen


Gipuzkoako EuskoTren
D913
D912
D810
D811
N-121a
Hendaia
Irun
Bentak
N-I
Gaintxurizketa - Lezo
Olanzun
Errenteria
Pasaia
Herrera
Loyola
Anoeta
Amara
Lugarita
Adelaida
Zorrokoko
Lasarte-Oria
E-70
N-634
GI-131
GI-3610

4.3. Deustu-Lezama (Txorierri) korridorea

Txorierriko zerbitzua etenda dago Deustuko eta Alde Zaharreko geltokien artean eta hala egongo da datozen hiru urteetan ere. Arrazoia Bilboko metroko 3. linea eraikitzeko lanak dira.

Horregatik, irisgarritasun diagnostikoari uztartutako ondorioek ez dute berariazko aipamenik sartzen esku-hartze tarte horretan –Deustu eta Alde Zaharra– sartutako geltokiei buruz. Hala eta guztiz ere, eranskinen idatz zatian ekipamendu hauetako bakoitzaren irisgarritasun egoerari buruzko ikuskatze fitxak bildu dira.

Korridore honen ezaugarria da geltoki oso zaharrak edukitzea, irisgarritasunaren gaian gabezia ugarirekin.

4.3.1. Kanpoko irisgarritasuna

Hiri inguruneetako ezaugarri funtzionalak ezberdinak dira ekipamendu batzuetatik beste batzuetara, baina, orokorrean, lineako geltoki ugarik ez du egokituriko ibilbiderik haietara iristeko. Ezaugarritzat dute industria inguruneetan kokaturik egotea, ibilgailuen trafiko biziko eremuetan, malda malkartsuko ibilbideetan, galtzadarrizko zoladura edukiz, eta abar.

Derio: azpiko igarobidea oso malda malkartsuko arrapalarekin. Argiztapen gutxi

Larrondo-Loiu: industria ingurunea. Oinezkoentzako sarbide zaila. Malda oso malkartsua, laguntzeko eskubandarik gabe eta egoera txarrean dagoen zoladurarekin

Lekunbiz-Zamudio: oinezkoentzako sarbidea trafiko handiko galtzada baten ondotik igarotzen da, eta espaloirik gabeko eta malda handiko tarte batean amaitzen da

Zamudio: espaloi estua trafiko biziko galtzadaren ondoan. Egokitu gabeko sarbide arrapala

Puntu honetara iritsita, aipatzekoa da hiri lurzoruaren gainean ez dagoela gidatzeko ukimen elementurik, horien bitartez ikusmen urrituek geltokien kokalekua topatu ahal izan dezaten.

4.3.2. Barruko irisgarritasuna

4.3.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Herrigune nagusietan salbu, Txorierriko korridoreko ekipamenduek ez dute eraikinik. Orokorrean, atondorako sarbidea kaletiko pasagune batetik egiten da, kanpotik joan-etorriak egitea errazten duen oztoporik gabeko sarrera garbien bitartez.

Aitzitik, kontrako adibide gisa, Lezamako geltokia adierazi behar da. Atentziorik ez duen ekipamendu baten aurrean gaude, eta bertako atondora kanpotik iristeko ohiko ateak erabili behar dira, astunegiak direnak hain zuzen.

Lezama: atondora iristeko ateak itxita daude. Astunak dira mugitu nahi direnean

4.3.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Ibilgailura iristearekin batera, hau da gabezia gehien ageri dituen irisgarritasuneko beste alderdi bat.

Lineako ekipamendu asko nasa bakarrekoak dira. Oztopo nagusiak hauetan daude: nasara iristeko egokitu gabeko arrapalak egotean eta, funtsean, trenbideak gurutzatzeko gainazaleko trenbide-pasaguneak egotean. Horiek edozein pertsonaren segurtasuna jartzen dute arriskuan, haren mugikortasun maila zein den alde batera utzita.

Eloletxerri: nasara iristeko arrapala, malda malkartsuarekin eta peraltearekin. Laguntzeko eskubandarik gabe

Larrondo-Loiu: nasara iristeko egokitu gabeko arrapala. Neurriz gaineko malda eta peraltea

Zamudio: gainazaletik derrigor egin beharreko bidea nasara iristeko

Kurtzea-Lezama: nasara iristeko egokitu gabeko arrapala. Arrapala maniobrak egiteko aukera gutxi ematen duen eremu batean amaitzen da, eta, gainera, ibilbidearen amaieran zutoin bat dago maniobrak egitea mugatzen duen oztopo gisa

Geltokietako atondoak oztopoetatik libre daude eta maniobrak egiteko behar besteko aukera ematen dute intereseko puntuetara joan-etorri autonomoa bermatzeko. Aitzitik, espazio berdin hauek ez dute hankaz ukitzeko gida zerrendarik, kontraste kromatiko nabarmenekoak, horien bitartez ikusmen urrituei bertan dauden zerbitzuetara iristea ahalbidetzeko.

4.3.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, geltokietako atondoek zoladura trinkoa, gogorra eta irristatzeen aurkakoa dute, baina inguruabar hori ez da nasetan ikusten. Zenbaitetan, zoladurak hain hondamen handia ageri du, mugikortasun urriko pertsonaren joan-etorria ez duela batere errazten.

Lekunbiz-Zamudio: zoladura hondatua segurtasun seinaleztapenik gabe

Elotxelerri: zoladura oso hondatua zenbait eremutan

Nasa guztiek ez dute derrigorrezko segurtasun seinaleztapena –zerrenda kromatikoa eta botoiez eratutako ukimen zerrenda–. Aplikatu beharreko araudiak exijitu egiten du nasaren ertza seinaleztatzeko zerrendak markatu egin behar direla jarraikako 50 cm-ko zabalera duen zerrenda tarte batekin eta hura irristatzeen aurkakoa, egitura berezikoa eta hori kolore fosforeszentekoa izan behar dela inguruko zoladurarekin kontrastatze aldera.

