

# 11/19

## *irizpena*

Mugikortasun Iraunkorrari dagokion  
Legearen Aurreproiektuari buruzkoa

Bilbon, 2019ko uztailaren 30ean



CES  
EGAB

Consejo Económico  
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea



## I.- AURREKARIAK

---

2019ko ekainaren 21ean Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean Ekonomia Garapen eta Azpiegitura Sailaren idazkia sartu zen eta irizpena eskatu zuen Euskadiko iraunkortasun jasangarriaren lege-aurreproiektuari buruz, 8/2012 Legeak, maiatzaren 17koak, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeari buruzkoak, 3. artikuluan xedatutakoaren arabera.

Gernikako Estatutuak 11.32. artikuluan, lurreko garraio, tren, itsas eta ibai garraio nahiz kablezko garraioaren arloan eskumen eskusiboak ematen dituenean, 10.25. artikuluan, ekonomiaren antolaketa orokorrarekin bat, ekonomia sustapen nahiz garraio eta ekonomia jardueraren plangintzaren arloan eskumen eskusiboak ematen dituen horretan, 10.31 artikuluan, hirigintza eta lurralde-antolamenduaren arloan aginpide eskusiboa ematen duenean, eta 11.1.a) artikuluan, ingurumenaren eta ekologiaren arloan Estatutako legedia garatu eta gauzatzeko aginpidea onartzen duen horretan, xedatutakoarekin babesean, Ekonomia Garapen eta Azpiegitura Sailak egindako lege-aurreproiektua da. Gizarte, ekonomia eta ingurumenaren ikuspegitik mugikortasun jasangarriaren garapen integrala lortzeari begira, pertsona eta salgaiak garraiatzeko legezko esparrua xedatzea du helburu.

Era berean, aurreproiektuak 5/2003 Legea, abenduaren 15ekoa, Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzkoa, aldatzea planteatzen du eta eta legearen mailarekin Euskadin kable bidezko pertsonen garraio-instalazioak eraiki eta ustiatzea proposatu ere bai.

Ekainaren 21ean lege-aurreproiektua Batzordearen Osoko Bilkurako kide guztiei bidali zitzaizen, proposamenak eta iritziak igorri eta guztiak lan batzorde egokiari, hau da, Ekonomia Garapeneko Batzordeari helarazteko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen funtzionamenduari buruzko araudiak xedatutakoari jarraiki. Ekonomia Garapeneko Batzordea lan-saioan uztailaren 16an eta 24an bildu zen irizpen-aurreproiektuaren proposamena eztabaidatzeko eta irizpen-proiektua egitea erabaki zuen. Nolanahi ere, Euskadiko EGABren Osoko Bilkurak 2019ko uztailaren 30ean landu eta aho batez onartu zuen.

## II.- EDUKIA

---

Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko aurreproiektuaren testuak zioen azalpena, bost kapitulutan banatuta 20 artikulua, xedapen gehigarri bat, hiru xedapen iragankor eta bi azken xedapen ditu.

Ibilgailu pribatua masiboki erabiltzean oinarritutako garraio-eredua gero eta hedatuagoa dagoenez, **Zioen Azalpena** arazoa eta ondorio negatiboak azalduz hasten da. Hor daude berotegi efektuko gasen igorpenak, osasunarekiko eraginak, zirkulazio-bideak asetzearen kostuak eta gero eta azpiegitura gehiago behar izana. Horiek guztiak eragin negatiboak dira eta erreferentzia kuantitatiboak dituzte. Lege-aurreproiektuak aukera bat proposatzen du, hain zuzen ere, mugikortasun-eredu berria, jasangarritasunean funtsatutakoa.

Horretarako, planteamendu osoa eta garraio-modu askotan oinarritutakoa behar da. Helburua pertsona nahiz salgaien mugikortasun ekonomiko eta eraginkorra bermatuta, garraioaren eraginkortasuna optimizatzea da. Horrez gain, zirkulazio-istripuen, arnas gaixotasunen, klima-aldaketaren, zarataren, ingurumen-kutsaduraren eta auto-ilaren ondorioz kanpoko gizarte-kostuak minimizatuta, gero eta garraio-bolumen handiagoak kudeatu behar dira.

Ondoren, zioen azalpenak lege-aurreproiektuko kapitulu bakoitzaren edukia deskribatzen du. Lehenengoak lortu nahi diren xedeari eta printzipioei hurbilketa eskaintzen du. Bigarrena, berriz, mugikortasun jasangarria bultzatzeari buruzkoa da eta Euskadiko administrazio publiko guztiak nahasten ditu. Hirugarrenak plangintza-tresnak eta kudeaketa-organoak ditu aztergai. Laugarrenean mugikortasunaren kudeaketa-tresnak lantzen dira. Kapitulu horren ostean aurreproiektua kokatzeko munduko eta Europako testuingurua azaltzen da. Azkenik, bosgarren kapituluak kable bidezko garraioari buruzko edukiak xedatzen ditu.

Azalpena amaitzeko, hala dio: aurreproiektuak aurrez ikusitako xedapenen multzoari esker, helburu nagusirantz, hau da, mugikortasun jasangarria lortzerantz aurrerapausoak emango direla. Ildo horri eutsiz, garraio-modalitateekiko modu integralean ulertuko da, sistema eraginkorragoa, jasangarriagoa, lehiakorragoa, irisgarriagoa eta erabiltzaileei moldatutakoa izan dadin. Horretarako, garraio-moduen artean transferentziak behar dira. Horrek pertsonen mugikortasuna eta salgaien logistika, azpiegituren plangintza eta beren finantzaketa erraztuko ditu eta pertsona politikaren erdian kokatuko da.

