



**ARARTEKOAK EAEko GARRAIO SISTEMA PUBLIKOAK DUEN  
IRISGARRITASUNARI BURUZKO DIAGNOSTIKOA IZENBURUKO TXOSTEN  
BEREZIA AURKEZTEN DIO EUSKO LEGEBILTZARRAREN GIZA ESKUBIDEEN  
ETA HERRITARREN ESKAEREN BATZORDEARI**

Vitoria-Gasteiz, 2011ko ekainaren 15a

Lehendakari andrea, legebiltzarkideok, ohore handiz agertzen naiz berriro Giza Eskubideen eta Herritarren Eskaeren Batzorde honen aurrean, *EAEko garraio sistema publikoak duen irisgarritasunari buruzko diagnostikoa* izenburuko txosten bereziaren berri emateko. Agerraldi honetan alboan ditut Julia Hernández ondokoa, Faustino López de Foronda idazkari nagusia, Inmaculada de Miguel Gizarte Harremanetako, Azterlanetako eta Modernizazioko zuzendaria eta txostenen arduraduna, eta losune Etxeberria ezinduen arloko arduraduna eta txostenaren koordinatzailea.

Nire azalpenean EAEko bi hizkuntza ofizialak erabiliko ditut, euskara eta gaztelania, edukia errepikatu gabe.

Lehendabizi, berriro agurtu nahi ditut legebiltzarreko batzorde honetako kideak eta, bereziki, M.<sup>a</sup> Mar Blanco batzordeburua.

## **I. TESTUINGURUA ETA TXOSTENAREN HELBURUAK**

Joan den martxoaren 15ean eman genion Eusko Legebiltzarreko lehendakariari txosten berezi hau, alegia, Ararteko erakundeak zuzendu duen eta 2010. urtean zehar egin den diagnostiko-azterketa.

Ezinduen eskubideek beti izan dute toki nagusia gure erakundean talde horrek oztopo handiak aurkitzen baititu bere eskubideak baliatzeko. Erakunde honek, lanean daramatzan urteotan, jarduera anitz burutu ditu lehentasunezko helburu hau lortzeko: politika publikoak gizatalde honen beharrek eta bere eskubideen babesarekin alderatzea, eta, halaber, gizartea talde horrenganako sentikorrago bihurtzea. Hori guztia, ezinduek diskriminatuak ez izateko duten eskubidea benetakoagoa eta eraginkoragoa izan dadin eta aukera berak izan ditzaten.



### Oinarrizko zenbait ideia

- Mugikortasuna, batetik bestera higitzeko ahalmentzat hartuta, ezinbestekoa da pertsona bat gizartean, kulturean eta ekonomian txertatzeko. Norbanakoaren eskubidea da eta horrelaxe ulertu eta tratatu behar da gizartean. Hori azpimarratu beharra dago. Hala ere, egiaz, oraindik etengabeko oztupoak daudenez gero, batez ere garraio arloan, Arartekoa hainbat kexa jasotzen aritu da gai horren gainean. Kexa horien berri idatzia eman dugu elkarren jarraian egin ditugun urteko hainbat txostenetan.
- Irisgarritasun unibertsala lortu ahal izateko, irisgarriak izan behar dute hiri inguruneek, eraikinek, garraio sistemek, komunikazioak eta zerbitzuek, eta aipaturiko alderdi horiek funtsezko elementuak dira pertsonen berdintasuna eta haien eskubideekiko errespetua bermatzeko. Garraio sistemen irisgarritasun unibertsalak herritar guztiei bide ematen die, aukera berdinekin, bizitza sozial eta ekonomikoan modu eraginkorrean parte hartzeko. Orobat, irisgarritasun unibertsala erdiesteko, denontzako diseinua egiteko estrategia behar da, eta horrek esan nahi du gizarte osoak egokitu behar duela gizartekideen dibertsitatera.
- Irisgarritasuna sustatzeko legea (abenduaren 4ko 20/1997 Legea) indarrean jarri zenetik, aurrerapauso garrantzitsuak egin dira garraibideetan irisgarritasuneko neurri teknikoak hartzeko. Hala eta guztiz ere, txosten honetan egindako diagnostikotik ondoriozta daiteke gaur egun gabezia oso adierazgarriak daudela, eta gabezia horiek erabilera unibertsala izatea baldintzatzen dutela.
- Txostenaren **helburua** da EAEko garraio sistema publikoaren akatsak eta gabeziak identifikatzen ahalegintzea, mugikortasun urriko pertsonen joan-etorrien segurtasunari eta funtzionaltasunari dagokienez.
- Hemen aurkezpen elkarreragile bat erabiliko dut, oso baliagarria baita web gunean dagoen txostenaren edukiak grafikoki ikusteko. Hori txosten bereziarekin batera ere eman genuen. Gainera, aurkezpen hori bi formatutan garatuta dago, eta bietako batek txostenerako sarbidea ematen die ikusmen urriko pertsonari.
- Aurkezpen honetan –irudi batek mila hitzek baino gehiago balio duela egia bihurtuta– garraio azpiegituraren arrisku larriko egoerak edo egoera txarrak ikusiko ditugu.
- Txostenean, **mugikortasun urriko pertsonatzat** jo behar dugu joan-etorrietarako eta garraio-sistemak bere kabuz eta funtzionalki erabiltzeko zailtasunak dituen



edonor. Gaitasun urritze hori aldi baterakoa izan daiteke, edo ezintasun fisiko, psikiko edo zentzumenezko batek eragindakoa; era berean, ezintasun hori adinaren ondoriozkoa izan daiteke, edo beste arrazoi batzuek sortua. Hein honetan, haintzat hartu behar dugu aditu askoren iritzia, zeinaren arabera adinekoak kategoria horretan sartu behar baitira, administrazio publikoek neurri eta jarduera guztiz inklusiboak egin ditzaten.