4.3.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Lineako geltoki gehienak atenditu gabeko instalazioak dira (15etik 12), beraz, alderdi honetan irisgarritasunaren gainean egindako azterlana ez da bereziki adierazgarria. Edonola ere, beharrezkoa da aipatzea erabiltzaileari arreta emateko langileak dituzten geltokietan leihatilak garaiera baxuagoan jarritako tarte egokitu bat eduki behar duela.

Jarraian erantsi den taulak erakutsi egiten du zein den erlazioa zerbitzatutako geltokien eta komunikazio sistemen banaketaren –interfonoaren bidez– artean Txorierriko lineako geltokietan.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Deustu	EZ	EZ	BAI	EE
Unibertsitatea	EZ	EZ	BAI	BAI
Matiko	EZ	EZ	BAI	BAI
Zumalak	EZ	EZ	BAI	BAI
A. Zaharra	BAI	EZ	BAI	BAI
Ola	EZ	EZ	BAI	EE
Sondika	BAI	EZ	BAI	BAI
Larrondo	EZ	EZ	BAI	EE
Elotxelerri	EZ	EZ	BAI	EE
Derio	BAI	EZ	BAI	BAI
Lekunbiz	EZ	EZ	EE	EE
Zamudio	EZ	EZ	BAI	EE
Kurtzea	EZ	EZ	EE	EE
Lezama	EZ	EZ	BAI	BAI

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

Iturria: Eusko Tren.

Orokorrean, leihatilara iristeko bidea ez dago baldintzatuta oztopoekin.

4.3.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

Geltokietako altzariek garbi islatzen dute instalazioek bizi duten zahartze egoera eta, horrekin batera, irisgarritasun eta ergonomiaren alorreko gabezia.

Beste korridore batzuetan bezala, eserleku modelo anitz topatu dugu, eta horiek ez dituzte erabat betetzen indarreko araudiak exijituriko parametroak. Mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserlekurik ez dago, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.

Eserleku modelo ezberdinak

Txartelak baliogabetzeko dauden gailuek igarotzeko zabalera egokia (800 mm gutxienez) uzten dute gutxienez, mugikortasun urriko pertsonen joan-etorria errazte aldera. Aipatzekoa da garrantzitsua dela mugikortasun urriko pertsonari igarotzeko denbora gehiago ematea, hark joan-etorria segurtasunez eta funtzionaltasunez egin ahal izan dezan.

Autosalmentako makinei dagokienez, atenditu gabeko geltokietan garrantzi handiagokoak, ikusi da linean EuskoTrenek erabili ohi dituen bi modeloak daudela.

Modelo modernoak, zaharra baino askoz ere funtzionalagoa bada ere, garaiera desegokian ditu ordainketa zirrikituak (>1,20 m) eta ez dago egokituta ikusmen urrituentzat.

Autosalmentako makinak (modelo modernoa eta zaharra)

4.3.2.6. Komunak

Txorierriko korridoreko geltokiek, agian aldirikoen linea bat izateagatik, ez dituzte komun higieniko publikoak beren instalazioetan.

Erantsi den taulak korridoreko komun zerrenda jasotzen du:

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Deustu	EZ	BAI
Unibertsitatea	EZ	EZ
Matiko	EZ	BAI
Zumalak	EZ	BAI
A. Zaharra	EZ	BAI
Ola	EZ	EZ
Sondika	EZ	BAI
Larrondo	EZ	BAI
Elotxelerri	EZ	EZ
Derio	EZ	BAI
Lekunbiz	EZ	EZ
Zamudio	EZ	EZ
Kurtzea	EZ	EZ
Lezama	EZ	BAI

ET - EuskoTreneko langileentzat bakarrik

Iturria: Eusko Tren.

4.3.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Jarraian erantsi den taulak Txorierriko korridoreko geltokietan dagoen komunikazio eta informazio sistemen hornidura biltzen du.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEAD.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Deustu	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	BAI	EZ	EZ
Unibertsitatea	EZ	EZ	BAI	BAI	EZ	EZ	EZ	EZ
Matiko	EZ	EZ	BAI	BAI	EZ	BAI	EZ	EZ
Zumalak	EZ	EZ	BAI	BAI	EZ	EZ	EZ	EZ
A. Zaharra	BAI	EZ	BAI	BAI	EZ	BAI	EZ	BAI
Ola	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Sondika	BAI	EZ	BAI	BAI	EZ	BAI	EZ	EZ
Larrondo	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Elotxelerri	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Derio	BAI	EZ	BAI	BAI	EZ	BAI	EZ	BAI
Lekunbiz	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Zamudio	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	BAI	EZ	EZ
Kurtzea	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Lezama	EZ	EZ	BAI	BAI	EZ	BAI	EZ	EZ

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

PZ - Megafonia Postu Zentraletik
ML - Tokiko Kontrola

PZ - Teleadierazgailuak Postu Zentraletik
ML - Tokiko Kontrola

Iturria: EuskoTren.