Gero, zioen azalpenak lege berriaren edukitik gainbegirada azkarra burutuko du.

### **Xedapen-gorputza**

Lege-aurreproiektuaren xedapen-gorputzak hurrengo xedapenak ditu:

#### **I. KAPITULUA - XEDAPEN OSAGARRIAK**

1. artikulua.- Xedea
2. artikulua.- Aplikazio-eremua
3. artikulua.- Jardueraren printzipioak
4. artikulua.- Helburuak
5. artikulua.- Definizioak

#### **II. KAPITULUA - MUGIKORTASUN JASANGARRIA BULTZATZEA**

6. artikulua.- Garraio publikoa sustatzea
7. artikulua.- Mugikortasun jasangarrian hezkuntza-programak

#### **III. KAPITULUA - PLANGINTZA TRESNAK ETA KUDEAKETA ORGANOAK**

8. artikulua.- Garapen jasangarriaren plangintza tresnak
9. artikulua.- Euskadiko mugikortasun eta garraio jasangarriaren plana
10. artikulua.- Lurralde historikoetan mugikortasun jasangarriaren planak
11. artikulua.- Hiri-mugikortasun jasangarriaren planak
12. artikulua.- Bizikletetarako bideen plan gidaria
13. artikulua.- Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak
14. artikulua.- Kudeaketa-organoak

#### IV. KAPITULUA. – MUGIKORTASUNA KUDEATZEKO TRESNAK

15. artikulua.- Tarifa bakarraren sistema
16. artikulua.- Zerbitzu-planak
17. artikulua.- Garraio-azpiegiturak

#### V. KAPITULUA. KABLE BIDEZKO GARRAIOA

18. artikulua.- Xedea
19. artikulua.- Aginpidea, instalazioaren administrazio-araubidea eta ustiapena
20. artikulua.- Zerbitzu eta araubide juridikoa

#### XEDAPEN GEHIGARRIA

*Bakarra. – Garraio jasangarriaren plan gidaria*

#### XEDAPEN IRAGANKORRAK

Lehenengo xedapen iragankorra

Bigarren xedapen iragankorra

Hirugarren xedapen iragankorra

#### AZKEN XEDAPENAK

Lehenengo azken xedapena

Bigarren azken xedapena

### **III.- GOGOETA OROKORRAK**

---

#### **Aurretiatzko alderdia: ekimen legegileak ezinbestez koordinatzea**

Lege-aurreproiektu hau aztertzean hainbat galdera etorri zaizkigu burura. Mugikortasun jasangarriari buruzko lege-aurreproiektuan halabeharrez agertu beharko luketen elementu eta alderdi zehatzak ez ditugu ikusi. Zehatz-mehatz esanda, lan-arrazoiengatik mugitzez ari gara.

Nolanahi ere, galdera horiek argitu ditugu gaia onartu berria den *4/2019 Legean, otsailaren 21ekoak, Euskal Autonomia Erkidegoko energia jasangarritasunari buruzkoak*, landu duela ikusi dugunean. Horren harira, aurretiaz bi gogoeta egin behar ditugu. Lehenik eta behin, lege-aurreproiektu hori ez zaio kontsulta-organo honi bidali, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeari buruzko legearen babesean nahitaezkoa izan arren. Beraz, batzordeak mugikortasunaren lan-ikuspegia testu legegile horretan lantzearen inguruko egokitasunari buruz ezin izan du bere iritzia azaldu, ezta irizpen honetan egingo den hainbat gogoeta adierazi ere. Bigarrenez, programa legegilearen ale desberdinetan garatu beharreko edukiei erreparatuz, sistematika bat behar da, koordinazio eta mugaketa jakinarekin batera. Hala, aplikazio-eremuak argi eta garbi mugatu behar dira eta sailen arteko koordinazioa ezinbestekoa da. Adibidez, energia jasangarritasunaren eta mugikortasun jasangarriaren kasuan, garraioaren energia eragilearen izaerak eta bere klima- eta ingurumen-ondoreek oso protagonismo aipagarria dute eta, ondorioz, arloak gainjartzen dira. Halakoetan, bikoizketetarako arriskua dago edo, alderantziz, baliteke arloek testuen tratamendu egokirik ez izatea.

Gogoeta horrek are balio handiagoa du, klimaren aldaketari buruzko lege-aurreproiektua egiten ari denean, jendaurrean jarritako dokumentuaren arabera, besteak beste, honakoak lantzen baititu: garapen jasangarriaren bidez karbonoan neutroa den ekonomiarantz aurrerapausoak ematea eta klimaren aldaketaren aurkako borroka ukitutako politika publiko nagusietan sartzeko araudi-esparrua definitzea. Beraz, arlo berdinen gainean eragin dezake.

Lanera joan-etorriak egiteari lotutako mugikortasunak funtsezko garrantzia du, garraioaren jasangarritasuna lantzeko orduan. Aurrekoari eutsiz, harrigarria izan arren, energia jasangarritasunari buruzko legeak aurrez ikusten du, baina mugikortasun jasangarriari buruzko legearen aurreproiektuan joan-etorri mota horiekiko aipamenik ez dugu aurkitu.

