

AZPIEGITURAK ETA MUGIKORTASUNA



EGOERA

Azken urteetan nagusitu den etengabeko azpiegiturak eraikitzeko politikekin amaitu beharra dago, inbertsio politika basati honek administrazioak itotzera eraman baikaitu.

Benetako irisgarritasunaren eta mugikortasun jasangarriaren aldeko apustua egin behar dugu.

HELBURUAK

Egungo ereduaren mugak begi bistakoak dira eta ekonomikoki, sozialki eta ingurumenarekiko jasangarria izango den eredu bat aldarrikatzen dugu: lurralde antolaketa arduratsu baten ondoriozko garraio plan integral iraunkor bat diseinatu behar dugu, garraio publikoari lehentasun osoa emanez, egun ditugun azpiegiturak balioan jarriz eta erabilera areagotzeko neurriak hartuz.

Aldarrikatzen dugun eredu iraunkor berri honen diseinu eta plangintzan, guztion inplikazioa behar-beharrezkoa da, herritar zein eragileen parte hartze zabalak emango baitio zilegitasuna planteamendu orori.

NEURRIAK

1

Irisgarritasuna eta mugikortasun jasangarria dira gure mugikortasun politikaren ardatzak. Norabide horretan, Eusko Jaurlaritzak, Foru Aldundiak eta udalak lankidetzan jarriko ditugu, herritar orok irisgarritasuna bermatua izan dezan eta administrazio publikoek eskaintzen dituzten zerbitzu guztietara sarbidea izan dezan. Honetarako, Mugikortasun jasangarriko legea proposatuko dugu.

2

Benetako agintea izango duen Garraioaren Agintaritzaren beharra aldarrikatzen dugu kudeaketa integrala planifikatzeko, modu eraginkor, sozialki bidezko eta ingurumenarekiko jasangarri batean. Bere osaketan herritarrak izan behar dira protagonista eta kudeaketak parte hartzea ahalbidetu behar du.

3

Garraio publikoa ekonomikoki, sozialki eta ingurumenarekiko modu jasangarrian antolatuko dugu.

Txartel bakarra: Euskal Herri osorako garraio publiko guztietan erabilgarria izango den txartel bateratua jarriko dugu abian. Garraio eroso, eskuragarria eta prezioz justua izatea da azken helburua, deskontu eta errenta irizpideak txertatuko dituen tarifikazio sistema orokorra eta integratua ezartzea ahalbidetuz.

Egungo garraio publikoaren eskaintza hobetu, zerbitzuak herritarren beharretara egokituz eta mugikortasun iraunkorraren printzipioa aintzat hartuz.

Intermodalidadea bultzatu, bai garraio bide ezberdinen artean, eta baita eskualde eta herrialdeen artean ere.

4

Garraio-azpiegituren inbertsio politika gizarte-errentagarritasunaren printzipioan oinarritu behar da, herritarren benetako mugikortasun beharrei eredu jasangarri batekin erantzunez.

5

AHTren esleipenak geldituko ditugu, moratoria batekin batera, azpiegitura bere osotasunean eraikitzeak sortaraziko lukeen koste ekonomiko, sozial eta ingurumenekoa aztertu eta, martxan jarri gero sortaraziko lukeen koste/onuren txosten independente bat eskatuz. Horren ondorioz herritarrei zuzenduriko galdeketa bat antolatuko dugu azpiegiturarekin zer egin erabakitzeko.

6

Bizikleta bidezko mugikortasuna planifikatu eta garatuko dugu, aisialditik haratago, egunerokotasunerako garraio sistema modura ulertuz.

Azpiegitura egoki eta bidegorriak garatzearekin batera, errepideak autoekin konpartitzeko hainbat eredu bultzatuko ditugu.

Bizikletaren interoperatibitatea zaindu eta sustatuko dugu: bestelako garraio publikoetan bizikleta eramateko erraztasunak eta baliabideak jarri, azpiegitura nagusietan bizikleta aparkaleku zainduak jarri eta bizikleta alokairuko zerbitzu publikoak jarri.

Eraikin publiko eta komertzial guztietan bizikletentzako aparkaleku egokiak egiteko beharra arautuko dugu.

Garraio mota hau sustatzeko sentsibilizazioa kanpainak egingo ditugu eta erabilera areagotzeko erakunde publiko zein eragile pribatuen arteko elkarlana bultzatuko dugu.

7

Trenbide azpiegitura guztien azterketa sakona egitea ezinbestekoa da, herri honek beharrezko dituen azpiegiturak diseinatu eta gauzatzeko.

Egungo trenbide sarean hobekuntza nabarmenak burutuko ditugu:

- Trenbide-pasaguneak ezabatuz edo ezinezkoa den kasuetan segurtasuna hobetuz.
- Tren zerbitzuaren maiztasunak handitzeko bikoizketak eginez.

Tren zerbitzuaren lehiakortasuna hobetzeko, hainbat gunetan trenbide ibilbidea hobetuko dugu, eta era honetan abiadura komertzialak hobetu ahal izango dira. Ezinbestekoa baita, bidaien iraupen komertziala gutxitzea, bereziki Euskotrenek Gipuzkoan kudeatzen duen zatian (kostaldeko trena).

