



Gilen TXINTXURRETA BEITIA - @GilenTxintxu
Arkitektoa

Kadentzia

Oihartzun askorik izan ez duen arren, maiatz honetan Gasteiz eta Arabarentzat giltzarri izan beharko lukeen gertakari bat jazo da:

Miranda eta Altsasu artean tren zerbitzu egonkor bat ezarri da, egunean 10 bidaia dituelarik alde bietan. Aldiriko trena erabiltzen duen edonorentzat hau txikikeria da, baina Arabako lautadan aspaldidanik galduta zegoen zerbitzua berreskuratzea eta geltoki ugari berriro irekitzea ekarri du, besteak beste.

Testuinguru apur bat jartzeko, 2013 urte inguruan EH Bilduk Arabatran proiektua proposatu zuen: Altsasu eta Miranda arteko aldiri zerbitzu bat, Gasteiz barruan 8 (ZORTZI!) geltoki zituen. Garai hartan, Gasteizko Udalak eta Arabako Foru Aldundiak proiektuaren bideragarritasuna aztertzeko txosten bat enkargatu zuten, eta bertan proiektua bideragarria ez zela esaten bazen ere, ondorioetan argi esaten zen garrantzitsua zela ardatz hau lotzeko tren azpiegitura indartzea. “Txostengintzaren” gaia beste baterako utziko dugu.

Miranda eta Altsasu artean egitura-tzen den lurraldea 350.000 biztanle inguru, hamarnaka industriagune, azpiegitura, zerbitzu, jarduera ekonomiko eta herrik osatzen duten giza ekosistema bat da, besteak beste. Lurralde hau guztia Madril-Irun trenbideak zeharkatzen du eta aledun lepo-ko baten modura lotzen du. Tren geltokietatik bost kilometro baino gutxiagora bizi da eremuko biztanleriaren %90 baino gehiago, eta ekialde-mendebalde dituen 80 kilometroak ordubete baino gutxiagoan egin daitezke trenean. Hau da, oso ondo konektatuta dagoen eskualde bat da, orain arte trenbideari bizkarra emanda bizi izan den eskualde bat. Garraio berriak eskualdeari aukera eman dio bere buruari begiratzeko berriro ere.

Tamalez, Altsasu eta Miranda artean ezarri dena ez da ohiko aldiri line bat, jadanik existitzen ziren tren zerbitzuen luzapen edota egokitza-pen bat besterik ez da izan. Horregatik, egunean zehar dauden bidaia urrien maiztasunak oso aldakorrak dira, ez daude “kadentziatuta”. Baina zergatik da hau garrantzitsua?

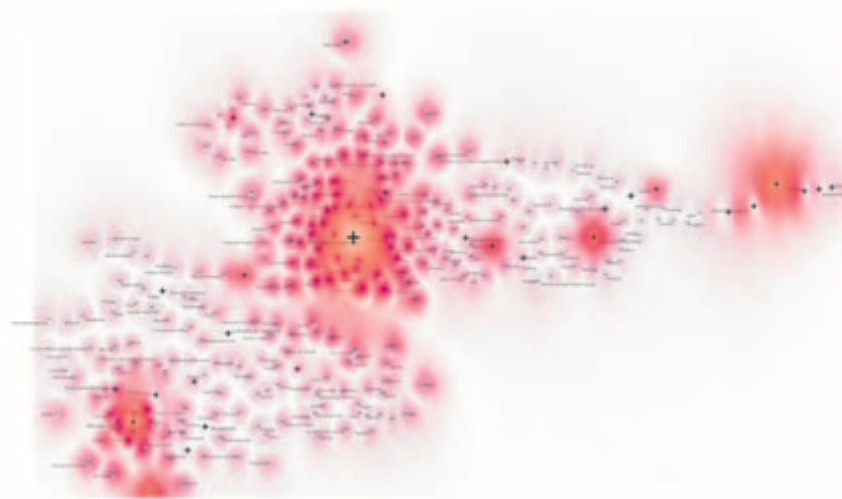
Musika, dantza edota kirol testuinguruetan ohikoa zaigu kadentzia; erregularki jazotzen diren gertakarien sekuentzia edo erritmoa da. Garraio publikoa antolatzerakoan, bi joera nagusi gailentzen direla esan dezakegu. Batetik, ordutegien gailur eta haranei begira egiten diren sistemak, hau da, bidaiari eskari gehien izaten dituzten orduetan zerbitzuak kontzentratzen dituzten sistemak. Lantegi edo industriagune konkretu batera joateko mugikortasuna antolatzeko egokiak izaten dira, garraio eskaria ez baita egonkorra egun osoan zehar. Baina eremu metropolitano dinamiko baten barruan, zerbitzuen eta joan-etorrien aniztasunak bestelako sistema bat eskatzen du.

Bigarren sistema garraio kadentzia-tuan oinarritzen dena da, erregularki ematen diren zerbitzuen sekuentzia,

hain zuzen ere. Bilboko aldiriek 15 minutuko frekuentzia dute, eta Donostia mendebaldekoek 30 minutukoa. Maiztasunak zerbitzuaren sistema osoaren ulerkera arrazional eta erraz bat garatzea ahalbidetzen du, bidaiariak ondo baitaki X minutu oro tren bat izango duela. Horrek ez du soilik bidaiak aurreikustea errazten, egokitzen eta berrantolatzen laguntzen du.

Eremu metropolitano baten barruan, jatorri eta helmuga zehatzak baino, eremua osatzen duten elementu guztien arteko harremana normalizatzea da garrantzitsua. Pieza bakoitza egitura nagusiago baten baitan uler-tzea eta batetik bestera normaltasun eta erraztasunez mugitzeko ohitura hartzea da arrakastaren giltza, eta Arabako lautadak bere potentzial osoa garatzeko sare baten modura funtzionatzeko hasi behar du.

Lehenengo urratsak egin dira, apur bat lotsatiak, bai, baina bidean ibiltzen hasia da trena. Berritasun honek Gasteizi eta Araba osoari aukera berrien leihoa ireki diezaieke, baina horrek ausardia eta bisioa eskatzen ditu. Konbentzimendurik gabe eginiko apustuek huts egiteko joera dute; irabazteko, hordagoan sinistu beharra dago; hortaz, eman kartak! •



Ilustrazioa: GILEN TXINTXURRETA BEITIA