Halaber, harrizkekoa da mugikortasunaren plangintzarako tresna desberdinei eskainitako kokapena. Nolanahi ere, aztergai dugun aurreproiektu honetan ez dira ageri enpresa eta jarduera-zentroen mugikortasun-planak; bien bitartean, hiri-garraio jasangarriko planak, energia jasangarritasunari buruzko legeak aurrez ikusten dituenak, mugikortasun jasangarriaren aurreproiektuan ere azaltzen dira. Lurralde historikoen mugikortasun jasangarriaren planak kontuan hartuta, energia jasangarritasunari buruzko legeak aipatzen ditu eta mugikortasun jasangarriaren lege aurreproiektuak arautu.

### **Europar eta munduan mugikortasun eta garapen jasangarriaren arloko kezkekin bat datorren ekimen legegilea.**

Kontsultatzen zaigun legearen aurreproiektuak gizarte, ekonomia eta ingurumenaren ikuspegitik mugikortasun jasangarriaren garapen integrala lortzeari begira, pertsona eta salgaiak garraiatzeko legezko esparrua xedatzea du helburu. Mugikortasun jasangarriaren politikak ezartzeko legezko esparrua, ibilgailu pribatuan eta erregai fosiletan oinarritutako garraio-ereduak sortzen dituen ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-arazo garrantzitsuei erantzutea ahalbidetuko duena.

Aurreproiektuko zioen azalpenak xedatutakoari jarraiki, errepideek duten erabateko nagusitasunaren ondorioz sortutako arazoak, bai klimaren eta ingurumenaren arlokoak, bai gizarte eta ekonomiaren eremukoak, eta hori lantzeak planteamendu osoa eta garraio-mota asko erabiltzea eskatzen du, eraginkortasunez arazo desberdinei aurre egiteko: auto-ilarak eta ekonomia nahiz, orokorrean, joan-etorriak oztopatzea, zarata eta kutsaduraren ondoriozko kalteak, istripu-tasen giza eta gizarte kostuak, kutsatzaileak igortzeagatik eta lurzorua

okupatzeagatik ingurumenarekiko kalteak eta, bereziki, erregai fosilek eragiten dituzten ibilgailuen berotegi efektuko igorpenek aldaketa klimatikoan eragina, Europar Batasuneko igorpen guztien % 25, alegia.

Nolanahi ere, erronka horiei gure inguruneko herrialde guztiek egin behar diete aurre eta, xede horrez, Europar Batasunak erabakiak hartu ditu, baita jarraibideak markatu ere, ia duela bi hamarkada. 2001. urtean garraioari buruzko lehenengo liburu zuria argitaratu zen eta Europar Batasunean garraio-sistema jasangarrirantz prozesuari ekin zitzaion. Besteak beste, hurrengo helburuak zituen: komunikazio ardatzak ibilgailuez arintzea, ibilgailu partikularra arrazionaltasunez erabiltzea, garraio-moduak berriz orekatzea eta kanpoko kostuak nazioartekotzea. Garraioari buruzko lehenengo liburu zurian markatutako ibilbidea hamar urte geroago bere ondorengoak, “2050erako garraio ibilbidea: garraioaren europar gune bakarrerantz” izenekoak jarraitu eta sakondu du. Xedea garraioaren europar gune bakarra sortzea da, lehiakorragoa, hazkuntza eta enplegua sendotzen dituen, oso-osorik integratuta dagoen garraio-sarearekin, modu desberdinak lotzeko eta bidaiarien nahiz salgaien garraio-jarraibideak sakonki aldatzeko. Gainera, petrolioarekiko mendekotasuna eta CO<sub>2</sub>-ren igorpenak murriztuko ditu. Aldaketa klimatikoaren aurkako borrokarekin zerikusia duten helburuak berariaz betetzeko, 2016. urtean “behe-igorpeneko mugikortasun-estrategia” jarri zen abian, herrialdeek eta eragileek, karbonorik gabeko ekonomiarantz beren moldapenean, lehiakortasuna eta mugikortasun beharrei erantzuteko gaitasuna mantentzen zuten.

Horrez gain, Parisko Klimari buruzko Konferentziaren ondoren, Europar Kontseiluak Europar Batzordeari Parisko konpromisoekin bat, epe luzera ikuspegi estrategikoa egitea eskatu zion, klimaren ikuspuntutik etorkizun neutrorara iristeko. Estrategiari “planeta garbia guztiontzat” esan zitzaion eta 2018ko azaroan argitaratu zen. Horren bidez, Europar Batzordeak Europar Batasuna neutraltasun klimatikorantz bidean buru izateko oinarriak ipintzen ditu. Horretarako, konponbide teknologikoetan inbertitu behar da, herritarrak gaitu behar dira eta funtsezko eremuetan ekintza harmonizatzea ezinbestekoa da. Aldi berean, bidezko iragaterako gizarte-justizia bermatuko da eta karbonoa deuseztatze lasterketan abantaila lehiakorra izango du.

Munduan, Nazio Batuen Batzar Nagusiak 2015. urtean 2030erako garapen jasangarriaren Agenda onartu zuen. Horrekin nazioartean konpromisoa hartu zen, globalizazioaren gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-erronkei aurre egiteko eta pertsonak, planeta, oparotasuna eta bakea erdian jarri zituen. Garapen jasangarrirako 17 helburu finkatu zituen. Horiei esker, hazkuntza ekonomiko barneratzailea, gizarte justizia eta kohesio handiagokoa, duen gizarteetara abiatuko da, ingurumen-ikuspegi jasangarriarekin eta sakonki eraldatzeko nahi handiarekin.