- Mugikortasun urriaren ikuspegi osoa dela eta, esan daiteke gaur egun **EAEn bizi diren biztanleetatik %37,3 har daitezkeela mugikortasun urriko pertsonatzat**. Portzentaje hori areagotuz joango da, etorkizunean Euskadin zahartze-tasak gora egingo duela kontuan hartuta. Beraz, biztanle askorengan eragina duen edo eragin dezakeen arazoa dugu esku artean.
- Azterketa-diagnostikoaren barruan sartu da Euskadiko hiru lurralde historikoetako garraio publikoaren sistemaren sare osoa, alegia, sare erregularra, jendeak oro har erabilitakoa, jatorria edota helmuga EAEn duena. Horregatik, azterketa horretan honako hauek hartu dira kontuan: 15 trenbide; jardunean dauden bi tranbia sistemak (Bilbokoa eta Gasteizkoa); Bilboko metropoli sistema; errepide sistema (hiriko, hiriarteko eta ibilbide luzeko lineak); eta, azkenik, Euskal Herriko hiru aireportuak.
- Txostenean bertan adierazi dugunez, nabarmendu nahi dugu txostena egiteko laguntza osoa eman digutela euskal administrazioek, baita Estatuko nahiz Euskadiko garraio operatzaileek eta azpiegituren kudeatzaileek ere.
- Era berean, ezintasunaren arloari lotutako elkarte batzuen kontrastea eta ekarpenak eskuratu ditugu. Horiek informazioa kontrastatzeko balio digute eta etengabeko informazio-iturri dira gure eguneroko lanean, oraingoan izan diren bezalaxe. Elkarte horiei denei txostenaren edukia azaldu genien eta berez balio handiko tresnatzat jo dute, baita txostenetik eratorritako aurkezpen elkarreragilea edo etorkizuneko web mapak ere.

## **II. METODOLOGIA: DIAGNOSTIKOA EGITEKO TRESNAK**

- Lan ikaragarria egin da tokian bertan egoera behatzen, eta grafikoki jaso dira azterlanean barrena esanguratsutat agertu diren puntuak. Ikustaldiak egin dira tren-estazio, autobus terminal, aireportu eta metro nahiz tranbia geltoki guztietara.



- Lan hori guztia elementu grafikoaren bidez (argazkiak) eta ikerketa-fitxak betez egin da eta halaxe sartu da azterlanean. Argazki eta fitxa horiei esker, xehetasun baliotsuak eskuratu dira; izan ere, garraio-sistema bakoitzean hainbat elementu konparatzea ahalbidetzen du.
- Gainera, datuak ustiatzeko orduan, metodologia berriztatzailea erabili da, bi tresna mota eskaintzen dituena:
  - gabezien matrizea, kuantitatiboa. Hortik dator irisgarritasun indizea.
  - irisgarritasun diagrama, kualitatiboa. Garraio-sistema bakoitzaren irisgarritasunaren ikuspegia izatea ahalbidetzen du, sistema bakoitza osorik ebaluatuta.

### III. TXOSTENETIK ATERATAKO ONDORIO NAGUSIAK

Aurkezten ari garen lanak agerian jartzen du zer jarduera burutu behar diren lehenbailehen geltokietako sarreretan, trenbide-pasaguneetan, nasetarako sarreretan, eta abarretan **benetako arrisku egoerak saihesteko** edo beste zenbait gertaera saihesteko, adibidez, Euskal Herriko udalerrri batzuetan taxi egokiturik ez izatea.

- Txostenean **ondorio zehatzen** atala agertzen da, garraio-sistemen arabera bereizita. Atal hori osatzeko, bukaerako ondorio bat atera da: hain zuzen, oraindik lan asko dagoela egiteko. Lan hori egiteko, askotan, garraio-azpiegitura osoaren ikuspegi orokorra hartu behar da abiapuntu, eta zenbait agintari eskudunen arteko lankidetzaren behar da (behin eta berriz adierazten dugu beharrezkoa dela administrazioen arteko koordinazioa eta elkarlana, administrazio horiek udal, lurralde historiko, autonomia erkidego edo Estatu mailakoak izan).
- Berrito diogu. Ezinbestean kontuan hartu behar da zein garrantzitsua den **joan-etorrien katea osoan irisgarritasuna** bermatzea, jatorritik helmugaraino, zenbat etapa egin diren eta zer garraio-bide erabili diren alde batera utzita. Horrekin adierazi nahi dugu ezer gutxirako balio duela tren-geltoki eredugarri batek –badaude halako batzuk–, baldin eta hara sartzerik ez badago, sarreraren arrapala bat dagoelako; edo korridore bateko geltoki batzuk irisgarriak izatea, baldin eta pertsona zehatz baten jatorrizko geltokia edo helmugakoa irisgarriak ez badira. Horrexegatik da hain garrantzitsua gai hau oro har aztertzea.



## ONDORIOAK

### III.1. Trenbide sistema

EAEko *tren garraio sistemak irisgarritasunari dagokionez oztopo eta eragozpen ugari dituela* esan dezakegu. EAEko trenbide sistemaren irisgarritasun baldintzak ez dira gehiegi aldentzen beste eremu geografiko batzuetan ageri den egoeratik. Material mugikorraren eta trenbide azpiegituraren irisgarritasunaren egoerak, gaur egun, ez du behar besteko bermerik eskaintzen mugikortasun urriko pertsonak erabiltzeko, nahiz eta azken urteotan inbertsio garrantzitsuak egin diren.

