



Jonander Agirre Mikelez - @jonanderagirre
Arkitektoa

Azpiegitura

Kurtso berriarekin, irailean, hasi egiten da **betan urtea**. Gabon garaietan kokatzen den urte berriaren muga hori artifizializatuta dugu urtarok langai ez ditugun gehiengoak eta udarak markatzen duen paroi ezinbestekoak momentu aproposagoa dirudi aldaketak sustatzeko.

Aldaketa nabaria sumatu da kurtso berri honekin Hernaniko Karabel auzoaren inguruan, 18 hilabeteren ostean RENFEk erabiltzaileei zabaldu baitie udalerriaren geltoki nagusi berria, azkeneko ukituen faltan. Geltokiaren ezaugarri nagusia pasabide baten gisan erabil daitekeela da. Irun-Brinkola aldiriko lineak zeharkatzen dituen beste udalerri askotan bezala, trenbidea eta geltokia herriaren limite gisakoa izan dira askotan, hura zeharkatzeko maiz pasabide ilun, estu eta desatseginak utziz. Kosta egiten zait onartzea, baina geltokiak dituen beste hainbat akats, detaile trakets, akabe-
ra eskas edo anbizio muga-
tua albo batera utzita, uste
dut txalogarria dela geltoki
berria pasabide bat izatea
ere, nola lerrokatu den he-
rrira igotzen den igogailua-
rekin eta nola jasotzen di-
tuen beste auzoko hainbat
mugimendu. Ez da arkitek-
tura bikain bat, baina ohi-
tuta gauden mailarekin, ha-
rrituta nabil.

Kontua da geltoki hau ez dela linea osoan berritu den bakarra. Andoaingo geltoki berria otsailean zabaldu zen, Urnietakoa ekainean, Legazpi eta Ordizian obretan daude, baita Donostiako Herrerako geltokian ere. Horiei gehitu egin behar zaizkie aurreko urte-
etan linea bereko beste gel-
tokien berritze edo hobekuntzak, hala nola Lezo-Errenteriakoa, Intxaurrondokoa, Villabona-Zizurkilekoa, Ordizia eta Legazpiko lehen faseak edo Tolosa Erdia geltokiaren be-

rritzea. Kontuan hartu behar dira halaber tramitean dauden berritzeak: Iruneko geltoki berria aurki hasiko dira eraikitzen, Legorretan lizitatu berri dira lanak, Donostiako geltoki nagusiak obretan darama ia urte bat eta uda honetan bertan Loiolako Erriberetako konexioa Euskotrenen sarearekin, Donostialdeko sare osoarentzat oso garrantzitsua izango dena, martxan jarri dela dirudi (urte luzetan atzeratutako lana).

Hau irakurrita, askok garraio publikoaren aldeko apustu sendoa badagoela ondorioztatu genezake, Gipuzkoaren biztanleriaren erdia baino gehiago zerbitzatzen duen ardatz bat sendotuz. Aldiz errealitatea oso bestelakoa da.

Aldirietako zerbitzua lurraldean dagoen garraio sistema traketsena da alde handiz. Tren kopurua eskasa du, eta ondorioz, frekuentzia barregarriak. Atzerapenak eguneroko gau-

za dira, honek ekartzen duen fidagarritasun falta-
rekin. Pasaiako portuko merkantzia trenak lehen-
tasuna dute linean eta ho-
rrek aldiriko trenak bertan
behera uztea ekartzen du
askotan, inongo abisurik
gabe. Informazioa jasotze-
ko aplikazio, webgune edo
sare sozialak ez dira erabi-
lerrazak eta informazioa
jasotzea zailtzen dute. MU-
GI sistemarekiko integra-
zioa ez da totala eta REN-
FEk bere bonu sistema
propioak sustatzen ditu.

Kurtso berriarekin, irai-
lean, aldirietako trenak
dohainik izango dira urte
berrira arte, Pedro Sanche-
zen gobernuak agindu be-
zala. Zalantza dut ea la-
guntza horrek erabiltzaile
gehiago erakarriko dituen
aldirietako trenera. Tama-
lez, aldirietako trena ez da
gogoz hartzen den ga-
rraioa, beste aukerarik ez
duzunean hartzen duzuna
da. •



Jonander AGIRRE