**Europako eta munduko testuinguru honetan, garapen jasangarriaren oinarrituta mugikortasun-politikak irmoki ezartzea eta horiek bultzatu eta eusteko esparru arautzailea izatea, ezinbesteko beharra da, Euskadin oraindik gauzatu gabe egon arren.**

Aurrekoari eutsiz, nahiz eta ildo horretatik Euskadin ekimenak egon diren, hala nola, 2011ko garapen jasangarriari buruzko legearen aurreproiektua, Batzordeak 2012ko urtarrilaren 27ko 01/12 Irizpenean, mugikortasun iraunkorraren lege-aurreproiektuari buruzkoan, iritzia emateko aukera izan zuena, azkenean ezin izan zen izapidetu, beraz, Euskadin mugikortasun jasangarriaren araudi-esparrua oraindik gaur egun zain dago.

Horregatik guztiarengatik, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak **Euskadin mugikortasun jasangarriari buruzko lege-aurreproiektuaren ekimen legegilea partekatzen eta balioztatzen du.** Nolanahi ere, bat dator, batetik, hemendik 2050. urtera

ekonomia oparoa, modernoa, lehiakorra eta klimaren ikuspegitik neutroa garatzera bideratutako egungo europar politikarekin eta, bestetik, Nazio Batuen 2030erako Agendaren helburuekin. Hala, aldaketa klimatikoari eta bere ondoreei aurre egingo zaie eta hiriguneak barneratzaile, aseguru, gogor eta jasangarri bihurtuko dira.

Espiritu horri jarraiki, zioen azalpenak dituen zenbait konpromisorekin eta helburu orokorrekin ados gaude, besteak beste, honakoekin:

- Lege-aurreproiektu honen mugikortasun jasangarriaren printzipioak pertsona eta salgaien mugikortasun ekonomikoa eta eraginkorra bermatzen lagunduko du, garraioaren gero eta bolumen handiagoaren gizarte- eta ingurumen-ondoreak (arnas gaixotasunak, ibilgailuen ilarak, zarata, ingurumen-kutsadura, zirkulazio-istripuak, etab.) arintzeaz gain.
- 2030erako Euskadiko Garraio Jasangarriari buruzko Plan Gidaria eta Euskadiko garraio-sarea euskal sare sozioekonomikoaren lehiakortasunaren bultzada-palanka modura erabiliko dira. Izan ere, herrialdearen nahiz lurraldearen antolamendu ekonomikoan erreferentziatzeko sare berriztatzaile bihurtuko da eta, bide batez, prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko orduan, gizarte-kohesioa eta aukera-berdintasuna sustatuko ditu. Azkenik, ingurumenarekin bateragarriak diren bizi- eta portaera-ohiturak bultzatuko ditu.
- Barneko eta kanpoko konektibitatea indartuko duen garraio-azpiegiturei buruzko sarearen bitartez Euskadiko lurralde-oreka eta ekonomia-sarearen lehiakortasuna sustatzea.

### **Gabezia nagusia: lan-zentroetara joan-etorriei lotutako mugikortasunaren ikuspegia**

Hala eta guztiz ere, alderdi positiboak azpimarratu arren, aurreproiektuak gabezia nagusia du. Gogoeta orokorretan hasieran aipatu dugu. Jarduera- eta lan-zentroetara joan-etorriei lotutako mugikortasunaren garrantzia barneratu gabe dagoela antzeman dugu. Nolanahi ere, mugikortasun jasangarriari buruzko lege-aurreproiektuan helburua mugikortasun-eredua aldatzea eta ibilgailu pribatua gehiegiz erabiltzeari aukerako mugikortasun-eskemak eskaintzea da. Are harrigarriagoa da gabezia hori 2011ko mugikortasun jasangarriaren lege-aurreproiektuak, irizpena izan zuenak, berariaz jarduera-zentroei eta enpresei lotutako mugikortasuna kontuan hartzen zuenean. Egungo lege-aurreproiektuan, ordea, desagertu da. Halaber, lege-aurreproiektuak Euskadin mugikortasun alderdi oso puntualei, besteak beste, kable bidezko garraioari, emandako espazio zabalarekin kontraesanean dago. Alderdi horri eutsiz, lege-proiektuaren helburua mugikortasun-sistema osoa, eraginkorragoa, jasangarria, lehiakorra, irisgarria eta erabiltzaileei egokitutakoa ezartzea izanik, askoz garrantzi txikiagoa du.

Enpresetarako mugikortasun-planak 4/2019 Legeak, energia jasangarritasunari buruzkoak, aurrez ikusten dituela jakitun izanik, gure iritziz, mugikortasun iraunkorrari buruzko legea arloa arautzeko kokapen egokiagoa eta aproposagoa litzateke, energia-gaietara mugatzen ez diren elementuak baititu.

Lan-arrazoiengatik mugikortasuna (lantokira joan-etorriak) mugitzeko arrazoi nagusi bat dela eta halako bidaietan autoa asko erabiltzen dela kontuan hartuta, argi dago eredua aldatzeko lehentasunezko helburuak izan behar duela lantokira joatean eta bertatik etortzean mugikortasun jasangarria, segurua eta berdina sustatzea.