Trenbide sareetan irisgarritasunaren egoerak dituen gabeziak irisgarritasun katearen ia etapa guztietan gertatzen dira:

- Trenbide azpiegiturara sartzeko ibilbidean.
- Trenbide geltokien eta geralekuen sarbideetan.
- Geltoki barruko mugikortasunean, nasetara daramaten sarbideetan bai eta material mugikorrek gehienetan ere. Azpimarratzekoa da gure autonomia erkidegoko tren geltokietako trenbide-pasagune gehienak egoera larrian daudela, eta nasaren eta trenaren arteko irisgarritasun arazoa konpondu gabe dagoela.

Era berean, azpimarratu beharra dago trenbide sare osoan ia ez dagoela irisgarritasun neurririk komunikazioan, ikusmenezko edo zentzumenezko ezintasunen bat duten pertsonak informazio egokia jaso ahal izateko.

Garrantzitsuak dira, halaber, instalazioen eta garraio ekipamenduen ergonomian eta funtzionaltasunean ageri diren gabeziak.

Aztertutako linea guztietan egiazta daiteke bi geltoki mota ageri direla elkarrekin: (1) irisgarritasun baldintzak betetzeagatik eredugarri izan daitezkeen geltokiak (horiek lurralde historikoetako hiriburuei edo hirigune handiei uztartuta daude), eta (2) segurtasunaren, ergonomiaren eta irisgarritasunaren arloko gaitan gabezia nabarmenak dituzten instalazioak. Trenez egindako joan-etorriek gehienbat hiri arteko izaera edo izaera metropolitarra dutenez gero, geltoki eredugarriak hirigune handietan bakarrik edukitzea ez da nahikoa edo ez da oso eraginkorra, izan ere, irisgarritasuna kate osoan bermatu behar da, jatorritik hasi eta helmugaraino.

Trenbide sareak kontuan hartuta, ADIFek eta FEVEk kudeatutako euskal korridoreak baino irisgarritasun baldintza hobek dituzte ETS-EuskoTrenen lineek, oro har. Hala ere, egoera oraindik larritzat jo behar da, bada, lehen adierazi dugunez, ikuspegi osotik begiratuta, joan-etorrien kate osoan ez da irisgarritasuna bermatzen.



Gure autonomia erkidegoan 167 geltoki daude martxan aldirikoen zerbitzuak emateko. Horietatik 73 ADIFenak dira, 73 ETSrenak eta 21 FEVErenak.

Irisgarritasun fisikoaren ikuspegitik, aipatzekoa da EAeko geltoki guztietatik %22k bakarrik dutela oinezkoentzako hiri ibilbide edo ingurune irisgarria.

Hiri ingurunetik nasara iristeko irisgarritasun fisikoa betetzeari dagokionez, geltokietatik %17k soilik ematen dute aukera mugikortasun urriko pertsonen horiek berme guztiekin erabili ahal izateko. Gainerako %83% ez da irisgarria.

Geltokien irisgarritasunari buruzko emaitza ere ez da ona; %22k bakarrik dute irisgarritasun fisikoa.

Eskuratutako datuak ikusita, adierazi behar dugu programatu edo gauzatu diren jarduerak funtzionalak izango badira, zehazki hobetu behar direla irisgarritasun baldintzak, instalazioetan eta zerbitzuetan. Horretaz gain, ekintza estrategia orokorragoa hartu behar du bere baitan, jarduerak irisgarritasun kate osoaren hobekuntza integralerantz bideratzeko.

Ikuspuntu osotik begiratuta, argi dago eragile bakoitzak zer-nolako erantzukizuna duen trenbidezko garraio sistemaren irisgarritasunean, katearen etapa bakoitzean.

Horrela:

- Udalei dagokie sarbide ibilbidearen, hau da, hurbileneko hiri ingurunea eta trenbide ekipamendua edo azpiegitura komunikatzen dituen oinezko ibilbidearen irisgarritasuna bermatzea.
- Azpiegituraren kudeatzaileei dagokie beharrezko neurriak hartzea joan-etorri segurua eta funtzionala bermatzeko geltokietan.
- Trenbide eragileei dagokie material mugikorra egokitzea, material hori erabakigarria baita nasaren eta trenaren arteko lotura erabat irisgarria izango dela bermatzeko.

Diagnostikoan ateratako ondorioen informazio zehatzagoa lortzeko, laburpen fitxak deritzen horietara jotzen dugu. Fitxa horietan aztertutako korridoreen bakoitzari buruzko berariazko informazioa bildu da.

### **III.2. Sistema metropolitarra**

Orokorrean, Bilboko metro sistemak kalifikazio ona lortu du irisgarritasun arloan. Hala ere, gai batzuetan hobekuntza jarduerak egin behar dira, batez ere ikusmen eta entzumen urritasuna duten pertsonen beren kabuz sistema horretara iristea erraztuko dietenak.

