

BADATOR METROA, ALA?

Juan Antonio Urdangarin Alustiza*

SARRERA

Aspaldidanik gertatu izan ohi den bezalaxe, zurrumuru bihurtu zaigu egun ere METROA, ditxosozko "Bilboko Metroa", edo orain dela gutxi berbataiatu duten bezala "Nerbioi Behealdeko Metroa", jadanik urrun geratzen den oparotasun-garai hartan botatako harrokeria da.

Dirudienez, oraingoan benetakoa da, edo ia benetakoa behintzat, nahiz eta jendearentzat sinestezin izan. Hainbat eta hainbat aldiz entzun bait du ...

Sinesgai izate ala ez izatearen azterketa metafisiko hori alde batera utzi eta jo dezagun megaproiektu hau, sakonki ezin denez, azaletik gutxienez, ikertzera. Eta honi loturik, ikus



* Bilboko Udaletxeko Garraio-Sailaren arduraduna da.



Bilbo. Beraien auzokideek garraio pribatua alde batera uzten duten moduan, eta egungo hirigintz mugak erabat suntsitzen diren eran bakarrik hobeagotuko da BMTaz.

ditzagun, bada, zer, nola, noiz, norentzat, nondik, zergatik, etab. horietako batzuk metroaz.

hori, mendiz inguraturik egoteak dakarren zulo itxura, etab. adibidez, ez dira batere mesedegarri.

INGURUA

"Bilbo eta Nerbioi Behealderako Metropolitanar Trenbidea" (BMT), bere izenak dioenez, Nerbioi Behealdeko inguruan kokatuko litzateke; ia milioi bat bizilagun bere barne duen eskualde horretan.

372 m² besterik ez duen aipaturiko eskualdean, honako alderdi hauek bereiz daitezke:

Bilbo	400.000	bizilagun	g.g.b.
Ezker aldea	300.000	"	"
Eskuin aldea	120.000	"	"
Ibaizabal	100.000	"	"
Txorierrri	<u>20.000</u>	"	"
GUZTIRA	940.000		

Darabilgun inguruan egunero egindako bidaiak aztertu ondoren, berauen kopurua gutxi gorabehera zera izango litzateke:

Oinez	1.500.000
Automobilez	650.000
Busez	400.000
Trenez	<u>200.000</u>
GUZTIRA	2.750.000

Eta kontutan hartu behar da bidaiak guztien %65etik gora Bilbo dutela hasiera edo/eta helmuga bezala.

Bestalde, geografiak berak ere badu zer esanik ingurua garraio ikuspegitik ikertzerakoan. Ibaiek eremua bitan zatitze

Ezin ahantzi Portua, Ibaiarekiko bazter erabiliena. Ezin ahantzi ezta industri ezarrera metatua ere, nahiz eta dagoeneko lurperatze bidea (borondatez ala ez) hartu duenez, beronek dakartzan oztopoak arindu. Ezin da ahantzi bestetik hirigintz dentsitate handia ere.

Eta guzti hau larriagotzeko, komunikabide-sare eskasa dago; Bilbon bertan batez ere. Gainera, Garraio Publiko zaharkituak (bai busen eta bai trenen aldetik, eskuinaldekoa ezik) ondorioz garraio pribatuatarantz bultzatzen du jendea. Gizartearen kalterako, hori bai.

Adieraziriko egoera honek, eskualde osoan lekuz aldatzeko orduan arazo eta buruhauste larriak dakartza, eta erdigunean (Bilbon alegia) zirkulazio- eta aparkamendu-arazo saihestezinak ditu, honekin batera gertatzen den inguruaren hirigintz degradazioa kontutan hartu gabe.

Izan al liteke METROA arazo guzti hauen irtenbide? Horra hor galdera.

EZAUGARRI OROKORRAK

Galderaz galdera, hona hemen guzti hau zenbaterainokoa den ausnartzeko zenbait berri.

Lehenik, metro berriak bi linea izango ditu:

- PLENTZIA-ETXE BARRI, 29,1 km luze, zabalera metrikoan oinarritua. Plentziatik San Inazioraino Eusko Trenbidearen sareaz baliatuko da, berau hobeagotuz. Honela, bai Areetan eta bai Erandion lurpeko bideak izango dira herri-



Milioi bat lagunen garraio-arazoak konpontzeko giltza bakar bezala aurkeztu da azkenaldi honetan metroa. Egia ote?

zeharkatzeari ekiteko baliabide, Algortan geltoki berria eraiki eta Lamiakoko sarrera aldatzen diren bitartean. Bestalde, San Inaziotik Etxebarriaraino guztiz berria izango da, ia ibilbide osoa lurpetik doalarik.

- SANTURTZI-BASAURI, 20,2 km luze eta nazioarteko zabalera. Erabat berria izango da gehinbat lurperatua.

