

01/12

*irizpena*

EUSKADIKO MUGIKORTASUN IRAUNKORRAREN  
Legearen Aurreproiektuari buruzkoa

Bilbon, 2012ko urtarrilaren 27an



CES  
EGAB

Consejo Económico  
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea



CES  
EGAB

Consejo Económico  
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea

**©Argitalpena:** Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordea  
Gran Vía 81, 7. solairua  
48011 Bilbao. Bizkaia  
[www.cesvasco.es](http://www.cesvasco.es)

**Maketazioa:** Cuatrobarras

**Inprenta:** Imprenta Gestingraf

**Lege Gordailua:** BI-332-11



*i*rizpena **01/12**



## **I. AURREKOAK**

---

2011ko abenduaren 22an, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren idazkia jaso zen Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean, Euskadiko Mugikortasun Iraunkorraren Aurreproiektuari buruzko txostena eskatzeko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ekainaren 27ko 9/1997 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarritakoarekin bat etorriz.

Berehala igorri zitzairen ale bat Batzordearen osoko bilkurako kide guztiei, proposamenak eta iritziak eman ditzaten eta Lan Batzordeari helaraz diezazkioten, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamenduaren Arautegian ezarritakoaren arabera.

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordea 2012ko urtarrilaren 18an bildu zen, Irizpen Aurreproiekturako lehen proposamena eztabaidatzeko. Egun berean onetsi zen Irizpen Proiektu hau, EGABren osoko bilkurari helarazia 2012ko urtarrilaren 27an, erabaki har dezan eta aho batez onartzen da.

## **II. EDUKIA**

---

Hauexek ditu Legearen Aurreproiektuaren testuak: Zioen Azalpena, 3 kapituluan banaturiko 16 artikulua eta 8 Xedapen Gehigarri, Xedapen Iragankor 1 eta 3 Azken Xedapen.

### **I. KAPITULUA.- XEDAPEN OROKORRAK**

1. artikulua. Legearen xedea
2. artikulua. Definizioak
3. artikulua. Printzipio orokorrak eta helburuak mugikortasun iraunkorraren arloan.
4. artikulua. Eskumenen araubidea.
5. artikulua. Kudeaketa organoak

## II. KAPITULUA.- MUGIKORTASUNA PLANIFIKATZEKO TRESNAK

6. artikulua. Mugikortasun iraunkorra planifikatzeko eremua.
7. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Plana.
8. artikulua. Lurralde Historikoen Mugikortasun Planak.
9. artikulua. Hiriko mugikortasun planak.
10. artikulua. Jarduera guneen mugikortasun planak
11. artikulua. Ebaluazio eta jarraipen tresnak

## III. KAPITULUA.- MUGIKORTASUN POLITIKEN FINANTZAKETA

12. artikulua. Mugikortasun politiken finantzaketa Iraunkortasun ekonomikoa
13. artikulua. Inbertsioen programak
14. artikulua. Zerbitzu planak
15. artikulua. Garraio sisteman sartzeko proiektuak
16. artikulua. Bideragarritasun azterlana

XEDAPEN GEHIGARRIAK  
XEDAPEN IRAGANKORRA  
AZKEN XEDAPENAK

### **Zioen azalpena**

Legearen xedea da mugikortasun eredu iraunkorragoa pixkanaka ezartzeko prozesu luze baten ibilbide-orria eratzea.

Zioen azalpenean aipatzen denez, mugikortasuna gure gizartearen eta gure ekonomiaren aldaketarako eta aurrerapenerako eragile ukaezina izan bada ere, eta orain ere hala bada ere, gaur egun jakin badakigu mugikortasunaren kontrolik gabeko okerreko hazkundeak arazo ugari ekar ditzakeela; izan ere, zuzenean eragiten diote gure bizi-kalitateari, eta arriskuan jartzen dute etorkizuneko garapena.

Gure mende honetako gizarteak aurre egin beharko dio hezkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren arteko bereizketari batetik,

eta mugikortasun kaltegarriak dakartzan kanpoko kostuen edo alboko kalteen hazkunde esponenzialari. Bestela esanda, honelaxe laburbil daiteke garraioaren arloan izan daitekeen erronka: zelan lortu ekonomiaren lehiakortasuna eta hazkunde ekonomikoa bultzatuko dituen mugikortasuna, gure ongizatea atxikiz eta hobetuz eta horren beharrak eta igurikapenak betetzeko etorkizuneko belaunaldiek izango duten ahalmena arriskuan jarri gabe.

Euskadiren etorkizuneko mugikortasun ereduak iraunkorra izan behar du, eta horretarako, ingurumenaren gaineko ikuspegia izan behar du, baina ekonomikoa eta soziala ere bai.

Ingurumen iraunkortasuna izan behar du: pertsonen eta merkantzien garraioek ez dute ingurumena kaltetu behar, edo bestela, behar-beharrezkoa den neurrian eta ondorioekin egingo du kaltea.

Gizarte iraunkortasunari dagokionez, gure mugikortasun ereduak Euskadiren gizarte eta lurralde kohesio eta bateratze handiagoa lortzeko lagungarria izan behar du, halako moldez non edozeinek irisgarritasun unibertsala eta berdintasunezkoa izatea bermatuko baita, batez ere babes berezia behar duten eta arriskurik handienez dauden taldeek.

Eta azkenik, baina ez horregatik garrantzi txikiagokoa, iraunkortasun ekonomikoa. Oso lotura estua duten bi arlo aintzat hartu behar dira. Alde batetik, garraioaren kanpoko kostuak barneratuz, eta horrek, joan-etorrien prezioa ezartzerakoan, garraioak gizartearentzat dituen kostuak baloratzea dakar. Egiatzko kostu horrek disuasio-faktorea izan behar du garraio modu iraunkorrenak aukeratzeko, eta eragindako kalteak konpentsatzeko diru-sarrera gisa eta, hala denean, garraiorik iraunkorrenak finantzatzeko.

Bestalde, eraginkortasun eta ekonomi printzipioek eraendu behar dituzte garraio azpiegituretako eta zerbitzuetako inbertsioak; hala exijitzen du iraunkortasun ekonomikoak. Halaber, garraio azpiegiturek eta zerbitzuak finantzatzeko bide egokiak landu behar

dira, partaidetza pribatua behar bezala aztertuta betiere. Azkenik, garrantzizkoa da nabarmentzea egoera ezin hobean ezarri beharko litzatekeela baterako erantzukizuna; hala ezarri behar da, garraio azpiegituretako eta zerbitzuetako inbertsio publikoen onuradunek ekarpena egin dezaten herri altxorren kostuaren kargetan.

## **Xedapenak**

Hauxe arautu da 1-5 artikulua biltzen dituzten ***Xedapen Orokorrei buruzko I. Kapitulua***:

01/12*i*

- EAEko herri administrazio guztiek, oro har, irisgarritasunean eragina duten eskumenak erabiltzean bete behar dituzten printzipioak eta, bereziki, mugikortasun iraunkorreko politikekin lortu beharreko helburu orokorrak. Legearen printzipio eta helburu orokor asko mugikortasunaren eskaintza aztertu eta aipatzen dute, baina, era berean, mugikortasunaren eskaria ere bai; izan ere, eskaria bigarren mailakoa izan da garraioen betiko politiketan, baina lege honek gainditu egin behar du hori.

Halaber, legea pertsonen eta merkantzien mugikortasun iraunkorrean aplikatu behar dela aipatzen da. Lurreko garraio sistemen bidez Euskadiko lurralde eremuaren barruan eginiko mugikortasuna da, edozein garraio modu erabiliz.

- Oinarrizko zenbait kontzepturen definizioak. Horien artean, honako hauek: Irisgarritasuna, jarduera baten eraginpeko eremua, jarduera gunea, garraioaren gizarte kostua, joan-etorriak, mugikortasun-adierazlea, garraio modua, mugikortasuna, mugikortasun iraunkorra, tarifen sistema integratua, garraio sistema inteligenteak, iraunkortasuna, garraio kolektiboa, garraio publikoa, lurreko garraioa eta garraio bertikala.
- Mugikortasun iraunkorreko politiken arloko eskumenen araubideak errespetatu egiten du Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta Lurralde Historikoen Foru Organoen arteko harremani



buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legean, Tokiko Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 estatu legean eta errepideko bidaiarien garraioari buruzko martxoaren 18ko 4/2004 legean eginiko eskumenen banaketa. Gainera, egokitu egiten du mugikortasunaren errealitatera, eta zaindu egiten ditu, nolahi ere, autonomia erkidegoko erakunde erkideen nahiz lurralde historiko eta udalerrien eskumenak.