Horrela, instalazioak eta oinezkoentzako inguruneak mugikortasun urriko pertsonentzat irisgarriak badira ere, hainbat oztopo dituzte komunikazioan. Jarraian zehaztuko ditugu oztopo horiek:



- Oinezkoentzako inguruneetan egiaztatu da zoladuran ez dagoela gidatzeko balio dezakeen ukimenezko seinalerik, ikusmen urriko pertsonak igogailuen sarrerarantz eta atondora sartzeko arrapala eta eskaileretarantz bideratzeko.
- Orobat, ez dago gidatzeko ukimenezko seinalerik igogailuetatik barruko atondoko intereseko elementu eta zerbitzuetara joateko korridoreetan.
- Egiaztatu denez, ez dago gidatzeko sistemarik (plakak Braillean eta goierliebean) nasara iristeko eskaileretan eta maldetan. Seinale horiek baliagarriak izango lirateke ikusmen urriko pertsonentzat, joan nahi duten lekurantz orientatzeko.
- Nasan ez dago gidatzeko zerrendarik ikusmen urriko pertsonak unitate mugikorraren sarrera-ateen (urruneko ateen) kokalekurantz bideratzeko. Horrek arazoak sor ditzake unitate mugikor laburrenetan.
- Igogailuei dagokienez, erabileren lehentasun-sistema bat ezarri eta arautu behar dela egiaztatu dugu, eta, horrekin batera, gailuen kopurua eta edukiera bermatu behar dela, geltoki berrietan eskaerari behar bezala erantzuteko.

### **III.3. Tranbia sistema**

Tranbia sistemak erreferentzia dira garraio publikoaren irisgarritasun unibertsalaren gaian. "Hiria egiten duten" proiektuak dira, izan ere, horiek gauzatzeko, hirigintza integrazioko lan sakona egin behar da eta espazioa berriz antolatu beharra da trazatua igarotzen den eremu funtzionalean. Baina, horrekin batera, proiektu horiek erraztu egiten dute mugikortasun urriko taldeak gizartean eta kulturen txertatzea, oztoporik gabeko joan-etorriak bermatzen dituztelako. Inor baztertzen ez duen garraio sistema da, denek erabil dezakete: ezinduek, haur kotxeak daramatzatenek eta une jakin batean bizikleta bat garraiatzen dutenek.

Hala eta guztiz ere, Bilboko eta Gasteizko tranbia sistemak ikuskatzeko egin diren bisitetan, zenbait gabezia daudela egiaztatu da:

- Bilboko eta Gasteizko tranbiaren proiektuetan irisgarritasun fisikoko oztopoak gainditu ondoren, orain komunikazio-oztopoak daude kentzeko. Horrela, zentzumenezko ezintasunen bat duten pertsonen sistemarako erabateko irisgarritasuna bermatuko zaie.
- Horren haritik, Gasteizko tranbiak, Bilbokoa baino modernoagoa denez gero, sisteman sartu ahal izan ditu dauden komunikazio-oztopoak kentzeko behar diren neurriak.
- Erakunde eskudunak Gasteizko tranbiaren inguruan sortu den arazo hau jorratu beharko du: geltoki batzuetan, markesinaren eta espaloien artean igarobide estua dago; horrek zaildu egiten du gorpil aulkien erabiltzaileak igarotzea eta segurtasun arazoak sor ditzake. Izatez, prozedura judicial bat



dago martxan, Eginaren Eginez elkarteak hala eskatuta. Elkarteak elementu horiek berrizta daitezen nahi du eta, bere ustez, txartelak saltzeko makinak oso altu daude eta ez dute betetzen Irisgarritasunari buruzko Euskal Legean agindutakoa.

- Geralekuetan, hurbilen dauden oinezkoentzako ingurune gehienetan, zoladuran ez dago gidatzeko zerrendarik, ikusmen urriko pertsonei informazioa eman ahal izateko.

#### **III.4. Errepidetiko sistema**

Errepidetiko sistemen irisgarritasun-maila dela eta, esan daiteke ez dela ona autobus terminal nagusien egoera, ezta autonomia erkidegoko lurralde osoko geralekuena ere. Oraindik ez da erabateko irisgarritasuna lortzen hiri arteko ibilbideetarako eta ibilbide luzeetarako erabiltzen diren autobusetan.

##### **- Zerbitzu erregularrak (autobusa)**

2012. urteak inflexio puntua izan behar du EAEn hiri arteko eta ibilbide luzeko zerbitzuen irisgarritasuna sustatzeko, hain zuzen ere, hiriko zerbitzuentzat plataforma baxuko autobusa sartzea izan zen bezalaxe.

Hiri arteko lineen emakida mapa osorik berritzeak iraganarekin etetera bultzatu behar du, eta errepidetiko garraioaren garai berri baten sarrerako ate gisa balio behar du. Garai berri horretan, kalitatea, modernotasuna eta zerbitzuen erabateko irisgarritasuna izango dira konpainia eragileen lehiakortasunak oinarri izango dituen zutabeak.

Horrekin batera, pixkanaka autobus geltoki eta geralekuak egokitu behar dira, horietara iristeko oinezko ibilbideak atondu, eta gidariak prestatzeko eta sensibilizatzeko planak programatu eta gauzatu, mugikortasun urriko pertsona taldeek dituzten behar berezien gainean.

##### **- Ibilbide luzeko zerbitzuak (eskualde artekoak)**

- Ibilbide luzeko terminalek gabezia adierazgarriak dituzte irisgarritasunaren, erosotasunaren eta ergonomiaren gaitetan.
- Bilboko terminaleko instalazio eta zerbitzuek Donostiako eta Gasteizko geltokiek baino maila egokiagoa dute. Azken horien egoera aurreikusitako geltoki intermodalen proiektuen baldintzapean daude.
- EAEko hiru autobus geltokietan gabezia handiak ikusi dira komunikazioaren arloko irisgarritasunean.





- Ibilbide luzeko zerbitzuak egiten dituzten ibilgailuen ezaugarria da irisgarriak ez izatea, ez baitaude behar bezala egokituta mugikortasun urriko pertsonak erabil ditzaten.