Linea biek San Inazio eta Etxebarri arteko ibilbidea (8 km) elkarren ondoan izango dute. Bi zabalera ezberdin erabiliko direnez gero, behar-beharrezkoa da norantza bakoitzeko bi errail baino gehiago ezartzea (nahiz hiru, nahiz lau).

Oraindik garbi ez badago ere, dirudienez hiru ipiniko dira, bat bi zabalera-motako ibilgailuek erabiltzeko. Aukera honek arazo batzuk ekar ditzake simetri aldetik, errailen higadura ezberdina dela eta.

Aurrean argitu denez, ibilbide berriak lurpetik joango dira gehienbat. Honela, lehen aipaturikoak salbu, 41,3 km-ko luzeratik San Inazio eta Plentzia bitartekoak alde batera uzten baditugu, gelditzen diren 20,2 km-etatik gutxienez %86 lurpean kokatzen dira.

Honen arabera, eraikuntz aldetik zenbait ezberdintasun agerian ditugu. Esate baterako, lurpeko zati batzuk zuzenean aurrerantz jota egingo dira. Beste batzuk, aldiz, ireki, barnea

eraiki eta ondoren estaliz (adibidez, Gudaroste Etorbidea).

Kontuan izan bestetik, agerian doazen hainbat km, zolua-
ren gainean edo jasorik (Urbinaga aldean) joango direla.

Eraikuntzaz ari garenez, behar-beharrezkoa da Ibaia zeharkatzeaz hitz bi esatea. Gai honi buruz entzun ohi den eritzirik zabalduena agian bere zailtasuna izango litzateke. Honela mintzatzen direnei komeniko litzaieke Pariseko metroak Sena ibaia sakonera ezberdinetan (bata bestearen gainean) zeharkatzen duela gogoratzea. Eta Frantzia eta Britainia Handia lotzearen itsaspeko bidearen proiektu berria, zer?

Irudi eta margoetan ikus daitekeenez metroak Nerbioi Ibaia sei aldiz zeharkatu beharko du. Hauetatik hiru (Lutxana Barakaldo-San Inazio, Deustua-Santimamiñe, P. Biribila-P. Berria) lurpetik izango lirateke eta beste hirurak (Bolueta-Etxebarri bi aldiz, Etxebarri-Basauri) zubiz.

Ibilbideak nondik eta nola doazen ikusi ondoren aztertu behar duguna zera da: maiztasuna. Bai linea bat eta bai bestea 5 minutueroa izango omen da, eta elkarrekin koordinaturik egongo direnez, Bilboko erdialdean, linea biak batera doazen lekuan, 2,5 minutueroa. Gehiegi ez ote? Bidaiariaren kopurua izango da galdera honi erantzungo diona. Aurrikusirikoa kon-tuen arabera, erabaki beharko litzateke. A zer nolako mesedea denontzat!

FINANTZAKETA

Lan bati buruz hitzegiterakoan, behar-beharrezkoa da lan hori betetzearren ordaindu beharko den diru-kopurua zenbaterainokoa izango den, eta berau nork edo nortzuek eta nondik aterako duten jakitea.

Zenbakiei dagokienez, gutxi gorabehera, guztira mega-proiektu honen aurrekontua 1988ko 60.000 milioitara irits daiteke.

Kopuru honen zatiketa ikertzerakoan, hona hemen jadanik aspaldi lan hau nola ordaindu erabaki zen era:



Nerbioi ibaiak eremua bi zatitan banatzen du. Metroa beraien arteko batze lanetan ahalegingo da. Sei aldiz zeharkatu beharko du. Zaila? Injineritzak hori aspaldi gainditu zuen. Etxepean eramatea agian zailago izango da.

Espainiar gobernuak	% 50
Bizkaiko Foru-Aldundiak	% 25
Eskualdeko Udalek, proportzionalki	% 25

Egoera politiko berrira sartu eta gero zatiketa hau zenbait bider aldatu egin da. Egun, auzitegiek beste zerbait esaten ez duten bitartean, beste hau da:

Eusko Jaurlaritzak	% 50
Bizkaiko Foru-Aldundiak	% 50

Hala ere, azken aldi honetan entzun eta irakurri denez, Europar Erakundeek ere parte hartuko lukete; itxurazko laguntza eskainiz gainera. Hala izan bedi!

ONDORIOAK

Askotan aldarrikatu izan da metroa gizarte osoarentzako mesede ederra izango dela. Epe ertain eta luzera, izango litzateke; sortuko diren ondorioak hala adierazten bait digute.

Erabiltzaileei honako erraztasun hauek eskainiko dizkie metroak:

- Ibilaldi arin eta erosoagoak
- Urteko 22 milioi ordu baino gehiago aurrezteko aukera
- Urteko 10 eta 14 mila milioi pezeta bitarteko diru-aurrezpena
- Beste garraiobideekiko elkarlotura erosoagoak; bai busekin, bai beste trenbideekin, etab.