Bestela esanda, Eusko Jaurlaritzak, garraioaren arloko sail eskudunaren bitartez, mugikortasun politikaren plangintza orokorrerako eskumena izango du. Euskadiko Mugikortasun Planean gauzatuko da eskumen hori. Foru aldundiek eskumena izango dute Euskadiko Mugikortasun Plana garatzeko hiri arteko mugikortasun politikak Lurralde Historikoko Mugikortasun Planaren bidez ezartzeari dagokionez. Udalek mugikortasun politika planifikatzeko eskumena izango dute hiriko mugikortasunaren planaren bidez.

Halaber, udalerriek eta tokiko erakundeek mugikortasun politikak batera egin eta betearazi ahal izateko aukera ezarri da indarreko formula juridikoen bidez.

- Azkenik, kudeaketa organoak eta parte hartzeko organoak ezarri dira Euskadin ingurumen iraunkorreko eredu berria xedatuta.

***Mugikortasun Plangintzaren Tresnei buruzko II. Kapitulu***an (6-11 artikulua), mugikortasun iraunkorreko plangintza tresnak eratu dira erakunde eta enpresa mailetan, eta horien bidez, mugikortasun iraunkorreko politikak bideratuko dira.

Euskadiko Mugikortasun Iraunkorreko Plana da erreferentzia eremua; izan ere, epealdi batean lortu beharreko helburuak zehaztu eta Euskadi osoaren mugikortasuna bideratuko du. Horretarako, trenbide-sarea ezarri da, besteak beste, garraioaren eskaintzaren ardatz nagusi, ahalmen handiena baitu eta ingurumenerako kalte txikiena baitakar. Tresna horren oinarria abiapuntutzat hartuta, lurralde historiko

bakoitzeko mugikortasun planak, hiriko mugikortasun planak eta, azkenik, jarduera guneen mugikortasun planak ezartzen dira.

Lurralde historikoetako mugikortasun planen xedea Euskadiko Mugikortasun Planaren lurraldekako garapena da. Mugikortasun plan bakoitzaren lurralde eremua bat etorriko da lurralde historiko bakoitzak duenarekin. Planek 10 urteko indarraldia izango dute.

Hiriko mugikortasun planak Euskadiko udalerrien mugikortasun iraunkorraren plangintzarako tresnak dira. Horien lurralde eremua udalerria da, baina batzuetan kasu ezberdinak daude. Halaber, hiriko mugikortasun plan bat onetsi beharko dute nahitaez 20.000 biztanletik gorako populazioa duten udalerriek, Lurralde Historikoko Mugikortasun Planaren arabera mugikortasun arazoak dituztenek eta euren borondatez hiriko garraioko zerbitzu publikoak ematen dituztenek Planek 10 urteko indarraldia izango dute gutxienez.

Euskadiko Mugikortasun Planean ezarritako jarduera guneek, eta bereziki lantokiek, enpresa parkeek eta ikastetxeek euren mugikortasun planak izango dituzte.

Kapitulu honetan, oinarriak ezarri dira mugikortasunaren arloko eskumena duten herri administrazioek arrakasta aztertzeko egokitzat jotako ebaluazio eta jarraipen tresnak eduki ditzaten eta, hala denean, planifikaturiko eta programaturiko mugikortasun politiken desbideratzeak zehazteko. Eta, lorturiko ondorioak oinarritzat hartuta, beharrezko neurriak hartzeko desbideratzeak zuzentzeko ere bai, ezarritako helburuak lortze aldera. Kontrol modu horren osagarri legez, Euskadiko Autonomia Erkidegoko herri administrazioentzat onetsitako mugikortasun planak betetzeko jarraipena eta ebaluazioa egiteko eskumena gordetzen dio arauak Eusko Jaurlaritzari.

**III. kapituluak.- Mugikortasun politiken finantzaketak** (12-16 artikulua) mugikortasun politiken iraunkortasun ekonomikoaren oinarriak ezarri ditu, baita politika horiek finantzatzeko tresnak ere, halako moldez non mugikortasun politikak garatzeko eta zehazteko

beharrezko tresnak jarriko baitira EAEko herri administrazioen esku garraioaren arloko eskumenak garatzean.

- Inbertsio programak Azpiegiturak finantzatzeko lehentasunak eta bitartekoak, mugikortasunerako zerbitzuak eta mugikortasunaren plangintzako tresnak ezartzeko administrazio jarduketak zehazten dituen tresna dugu inbertsio programa.

Mugikortasunaren plangintzako lanabesa edo tresna egingo duen organoari dagokio inbertsio programa egitea.

Kasuan kasuko herri administrazioari dagokio programaturiko jarduketan finantzaketa onestea.

01/12*i*

- Zerbitzu planak: Zerbitzu plan baten bidez programaturiko dira garraio modu jakin baten edo jakin batzuen zerbitzuak; izan ere, kudeaketako operadoreen partaidetza maila, beste garraio bide batzuekiko koordinazioa, kudeaketa eta ustiapen ekonomikoko eredia eta erabiltzaileek ordaindu beharko dituzten tarifak arautzen ditu plan horrek.

Baldin eta garraio modua arautzen duen araudi sektorialean zerbitzu planen antzeko plangintza tresna ezartzen bada, garraio modu hori ezarriko da Legean zerbitzu plano horietarako xedaturikoaren barruan.

- Garraio sisteman sartzeko proiektuak. Legean beren-beregi ezarri da garraio sisteman beharrezko mekanismo gisa sartzea, zertarako-eta kokaleku berrien sustatzaileek (egoitzakoak nahiz ekonomikoak edo zuzkidurakoak) sisteman garraioen aldetik izango diren etorkizuneko joan-etorrien ardura hartzeko. Hartara, joan-etorrien gizarte kostua barneratuko da, euskal erkidegoak oro har horien erantzukizuna hartu behar ez dezan.
- Bideragarritasun azterlana. Bideragarritasun azterlanaren xedea da garraio azpiegitura bat edo zerbitzu bat sortzeko edo nabarmen

aldatzeko edo egokitzeko lanak dakarren eragin zehatzaren eta aukeraren kostua ebaluatzea, dela eskaintzaren eta eskariaren ikuspuntutik, dela oraingo eta etorkizuneko ikuspegi ekonomiko finantzarioen eta ingurumen, segurtasun eta eginkizunen aldetik.

Legeak atea zabaltzen du hain iraunkorrak ez diren joan-etorriak eta garraiobideak gehiago zergapetzen dituzten neurriak hartzeko, garraio iraunkoragoak eta garraio publikoak finantzatze aldera eta, gainera, hain iraunkorrak ez diren ohituren disuasio-eragina izan dezakete.

01/12*i*

Etorkizunean, eta egun gauden testuinguru ekonomikoak behar duen malgutasunarekin, formulak asmatu beharko dira, mugikortasunak eragindako kanpoko eraginen balorazio ekonomikoa eta garraio iraunkorreko finantzaketarako transferitzea ahalbidetzeko. Ildo horretan, motordun garraio moduetan mugikortasun aldakorrek kanona sortzea pentsa daiteke, Eusko Jaurlaritzaren planetan eta konpromisoetan ezarritako negutegi-efektuko gasak isurtzearen gaineko helburuetan oinarrituta, edo negutegi-efektuko gasak isurtzeko eskubideen merkatua sortzea, non garraiobide kolektiboek kredituak sor ditzaketen, garraiobideon iraunkortasun ekonomikoa finantzatzea eta bermatzea ahalbidetze aldera.

## **XEDAPEN GEHIGARRIAK**

Legearen zortzi xedapen gehigarrietan, ordenamendu juridiko autonomikoa Euskadiko mugikortasun ereduaren aldaketarekin erabat parekatzeko beharrezko arauak daude.

## **XEDAPEN IRAGANKORRA**

Bertan ezarri da mugikortasunaren iraunkortasunaren kontrako jardunak ez finkatzeko formula, jarduera guneak direnean.

## AZKEN XEDAPENAK

Lehenbizikoa Legea indarrean sartzeari buruzkoa da, bigarrena arauen garapenari buruzkoa eta hirugarrena Euskadiko Mugikortasun Plana egiteko epearen gainekoa.

### III. OHARBIDEAK

---

#### III.1 Oharbide orokorrak

##### Arauaren balorazioa eta testuingurua

01/12*j*

Arloari buruz zenbait aipamen ageri dira Estatuko legerian eta beste autonomia erkidego batzuetako<sup>1</sup> legerian; hala ere, gure Erkidegoan ez dago mugikortasun iraunkorreko legerik. Horregatik, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren legea egiteko ekimena baloratzen du Batzorde honek, zeren Legearen Aurreproiektuak lege hutsune handia betetzen baitu.