Joan-etorrietarako autoa gehiegiz eta masiboki erabiltzen da eta, ondorioz, hainbat inpaktu larri eragiten ditu. Langileak eta, oro har, herritarrak kaltetuak ateratzen dira, kanpo-efektuak oso negatiboak dira eta produkzio-sarearen lehiakortasunari eragiten zaio.

Ildo horri eutsiz, nahikoa da gogoraraztea *in itinere* istripuei buruzko datuak. Halaber, desberdintasuna, baita gizarte-baztertzear ere azpimarratu behar dira, lanean diharduten langile guztiek ezin baitute autoa lor eta, ondorioz, lan-merkatuan disfuntzioak sortzen dira. Lan-zentroak sakabanatuak daude eta trafikoa gero eta metatuagoa da, beraz, lan- eta familia-bizia bateragarri egitearen kaltean, joan-etorriei denbora gehiago eskaini behar zaie. Lanerako joan-etorriek autoa erabili eta izateagatik familien ekonomiatan zuzeneko kostuak gehitzen dituzte. Gainera, langileak beren lan-zentroetara egunero eta masiboki joatean atmosferara CO<sub>2</sub>-ren igorpenekin eragin berezia izateaz gain, puntako orduan zirkulazio-kolapsoak sortzen dituzte.

Arazo horiei guztiei aurre egiteko, jada aipatu diren arrazoiengatik, mugikortasunaren lan-ikuspegi berezi eta espezifikuari arreta berezia eskaini behar zaio. Mugikortasun jasangarria zentzuz eta eraginkortasunez tratatzeko, mugikortasunaren ikuspuntu hori funtsezkoa dela deritzogu, hortaz, energia jasangarritasunari buruzko 4/2019 Legean lan-zentroetara joan-etorrien inguruko xedapenak araubidez premiaz garatzea eskatzen dugu, besteak beste, enpresa eta jarduera zentroen mugikortasun-planak bezalako tresnen bidez mugikortasun-eredu berrirantz iragatea sustatu nahi bada.

### **Erantzukizun partekatua: herritarren eskubideak eta betebeharrak**

Ibilgailu pribatua erabiltzean oinarritutako mugikortasun-ereduaren gizarte-, ingurumen- eta ekologia-kostu negatiboak saihestuko dituzten aukerak bilatu eta konfiguratzeko orduan botere publikoen erantzukizunaz gain, guztion ardura partekatua ezinbestekoa da. Ildo horri jarraiki, mugikortasun jasangarriari buruzko legean oso gomendagarria iruditzen zaigu herritarren eskubideak eta betekizunak jasotzea eta, horretarako, dagozkion xedapenak sartzea.

### **Bestelako hobekuntza-alderdiak**

- Lege-aurreproiektuaren lege-esparruak arloan Euskadin nahasiak dauden administrazioen jardura gidatzeko printzipio eta helburu erkideak definitzen ditu. Era berean, mugikortasun jasangarriaren politikak gauzatzeko mekanismoak, plangintza-tresnak eta kudeaketa-organoak zehazten ditu. Halaber, administrazioen arteko kooperazioa aurrez ikusten du. Hala, Euskadiko Garraio Agintaritza aldatzearen bitartez, Euskadiko garraio agintaritzek garrantzia hartzen dute. Aurreproiektuari dagokion zioen azalpenean asmo handia adierazi arren, edukia oso soila da. Nolanahi ere, printzipioak eta koordinazioaren egitura aipatzen ditu, helburu zehatzak finkatu gabe. Horrez gain, administrazioek helburu horiek lortzeari buruzko aipamenik ez du egiten.
- Finantzaketa aurreproiektua bete eta helburuak lortzeko funtsezkoa da, baina ez da lantzen, xedapenik ez baitago eta aurreproiektuaren memoria ekonomikoak honakoa ondorioztatzen baitu: mugikortasun jasangarriaren politikak zehazteko erakunde jardura eta tresna denez, zuzeneko ondore ekonomikorik ez duela. Erakunde edo entitate eskudun bakoitzak aplikatuko dituen politikak zehaztu arte, egikaritzeko finantza-beharrak ezingo dira zehaztu. Bakarrik garraioaren lurralde agintaritzeari bitartekoez hornitzea aipatzen da. Dena den, harrigarria da hori eskusiboki administrazioen “borondatearen” mende uztea.
- Aurreko atalean legearen konpromiso eta helburu batzuekin gure sintonia berezia nabarmendu dugu. Adibidez, *barneko eta kanpoko konektibitatea indartuko duen garraio-azpiegiturei buruzko sarearen bitartez Euskadiko lurralde-oreka eta ekonomia-sarearen lehiakortasuna sustatzea*. Azpimarratu nahi dugu, gure iritziz, helburu horrek oraindik Euskadin erreala ez den egoera aipatzen baitu. Gaur egun Euskadin lurralde-desorekak

daude, beharrezko azpiegiturak ez direlako ageri, beraz, ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-garapenaren aukerak eremu guztian ez dira berdinak edo antzekoak. Mugikortasun-aukerak berdinak ez direnez, zona batzuetan, besteak beste, Euskadiko kostaldeetan eta landa-eremuetan, askotan aukera bakarra auto pribatua erabiltzea da, garraio publikoa azkarra ez baita, ez baitu ordutegi egokirik eta joan-etorri pribatuari erraztasunik ematen ez baitzaio. Gainera, garraio edo azpiegitura egokia ez duten pertsonak, zeharka, komunikazio-erraztasunak dituzten beste batzuek baino gehiago ordainduko dute. Ondorioz, mugikortasun jasangarriarekin zerikusia duten administrazio arduradunek inplikazio handia izan behar dute. Azpiegitura-beharrak aztertu behar dira, lurraldearen ekonomia- eta gizarte-kohesio handiagora iristeko. Hala, herritar guztiek garapen-aukera berberak izango dituzte eta mugikortasun jasangarriaren maila altuagora eraginkortasunez eta efizientziaz iristen lagunduko dute.