#### **- Hiri arteko zerbitzuak (EAE barruan)**

- Foru aldundiek emandako datuen arabera, Bizkaian autobusen %91 dira irisgarriak, Gipuzkoan %78 eta Araban %43.
- Irisgarriak ez diren oin altuko ibilgailuak daudela ikusi da, baina horiek, lehen esan dugunez, beren jardunaren mugan daude. Hala ere, linea guztiek dute beren autobus flotan oin altuko autobus irisgarriren bat edo beste, eta horiek mugikortasun urriko pertsonen eskura jartzen dira alde aurretik eskatzen denean. Autobus horiek plataforma elektrohidraulikoa eduki behar dute, aparkatzen den nasaren edo kanpoko galtzadaren eta autobusaren zoruaren barrualdearen artean dagoen maila gainditu ahal izateko. Behar bezala erabili behar da; bestela, erabiltzailearentzat arriskutsua izan daiteke.
- Arrapala matxuraturik duten oin baxuko ibilgailu batzuk zerbitzuan daudela ikusi da.
- Geralekuetara iristea da oztopo nagusietako bat hiri arteko zerbitzuak normaltasunez erabili nahi direnean.
- Komunikazioko irisgarritasunari dagozkion alderdietan, gabezia garrantzitsuak daudela egiaztatu da, bai geralekuetan, bai ibilgailuetan, hiru lurraldeetako zerbitzuetan.
- Arabako lurralde zerbitzuak dira mailarik desegokiena dutenak.

#### **- Hiri zerbitzuak**

- Geralekuetara iristea da, oraindik ere, oztopo nagusietako bat hiriko zerbitzuak normaltasunez erabili nahi direnean.
- Hiru lurraldeetako hiriburuetakoko markesina modeloak funtzionaltasun egokia du mugikortasun urriko pertsonak erabiltzeko.
- Espaloiaren eta ibilgailuaren arteko lotura pixkanaka hobetzen ari dela ikusi da, espaloi aurrerabideko plataformak jarri direlako. Horiek segurtasun handiagoa ematen dute mugikortasun urriko pertsonak autobusera igotzerakoan eta handik jaisterakoan.
- Hiri flotetako ibilgailu gehienak oin baxukoak dira eta erabat irisgarriak, beren sarbide arrapalen bitartez.
- Gabeziak batzuk antzeman dira komunikazioko irisgarritasunari dagokionez, Gasteizko eta Donostiako geralekuetan eta ibilgailuetan.



## - Taxi egokituaren zerbitzua

Egiaztatu da EAeko udalerrri ugarik, hirigune garrantzitsuak zenbait kasutan, ez dituztela betetzen taxi egokituaren zerbitzuak lortu beharreko biztanle estaldurari buruzko parametroak. Parametro horiek indarrean dagoen araudiak finkaturikoak dira.

### III.5. Airetiko sistema

Airetiko garraioan ezintasunen bat duten pertsonak dituzten eskubideei buruz Europar Batasuneko araudia euskal aireportuetan betetzeak baldintzatu egiten du irisgarritasunaren gainean egin daitekeen edozein azterketa. Horrela, nahitaez laguntza pertsonala eman beharra dago hegaldiaren zikloko fase guztietan: iristean, fakturazio prozesuan, segurtasun eta aduana kontroletan, ontziratzean, hegaldian, ontzitik irtetean, kontroletan, ekipajea jasotzean eta helmugarantz irtetean.

Haatik, laguntza horrek ez ditu ezkutatu behar aireportuetako instalazioen irisgarritasunean egiaztatu diren gabeziak:

- Euskal aireportuek irisgarritasun fisikoko baldintzak betetzen dituzte, baina komunikazioan oztopoak antzeman dira. Oztopo horiek instalazioetan barrena mugitzea zailtzen diete zentzumenezko ezintasunen bat duten pertsonari.
- Alderdi gatazkatsuenetako bat Hondarribiko eta Gasteizko aireportuetan garraio publikoko zerbitzuak taxutzea izaten da. Horrek irisgarritasuna zailtzen du joan-etorrien katean.

## IV. GOMENDIOAK

Era berean, **gomendioak (*guztira, 18*)** garraio sistemen arabera antolatu dira eta, horien barruan, administrazio eskudunen edo azpiegituraren eragileen edo kudeatzaileen arabera, modu sistematikoagoan ikusteko:

### 1. Trenbide sistema

EAeko trenbide zerbitzuen kalitatea hobetzeko eta ibilgailu pribatuarekin eta beste garraiobide publiko batzuekin lehiatzeko gauza izango den hautabidea bihurtzeko, gainditu egin behar dira gaur egun garraiobide honen erabilera unibertsala baldintzatzen duten oztopoak.

Oro har, egindako diagnostikoaren arabera, zera uste da:



**1º. Udalek lehenetsi egin behar dituzte instalazioetan** oinezkoentzat dauden inguruneak **egokitzeko jarduerak**.

**2º. Azpiegituraren kudeatzaileei (ADIF, FEVE, ETS) gomendatzen zaie:**

- Erabat irisgarria izango den material mugikorra sar dezatela nasaren eta trenaren loturan, ibilgailu barruko joan-etorrian eta unitate mugikorrean ematen diren informazio eta zerbitzuetara iristerakoan.
- Nasak egokitu ditzatela, nasaren eta trenaren arteko lotura maila berean egiten dela bermatzeko.
- Oinezkoentzako trenbide-pasaguneak ezabatzeko plana egin dezatela, eta nasen artean joan-etorri unibertsala eta segurua bermatzeko sistema teknikoak jarri edo eraiki ditzatela.
- Metal-kautxuzko trenbide-pasaguneak jar ditzatela, bestelako pasabiderik ez duten geltokietan.
- **Geltokietara sartzeko ateak eta haien barruan daudenak automatiza ditzatela; sarbideetan, atondoetan eta nasetan arrapalak eta eskailerak egokitu ditzatela.**
- Instalazioetan **komunikazio eta seinaleztapen sistemak ezarri eta hobetu ditzatela**, ikusmen eta entzumen urrituentzako irisgarritasuna hobetzea ahalbidetuko duten teknologia berritzaileak eskuratuz.
- **Ergonomia eta erosotasun baldintzak** hobetu ditzatela irisgarritasun kate osoan zehar: altzariak, autosalmentako makinak, komunak, eta abar.