Hala ere, galdetu zaigun Lege Aurreproiektuan, gure ustez, zenbait arloren gaineko ñabardurak edota hobekuntzak egin behar dira.

##### Balorazio positiboa behar duten ezaugarriak

Positibotzat jotzen dugu arauaren Zioen Azalpenean proposatzea banandu egin behar direla alde batetik hazkunde ekonomikoa eta mugikortasuna, eta bestetik mugikortasun kaltegarriak dakartzan kanpoko kostuen edo zehar kalteen igoera esponentziala geldiaraztea. Gainera, ulertu egin behar da soilik hala dela egingarria gure ongizateari eustea eta hobetzea, betiere etorkizuneko belaunaldien ongizatea arriskuan jarri barik.

---

<sup>1</sup> Ekonomia Iraunkorrari buruzko martxoaren 4ko 2/2011 Legea (100-106 artikulua), helburuak eta printzipioak, Mugikortasun Iraunkorreko Planak, mugikortasunaren buruzko ekainaren 13ko 9/2003 Legea eta Valentziako Erkidegoaren Generalitatearen Mugikortasunari buruzko apirilaren 1eko 6/2001 Legea biltzen ditu.

Atsegin zaigu ikustea arauan honako hau ezarri dela: mugikortasun eredia, ingurumenaren gaineko ikuspegitik ez ezik, gizartearen eta ekonomiaren aldetik ere lantzea, eta ingurumen ikuspegi hori ez murriztea, batzuetan gertatzen den bezala.

01/12*i*

Ildo horretan, balorazio positiboa egiten dugu Euskadiren kohesio eta gizarte eta lurralde bateratze handiagoa (gizarte iraunkortasuna) lortzeko lagungarria den mugikortasun eredia lortu nahi izatea, baita honako hau barneratzea ere: hori lor daitekeela garraio zerbitzu publiko egokiekin eta irisgarriekin. Irisgarritasun fisikoa izango da, non garraioak irisgarritasunari kalte handia eragingo ez dion; baina irisgarritasun ekonomikoa ere lortuko da, errenta txikiena dutenek errazago eskura ditzaketan tarifen gaineko politika baten bidez.

Eta aldi berean, mugikortasunaren arlo ekonomikoan ikusten dugunez, arauak garraioaren kanpoko kostuak barneratzen dituela ikusten dugu (horrek berekin dakar baloratzea garraioak gizartearentzat dituen ukipenen edo kanpoko eraginaren kostua joan-etorrien prezioak ezartzerakoan), baita eraginkortasun eta ekonomia printzipioek garraio azpiegituren eta zerbitzuen inbertsioak eraendu behar dituztela ere. Ildo horretan, positibotzat jotzen dugu, inbertsioa egiteko edozein erabaki hartu baino lehen, kostu-onuraren ebaluazioa egitea, eta kontuan hartzea garraio publikoaren eskaintzak eraginkorra izan behar duela emandako zerbitzuari dagokionez; bikoiztasunak eta gain-jartzeak saihestuko ditu.

Batzorde honek egoki irizten dio zenbait kontzeptu zehazki definitzeari (2. artikulua), zeren eta, ekarpen pedagogikoa egiteaz gain, zenbait arlo aztertzean zertaz ari garen zehaztasun handiagoz jakiteko modua ematen baitu. Hala, ekidin egingo dira bat ez datozen baliozko interpretazioak.

Bereziki pozgarria iruditzen zaigu, 3. artikuluan bildutako mugikortasun iraunkorraren arloko printzipio eta helburu orokorren artean, trenbide-sareak aipatzea garraio publikoaren eskaintza egituratzeko ardatz nagusi gisa, horrek dakartzan abantailengatik.

EGABk esperantzarako beste ezaugarri bat ere aurkitu du, hain zuzen sentsibilizazioan, kontzientziazioan, sustapenean eta bultzadan oinarrituriko ikuspegia, inertzia positiboak errazten dituelako, zeren eta, gure ustez, hori aurretiaz egin behar baita eta positiboagoa baita mugikortasun-kanona ezartzeko aukera baino, esaten den moduan, edo negutegi-efektuko gasen isurpenen eskubide-merkatu bat sortzeko posibilitatea.

Aipagarria da ere plangintzari ematen zaion garrantzia; izan ere, iraunkortasun irizpideak dituzten mugikortasun planak ezartzen dira. Berezi nabarmentzekoa da Euskadiko Mugikortasun Iraunkorreko Plan Zuzentzailea sortzea mugikortasunaren plangintza orokorreko tresna gisa (7. artikulua). Zehaztapen eta tresna hauek bildu ditu, besteak beste: Mugikortasun beharrei buruzko egungo eta geroko diagnostikoa (7.4.a artikulua); tarifen sistema integratua sortzea (7.4.c. artikulua); mugikortasunaren arloko neurri orokorrak finantzatzeko elementuak (7.4.e. artikulua); garraioaren kanpoko kostuak pixkanaka barneratzeko jarraibideak eta, hala denean, garraio azpiegituren eta zerbitzuen kargak banatzeko guneak garraio-sareekin lotzeak dakartzan balorazioaren onuradunen artean banatzeko jarraibideak (7.4.f. artikulua); eta tren azpiegituren eta zerbitzuen plana sortzea (7.4.g. artikulua).

Positibotzat jotzen ditugu garraioaren agintaritzak Mugikortasun Iraunkorraren Legearen elementu nagusiak txertatzeko dituen eskumenen aldaketak.

### **Ñabardurak edota hobekuntzak behar dituzten alderdiak**

Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak legeak egiteko ekimenarekin bat etorrita, gogoeta egin beharko litzateke zenbait ezaugarriren inguruan, zeren eta, gure ustez, ñabardurak edota hobekuntzak egin baitaitezke.

- Teknika juridiko ona da manu orokor hau betetzea: arauak argiak eta laburrak izan behar dutela eta arlo jakin baten inguruan egin

daitekeela eta zer ezin egin daitekeen arautzen dutela. Ildo horretan, ***zioen azalpen eta artikulua laburrek eta argiek hobetu egiten dute arauen kalitatea.***

Gure iritziz, oraingoan aurkeztu zaigun arauak ***zioen azalpena luzea du***, arautu nahi duenarekin zerikusirik ez duten gaiak aipatzen dituena; gainera, ***darabiltzan terminoak, gutxienez, azalekoak dira.*** Ez du, ordea, ***legeen azterketa konparaturik.***

- Halaber, arauan, oro har, ez da aipatzen europar herritarren mugimendu askatasunari buruzko ***Europako 38/2004 Zuzentaraua, ezta inguruko beste autonomia erkidegoekiko koordinazio mekanismorik ere,*** arautu beharreko arloari dagokionez. Mugikortasunaz ari bagara, batetik bestera egiten den garraioa dela esan behar dago; horrek eragina izan dezake beste autonomia erkidego batean, edo are gehiago, beste herrialde batean (gure kasuan, Frantzia).
- Zioen azalpenean, ***Euskadiko mugikortasun ereduaren aldaketa aipatzen da. Hala ere,*** arauan ***ez da azaltzen zertan datzan aldaketa, eta gainera, gogoeta egin beharra dago, gure ustez, zenbait alderdiren inguruan:***
  - Bi alderdi nagusi bildu behar ditu ***mugikortasun iraunkorreko eredu berriak:***
    - ***Garraio modu guztien mugikortasun iraunkorra.*** Aurreproiektuaren ardatza ia soilik lurreko mugikortasuna da, eta alde batera uzten dira beste modu batzuk, bereziki ibaikoak eta itsasokoak (itsasontziak, ubideak eta portuak) eta airekoak (aireplanoak, aireportuak eta aireko trafiko kontrola).
    - ***Pertsonen eta merkantzien mugikortasun iraunkorra.*** Pertsonen eta merkantzien mugikortasuna ez da konparagarria, eta pertsonen eta merkantzien



mugikortasunaren araupetzeak bereizia izan beharko luke. Orduantxe ikusiko litzateke, neurri handiagoan, bigarren arloak tratamendu urria duela arauan, hots, merkantzien garraioak.