Gizarte osoari, gainera, beste hauek:

- Batez ere erdi-eta behe-mailako irabaziak dituzten gizarte-mailen alde egitea.

- Bera ezartzeak dakartzan lanpostu berriak sortzea.
- Garraiotan erabiliriko energia osotik, % 4 baino gehiago aurreztea.
- Hirigintz inguruaren hobakuntza, bai trafikoa arintzen delako, (horrela premiazko diren ekintzak hobeki antolatuz) eta bai zirkulazioa egokiago prestatzeko neurriak hartzeko era uzten duelako.

Epe laburrera, aldiz, mesede hauek ez dira inondik inora azalduko; kalte haundiak baizik. Eta hau zulaketak, kale-mozketak, etab. eguneroko errezoa izango direlako, batez ere Bilbon bertan antzemango delarik.

BILBOKO METROA BILBON

Aurretik esan dugu Nerbioi Behealdeko bidaia gehienak Bilbo dutela irteera edo/eta helmuga. Eta horrexegatik, bazirudien bai Ezker aldetik, bai Eskuin aldetik, eta baita Ibaizabal aldetik ere, Bilboko erdi aldera zuzentzearekin nahikoa izan zitekeela, Metroak egin duen bezalaxe.

Baina agian kontuan izan ez dena zera da: irteera eta helmuga (biak) Bilbon dituzten bidai kopuru garrantzitsu hori.

Horren ondorioz Algorta eta Moiuia plaza arteko bidai denbora (sartze- eta itxarote-denbora barne) 26 minutukoa izango den bitartean, Txurdinaga eta Moiuia beraren artea 23 minutukoa izango dela ikus daiteke. Galdera berehala dator-kigu: nola liteke?

Oker hau nolabait konpontzeko edo, Bilboko Udalak bere garaian zeharkako hirugarren linea proposatu zuen, agian zentzu onez. Berau aztertzeari inola ere ekin gabe, hona hemen orduan aurreratu zen ibilbidea: ERREKALDEBERRI - AMEZOLA -MOIUA -MATIKO -ZURBARAN - OTXAR-KOAGA, Moiuako geltokia korapilo-buru suertatuko litzatekeelarik.

Eusko Jaurlaritzaren esanetara, hirugarren linea hori egitea ez da batere beharrezkoa; zolu gaineko garraio publikoaren bitartez ongi bete baitaiteke zerbitzua.

Hala ere, etorkizunean edo, diseinu aldetik ziurtatzen da korapilatze hipotetiko hori Moiuako geltokian.

Eta gaur oraindik bizirik dirauten trenbide horiek, zer? La Naja eta Olabeaga bitartekoa guztiz jasoko omen da, Portuarekiko "ohizko muga" behin betirako zanpatuko delarik. Muskizera joateko bide berria, ABANDO - ZABALBURU - AMEZOLA -SANTIMAMIÑE -OLABEAGA ... suertatuko litzateke. A zer askatasuna! Noizko?

Moyua Enparantza. Bilboko lekurik garrantzitsuenetarikoa. Agian zeharkako hirugarren linea bat eraikiko balitz, besterekiko batasuna hementxe burutuko litzateke. Lorategipean, noski.

Elorrieta eta San Nikolas bitartekoa ere, behin betirako desagertuko omen da, Deustua egun baino zertxobait okerrago geldituko delarik, Matiko bezala. Zergatik eutsi ez? Lagungarri ez ote?

Labur bada ere, hau ikusi eta gero, Bilboko Metroa (BMT), bilbotarrentzat baino gehiago inguruko jendearentzat pentsatua dagoela esan dezakegu. Eta azken muturreraino eramanez, bilbotarrak (orokorki) bigarren mailan bakarrik hobeagotuko direla, beraien auzokideek garraio pribatua alde batera uzten duten neurrian, eta egungo hirigintz mugak erabat suntsitzen diren eran.

METROA, AZKENEAN

Izenburu hori ipintzen zion duela gutxi Luciano Rinconek metroari buruzko artikulutxo bati. Axola ez bazaio, izenburu hori ipini nahi diot neronek ere amaiera honi.

Proiektu berri zaharkitu (edota asmo zaharberritu) hau, kritikoki aztertzerakoan, agian kontraesan ugari topa daitezke, baina halamoduzko saio hau ikertzerakoan gehiago.

Utz ditzagun bada eztabaidak, eta asmo zena jadanik zulo bihurtzea agintarien borondate denez, bultzadatxo bat eman diezaiogun denon artean. Ea alferrikako zulo beltz suertatzen ez den, eta bai altxor zulo disdiratsu.

Orain dela gutxi antolatuta diren "Bilbo bere Egitasmo Orokorraren aurrean" ihardunaldietan Antxon Perez Callejak bota zuen bota, Bilbo asmatzeko garaian zegoela Bilbo. Metroak balioko ote asmatze horretarako? Hala izan bedi! ●