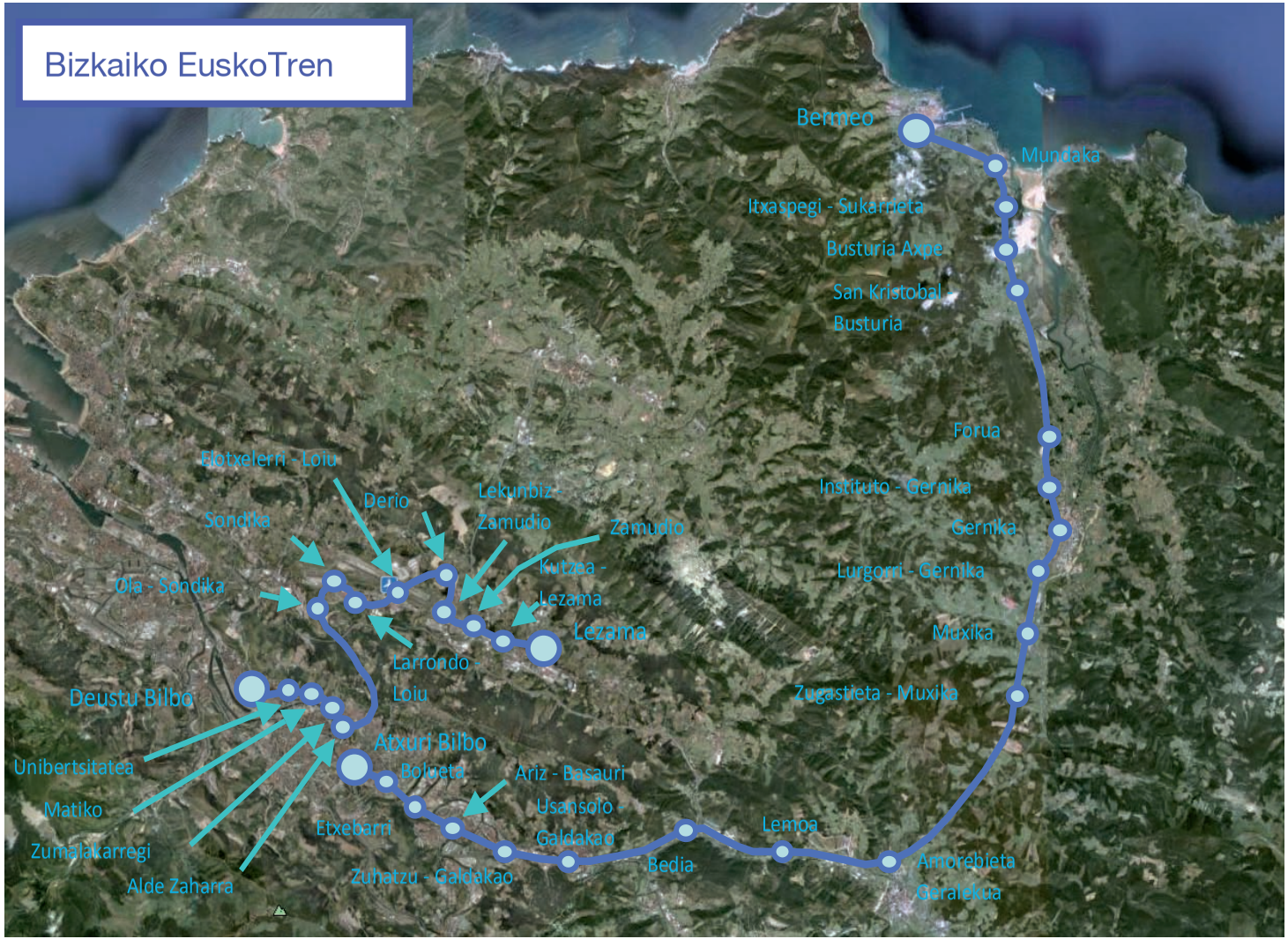
Instalazio gehienek ahozko komunikazio sistema bat instalaturik dute –interfono bidez–. Halaber, instalazio nagusiek informazioa megafoniaz eta teleadierazgailuen bitartez eskuratzeko sistema akustikoak eta bisualak dituzte.

Informazio estatikoari dagokionez, panelen kokalekuak, plano bisualak eta edukien tamainak ez dute askotan errazten erabiltzaile guztiak hurbiltzea eta hura irakurri ahal izatea.

Informazio monitorea

Informazio panela irakurketa plano garaian

Ahoz komunikatzeko interfonoa


Bizkaiko EuskoTren
Bermeo
Mundaka
Itxaspegi - Sukarrieta
Busturia Axpe
San Kristobal - Busturia
Forua
Instituto - Gernika
Gernika
Lurgorri - Gernika
Muxika
Zugastieta - Muxika
Lemoa
Amorebieta
Geralekua
Bedia
Zuhatzu - Galdakao
Galdakao
Usansolo - Galdakao
Ariz - Basauri
Bolueta
Atxuri Bilbo
Deustu Bilbo
Unibertsitatea
Matiko
Zumalakarregi
Alde Zaharra
Etxebarri
Larrondo - Loiu
Lezama
Kutzea - Lezama
Zamudio
Lekunbiz - Zamudio
Derio
Sondika
Ola - Sondika
Elotxelerri - Loiu

4.4. Bilbo-Bermeo (Urdaibai) korridorea

Urdaibaiko korridoreak geltokiak partekatzen ditu ibilbidean Bilbotik Donostiarantz doan eskualdeko linearekin. Horrela, Bilbo Atxuri-Lemoa tartea bi lineek partekatzen dute.

Urdaibaiko linearen ezaugarria da heterogeneoa izatea. Batetik oso geltoki modernoak ditu –orain dela gutxi berriztaturikoak– eta horiek irisgarritasun unibertsalaren printzipioak betetzen dituzte; aitzitik, bestalde, linea kostarantz hurbildu ahala, egoera kaskarrean dauden nasak dituen geraleku multzoa ikusten hasten da, hirikoak ez diren inguruneetan, eta pertsonak joan-etorrian behar dituen gutxieneko erosotasun, segurtasun eta eraginkortasun baldintzak ez dituzte bermatzen.