- **Kontraesanak daude mugikortasun iraunkorraren eta iraunkortasunaren kontzeptuen artean.** Lehenbizikoan, “zentzuzko kostu ekonomikoa aipatzen da, inguruan eta pertsonen bizi-kalitatean dituen ondorio txarrak gutxitzen dituen”. Bigarrean (Brundtland txostenaren definizioaren arabera), hauxe aipatzen da: “etorkizuneko belaunaldien ahalmena arriskuan ez jartzea bereak betetzeko (beharrak)”. Eta horrek baliabide naturalen urritasuna dakar; lehen kasuan, aldiz, ingurumen eraginak eta “zentzuzko kostu ekonomikoa” ezarri dira.
- **Legeak gehiegi lotzen ditu klima aldaketa eta iraunkortasuna, bestelako iraunkortasun faktore batzuen kalterako.** Hala, egungo mugikortasun eredua iraunkorra ez dela ondorioztatzen du Legeak, zeren eta, 2. orrialdean aipatzen denez, garraioak eragiten baitu negutegi-efektuko gasen isurpenen %25, baina ez da ezer aipatzen garraio azpiegiturek ondoriozko artifizializazio ratio handiez (3. orrialdean, ordea, “herri guneen neurritz kanpoko okupazioa” dagoela esaten da).
- **Mugikortasunaren dimentsio ekonomikoa** ardatz hartuta, ez da kanpokoak barneratzeko irizpiderik garatzen, ezta ekonomi eraginkortasuneko irizpiderik ere azpiegitura berrien azterlanetan.

Bestalde, ez dago argi zelan tratatu eta gutxitu nahi diren garraio zerbitzuetan dauden bikoiztasunak eta gainjartzeak, edo zer egin defizit handia duten zerbitzuekin, eta ez da jorratzen azpiegituren kudeaketa pribatua hobetzeko azpiegitura horiek defizitarioak direnean. Diru-laguntzen bidez edo zerbitzuen

kudeaketa publikoaren bidez konpondu izan da arazoa, eta horrek kargak ekarri dizkie herri altxortegiei. Egungo krisialdi ekonomikoan, nabarmen baldintzatuko dira diru-laguntzok.

- 3. artikuluan ezarritako **“printzipioei”** dagokienez, hauexekin lotuta-koen falta sumatzen dugu:
  - Garraio publiko eta kolektiboko sistema lehenetsiko duen mugikortasun plangintza.
  - Garraio publikoa erabiltzeko pizgarriak ematea (tarifen sistema eta tarifen integrazioa, garraio publikoen koordinazioa (publikoak, eskolakoak ...), eskariari egokitzea ...).
  - Sortutako mugikortasunaren ebaluazioak egitea, ahalik eta adierazle gehien txertatuta.
  - Merkantzien garraioaren harmoniazko garapen iraunkorra, halako moldez non, garraioaren eskaria betetzeari utzi barik, eragina gutxituko baita, bereziki tren garraio moduen intermodalitatea sustaturik.

Artikulu hori sakondu ondoren, helburuak eta printzipioak bi artikulu bereizitan banatzeak, gure ustez, araua hobeto ulertzea eta irakurtzea ekarriko luke.

- Plangintzaren eremuan, Euskadiko Mugikortasun Plana eta Lurralde Historikoetako Mugikortasun Planak honelaxe deitzea komeni dela agerrarazi nahi dugu: Euskadiko Mugikortasun Plan **Zuzentzailea** eta Lurralde Historikoetako Mugikortasun Plan **Zuzentzailea**, hurrenez hurren, eta testu osoan izendapen horiek erabili.
- Euskadiko Mugikortasun Plan Zuzentzailearen eta Lurralde Historikoetako Plan Zuzentzaileen kasu zehatzean, **Mugikortasun Iraunkorreko Jarraibideei** buruzko aipamenaren falta sumatzen

dugu; izan ere, biderapen-eremuak dira Legearen mugikortasun helburuak aplikatzeko, betiere orientazioak, irizpideak, denbora helburuak, eragiketa proposamenak eta kontrol-adierazleak ezarrita.

Jarraibide horiek lagungarriak dira lurreko mugikortasunaren eta gainerako garraio moduen eta horiek behar bezala ibiltzeko beharrezko zerbitzuen arteko erlazioa ezartzeko, baita lurraren erabileraren eta garraio publikoaren eta kolektiboaren eskaintzaren arteko erlazioa ezartzeko ere.

- Deigarria egiten zaigun beste ezaugarri bat da mugikortasun iraunkorraren plangintzaren lehenespena nabarmentzea beste batzuen aurretik: lurraldearen antolamendua, hirigintza antolamendua, etab. (6.3. artikulua). Gure iritziz, iraunkorra den mugikortasuna kontuan hartuta planifikatu eta antolatu behar da lurraldea. Bestela esanda, ***lurraldearen plangintzan mugikortasun iraunkorra kontuan hartu behar dela irizten diogu***. Hori ez dago argi Legean. Izan ere, zenbait kontraesan aurkitu ditugu artikuluan.

Halaber, gure ustez beharbada gehiegizkoa da planaren berrikuspena bi urterik behin egitea, plan bakoitzak 5 berrikuspen izango dituela esan nahi baitu. Beharbada hobe izango litzateke bitarteko ebaluazio ona egitea, eta beste bat azkenean, edo ezarritako 10 urtekoa baino laburragoa izatea planaren iraupena.

Plana onesteko prozedurari dagokionez, beharbada ez luke hain laburra izan behar, zeren eta nahikoa mugatuta dagoela ematen baitu eta seguru asko ezin izango baita bete. Beharbada ez da lege baterako besteko edukia, zorrotzegia baita.

- Gure ustez, Jarduera guneen Planetan (gehienbat lantokiari dagozkionak), hauxe dago aurkezturiko aurreproiektuan: ***tartean diren ekonomi eta gizarte eragileen partaidetzari buruzko aipamen txikia eta, batzuetan, aipatu ere ez dira egiten***, edo

langileen ordezkariak, hain zuzen plana egiteko, jarraitzeko eta ebaluatzeko parte hartze aldera. Neurriak langileengan berebiziko eragina duenez gero, komenigarria izango litzateke langileak subjektu pasiboak izan ahal izatea, parte hartzen dutenak, bai planak zehaztean, bai ebaluatzean eta jarraitzean.

- Balorazio positiboa egiten dugu Legeak **plangintza azpimarratzearen inguruan; gure ustez plangintza bezain garrantzitsua da ebaluazioa**, eta ebaluazioa egiten bada ere, gure iritziz, arauan ez **zaio plangintzari besteko garrantzia ematen**.

01/12*j*

Izan ere, sortutako mugikortasunaren ebaluazioari eta, bereziki, adierazleei buruzko beren-beregiko aipamenen falta sumatzen dugu: Irisgarritasuna, negutegi-efektuko gasen isurpenak, soinu-eragina, energi kontsumoa, intermodalitatea, segurtasuna eta istripu kopuruak behera egitea, gizarte kostuak eta sisteman eraginkortasuna, ahalmena (eskaintza eta eskaria) eta zerbitzuaren kalitatea; edo horiek nazioarte mailan adosturiko estandarrei egokitzea.

- **Koordinazio mekanismoen** gaineko gogoetaren falta susmatzen dugu autonomia erkidego mailan. Gure ustez, **Euskadiko Garraioaren Agintaritzak (ATE)**<sup>2</sup> bere gain har ditzake funtzio horiek EAEko administrazioak garraioaren eta azpiegituren antolamenduaren arloan duen maila goreneko organo aholku-emailea eta koordinazioko organoa den aldetik; antolamendu, plangintza, koordinazio, maila goreneko ikuskapen funtzioak ditu.

Illo horretan, ikusteke dago ATEk zelan sustatuko duen azpiegituren finantzaketa politikak finantzatzeko tresnak bideratzeko modua. Ez dago argi zelan bihurtuko duen ATEk trena garraio sistemaren

<sup>2</sup> Euskadiko Garraioaren Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legeak sortua.

ardatz, noiz-eta agerikoa denean aldundien garraiorako aurrekontuko kopuruak Eusko Jaurlaritzak darabiltzanak baino askoz handiagoak direla. Eraikitako errepideen azpiegituren herentzia historiko ikaragarri handia dago trenen azpiegiturenarekin alderatuta.

- Azkenik, arau-hausteen eta zehapenen inguruko epigraferik ez dagoela ikusten dugu.

### **III.2 Oharbide espezifikoak**

#### **ZIOEN AZALPENA**

01/12j

Lehenago esan dugunez, oraingoan aurkeztu zaigun arauak Zioen Azalpen luzea du, arautu nahi duenarekin zerikusirik ez duten gaiak azaltzen dituen.

Izan ere, Zioen Azalpenaren estiloa legegileari datxekion zerbait bada ere, zaila da ulertzen zergatik den hain luzea eta gutxienez azalekoak diren zenbait termino zergatik sartu dituen. Hala, lehen orrialdean datu historiko asko ematen da; gure ustez, ez lirateke sartu behar, ez baitute Legearen espiritua ulertzeko modurik ematen. Halaber, zenbait adierazpen ez zaigu iruditzen juridikoki egokiak direnik: “arimaren esperientziak”, “isilpean” edo kategoria “mentalak”.