- Mugikortasun jasangarria gure garaiko agindu saihestezina da. Erronka honen arrakastaren mende dago gure gizartearen eta planetaren etorkizuna. Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko legea gure ingurune hurbilean aplikatzearen ondorioz, klima- eta ingurumen- nahiz ekonomia- eta gizarte-eragin positiboen gorabehera, eraldaketak ez du eragin bera izango ekonomiaren jardura edo sektore guztietan. Hori esan beharra dago. Sektore batzuei eraldaketa honek bereziki eragiten die, negozio- eta enpresa-eredua berriz planteatu behar baitute. Besteak beste, honako sektoreez ari gara: salgaien lurreko garraioa (kamioiak), pertsonen garraioa (autobusak-taxiak), industrian eta pribatuki erabiltzeko ibilgailuen fabrikazioa, lurreko banaketa eta logistika, gasolindegia, mezularitza, etab. Sektore horiek guztiek nahitaez aldaketa estrategiko oso konplexuei aurre egin beharko dizkiete eta oraingo enplegu eta enpresa-ereduan ondorioak izango dituzte. Herritarrek ere ibilgailuak aldatu beharko dituzte eta teknologikoki aurreratuago eta garbiagoetara jo beharko dute. Hala, gastu garestiak izango dituzte eta, aldi berean, ibilgailu pribatua erabiltzeari begira disuasio-neurrien ondorioak jasango dituzte. Aurrekoaren harira, aurreproiektuan bertan, “iragate zuzenerako” dagoeneko dauden adibideei jarraiki, ukitutako sektore horietarako laguntza-mekanismoak aipatzea edota aurrez ikustea faltan botatzen dugu. Eraldatze-prozesuaren jasangarritasunak berak sektore kaltetuenera iragatea modu antolatuan, kohesionatuan, koordinatuan eta une oro laguntzarekin egitea eskatzen du. Bakarrik modu horretan bestelako gizarte- eta ekonomia-galerarik gabe, sektoreak moderniza eta “2050erako europar estrategiaren” gidalerroetara egoki daitezke.
- Lege-aurreproiektuaren kudeaketa-tresnen aurreikuspena oso soila da. Puntu honetan aipatu behar da jarraipenak eta ebaluazioak arauketa garrantzitsuagoa eta zehatzagoa izan beharko lukeela. Horrez gain, partaidetzari dagokionez, aurreko ataletan aipatutakoarekin bat, mugikortasun-eredu berrirantz iragateak sektore batzuk larriki kaltetzen ditu. Gure iritziz, **sektoreen iragatea ukitutako gizarte- eta ekonomia-eragileekin parte hartuz eta adostuz** egin beharko litzateke **eta partaidetza eraginkorrerako erakunde-bitartekoak bermatu ere bai.**

## IV.- GOGOETA BEREZIAK

---

### Zioen azalpena

Gure ustez, aurreproiektuaren zioen azalpena luzeegia da eta aipamen gehiegi egiten dizkie araei, arrazoia ulertu eta arauaren espirituari ekarpenik egin gabe. Aurrekoari eutsiz, azkeneko zatia, kable bidezko garraioari dagokiona, zehatzegia da eta gaia puntuala denez, gai

garrantzitsuagoen aldean (mugikortasun-politikak diseinatzea eta modu nahiz bitarteko guztietan mugikortasun-sistema barneratzea) oso espazio zabala du.

Ordenari erreparatuz, aurreproiektua sartzeko europar eta munduko testuinguruaren azalpena, egokiagoa litzateke zioen azalpenaren lehenengo zatian jartzea, ez, ordea, aurreproiektuaren kapituluaren edukiak deskribatu ondoren, orain ageri den bezala.

### 1. artikulua.- Xedea

\*Gogoeta orokorren atalean azaldutakoari jarraiki, legearen xedea ezartzen duen artikulua mugikortasunaren lan-ikuspegiari buruzko jarduera ahaztu du bere enuntziatuan, lan-faktorea joan-etorriak egiteko motor nagusi bat dela kontuan hartu gabe. Gure iritziz, mugikortasun-faktore horren garrantziarengatik, garapen jasangarriaren arloan aginte publikoen jardueraren helburua definitzen duen xedapenean berariazko isla izan behar du.\*

Bestalde, mugikortasun jasangarriaren garapen osoa lortzean gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegiari segurtasuna eranstea garrantzitsua delakoan gaude.

#### 1. artikulua.

1.-Lege honek gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegitik mugikortasun **seguru eta** iraunkorraren garapen osoa lortzeko pertsonen eta salgaien garraioari erantzuteko printzipioak eta helburuak zehaztea du xede.