Txostenaren eranskinean bildu diren laburpen-fitxetan (oso elementu baliotsuak eta baliagarriak dira), zehatz-mehatz adierazi dira ikuskatu diren trenbide korridoretako bakoitzean ikusitako gabeziak eta une honetan gauzatzen ari diren jarduerak, proiektatu direnak edo azterlan fasean daudenak. Lortutako informazioari esker egin ahal izan den diagnostikotik abiatuta, berariazko gomendioak egin dira, aztertutako linea bakoitzeko.

## **2. Sistema metropolitarra**

Hiru jarduera ildo proposatu dira Bilboko metroaren sisteman irisgarritasun baldintzak hobetzeko:

**1º. Bilboko Udalari gomendatzen zaio egokitu ditzala oztopoak dituzten geltoki guztietako oinezkoentzako inguruneak, geltokirantz abiatzea baldintzatzen duten oztopo fisikoak kenduz edo gidatzeko ukimenezko zerrendak jarritz. Horiei esker, oinezko ibilbidea egin ahal izango da geltokietako atondoetara eramaten duten igogailu, arrapala eta eskaileretarantz.**



**2º. Bizkaiko Garraio Partzuergoari gomendatzen zaio zenbait jarduera egin ditzala metroko igogailu sarearen funtzionaltasuna areagotzen saiatzeko, honako hauen bitartez:**

- Hiri sarean kokatuta dauden igogailuak topatzeko mapak landuz eta mapa horiek erabiltzaile guztientzat irisgarria izango den formatu batean diseinatuz.
- Mugikortasun urriko pertsonak erabiltzeko lehentasuna dutela espresuki seinaleztatuz eta arautuz.
- Eraikitzen ari diren geltoki berrietan, igogailuen edukiera areagotuz.

**3º. Bizkaiko Garraio Partzuergoari gomendatzen zaio teknologia berrietan oinarritzen diren gida sistemak ezar ditzala metroko instalazioetan, ikusmen ezintasuna duten pertsonen irisgarritasuna lortzen saiatzeko. Horretarako zera erraztu beharko da:**

- Ukimenezko zoladura jartzea, gidatzeko zerrendekin, igogailutik atondoko elementu eta zerbitzuetara doan ibilbidean.
- Gidatzeko plakak jartzea, Braille sisteman eta goi-erliebeko karaktereetan, nasara doazen eskaileretan eta iritsiera arrapaletan. Horiek ikusmen urriko pertsonak orientatuko dituzte hartu nahi duten noranzkorantz.
- Nasan berariazko seinaleak jartzea, ikusmen urrituek geldialdian jakin ahal izan dezaten zein den metro unitate laburren urruneneko kokalekua.
- Ukimenezko zerrendak jartzea, ikusmen urrituak orientatzeko unitate mugikorrera sartzeko atearen kokalekurantz.

### **3. Tranbia sistema**

**1º. Gasteizko eta Bilboko Udalei gomendatzen zaie egokitu ditzatela geralekuetara iristeko oinezkoentzako inguruneak, zoladuran gidatzeko eta hankaz ukitzeko zerrendak jarritz.**

Horrela, erakunde eta entitate eskudunei eskatzen zaie teknologia berrietan oinarritutako gida sistemak ezartzeko aukera azter dezatela – kokaleku magnetikoa, irrati-frekuentzia edo bluetooth gida–, horien bitartez ikusmen urrituen irisgarritasuna eta mugikortasuna nabarmen hobetu dadin.

**2º. Euskal Trenbide Sareari gomendatzen zaio jarraian zehaztuko diren neurriak har ditzala, Bilboko tranbian irisgarritasun unibertsala lortzen saiatzeko:**

- Irisgarritasuna bermatu behar da txartelak saltzeko makinetan eta geralekuan bidaia baliogabetzeko dauden gailuetan.
- Geralekuko informazioa erabat irisgarria izateko ahalegina egin behar da.



- Atearen kokalekuaren berri ematen duten sistema akustikoak jarri behar dira.
- "T moduko" informazio sistemak jarri behar dira tranbien barrualdean.

**3º. Euskal Trenbide Sareari gomendatzen zaio, Gasteizko tranbiari dagokionez, azter ditzala egon daitezkeen konponbideak, gurpil aukia erabiltzen duten pertsonen erabateko segurtasuna bermatzeko markesinaren eta espaloien arteko oinezko joan-etorrian.**

#### **4. Errepidetiko sistema**

**1º. Udalei gomendatzen zaie konpon ditzatela geralekuetara edo autobus zerbitzu guztiak –hirikoak nahiz hiri artekoak– aparkatuta egoten diren nasetara iristeko dauden oinezko ibilbideetako irisgarritasun arazoak.**

**2º. Udalei eta foru aldundiei gomendatzen zaie plan bereziak landu ditzatela autobus geltokiak egokitzeko,** horien erabateko funtzionaltasuna bermatzeko. Horrela, ibilgailua espalora hurbiltzea baldintzatzen duten oztopoetatik libre geratuko dira, eta mugikortasun urriko pertsonak espaloitik edo nasatik joan-etorria egin ahal izango duela eta ibilgailuaren plataformara iritsiko dela bermatuko da. Orobat, oro har gomendatzen da geralekuetan markesina topatzeko eta informazio bisuala eta akustikoa emateko teknologiak jar daitezela, eta, horretaz gain, altzariak egokitu daitezela eta euskarri iskiatiko osagarriak jar daitezela.