Horregatik, lehen 3 lerroaldeak ezabatzea proposatzen dugu, eta horren orde, hauxe gehitzea proposatzen dugu Azalpena hasteko:

***“Azken aldian, nabarmen egin du gora pertsonen nahiz merkantzien aldetik dagoen mugikortasunaren inguruko beharrak”.***

Baldin eta ez ezabatzea erabakitzen bada, komenigarritzat jotzen dugu aipaturikoak aintzat hartuta laburbiltzea, zeren arau juridiko baten Zioen Azalpena baita.

Edukia denaz bezainbatean, aldaketa edota aurreikuspen hauek proposatzen ditugu:

- Hirugarren lerroaldea: *“Aldaketaren eztanda ... Mugikortasun txikiagoak eta orduko abangoardiako Europarekiko trukea txikiagoa izateak eraginda ...”*
- Bosgarren lerroaldea: *“Hortaz, gure mende honetako gizarteak hazkunde ekonomikoa eta mugikortasuna batetik banatzeko erronkari egin behar dio aurre, eta bestetik hazkunde esponentziala...”* esan beharrean, azpimarratuta eta letra etzanarekin zuzendu egin beharko litzateke, asmoa hauxe baita *“hazkunde esponentziala **geldiaraztea** ...”*.
- Hamahirugarren lerroaldea. Honelako ñabardura egin beharko litzateke: *“Zati hauetan dago banatuta Legea; zioen azalpen hau, hamasei manu sistematizatuta dauden hiru kapitulu, zortzi xedapen gehigarri, **xedapen iragankor bat** eta hiru azken xedapen”*.
- Hamalagarren lerroaldea. Akats ortografikoa dago, zeren eta *“acerbo de principios en materia de movilidad sostenible”* esan beharrean, *“acervo”* agertu behar baita; izan ere, RAEk dioenez, *“acerbo-ren esanahia “áspero al gusto” edo “cruel, riguroso, desapacible” izan daiteke.*
- Hogeita batgarren lerroaldea: *“Ildo horretan, Legeak atea zabaltzen du hain iraunkorrak ez diren joan-etorriak eta garraio ~~modu~~ moduak zergapetzen dituzten neurriak hartzeko...I Etorkizunean eta egun gauden testuinguru ekonomikoak behar duen malgutasunarekin, formulak asmatu beharko dira, mugikortasunak eragindako kanpoko eraginen balorazio ekonomikoa eta garraio iraunkorreko finantzaziora transferitzea ahalbidetzeko. Ildo horretan ... eta ekonomi iraunkortasuna bermatzea **EBren zuzentarauek eta Estatuko Airearen Kalitatearen Legean dakartzaten kalitate estandarrak aintzat hartuz.**”*

- Hogeita bigarren lerroaldea. Gure ustez, testua osatugabea da, ez delako aipatzen zer sartu nahi den garraio sisteman.

## **I. KAPITULUA. XEDAPEN OROKORRAK**

### **2. artikulua. Definizioak**

Balorazio positiboa egiten dugu Legeak egiten dituen definizioen proposamenari buruz, zeren eta, zenbait terminoren inguruko pedagogia lana egiteaz gain, zenbait arloren inguruan zer esan nahi dugun adierazteko modua ematen baitigu. Hala, ez da interpretazio ezberdinik izango irakurleen arabera. Alabaina, beharrezkotzat jotzen dugu hobekuntza hauek egitea:

01/12*j*

- a) atalari buruzko ñabardura: definizioa “irisgarritasuna fisikoari” dagokiola aipatuta, “irisgarritasun ekonomikoa” ere definitu daitekeelako. Aldi berean, definizioa, berez, zuzena bada ere, beste azken idazketa bat gomendatzen da, eta juridikoki egokiagotzat jotzen dugu, zenbait kolektibok eskuratzea galarazten edo zailtzen duten kausa nagusiak aipatzean.

***”... eta bestetik, erabiltzaileen zenbait kolektibok mugikortasun murriztuagatik edo adinagatik garraio publikoa eskuratzeko zailtasun handiagoa edo txikiagoa adierazten du”.***

- Azalpen zehatzagoa b) atalean “grabitazional” kontzeptuari dagokionez.
- c) atal berria sartzea; beraz, c) atala d) atala bihurtuko da.

***c) Garraio Publikoaren Agintaritza (ATP): Erakunde publikoa da, metropoli eremuan garraio publikoaren sistema planifikatzeko eta kudeatzeko ardura duena.***

- Gure ustez, h) atalean Garraio moduari buruz ematen den definizioa ez da guztiz egokia. Gure iritziz, garraio moduak eta garraio bideak bereizi behar dira.
  - Sareen, ibilgailuen eta eragiketen konbinazioak dira moduak. Hauexek biltzen ditu: oinez joatea, bizikleta, autoa, errepide-sarea, trena, ibaiko eta itsasoko garraioa (itsasontziak, ubideak eta portuak), aireko garraioa (aireplanoak, aireportuak eta aireko trafikoaren kontrola), edo bi edo hiru garraio motak bateratzea.
  - Bideak esatean, garraioa egiten den modua edo ibilgailua adierazten da. Hainbat garraiobide daude garraio modu ezberdinetako baten barruan.

Horrexegatik, Garraio Moduen beste definizio bat proposatzen dugu:

***“pertsonak eta merkantziek mugikortasuna lortzeko duten bidea da, bidaiatzeko edo ibiltzeko azaleraren arabera”.***

Horrekin bat etorritz, komenigarri iritzi diogu **Garraio bidearen** definizioa sartzeari.

***“Pertsonen edo merkantzien garraiorako erabilitako teknologiaren aldetik homogeneousak diren tekniken, tresnen eta gailuen multzoa”.***

Halaber, **garraioari buruzko definizio orokorra** emango duen atala gehitzea proposatzen dugu. Partzial guztiak ematen dira, baina ez orokorra. Hauxe proposatzen dugu.

***“merkantziak edo pertsonak leku batetik (hasierako tokia) beste batera (helmugako tokia) joatea azpiegitura jakin bat darabilen garraio bide batean”.***



### **3. artikulua. Printzipio orokorrak eta helburuak mugikortasun iraunkorraren arloan.**

- Lehenik eta behin, printzipio orokorrak eta helburuak bi artikuluko bereizitan banatuta, gure ustez, errazagoa izango litzateke araua irakurtzea eta ulertzea.
- 1. puntuari dagokionez (printzipioak).
  - Banan-banan aipatze horrek ildo jakin bat jarraitu beharko lukeela irizten diogu, esaldiak substantibo edo aditz infinitibo batekin hasita.
  - Oharbidetako orokorretan esan dugun bezalaxe, honako hauekin lotutako printzipioen falta sumatzen dugu:
    - Garraio publiko eta kolektiboko sistema bideratuko duen mugikortasun plangintza.
    - Garraio publikoa erabiltzeko pizgarriak ematea (tarifen sistema eta tarifen integrazioa, garraio publikoen koordinazioa (publikoak, eskolakoak ...), eskariari egokitzea ...).
    - Sortutako mugikortasunaren ebaluazioak egitea, ahalik eta adierazle gehien txertatuta.
    - Merkantzien garraioaren harmoniazko garapen iraunkorra, halako moldez non, garraioaren eskaria betetzeari utzi barik, eragina gutxituko baita, bereziki tren garraio moduen intermodalitatea sustaturik.
- 2. puntuari dagokionez (helburuak), aldaketa hauek proposatzen ditugu:
  - b) *“Pixkanakako prozesu baten ondoren, errealitate bihurtzea gizarte kostu guztiak garraioaren prezioan barneratzea, ....*

*sistemaren bidez ...”, zeren eta, gure ustez, horrek garraio pribatuan nahiz publikoan izango bailuke eragina.*

- c) Garraio publikoaren sistemen finantzaketa bermatzea, ***aurrekontuko nahikoa baliabideekin***.
- d) Gizarte kostu txikien duten garraio moduak eta intermodalitatea sustatzea, eta bereziki, eragin baxu-erakunde txikiagoko garraio sistemak, hala nola bizikletaz edo oinez ibiltzea eta kalitatezko garraio publikoa.
- e) ***Zabalera metriko ezberdineko*** tren eta tranbia sareak dira garraio publikoaren eskaintzaren ardatza, eta errepideko garraioa horien osagarria da. Gainera, ez dira beteko ***zabalera ezberdineko*** tren edo tranbia zerbitzuetako garraio kolektiboko eskariak.