4.4.1. Kanpoko irisgarritasuna

Geltokien inguruan oinezkoentzako dauden bideen ezaugarria da, askotan, malda malkartsuko arrapalak edukitzea, ibilgailuen trafiko biziko eremuetan kokatzea eta babesteko espaloirik ez edukitzea edo gainazaletik derrigor igaro beharreko trenbide-pasaguneak zeharkatu behar izatea.

Bolueta: geltokira iristeko ibilbidea. Espaloi estua eta malda malkartsuko arrapala

Ariz-Basauri: geralekura iristeko egokitu gabe dagoen arrapala. Malda malkartsua

Amorebieta geralekua: geralekurantz joateko ibilbidean gainazaletik derrigor zeharkatu beharreko pasagunea

Forua: malda malkartsuko sarbidea babesteko espaloirik gabe. Lehentasuna ibilgailu partikularrentzat

Zugastieta: trafiko intentsitate handiko zona batean kokatzen den geralekua, oinezkoentzako babestutako ibilbiderik gabe

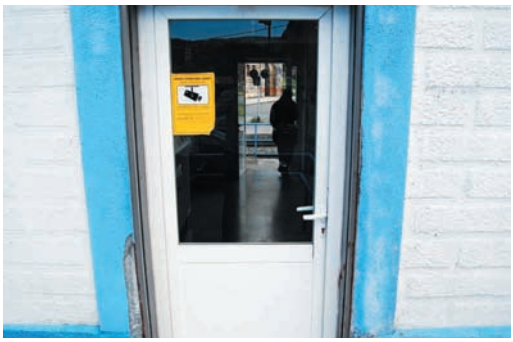
Bedia: oinezkoak iristeko bidexka, malda malkartsukoa. Egokitu gabe. Ibiltezina

Txorierriko linean gertatzen zen moduan, aipatzekoa da geltokien ondoko hiri inguruneetan ez dagoela gida izateko ukimen elementurik, horien bitartez ikusmen urrituak ekipamenduen kokalekurantz bideratzeko.

4.4.2. Barruko irisgarritasuna

4.4.2.1. Geltokirako sarbidea (eraikinaren atondoa)

Korridorean ekipamendu askok ez du eraikin bat eta bidaiaria egoteko eta hari arreta emateko atondo bat. Horrelakorik dagoen kasuan, askok ohiko ateak mantentzen dituzte sarbideetan eta horiek ez dira oso funtzionalak izaten, estuak direlako eta, zenbaitetan, itxita egoten direlako.



Zuhatzu-Galdakao: atondora iristeko atea estua da eta itxita dago

Mundaka: sartzeko atea estua da. Bi orriak irekita egon behar dira

4.4.2.2. Nasarako sarbidea. Nasen arteko joan-etorria

Ibilgailura iristearekin batera, nasen arteko joan-etorria da ETSk irisgarritasunaren gaian ageri duen arazo garrantzitsuenetariko bat.

Urdaibaiko geltoki eta geraleku ugari nasa bakarrekoak dira. Hala eta guztiz ere, ekipamendu ugarik ez du elementu mekanikorik edota eraikuntza elementurik joan-etorri autonomoa eta segurtasunekoa bermatzeko nasetara joaterakoan edo batetik bestera ibili behar denean, modu horretara bideak derrigor zeharkatu beharra saihesteko. Egoera hau oso arriskutsua da edozein pertsonaren segurtasunerako, bere mugikortasun maila zein den alde batera utzita.

Bedia: egokitu gabeko arrapalak eta egoera kaskarrean dagoen zoladura trenbide-pasagunean

Ariz Basauri: zoladura egoera txarrean. Nasara iristeko egokitu gabeko arrapalak

Zuhatzu-Galdakao: trenbide-pasagunea egoera kaskarrean nasen artean ibili behar denerako. Atondotik nasara iristeko oztopoa

Usansolo-Galdakao: trenbide-pasagunea irtenguneekin. Arrapalek ez dute babesik, ez eta eskubandarik ere, bi aldeetan

Geltokietako atondoak oztopoetatik libre daude eta maniobrak egiteko behar besteko aukera ematen dute intereseko puntuetara joan-etorri autonomoa bermatzeko. Aitzitik, toki berdin horiek ez dute ukimen zerrendarik ikusmen urritua ematen diren zerbitzuetara bideratze aldera.

4.4.2.3. Geltokiko / nasako zoladura. Segurtasuneko seinaleztapena

Orokorrean, geltoki eta nasetako zoladura trinkoa, gogorra eta irristatzeen aurkako propietateak dituena da. Gabezia nagusiak gai honetan trenbide-pasaguneetako zoladuraren egoeratik datoz.

Gernika: kautxu metalezko trenbide-pasagunea, kontserbazio egoera onean eta seinaleztapen egokiarekin

Ariz-Basauri: oso hondaturik dagoen eta oso arriskutsua den trenbide-pasagunea. Mailen arteko aldea duten zona zabalak, irregulartasunak direla-eta

Nasa guztiek ez dute derrigorrezko segurtasun seinaleztapena –zerrenda kromatikoa eta botoiez eratutako ukimen zerrenda–.