2.-Era berean, Euskadin, mugikortasunarekin zerikusia duten arloetan eskumena duten administrazioen artean koordinatuta, mugikortasun jasangarria lortzeko tresnak eta prozedurak antolatzen ditu. Horretarako, bere jardunak ondorengoetan oinarritu behar du: ekonomia jarduera eta lurraldea antolatu eta planifikatzea, prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristean, pertsonen gizarte-kohesioa eta aukera-berdintasuna bultzatzea eta ingurumenarekin bateragarriak diren portaera- eta bizi-ohiturak sustatzea.

3.-Kable bidezko garraioari dagokionez, legearen helburua da kable bidezko pertsonentzako garraio publikoaren instalazioak proiektatu, eraiki, abian jarri eta ustiatzea, oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldetik badoaz.

### 3. artikulua.- Jardueraren printzipioak

Xedapen honek Euskadiko mugikortasun jasangarriaren lege berriaren jarduera-printzipioak ezartzen ditu. Horiek kontuan hartuta, lehenik eta behin, horietako bat, e) atalean dagoena, aldatzea proposatu nahi dugu, garraio publiko eta kolektiboaren aldeko apustua herritar guztientzako prezio eskuragarrien politikaz laguntzeko.

#### 3. artikulua.- Jardueraren printzipioak

Lege hau sortu duten printzipioak ondorengoak dira:

e) **Prezio merkeen politikei lotuta**, garraio publiko eta kolektiboa eta eragin nulua duten beste garraio-sistema batzuk sustatzea, hala nola, bizikletan edo oinez mugitzea.

### 4. artikulua.- Helburuak

Gure iritziz, garraio publikoaren eskaintza unibertsala eskuratu behar da, baina, bereziki, talde gutxietsietan eragin behar du. Horregatik, j) atalean dagozkion zehaztapenak sartzeari proposatzen dugu.

#### 4. artikulua. Helburuak.

Euskadiko administrazio publikoek, bakoitza bere aginpideen eremuan, garraio-sistema etengabe eta modu iraunkorrean iraunkorrago batean eraldatzea sustatuko dute eta Euskadin mugikortasun jasangarriari buruzko politikaren honako helburuei erreparatuko zaie:

- a) Garraio-sistema integratu, koordinatu eta administrazioen aniztasunaren ondorioz bikoiztasun nahiz eraginkortasunik eza ez duena konfiguratzea; gainera, garraio-moduen arabera esku hartzeko gaitasuna izango du, Euskadin garraioa erabiltzailearentzat sistema bakar suerta dadin.
- b) Egiturazko plangintza-metodoaren bitartez antolatua, administrazioen arteko harreman-sistema ardaztea; mugikortasunaren arloan erantzukizuna duten administrazioen jarduera-irizpideak eta helburuak izango ditu, baita garraioaren zerbitzuak eta bitartekoak, ezarri eta garatzeko azpiegiturak nahiz gizarte-, ingurumen- eta ekonomia-kostuak ere. Edozelan ere, Euskadi lurraldea oso-osorik aztertuko du.
- c) Garraio publiko eta kolektiboari lehentasuna ematea eta erregai fosilak kontsumitzen ez dituzten bitartekoak hautatzea.
- d) Trakzio mekanikokoak ez diren garraio-bitarteko ekologikoenak sustatu eta babestea, besteak beste, oinez edo bizikletaz joatea, batik bat, hirigunean eta pizgarria kentzea hain ekologikoak ez diren garraio-bitartekoei, baita gizarte-kosturik handiena dutenei ere.
- e) Garraio publikoaren sistema hurbila eta erabiltzaileen ikuspegitik ezin hobea nahiz ekonomiaren ikuspuntutik jasangarria bultzatzea.
- f) Tren-sare **arinak eta eraginkorrak** sartzea, garraio publikoaren eskaintzan egitura-ardatz modura. Helburu honekin errepidezko garraioa trenarekiko osagarria izango da. Horrez gain, tren-zerbitzuaren eskaintza nahikoa duten gune geografikoetan errepidezko zerbitzuak ez dira gaindiz eskainiko.
- g) Garraio-sistema berriztatzailea, aurreratua eta kostuak barneratzearen irizpidepean kudeatutakoa sustatzea.
- h) Zerbitzuen eskaintza publikoaren bidez garraio pribatuaren beharra murriztea eta, ondorioz, helburu horretara bideratutako espazioak askatzea eta hirietan metaketa kentzea. Hala, modu koordinatuan ibilgailu pribatua **ez** erabiltzeko neurri **pizgarriak** disuasio-neurriak, ekonomikoak eta sarbidea mugatzeari buruzkoak, ezarriko dira.
- i) Barneko eta kanpoko konektibitatea indartuko duen garraio-azpiegiturei buruzko sarearen bitartez Euskadiko lurralde-oreka eta ekonomia-sarearen lehiakortasuna sustatzea.
- j) Honako ezaugarriak dituen garraio publikoaren eskaintza eskuratzea: erakargarria, **unibertsalki** irisgarria, **desgaitasuna duten pertsonen, adinekoen, haurren eta kostaldean nahiz landa-gunean bizi direnen beharrei berariaz arreta eskaintzen diena**, eraginkorra, jasangarria eta erabiltzaileen beharretara moldatutakoa; ildo horri eutsiz, tarifa-sistema orekatua diseinatu eta ezartzea sustatuko da eta Euskadiko garraio publiko guztirako txartel bakarraren bitartez talde desberdinak kontuan hartuko ditu.
- k) Pertsona eta salgaien garraioan modu askokoa indartzea, garraio publikoaren sare oso eta koordinatutik eta zentro logistikoetatik abiatuta, garraio tradizionalaren beharrak murrizteko.