01/12j

## **II. KAPITULUA Mugikortasuna planifikatzeko tresnak**

### **6. artikulua. Mugikortasun iraunkorra planifikatzeko eremua.**

- 1. puntuaren barruan, 2. lerroalde bat gehitzea gomendatzen dugu:

***“Plangintza tresnen xedea da joan-etorriak egiteko modu iraunkorragoak ezartzea EAEren, lurralde historikoen eta udalerrien eremuan”.***

Horregatik, helburua zein den adierazi eta lege testuan bildu behar da.

- 2. puntuan, aldaketa hauek proposatzen ditugu:

*“2. Honako plangintza tresna hauek ezarri dira:*

**a) Euskadiko Mugikortasun Plan *Zuzentzailea*.**

**b) Lurralde Historikoen Mugikortasun Plan Zuzentzaileak.**

**c) Hiriko edo udalerrri arteko mugikortasun plan iraunkorrak.**

**d) Jarduera guneen mugikortasun planak**

- 3. puntuari dagokionez, oharbide orokorretan dagoeneko aipatu dugunez, mugikortasun iraunkorraren plangintzaren nagusitasuna azpimarratzen da, beste batzuen gainetik, hauexen gainetik adibidez: lurraldearen antolamendua, hirigintzaren antolamendua, etab. Batzordeak uste du iraunkorra den mugikortasuna kontuan hartuta planifikatu eta antolatu behar dela lurraldea. Bestela esanda, **lurraldearen plangintzan mugikortasun iraunkorra kontuan hartu behar dela irizten diogu.** Hori ez dago argi Legean. Izan ere, nolabaiteko kontraesana ikusten dugu 6.3. eta 7.3. artikuluen artean, zeren eta, lehenbizikoan mugikortasunaren plangintzan nagusitzen bada ere, bigarrenean ondoko hau esaten baita: Euskadiko Mugikortasun Plana Lurraldearen Antolamenduaren Jarraibideen zehaztapenetatik ezarriko dela.
- Bi puntu gehiago gehitzea, 5 eta 6. puntuak:

**5. Plangintza tresnen zehaztapenetan, kontuan izan behar da mugikortasun murriztuko pertsonen egokituriko garraioa eta, zehazkiago, honako hauek: urritasuna duten pertsonen aukera-berdintasunari, ez-diskriminazioari eta irisgarritasun unibertsalari buruzko abenduaren 2ko 51/2003 Legea; urritasuna duten pertsonentzako garraio moduakerabiltzeko irisgarritasunari eta ez-diskriminazioari buruzko oinarrizko baldintzak arautzen dituen azaroaren 23ko 1544/2007 Errege Dekretuan dakartzan zehaztapenak eta Irisgarritasunaren Sustapenari buruzko abenduaren 4ko 20/1997 Euskal Legeak eta hiri inguruetako, herri guneetako, eraikuntzetako eta informazio eta komunikazio sistemetako irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak onetsi dituen apirilaren 68/2000 Euskal Dekretuak ezarritakoak.**

**6. Garrantzi berezia eta espezifikoa dute etxebizitza, lana eta zerbitzu osagarriak hurbiltzea ahalbidetzen duten plangintza tresnak, baita hezkuntza, osasun edo kulturako ekipamenduak ere; nahitaezko mugikortasunarekin lotutako gizarte kostuak saihestu eta murrizten dituzte.**

## **7. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Plan Zuzentzailea.**

- Beste puntu bat gehitzea; lehenengoa izango litzateke:

**“1. Mugikortasun Iraunkorreko Plan Zuzentzailearen xedea da EAEko lurraldearen mugikortasun iraunkorreko jarraibideak zehaztea eta garatzea.”**

- Aldaketa hauek proposatzen ditugu 4. puntuan:
  - a) atala berriz idaztea, zeren eta, gure ustez, diagnostikoa baino lehen azterlan bat egin behar dela eta pertsonen zein merkantziei buruzkoa izan behar duela uste baitugu.

**“pertsonen nahiz merkantzien mugikortasunari buruzko egungo egoeraren azterlana, azterketa eta diagnostikoa eta mugikortasun aldagaien ustezko aurreikuspena”.**

- d) atal berria gehitzea (egungo d) atala e) atala izango da), Planak eragile ugari izan baitezake, eta kontuan izan behar dira. Planteamendu subjektiboa deritzona da, erakundeen arteko erlazioetarako formulak (tartean diren eragiletzat hartutako gainerako sailak eta herri administrazioak) eta ekonomi eta gizarte eragileek eta herritarrek plana egiteko eta abiarazteko prozesuan izandako partaidetza.

**“funtsezko eragileak ezartzea planaren helburuen definizioan”.**

- e) atala berriz idaztea:

***“garraio publiko kolektiboan azpiegituren eta zerbitzuen sustapen eta finantzaketa egokiak.”***

- Hauxe gehitzea k) atalaren barruan:

*“horiek jarraitzeko, ebaluatzeko eta berrikusteko proze-durak, baita zuzenketa neurrien proposamenak ere”.*

- Azken atala gehitzea; n) izango litzateke (d) atal berria sartu dela kontuan izanik):

01/12j

***“n) Udalaz gaindiko aparkalekuaren antolaketa.”***

- 5. puntuari dagokionez, gure ustez beharbada gehiegizkoa da planaren berrikuspena bi urterik behin egitea, plan bakoitzak 5 berrikuspen izango dituela esan nahi baitu. Beharbada hobe izango litzateke bitarteko ebaluazio ona egitea, eta beste bat azkenean, edo ezarritako 10 urtekoa baino laburragoa izatea planaren iraupena.
- 8 eta 9. puntuak gehitzea:

***“8. Inguruko autonomia erkidegoekin lankidetzan aritzeko tresnak sartuko dira Mugikortasun Plan Zuzentzailean: Nafarroa, Errioxa, Kantabria eta Gaztela eta Leon. Tresnoi esker, mugikortasun iraunkorreko neurri komunak bideratuko dira, eta arreta berezia jarriko da mugako lurraldeetan mugikortasuna sortzen duten jarduera guneetan.”***

***“9. Administrazioek behin-behingoaz edo behin betiko onetsitako dokumentuak ahalik eta gehien ezagutarazten direla bermatuko dute, eskuragarri dituen prozedura guztien bidez, bereziki internetez”.***

## **8. artikulua. Lurralde Historikoen Mugikortasun Plan Zuzentzaileak.**

- Beste puntu bat gehitzea; lehenengoa izango litzateke:
- Aldaketa hauek proposatzen ditugu 4. puntuan:
  - a) atalean, “azterlana eta azterketa” gehitzea, diagnostikoaren ezinbesteko osagarriak baitira.

*“a. **azterlana, azterketa** eta diagnostikoa ...”*

- f) atalean, “zuzentzeko” gehitzea

*“f. okupazio handiko erreiak sustatzeko eta **zuzentzeko** neurriak ...”*

- g) atalean, bi gauza gehitzea proposatzen dugu. Alde batetik, kudeaketarekin eta mantentzearekin batera, gure ustez **artapena** sartuko beharko da osagarri legez, zeren eta, azpiegiturei, artapenari eta mantentzeari dagokienez, ezinbestean lotuta baitoaz eta lege arauan ezarri beharra baitago. Bi kontzeptu ezberdin dira, baina osagarriak. Hala ezarri da azpiegitura planetan (esate baterako, Sustapen Ministerioaren Azpiegituren Ezohiko Plana). Bestalde, gure ustez komenigarria da aipatzea **garrantzi berezia emango zaiela merkantzien banaketaren eta biltzearen gaineko azpiegiturei**; izan ere, ez dira ezarri zenbait antolakunde, merkantziak banatzeko zentroak adibidez<sup>3</sup>: berebiziko garrantzia dute merkantzien lurreko trafikoa arintzeko.

---

<sup>3</sup> Foru aldundiek horrelako 3 enpresa publiko kudeatu dituzte (Aparakabisa, Bizkaian; Ceinsa, Gipuzkoan; eta Jundiz, Araban). Eusko Jaurlaritzarekin lotuta sortu badira ere, foru aldundiei transferitu zaizkie. Aparakabisaren sozietate helburua, adibidez, merkantzien zentral integratuak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea da. Logistika zentro integratu gisa ere badihardu, edo bestela esanda, banaketa zentro gisa. Zentro horiek sortzeari esker, merkantzien lurreko garraioaren bolumen txikiagoa lortzen da, baita horrekin lotutako arazoak ere; izan ere, hazkunde esponenzial handia izan du (kutsadura, etab.).