4.4.2.4. Leihatilak (salmenta eta informazioa)

Erantsitako taulak erakutsi egiten du Boluetako geltokia bakarrik dagoela EuskoTreneko langileek atendituta Urdaibai linean. Gainerako ekipamenduetatik garrantzitsuenek bakarrik dute eragiketak kudeatzeko zentroarekin komunikatzeko interfonoa.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Atxuri	EZ	EZ	BAI	EE
Bolueta	BAI	BAI	BAI	BAI
Etxebarri	EZ	EZ	BAI	EE
Ariz	EZ	EZ	EE	EE
Zuhatzu	EZ	EZ	EE	EE
Usansolo	EZ	EZ	BAI	EE
Bedia	EZ	EZ	EE	EE
Lemoa	EZ	EZ	EE	EE
Amoreb. geral.	EZ	EZ	EE	EE
Zugastieta	EZ	EZ	EE	EE
Muxika	EZ	EZ	EE	EE
Lurgorri	EZ	EZ	EE	EE
Gernika	EZ	EZ	BAI	EE
Institutua	EZ	EZ	EE	EE

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.		
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.
Forua	EZ	EZ	EE	EE
Bust-S.Kri	EZ	EZ	EE	EE
Bust-Axpe	EZ	EZ	BAI	EE
Bust-Itxas*	EZ	EZ	EE	EE
Mundaka**	EZ	EZ	BAI	EE
Bermeo	EZ	EZ	BAI	BAI

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

Iturria: Eusko Tren.

Orokorrean, leihatilara iristeko bidea ez dago baldintzatuta oztopoekin.

Bermeo: atenditu gabeko eta egokitu gabeko salmahaia (ez dago garaiera gutxiagoko tarterik, ezta sakonera egokiko zokorik ere)

Lemoa: leihatila egokituko eredua

4.4.2.5. Altzariak (eserlekuak, baliogabetzaileak, autosalmentako makinak)

ETSko beste korridoreak aztertu direnean deskribatu bezala, EuskoTrenen altzariak hainbat modelotakoak dira eta horien funtzionaltasun maila kokalekutzat duten ekipamenduaren garrantziaren eta hark duen berriztatze mailaren araberakoa da.

Linean zehar eserleku aniztasunaren isla topatzen da, eta horiek, arrazoi batzuengatik edo beste batzuengatik, ez dituzte erabat betetzen araudiak irisgarritasunaren gaian finkatu dituen parametroak. Gainera, mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserlekurik ez dago geltokietan, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.

Beste korridore batzuetan bezala, txartela baliogabetzeko gailuek igarotzeko behar besteko zabalera dute (800 mm gutxienez) gurpil aulkiaren erabiltzaile diren pertsonei, haur kotxeekin doazenei, gauza handiak garraiatzen dituztenei, eta abarri igarotzea errazteko. Hala eta guztiz ere, baliogabetze gailuetan igarotzeko finkatu den gehieneko denbora tartea zaindu egin behar da, mugikortasun urriko pertsonak behar adina denbora izan dezan.

Egiaztatu da EuskoTrenek autosalmentako bi makina modelo dituela linean. Aurreko azterketetan ere esan den bezala, modeloetatik bakar batek ere ez ditu oso-osorik betetzen indarreko araudiak irisgarritasunerako jarritako parametroak.

4.4.2.6. Komunak

Urdaibaiko aldirikoen lineak Bilbo-Donostia eskualde zerbitzuarekin partekatzen du ibilbidearen zati bat. Arrazoi hori dela eta, ohikoagoa da geltoki garrantzitsuek komun higieniko publikoak edukitzea.

Korridorean komun higienikoak dituzten geltokien zerrenda biltzen duen taula erantsi da:

GELTOKIA	WC	
	BIDAIARIAK	ET
Atxuri	BAI	BAI
Bolueta	BAI	BAI
Etxebarri	EZ	BAI
Ariz	EZ	BAI
Zuhatzu	EZ	BAI
Usansolo	EZ	BAI
Bedia	EZ	EZ
Lemoa	EZ	BAI
Amoreb. geral.	EZ	BAI
Zugastieta	EZ	BAI
Muxika	EZ	BAI
Lurgorri	EZ	EZ
Gernika	BAI	BAI
Institutua	EZ	EZ
Forua	EZ	EZ
Bust-S.Kri	EZ	EZ
Bust-Axpe	EZ	EZ
Bust-Itxas*	EZ	BAI
Mundaka**	EZ	BAI
Bermeo	BAI	BAI

ET - EuskoTreneko langileentzat bakarrik

Iturria: Eusko Tren.

EuskoTren "komuna den kabina" motako komun egokitua instalatzen ari da geltokien kanpoaldean. Beste instalazio batzuetan komunak ekipamenduan bertan sartzen dira.

Usansolo: komun egokitua geltokiaren kanpoaldean

Bermeo: egokitu gabeko komuna geltokian bertan

4.4.2.7. Informazio eta komunikazio sistemak

Jarraian erantsi den taulak Urdaibaiko geltokietan dagoen komunikazio eta informazio sistemen hornidura biltzen du.

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEAD.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Atxuri	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Bolueta	BAI	BAI	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI
Etxebarri	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Ariz	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Zuhatzu	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Usansolo	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Bedia	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Lemoa	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	BAI	BAI
Amoreb. geral.	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Zugastieta	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Muxika	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Lurgorri	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Gernika	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	BAI
Institutua	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ

GELTOKIA	Zerb.	USTIATZAILEAREN Tel.			MEGAF.		TELEAD.	
		I.Nas.	I.Aton.	I.Igog.	PZ	TK	PZ	TK
Forua	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Bust-S.Kri	EZ	EZ	EE	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Bust-Axpe	EZ	EZ	BAI	EE	EZ	EZ	EZ	EZ
Bust-Itxas*	EZ	EZ	EE	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Mundaka**	EZ	EZ	BAI	EE	BAI	BAI	EZ	EZ
Bermeo	EZ	EZ	BAI	BAI	BAI	BAI	EZ	BAI