**3º. Hiru lurraldeetako hiriburuetan dauden autobus terminalei dagokienez,** lehenik eta behin gogorarazi behar da Donostiako eta Gasteizko ekipamenduak behin-behineko egoeran daudela, bi instalazioen operazio aldiak geltoki intermodalen proiektu berrien baldintzapean daudelako. Premisa hori aintzat hartuta, hainbat gomendio egiten dira, terminalen erabilera eta funtzionaltasun baldintzak hobetu ahal izateko haien eraginkortasunaren amaierako fasean:

- **Donostiako terminala:** Donostiako Udalarari gomendatzen zaio terminaleko instalazioak egokitu ditzala, erabiltzaileen irisgarritasun, erosotasun eta ergonomia baldintzak hobetzeko zain dauden bitartean. Batez ere, markesina zabal eta funtzionala jartzeko eskatu behar dugu, bidaiariari babeslekua, erosotasuna eta garraio-zerbitzuei buruzko informazio estatikoa eta dinamikoa emateko. Halaber, zoladuran gidatzeko ibilbideak seinaleztatu beharko dira, eragileen merkataritza lokaletan sartzeko orduan irisgarritasun unibertsala bermatzeko.
- **Gasteizko terminala:** Gasteizko Udalarari gomendatzen zaio terminalean sartzeko baldintzak hobetu ditzala, arrapalak egokituz eta eraikinerari sartzeko ateak automatizatuz. Era berean, udalarari eskatzen zaio



erabiltzaileen segurtasun eta babes baldintzak berma ditzala haiek zain dauden bitartean eta aparkaleku diren nasetara abiatzen direnean, batez ere José Mardones kale gatazkatsuan –egindako diagnostikoan ikusi den bezala–.

- **Bilboko terminala:** Bilboko Udalari gomendatzen zaio akordio bat susta dezala Termibus ustiapen sozietatearekin eta garraio eragileekin, sarbideak hobetzeko, informazioa emateko eta txartelak saltzeko salmahaiak egokitzeko, zerbitzuen irteera eta iritsiera megafoniaz jakinarazteko eta terminaleko zerbitzu eta interes puntu guztietarantz doan gida-ibilbidea luzatzeko.

**4º. Garraio eragileei gomendatzen zaie** ibilgailuaren barruan behar bezala seinalezta ditzatela eskailera-mailak, ateak eta sartzeko plataformak; gidatzeko barrak jar ditzatela, ukimenezko elementuekin, ikusmen urrikoek eserlekuak errazago aurki ditzaten; eta mugikortasun urriko pertsonak sartzeko atean, bidaiak balio gabetzeko gailua jar dezatela.

**5º. Garraio eragileei gomendatzen zaie** beharrezkoak diren mantentze-programak egin ditzatela, ibilgailuen parkea irisgarritasunaren aldetik prest dagoela zaintzeko. Halaber, gidarientzat beharrezko prestakuntza planak eduki ditzaten gomendatzen da, haiek mugikortasun urriko bidaiarien beharrei buruzko prestakuntza izan dezaten.

**6º. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailari gomendatzen zaio Euskadiko Garraioaren Agintaritzaren bitartez lan-foro bat eratzeko aukera azter dezala** eta bertan sar ditzala gaian eskumena duten administrazioak, enpresa eragileak, ibilgailu fabrikatzaileak, ikerketa- eta erabiltzaile- zentroak. Horrek ikerketa ildo berriak sustatuko ditu, errepidetiko garraio zerbitzuen irisgarritasuna eta ergonomia baldintzak hobetzeko, garraio sistema adimendunak eta teknologia berrietan oinarritutako sistemak jarritz.

**7º. Taxiak irisgarritasun parametroetara egokitzeko aurrekontua gehitzea gomendatzen da**, lege ezarritako gutxienezko biztanleria estaldura bermatzeko (1/3.000 biztanleko), eta ratio hori udalez gaindiko eremuetan bete ahal izan dadin. Era berean, jarduerak finkatu behar dira taxi-gidariak sentsibilizatzeko, mugikortasun urriko pertsonen beharren gainean kontzientziatu daitezten.

## 5. Airetiko sistema

**1º. Loiuko aireportuari buruz azaltzen diren beharrei dagokienez, gomendatzen da** gidatzeko ukimenezko zerrendak egokitu daitezela terminalera eta atondoan dauden zerbitzu eta elementuetara iristeko ibilbideetan: hain zuzen, fakturazio mahaietara, mugikortasun urriko pertsonen laguntzeko tokietara, komunitaria



eta abarretara iristeko ibilbideetan. Orobat, beharrezkotzat jotzen da terminaleko altzariak egokitzea, mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak gordetzeko ahalegina ere eginez, bai atondoan, bai irteera eremuetan.

**2º. Hondarribiko aireportuari buruz azaltzen diren beharrei dagokienez, gomendatzen da** gidatzeko ukimenezko zerrendak egokitu daitezela terminalera eta atondoan dauden zerbitzu eta elementuetara iristeko ibilbideetan: hain zuzen, fakturazio mahaietara, mugikortasun urriko pertsoneri laguntzeko tokietara, komunetara eta abarretara iristeko ibilbideetan. Orobat, beharrezkotzat jotzen da terminaleko altzariak egokitzea, mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak gordetzeko ahalegina ere eginez, bai atondoan, bai irteera eremuetan.