Honela geldituko litzateke:

*“g. Foru Aldundi eskudunaren titularitatepeko azpiegitura programa bat, horren kudeaketa, mantentzea eta **artapena**, hori guztia inbertsio eta gastuen programarekin. **Zehazkiago, garrantzi berezia emango zaie merkantziak banatzearen eta biltzearen gaineko azpiegiturei”.***

- 6. puntuan, komenigarri irizten diogu Lurralde Historikoetako Mugikortasun Planen indarraldia aldatzeari: 10 urtetik 6 urtera.
- 8. puntua gehitzea:

01/12j

***8. Mugikortasunaren baliabideetako edo azpiegituretarako plan sektorialak ere egin ahal izango dira, dela pertsonen garraioan, dela merkantzien garraioan, baita lurralde historikoen eta udalerrien arteko bitarteko eremuetarako lurralde plan espezifikoak ere.***

***Plan horiek egitean hartuko dute parte ukituriko tokiko erakundeek, garraioaren agintariek eta ekonomi, gizarte eta ingurumen erakundeek.***

## **9. artikulua. Hiriko Mugikortasun Planak.**

- 3. puntua aldatzea proposatzen dugu, honako hauetan:

*3. Halaber, **20.000** ~~50.000~~ biztanletik gorako populazioa duten udalerriek, Lurralde Historikoko Mugikortasun Planaren arabera mugikortasun arazoak dituztenek eta euren borondatez hiriko garraioko zerbitzu publikoek hiriko mugikortasun plana onetsi beharko dute nahitaez. **Era berean, nahitaezkoak dira atmosferako kutsagarri baten edo hainbat kutsagarriren mailek edota zarata mailek indarreko araudian ezarritako kalitate helburuak gainditzen dituzten herrietan.***

- 5. puntuari dagokionez, hauxe gomendatzen dugu:
  - 8.4. artikuluan esandakoa gehitzea, hauexei dagokienez: **azterlana eta azterketa** (a atala) eta **artapena** (e) atala) eta **hobetzeko proposamena** (i atala).
  - e) atalean, azkenean testu hau gehitzea: *“... geltoki intermodalak, **baita bidaiarien garraio pribaturako geltokiak eta geralekuak ezartzea ere**”*.
  - h) atalean, honako hau gehitzea gomendatzen dugu: *“merkantziak banatzeko plana, **zamalanelarako eremuen ezarpena eta kudeaketa bilduko dituen** ...”*.
- 8. puntuari dagokionez, ondoren agertzen dena gehitzea azkenean testuari:

*“8. Industri sektoreen sarbideei buruzko hiriko mugikortasun planaren zehaztapenak, udalaren titularitateko azpiegituren plana, garraio kolektiborako gordetako plataformei buruzkoak eta **ondoren garatu diren jarduera guneak** sartu egin behar dituzte hirigintza plangintzako tresnek”*.

## **10. artikulua. – Jarduera guneen mugikortasun planak**

- Lehenik eta behin
- Komenigarri irizten diogu 1. atal berria gehitzeari; espezifikoagoak diren plan horien xedea zein den justifikatuko du. Esate baterako, **seguruagoak egitea joan-etorriak eta enplegatuek eta erabiltzaileek joan-etorriak egiteko egoera hobetzea, abantailak lortuta, besteak beste: trafiko-pilaketak eragindako estresa txikiagoa izatea edo istripu kopurua jaiste**a.
- 1. puntuari dagokionez (2.a izango da, aurrekoaren arabera), komenigarri irizten diogu zenbait aldaketa egiteari, zeren eta jarduera guneetan, lantokiez gain, enpresa parkeak eta aipaturiko ikastetxeak, **merkataritza zentroak eta ospitaleak** baitaude.



- 2. puntuari dagokionez, hiru oharbide ditugu. Lehenengoak honexekin du zerikusia: Legearen Aurreproiektuaren 2. artikuluko c) atalean, jarduera gunea *“industri establezimendua, osasunekoa, hezkuntzakoa edo tertziarioa ...”* dela definitu da. Bestalde, hauxe dio 10. artikuluko 2. puntuak: *“Honako hau izango da jarduera guneen mugikortasun planaren gutxieneko edukia: enplegatuen, bezeroen, ... mugikortasunaren diagnostikoa “. Ildo horretan, esan behar dugu horietako kategoria batean ez direla uztartzen behar bezala osasun edo hezkuntzako establezimenduetako erabiltzaile asko: bezeroak, ikasleak, ... Horregatik, gure ustez egokia da termino orokorragoa erabiltzea, **“erabiltzaileak”**, edo txandaka, tartean izan daitezkeen kolektibo guztiak beren-beregi aipatzea.*

01/12j

Hona hemen gure bigarren oharbidea: bidezkoa da proposatzea Legeak benetan ezarri behar dituen jarduera guneen planek urrutiko lanerako neurriak, ibilgailuak partekatzeko edo garraio kolektiboetarako neurriak, etab. Badirudi elementu horiek borondatezkoak izan beharko luketela, edo bestela, enpresako negoziazioaren ondorioa.

Hirugarren oharbidea: Batzordeak uste du planaren edukien artean jarraipen eta ebaluazio neurriak sartu behar direla.

- Hauxe dio 4. puntuak:

*“4. Jarduera guneen beren titularrek onetsi behar dituzte planak prozedura izapidetu ondoren; prozedura horretan, enplegatuek hartuko dute parte eta, hala denean, lurralde eremuko kontsumitzaileen eta erabiltzaileen elkarte nagusiek.*

Horri dagokionez, esan behar dugu ez direla kontuan hartu argi eta garbi interesa izan dezaketen beste talde batzuk, esaterako, ikasleen elkarteak unibertsitateak direnean. Izan ere, bidezkoa da gogoraraztea ezen, EHUren barruan, ikasleek eurek kudeatzen dituztela zenbait garraiobide, horretarako sortutako elkarteen bidez.

Halaber, beste idazketa bat gomendatzen dugu azken zatian:

***“enplegatuek edo langileek eta ekonomi eta gizarte eragileek hartuko dute parte. Lantokietako garraio planak egitean eta garatzean, ekonomi eta gizarte eragileek ere hartuko dute parte”.***

Aldaketa egin beharkolizateke, langileentzat duten garrantziagatik, zeren eta laneko istripuen zati handi bat "in itinere" gertatzen baita. Horrexegatik da gomendagarria langileen sindikatuei parte hartzeko modua ematea.

01/12*j*

- 5. puntuko bigarren lerroaldean, akats ortografiko hau aipatu behar dugu: *“Gobierno Vasco” esan beharrean “al Gobierno Vasco” jarri behar du.*

*“Horretarako, jarduera guneen titularrak ... Eusko Jaurlaritzaren mugikortasun planaren alde bat, haiek ezarrita dauden lurralde historikoko aldundia eta udala”.*

- 7. atalean, hauxe aipatzen da: *“7. Baldin eta jarduera gunearen mugikortasun plana nahitaez egin behar duten erakundeek betebeharra betetzen ez badute, ezin izan daitezke mugikortasun iraunkorarekin, klima aldaketaren kontrako borrokarekin edo energi eraginkortasunarekin lotutako diru-laguntzen onuradunak, egoera horrek iraun bitartean”.*

Gure ustez, baliteke jarduera gunearen mugikortasun plana nahitaez egin behar dituzten baina egiten ez dituzten antolakundeek ez jasotzea mugikortasun iraunkorra sustatzearekin lotutako diru-laguntzen onura, eta hori guztia egokitze jotako zigorrei kalterik egin gabe. Alabaina, antolakundeek klima aldaketaren edota energi eraginkortasunaren inguruan jasotako diru-laguntzak, gure ustez, ezin kaltetu daitezke mugikortasun plana egiteko beharkizuna betetzen ez bada.

7. ataleko bigarren lerroaldeari dagokionez, beste baldintza bat sartu da diru-laguntzen kudeaketarako dagoeneko burokratiko den laguntzon kudeaketan; horregatik, puntu hori ezabatzea proposatzen dugu.

- 7. ataleko bigarren lerroaldeari dagokionez, beste eskakizun bat sartu da laguntzen kudeaketarako dagoeneko burokratiko den horrelako laguntzen kudeaketan; horregatik, puntu hori ezabatzea proposatzen dugu.