Donostialdeko metroaren proiektuari dagokionez, bere helburua herritarrei zerbitzu publiko egokia ematea da, eta EH Bilduk proposamen hau egiten du Donostialdeko eta Gipuzkoako tren zerbitzua hobetzeko:

- Euskotrenek Donostialdean ematen dituen zerbitzuen maiztasunak 10 minutu azpikoak izatea.
- Horretarako, trenbidean zein geltokietan behar diren azpiegitura hobekuntzak burutzea, Altza-Pasai Antxo-Galtzaraborda burdinbide-zatiaren obra egiteari eta Loiolako Renfe eta EuskoTrenen arteko aldalekuaren (interkanbiadorea) obra proiektuari lehentasuna emanaz.
- Donostialdeari begira, BusTran zerbitzu berritzailea proposatzen dugu: 200 miloi euro inbertituko ditugu zerbitzuak handitu eta maiztasunak hobetzeko.
- Donostiako pasantearen proiektua bertan behera utziko dugu, badagoelako alternatibarik Donostialdeko garraioa hobetzeko.
- Alternatiba izango den proiektu hori gauzatzeko, Donostialdeko herritarrekin benetako parte hartze prozesu garden bat irekiko dugu, eztabaidarako proposamenak mahai gainean jarritz.

Arabatran da mugikortasuna hobetzeko Arabari eskaini diogun proiektua. Egungo tren korridorea erabiliko lukeen erdi tren erdi tranbia proiektua, Gasteiz eta orokorrean Arabako eremu zabal bati irtenbide emango liokeen tren soziala da. Eztabaidagai jarriko dugu, herritarren eta instituzio guztien artean garraio eredu iraunkor bat aurrera eramateko.

Bizkairako aurreikusitako trenbide proiektuak (metroaren L4 eta L5 lineak, aireportukoa, tranbiak, eta abar...) berraztertuko ditugu eta gizarte-errentagarritasunaren printzipioan oinarrituko ditugu proiektu berriak.

Adif eta Renfe enpresek kudeatzen duten trenbide sarearen eskumena exijituko dugu, trenbide azpiegituren plangintza bere orokortasunean burutu ahal izateko.



Errepideen eraikuntza basatiak finantzaketa arazo larri batera eraman gaitu: irtenbide integral bat behar dugu.

Orain arte bide-azpiegitura handien alde eramandako kudeaketa jasangaitzak finantza-zama izugarria suposatzen du, eta argi dago berau finantzatzeko iturriak finkatu behar direla.

“Kutsatzen duenak ordaindu behar du” printzipioa ezartzeko momentuan, kontuan hartu behar dugu, hainbat kasutan, euskal herritarrok bakarrik garela gure zergen bitartez errepideak finantzatzen ditugunak, beraz, nazioarteko trafikoak ere ekarpenak egiteko formula bat adostea proposatzen dugu.

Bide honetatik, EAEko erakunde guztien arteko elkarlanean proposamen bateratua diseinatzea planteatzen dugu, lurralde arteko desplazamenduetan eta lurralde barruan oreka eta berdintasun printzipioak aplikatuz.

Herritarren parte hartze prozesu arduratsu batek osatu eta bermatu beharko luke plangintza hori.



Aireportuen gaineko eztabaida mahai gainean jarri eta Herri ikuspegi batetik planteamendu zehatzak egingo ditugu, aireportu sarearen antolaketa integrala planifikatuz eta aireportuen arteko osagarritasuna bilatuz.

Lehenik eta behin, gure Aireportu guztien eskumena exijituko dugu.

Lehentasunezkoa da Forondako aireportuarentzat 24h-tako zerbitzua eta Muga Ikuskaritza Postua (Puesto de Inspección Fronterizo (PIF)) berreskuratzea, hauek gabe mugatu egiten baitu aireportuaren erabilgarritasuna eta beharrezkoak dira karga aireportu modura zuen pisua berreskuratzeke.

Antolaketa integral bat planifikatu bitartean, Loiuko aireportuaren zabalkundea egiteak ez du zentzurik. Horri gehitu behar zaio ingurumenean eta biztanlerian eragiten dituzten kalteak, eta nola ez, orografiak ez duela gomendatzen.

Hondarribiko aireportuaren erabilera, gaur egungo eremuak ematen dituen aukerak baliatuz, hobetuko dugu, pista luzatu beharrik gabe.



Portuen eta itsas garraioaren kudeaketa integralerako urratsak ematea lehentasunezkoa da:

Honetarako, ezinbestekoa dugu oraindik ere estatuaren eskumenekoak diren Bilbo eta Pasaiaiko portuen eskumena gure gain izatea.

Arrantza, merkataritza eta kirol-aisi portu guztiak kudeatzeko eta itsas garraioa erregulatuko dituen legea aurkeztuko dugu.

Kudeaketa publikoa defendatuko dugu, beharrezkoak diren bitartekoak ezarriz.

Udalek beraiei eragiten dieten erabakietan modu eraginkorrean parte hartu ahal izatea bermatuko dugu.