I. Nas. - Interfonoa nasan
I. Aton. - Interfonoa atondoan
I. Igog. - Interfonoa igogailuan
EE - Ez da egokia

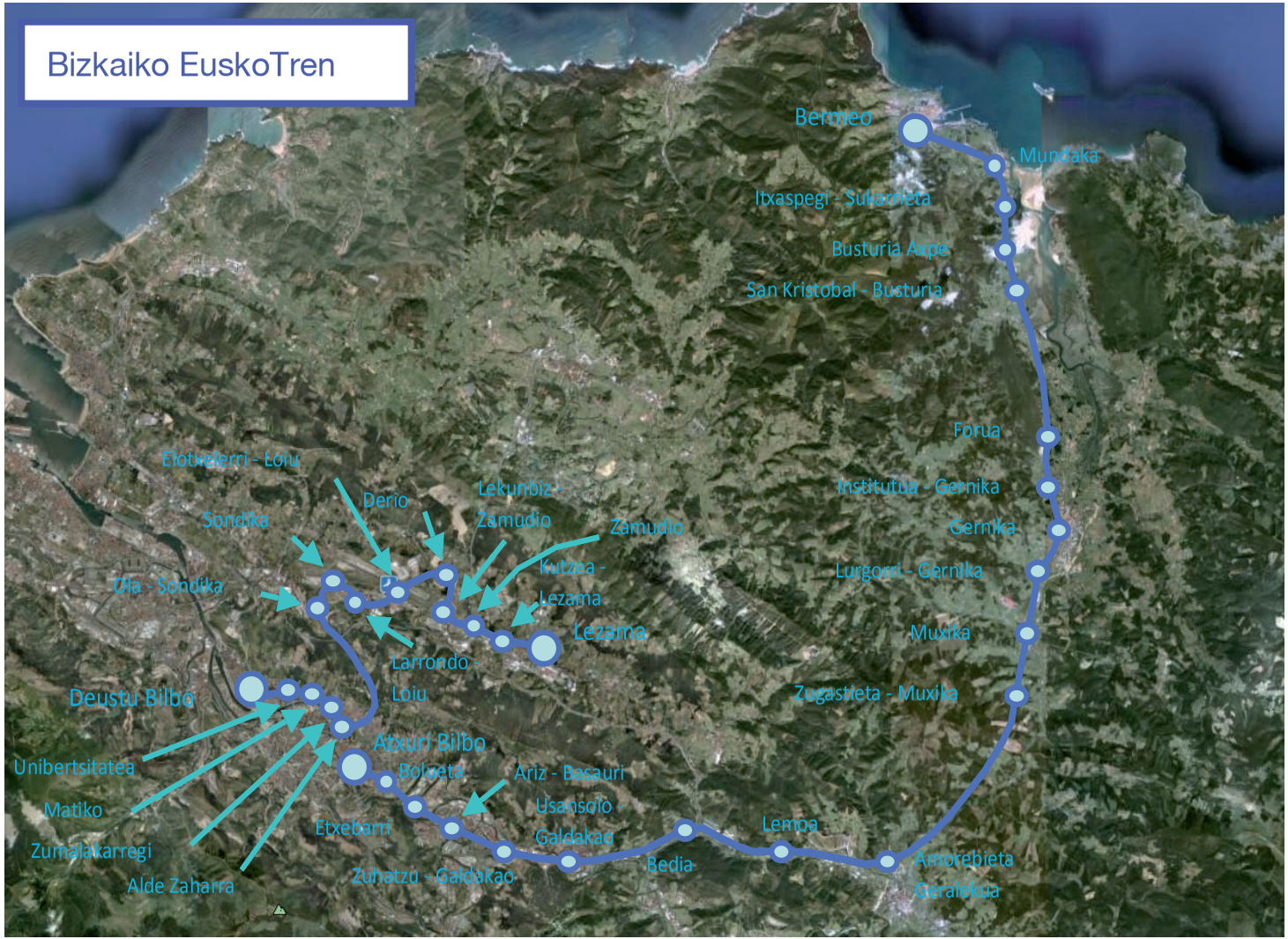
PZ - Megafonia Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

PZ - Teleadierazgailuak Postu Zentraletik
TK - Tokiko Kontrola

Iturria: EuskoTren.

Geltoki garrantzitsuenek bakarrik dute instalaturik pertsonari laguntzeko ahozko komunikazio sistema bat –interfono bidezkoa–. Halaber, ekipamendu nagusiek informazio dinamikoko sistemak dituzte: megafonia eta teleadierazgailuak.

Informazio estatikoari buruz, berriro ere azpimarratu egin behar da panelen kokalekuak, irakurketaren plano bisualak eta edukien tamainak ez dutela askotan errazten hartara hurbildu eta irakurri ahal izatea. Formatuak ez dira irisgarriak erabiltzaile tipologia guztientzat.


Bizkaiko EuskoTren
Bermeo
Mundaka
Itxaspegi - Sukarrieta
Busturia Axpe
San Kristobal - Busturia
Forua
Institutua - Gernika
Gernika
Lurgorri - Gernika
Muxika
Zugastieta - Muxika
Lemoa
Amorebieta
Geralekua
Bedia
Zuhatzu - Galdakao
Galdakao
Usansolo - Galdakao
Ariz - Basauri
Bolueta
Atxuri Bilbo
Deustu Bilbo
Unibertsitatea
Matiko
Zumalakarregi
Alde Zaharra
Etxebarri
Elotxelerri - Loiu
Sondika
Derio
Lekunbiz - Zamudio
Zamudio
Kutzea - Lezama
Lezama
Ola - Sondika
Larrondo - Loiu

4.5. Ibilgailuen irisgarritasuna

Inolako zalantzarik gabe, hau da ETS sarean irisgarritasun unibertsala bermatzeko dagoen handicap handiena, bai Bizkaian, bai Gipuzkoan.

Nasa-trena erlazioan dagoen bereizketa zokoak ("gap"), ezberdina dena gainera aztertutako nasa gorabehera eta UTen pisuaren eta gurpilen higaduraren arabera (plataformaren garaiera), baldintzatu egiten du mugikortasun urriko pertsonen joan-etorrien eraginkortasuna.