Aldi berean, testu hau duen 2. lerroaldea gehitzea gomendatzen dugu:

01/12j

***“Laguntza hori diru-laguntza izan daiteke mugikortasun planetarako edo bideragarritasun planetarako edo mugikortasun arazo bertsuak dituzten enpresetarako edo enpresa-multzoetarako, betiere arauz ezarritakoaren arabera”.***

Hori gehitu beharko litzateke, zeren eta mugikortasun planak abiarazten ez dituzten enpresak izan baitaitezke diru-baliabiderik eza argudiatuta, eta horrek langileengan eragina izan dezake. Horretarako, finantzaketa publikoa aztertu behar da, beste autonomia erkidego batzuetan egiten ari den moduan, Nafarroan esaterako.

- Bukatzeko adierazi nahi dugu Batzorde honek baloratu egingo lituzkeela langileen eta horien sindikatuen partaidetzaren izan dezaketen beharren (2. atala) nahiz onespeneren (4. atala) diagnostikoak. Eta hedaduraz, plana baliozkotutakoan jarraipena egin behar zaionez gero, zentzua du arestian aipatu dugun partaidetzak.

## **11. artikulua. – Ebaluazio eta jarraipen tresnak**

- Komenigarri irizten diogu aurretiazko bi atal berri gehitzeari (egungoa hirugarren lerroaldea izango da), eta eduki hau izango dute:

***1. Plangintza tresnak ebaluatzeko eta tresnok aplikatzean izan ditzaketen ondorioak aztertzeko, ebaluazio eta jarraipenerako tresna hauek ezarri dira:***

- a) Plangintza tresnek eurek ezarritako adierazleak.***
- b) Planen eta programen ingurumen ebaluazio estrategikoa.***
- c) Planen, programen eta proiektuen bideragarritasun azterlanak.***
- d) Sortutako mugikortasunaren eta segurtasun baldintzen ebaluazioa.***

***2. Garraioen eta mugikortasunaren arloko sail eskudunak, Euskadiko Mugikortasun Plan Zuzentzailean bildu litekeen adierazle-sorta bat abiapuntutzat hartuta, Euskadiko Garraioen Agintaritzari aurkeztu beharreko txosten bat egin beharko dute, garraioak eta azpiegiturak antolatzearen arloan EAEko Administrazio Orokorraren goren mailako organo aholku-emailea eta koordinazioko organoa den aldetik.***

- Egungo 4. atalari dagokionez, bi oharbide egin behar ditugu:
  - Lehen lerroaldean, akats ortografiko bat zuzendu beharra dago: “el” artikulua falta da “Gobierno Vasco efectuará un control y evaluación del mismo” horren aurrean; beharrezkotzat jotzen dugu zehaztea noiz egingo dituen Eusko Jaurlaritzak kontrol eta ebaluazio horiek.
  - Hirugarren lerroaldean, hauxe gehitzea gomendatzen dugu:

*“... emaitza eta, hala denean, ezarritako helburuak hobeto betetzeko gomendioak, **izandako desbideratzeak eta balizko zuzenketa neurriak**. Ebaluazio hori, era berean ...”*

Hala egin behar da, zeren eta, gomendioekin batera, desbideratzeak (garrantzitsuak edo ez) gertatzen diren ezarri behar baita, adierazleen sistema eta zuzenketa neurriak sortzeko edo proposatzeko posibilitatea oinarri hartuta.

### **III. KAPITULUA Mugikortasun politiken finantzaketa**

#### **12. artikulua.- Mugikortasun politiken finantzaketa Iraunkortasun ekonomikoa**

01/12*j*

- 1. ataleko bigarren lerroaldeari dagokionez, uste dugu aldaketa hau egin beharko litzatekeela:

*“Halako moldez non garraio zerbitzuen ustiapenaren estaldura-defizita **murriztu (konpromisoa norainokoa den aipatuta)** egingo baita, hauexei esker: erabileraren intentsitatea, garraio modu bakoitzaren kanpoko kostuak barneratzea eta zerbitzuok finantzaketara transferitzea”.*

#### **15. artikulua.- Garraio sisteman sartzeko proiektua**

- 4. puntuko bigarren lerroaldean, hauxe ageri da: *“Hilabeteko epean eman behar da txosten hori, eta epe hori igarota txostena eman ezean, jarduketekin jarrai daiteke”.* Komenigarri irizten diogu epe hori noiztik den zehazteari.

Hauxe dio 6. puntuak: Hauxe dio 6. atalak: *“Baldin eta, Euskadiko Mugikortasun Planaren irizpideekin bat etorri, garraio sisteman sartzeko proiektu bat egin behar bada alde zuzenetik, aintzat hartu beharko da hirigintza-garapenen sustatzaileek garraio publikoko zerbitzu egokien igoeraren finantzaketan nahitaez hartu behar dutela parte, betiere hirigintza-garapena kokaturiko*

*udal-mugarteko udalak zehazturiko kopuruan. Hala lorturiko baliabideak soilik erabiliko dira herri administrazio eskudunak lurzatiak eta garraio sistema lotzeko inbertsioa finantzatzeko”.*

Artikuluari buruzko oharbide orokorretan eta espezifikoetan aipatu dugunez, mugikortasun iraunkorra izateko planifikatu eta antolatu behar da lurraldea. Beraz, gure ustez, ekintza ona da jarduera guneak onestea eta mugikortasun iraunkorra dagoen eremuetan jartzea. Hala, “basamortuko gazteluak” eraikitzea saihestuko da; izan ere, kostu handi dakar horrek.

01/12*i*

Ondorioz, komenigarria da 6. puntuaren ordean beste bat idaztea, Batzorde honek planteaturikoaren ildotik.

## **16. artikulua. Bideragarritasun azterlana**

- Hau aipatzen da 4. puntuan: “soilik betearazi ahal izango dira planak eta proiektuak hauxe ematen badu horren bideragarritasun azterlanak: tarifen diru-sarrerak edo aurreikusitako bestelako sarrerak handiagoak direla bideragarritasun planak eta gizarte errentagarritasunaren eta bideragarritasun ekonomikoaren gutxieneko ratio loteslea baino, garraio zerbitzu publiko berriak eta garraio azpiegitura berriak ezartzeari dagokiona, Euskadiko Mugikortasun Plan Zuzentzailean ezarritako mugikortasun-adierazleen arabera”.

Alabaina, hurrengo lerroaldean atea irekitzen zaio, salbuespenez, gutxienekoak betetzen ez dituzten planak eta proiektuak onesteari, baina ez dago argi zein diren salbuespen objektiboak. Bestalde, ez da ematen gutxieneko ratioa kalkulatzeko moduari buruzko jarraibiderik.

- Ildo horretan, adierazi nahi dugu bideragarritasun azterlanak tresna ona direla eta emaitzak kontuan izan behar direla. Hala eta guztiz ere, azpiegituren zenbait onura, ukigarriak eta ukiezinak, ez dira beti kontuan hartzen, baina arauak aipatu egin beharko lituzke.

Horregatik, 4. puntuko bigarren lerroaldean, egoki irizten zaio, interes orokorrarekin batera, **“gizartekoa edo ingurumenekoa”** gehitzeari osagarri legez.

Oharbide orokorretan aipatu dugunez, erregai fosilekiko eta karbono-isurpenekiko mendekotasuna murriztu nahi bada, kutsakorrak ez diren garraiobideak bultzatu behar dira. Eta horiek egitura egokiak behar dituzte. Aldi berean, azpiegiturok lana dakarte, langabezi tasa handiko garaian oso beharrezkoa.

### **Bosgarren Xedapen Gehigarria**

Bosgarren xedapen gehigarrian aipatzen denez, esku-dirutan ordaindu beharko dira lurrak garraio publikoaren sistema sartzeari dagozkion urbanizazio kargak. Gure ustez, ez dirudi hori bat datorrenik gaur egun ordaintzeko dauden moduekin; izan ere, gobernuak berak sustatzen ditu modu berriok.

### **Seigarren Xedapen Gehigarria**

Seigarren xedapen gehigarriaren 8. puntuan, Euskadiko Garraio Agintaritzaren mugikortasunaren arloko batzorde aholku-emaiaren eraketa aztertzen da. Batzorde hori beharrezkoa den ala ez baloratu barik, paritariora izatea eskatu behar dugu Euskadiko sindikatu nagusietako ordezkariaren eta Euskadiko enpresa antolakunde nagusien ordezkariaren aldetik, Euskadiko enpresa erakunde nagusien ordezkariak diren heinean.

## **IV. ONDORIOAK**

---

EGABk egokitzat jotzen du Euskadiko Mugikortasun Iraunkorrari buruzko Legearen Aurreproiektua izapidetzea, betiere organo aholku-emaile honetan egin dituen oharbideak aintzat hartu ondoren.

Bilbon, 2012ko urtarrilaren 27an

O.E. presidentea  
Juan Maria Otaegui Murua

Idazkari nagusia  
Francisco José Huidobro Burgos