Halaber, salmahaietan eta bidaiariari informazioa eta laguntza emateko guneetan indukzio magnetikoko begiztak jarri behar dira, entzumen urriko pertsoneri komunikazioa errazteko.

Azkenik, autobusen zerbitzu erregularrek berriro terminalera sarbidea izan dezaten gomendatzen da.

**3º. Forondako aireportuari buruz azaltzen diren beharrei dagokienez, gomendatzen da** gidatzeko ukimenezko zerrendak egokitu daitezela terminalera eta atondoan dauden zerbitzu eta elementuetara iristeko ibilbideetan: hain zuzen, fakturazio mahaietara, mugikortasun urriko pertsoneri laguntzeko tokietara, komunetara eta abarretara iristeko ibilbideetan. Orobat, beharrezkotzat jotzen da terminaleko altzariak egokitzea, mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak gordetzeko ahalegina ere eginez, bai atondoan, bai irteera eremuetan.

Ambulift erako ibilgailu bat eskuratu beharko litzateke, mugikortasun urriko pertsoneri, gurpil aulkien erabiltzaileei, ontziratzean eta ontzitik irtetean segurtasuna bermatzeko.

## **V. KUDEATZAILEEN ETA ERAGILEEN JARDUERA PROGRAMAK**

Euskal Autonomia Erkidegoko eragile, kudeatzaile eta administrazioek epe laburrean edo ertainean egiteko aurreikusi dituzten jarduerak biltzeko –beraz, gure benetako kontrolpean daudenak–, nabarmendu nahi dugu txostenaren III. zatian jasota daudela haiek bidali dizkiguten proiektatutako programak.

Gai horri lotuta, adierazi behar dugu txostenerako egin ziren ikuskatze-bisitak duela urtebete egin zirela, gutxi gorabehera. Hortaz, baliteke txostenean adierazitako



programetako batzuk dagoeneko martxan egotea, osorik edo haien zati bat, batez ere 2011ko programazioari zegozkionak.

## **VI. TXOSTEN BEREZIAREN FORMATUAK**

- Txosten hau liburu formatuan eta CD euskarri digitalean argitaratu (hor agertzen dira datu-bilketaren kanpainaren ondorioz betetako ikuskatze-fitxa guztiak), baina formatu elektronikoa berri bat ere erabili da, batzorde honi hil honen 1ean aurreratu genionez, Arartekoaren argitalpen berri guztiekin bezalaxe eta gure web orrialdearen barruan, guztiz nabigagarria eta hainbat euskarritan: pdf, html, xml. Horiek erabilera erraztuko dute, baita ere web orrialdeko datu ireki guztiak (*open data*) webaren berriztatze-atalean kargatzea. Horrela datu horiek libreki berriz erabili ahal izango dituzte herritarrek edo gaia ardura zaien enpresek.

Ohiko *copyright*-a kenduz, datuak berriz erabiltzeko aukera hori dagoela jakinarazteko, hain zuzen ere, *creative commons* lizentzia gehitu zaio; horrek txostena berrerabiltzeko aukera onartzen du, betebeharrak bakarrez: egilea nor den aipatzea.

Ekimen horren bitartez, bat egin dugu zenbait administrazioek – besteak beste, Eusko Jaurlaritzak – eta gizarte-konpromiso egiaztatua duten enpresa batzuek abian jarritako helburuarekin: hau da, denek aprobetxatzeko datuak ematea eta gehitzea, beste pertsona batzuek berriz aprobetxa ditzaten eta, bestek egindakoan oinarrituta, gauza berriak sor ditzaten.

Era berean, datozen hilabeteetan, txosten honek emandako datuetatik eta hainbat iturritatik jasotako beste batzuetatik abiatuta, Arartekoak jendearen esku jarriko du irisgarritasun-mapa elkarreragile bat (google maps izenaz ezagutzen ditugunen antzera), informazio hori era dinamikoan eskuratu ahal izateko. Eskuragarri egongo da, halaber, [www.ararteko.net](http://www.ararteko.net) web orrialdean.

Ekimen horretan, ezintasunaren arloan lanean diharduten elkarteek lankidetzan izan nahi dugu, informazioa eguneratuta edukitzeko. Horri esker, informazioa kontsultatu nahi duenak, Internet bidez, etxetik modu grafikoan eta ikono, argazki eta fitxen bitartez ikusi ahal izango du txosteneko informazio hori guztia, eta bere iritzia osatzeko elementuak izango ditu, batetik bestera segurtasunez ibili ahal izateko.

\* \* \* \*





Laburbilduz, txosten hau ez da zerbaiten bukaera, baizik eta etengabe lanean aritzeko elementua. Baliagarri izango dugu honako hauetarako:

- Ezintasunen bat duten pertsonen tresna teknologiko baliotsuak eskuratzeko, baliabide horiei buruzko informazioa jaso dezaten, tresna horietatik abiatuta erabaki dezaten eta beraien autonomia erraztu dadin.
- Euskal administrazioen geroko jarduerak ebaluatzeko. Horrela, datorren urtean batez ere honako bi alderdi hauek landuko ditugula aurreratzen dizuet:
  - o Errepidetiko garraioaren linea erregularren administrazio-emakidak esleitzea, eta txosten honetan adierazitako betebeharrak bete ote diren ebaluatzea, baita baliabideen irisgarritasunaz ateratzen den azken argazkia ere.
  - o Administrazioek eta eragileek bidali dizkiguten jarduera-programak bete diren ala ez aztertzea.