Bereizketako "Gap" aldagarria nasaren eta trenaren artean

Aldagarria nasaren eta UTen arabera

ETS-EuskoTren lehentasunezko tratamendua ematen ari da alderdi honi.

Ibilgailuari erantsitako arrapala ezkutagarria[24] duen material mugikor berria eskuratzea eta jada badauden materialak egokitzea derrigorrezko gaiak dira garraio ibilgailuaren irisgarritasuna unibertsala izango dela bermatzeko.

EuskoTrenen parke mugikorrak, gaur egun, hurrengo aleak ditu:

- **UT 200:** 20 alez eratutako flota da, eta Durangaldeako, Kostaldeko eta Topoko lineetan ematen dute zerbitzua.
- **UT 300:** bi ibilgailuko 12 ale; jende gehien ibiltzen den garaian konbinazio bikoitzean ibiltzen dira. Gehienek Txorierriko linean ematen dute zerbitzua.
- **UT 3500:** merkataritza ustiategian EuskoTrenek dituen unitate zaharrenak dira. Hiru ibilgailuko 15 unitatez eratutako seriea. Zerbitzua ematen dute Kostaldeko, Eibar-Ermuako eta Urdaibaiko lineetan.

Egungo UTen irisgarritasunari dagokionez, hurrengo ezaugarriak aipatu daitezke:

[24] Goitibeherakoa.

Bizigarritasuna:

- Unitate guztiek dute gurpil aulkientzat egokitutako toki bat. Tren bakoitzeko aingura-tzeak dituen toki bat bakarrik dagoen arren, plataforma guztiek dute behar besteko tokia bakoitzean bi gurpil aulki aparkatzeko.
- Ibilgailuen kaxa mugikorraren zabalerak (2.200 mm) eta eserlekuen konfigurazioak galarazi egiten dute gurpil aulkiek joan-etorria egitea trenen barrualdetik.
- Ez dago eserleku lehentasunik mugikortasun urriko beste pertsona talde batzuen-tzat: adinekoentzat, haurdun dauden emakumeentzat...

Informazioa:

- Megafonia sistemak eta teleadierazgailuak daude trenen %85etan.
- Ahoz eta bisualki informazioa ematen da loturen eta geldialdien gainean, eta infor-mazio hori behar besteko aurrerapenarekin ematen da.
- Trena-nasa erlazioa irisgarriago den tokiari buruzko informazio espresa falta da na-setan (bereizketa zoko txikiagoa).

Hustuketa:

- Mugikortasun urriko pertsonentzat ez dago husteko bide espliziturik.

Mugikortasun urriko pertsonentzako bagoia. Gurpil aulkientzat egokitutako tokia

Mugikortasun urriko pertsonentzako bagoirako sarbidea. Komun egokitua du

Jarraian datorren taulak EuskoTrenek egun duen flotaren ezaugarri nagusiak laburbiltzen ditu, ibilgailu barrualdeko irisgarritasun baldintzei dagokienez:

Seriea	Kopurua	Megafonia	Teleadierazg.	MUP plaza
200	20	BAI	BAI (%80)	BAI
300	12	BAI	EZ	BAI
3500	15	BAI	BAI	BAI

Iturria: geuk egina.

EuskoTrenen konpromisoa %100 irisgarria izango den flota edukitzea da 2015. urterako. Helburu hori lortze aldera, ibilgailu parkea berriztatzen ari da pixkanaka, hain zuzen ere hurrengo jarduera egutegiari jarraiki:

- Material ibiltari berria hartzea (30 ale), oso-osorik 3500 Seriea ordezkatzeko eta 200 Seriearen ordezkapena neurri batean egiten hasteko. 2011-2013 aldirako aurreikusi da (1. fasea).
- Bigarren fase batean (2013-2015) 200 Seriea ordezkatuko da, 20 unitate gehiago sartuz.

2015erako, beraz, serie berriko 50 UT edukitzea espero da, erabat irisgarriak. Hemendik aurrera 300 Seriearen ordezkapenari ekingo zaio.

Ale mugikor berriek %100 betetzen dute irisgarritasunaren gaiko araudia, unitate barruan komun egokitua edukitzearena salbu. Araudiak bira egin ahal izateko exijitzen duen gutxieneko zabalera –1.500 mm– ezin da lortu zabalera metrikoko trenetan kutxa mugikorraren egitura-baldintzak direnak direlako. 1.200 mm-ko bira tokia eman daiteke bakarrik eta hori, egindako probak eta gero, badirudi funtzionala dela.

Serie berriko unitateen irisgarritasun ezaugarri nagusiak hauek dira:

- Arrapala integratu erdi-automatikoak sartzeko ateetan.
- Ohartarazpena kanpoaldean arrapala mugitzen ari denean.
- Ateen identifikazio kromatikoa.
- Ohartarazpen akustikoak ikusmen urrituentzat eta argi seinale distiratzailea entzumen zailtasunak dituzten pertsonentzat.
- Oztoporik gabeko diseinua bidaiarien mugikortasuna errazteko.

4.6. Ondorioen laburpena

Irisgarritasuna Sustatzeko Euskal Legea aldarrikatu eta indarrean jarri zenetik, irisgarritasunaren hobekuntza mantsoa baina pixkanaka aurrerantz doana dela ikusi da ETS geltokietan.

EuskoTren XXI Plan Estrategikoa onesteak asmo handiko ekintza plana martxan jartzea eragin du hobekuntza jarduerak gauzatzeko eta Gipuzkoako eta Bizkaiko trenbide korridoreetako azpiegituraren eta material mugikorraren erabateko modernizazioa ekartzeko.