#### 5. artikulua. Definizioak

5. artikulua jasotzen dituen definizioei dagokienez, *garraio publikoaz* egindako definizioa, hau da, *“ordainketa ekonomikoaren bidez beste baten kontura gauzatutakoa”* ez dugu uste egokia denik, garraio publikoa nahiz pribatua sartzeko baitira. Gure iritziz, berriz idatzi behar da.

Bestalde, e epigrafean definitutako kontzeptuak zabaldu behar direlakoan gaude. Gure ustez, garrantzitsuak diren definizio osagarriak sartu beharko lirateke. Nolanahi ere, horietako batzuk jada 2011. urtean irizpena egin genuen Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko aurreko lege-aurreproiektuan ageri ziren, baina ez dira azaltzen aurreproiektu berrian. Zehatz-mehatz esanda, hurrengoak dira: \_

- **Garraio-bitartekoa:** Teknologiari dagokionez ezaugarri homogeneousak dituzten teknika, tresna eta gailuen multzoa, pertsonak edo salgaiak garraiatzeko badira.
- **Garraio Publikoaren Agintaritza (GPA):** Erakunde publikoa, gune metropolitarran garraio publikoaren sistema planifikatuz eta kudeatuz arduratzen dena.
- **Jarduera-zentroa:** industria, osasun, hezkuntza edo hirugarren mailako (merkataritza, aisialdia, etab.) establezimendua, irabazi-asmorik gabeko edo irabazi asmoko erakundeak ustiatutakoa, baita kirol-ekipamendu handiak eta administrazio zentroak (administrazio publikoen ordezkariak eta beren erakundeak, epaitegiak eta auzitegiak, etab.) ere, pertsona-kopuru garrantzitsuaren (beren lan-zentroak izateagatik langileena eta 10 bezero/erabiltzaile nahiz 10 hornitzaileena) eta 10 salgairen joan-etorriak sortzen badituzte.
- **Garraio adimentsuaren sistemak:** garraioaren eremuan (azpiegiturak, ibilgailuak eta erabiltzaileak) eta trafikoa nahiz mugikortasuna kudeatzean, baita beste garraio-modu batzuekin interfazeetarako ere informazio eta komunikazioen teknologiak aplikatzen dituzten sistemak.
- **Jasangarritasuna:** eurenak asetzeko etorkizuneko belaunaldien gaitasuna arriskuan jarri gabe oraingo belaunaldien beharrak asetzea bermatzen dituzten gidalerro eta jarraibideak. Ildo horri jarraiki, jasangarritasunak ingurumen-ikuspegia, ekonomia-ikuspuntua eta gizarte-ikuspegia ditu.

## **8. artikulua.- Garapen jasangarriaren plangintza tresnak**

5. eta 6. bi atal berri eranstea proposatzen da.

### **8. artikulua. artikulua.- Garapen jasangarriaren plangintza tresnak**

**5. Plangintza-tresna desberdinak zehazteko orduan, mugikortasuna murriztua duten pertsonentzat egokitutako garraioa kontuan hartu behar da eta, zehazki, irisgarritasun eta arkitektura hesiak deuseztatzeari buruzko legea bete dadin zaindu behar da.**

**6. Etxebizitza, lan eta zerbitzu osagarrien, besteak beste, hezkuntza, osasun edo kultura ekipamenduen artean hurbiltasuna ahalbidetzen duten plangintza-tresnei erreparatu behar zaie bereziki eta espezifikoki nahitaezko mugikortasunari lotutako gizarte-kostuak saihestu eta murrizteko.**

## **9. artikulua. - Mugikortasun eta garraio jasangarriaren plana**

Euskadiko mugikortasun eta garraio jasangarriaren planak eduki behar dituen elementuei dagokienez, Autonomia Erkidegoaren mailan aurretiaz diagnostikoa izatea desiragarria denez, baldintza hori 8.a) atalean sartzea proposatzen dugu. Gaur egun azaltzen den lehenengoaren ordezkari eta hori b) tokira pasako litzateke.

## **V. KAPITULUA. Kable bidezko garraioa**

Kable bidezko garraioari buruz eta, zehatz-mehatz esanda, Bilbon dauden igogailuei erreparatu badiegu, mugikortasunaren arabera adingabearen tarifa-sisteman diskriminazioa nabarmendu nahi dugu. 5 urtetik beherakoentzat doakoa izan arren, igogailuan oinez bidaiatzen duen adingabeak ez du ezer ordaintzen; bien bitartean, ordaindu behar du aulkian doanak.

Halako egoerak saihestu daitezke eta, xede horrez, igogailuen emakidak kudeatzeko baldintzak arautzen dituen arauan horrelako tarifa-diskriminazioa ez jartzeko irizpideak sartu beharko lirateke.

## V.- ONDORIOA

---

Euskadiko EGABren iritziz egokia da Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko legearen aurreproiektua izapidetzea, kontsulta-organo honek egin dituen gogoetekin.

Bilbon, 2019ko uztailaren 30ean

O.E. Batzordeburua

Emilia M. Málaga Pérez

Idazkari Nagusia

Lorea Soldevilla Palazuelos