4.6.1. Gipuzkoa

Gipuzkoako egoerari arreta emanez gero, adierazi egin behar da egin diren eta egiten ari diren inbertsio garrantzitsuak eginda ere, oraindik oztopo fisiko eta komunikazioko garrantzitsuak daudela sareko geltokietan, eta horietako batzuk esku hartzeko prestazio plana behar dute.

Ibilgailu-nasa erlazioan espazio uniformetasuna falta da eta sare osoko irisgarritasun oztopo handi bezala azaltzen jarraitzen du horrek. Unitate mugikor berriak sartzeak, jada badagoen materiala pixkanaka egokitzearekin batera (atzeratzen den arrapala instalatzea), bermatu egin behar du etorkizunean ibilgailuaren irisgarritasuna unibertsala dela.

Joan-etorriak jatorritik destinora duen arrakastarentzat ez da bakarrik beharrezkoa ekipamenduan eta garraio ibilgailuan erabateko irisgarritasuna bermatzea; horrez gain, beharrezkoa da ere oinezkoen ibilbidea bermatu eta egokitzea bizitokitik azpiegiturara → irisgarritasun katea.

Hori dela eta, ezinbestekoa da Bilbo-Donostia eta Lasarte-Hendaia trenbide korridoreetako prestazioak osorik hobetzearekin batera, lineak hartzen dituzten udalerrietako udalak paraleloan jardutea gabeziak dituzten, segurtasunik ez duten eta oso ibilgarriak ez diren oinezko sarbideak egokitzeko, izan ere, oraindik ere badira horrelakoak.

Irisgarritasunaren gaian topatutako gainerako gabeziak hurrengoetan zehazten dira nagusiki:

- Gainazaleko pasagune ugari dago bi korridoreetan, eta horrek segurtasun falta handiko egoerak sortzen dizkio edozein erabiltzaileri. Zenbait kasutan, pasagune horiek kontserbazio egoera tamalgarrian daude, zoladura oso hondaturik edukiz.
- Beharrezkoa da eraikin batzuetako sarbideak egokitzea, ate automatizatuak instalatuz eta kaletik iristeko arrapalak egokituz (arrapala luzatzea eta garaiera bikoitzean jarritako eskubandak ibilbide osoan zehar).
- Ikusmen urrituentzako ez dago seinaleztapenik, ez sarbideetan, ez atondoetan, ezta nasetan ere. Hori are arazo larriagoa da eraikuntzaren aldetik estuak diren edo estutasun hori oztopoak jartzeagatik eragin zaien nasetan.
- Informazio estatikoaren kokalekua desegokia da eta hura eskaintzeko erabiltzen diren formatuak ez dira irisgarriak erabiltzaile guztientzat. Informazio sistemen hornidura nahikoa ez dela egiaztatu da.
- Altzariak ez daudela egokituta ikusi da, nagusiki eserlekuak eta autosalmentako makinak. Mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserlekurik ez dago, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.

4.6.2. Bizkaia

Bizkaiko zonaldeko egoerari buruz, aipatu egin behar dugu bai Txorierriko lineak, bai Urdaibaikoak heterogeneotasun handia ageri dutela beren instalazioetako irisgarritasun mailan, eta hori eredu diren geltokiak –berriztatu berriak– oinarrizko elementu funtzionalik (ergonomia) gabeko geralekuekin batera agertzearen ezaugarria da.

Inguruabar hori bereziki islatzen da Urdaibaiko korridorean, trazatua kostako udalerrietara hurbildu ahala. Geralekuak zaharkituta daudela ikusten da eta ez direla oso funtzionalak bidaiarientzako zerbitzuei dagokienez, eta hori uda garaiko eskaria altuagoa izaten bada ere.

Urdaibaiko korridorea:

Lemoa: geltoki modernoa eta irisgarria

Muxika: kostatik gertu dagoen geralekua; ez ditu erosotasuneko eta segurtasuneko oinarrizko elementuak

Txorierriko korridorea:

Lezama: geltoki irisgarria

Elotxelerri: oinarrizko elementuak falta dituen geralekua: altzariak, informazio estatikoa, eta abar.

Geltoki eta geralekuen inguruko oinezkoentzako tokiak kalteturik daude hainbatetan. Iristeko ibilbideak trenbide-pasaguneak eta trafiko biziko galtzadak igaro behar ditu, eta hori guztia kanpoko ibilbidean gutxieneko segurtasuna emateko elementurik gabe egiten da (espaloia, zebra-bideak, gaineko pasabideak / lurpekoak).

Bi lineetako geltoki eta geralekuak gainazaleko hainbat igarobidek zeharkatzen ditu, eta bereziki arriskutsua da nasara iristeko edo geltokira sartu edota hartatik irteteko dagoen oinezko ibilbideak horiek gurutzatzera behartzen duenean. Gainera, ikusi ahal izan da askotan trenbide-pasagune horietako zoladura kontserbazio egoera kaskarrean dagoela.

Gertaera horren ondotik eraikuntza elementuen edo elementu mekanikoen falta azpimarratu behar dugu, horien bitartez erabiltzaileari nasetara joatean edo haien artean mugitzen denean joan-etorri autonomoa eta segurtasunekoa bermatzeko.

Bestela, gainerako gabeziak hurrengo alderdietan zehazten dira nagusiki:

– Ikusmen urrituak gidatzeko eta haien segurtasunerako dagoen seinaleztapena ez da nahikoa, ez sarbideetan, ez atondoetan, ezta nasetan ere.
– Egokitu gabeko altzariak: autosalmentako makinak ez dira irisgarriak erabat. Mugikortasun urriko pertsonentzat utzitako berariazko eserleku multzorik ez dago, ezta euskarri iskiatiko osagarririk ere.