



**EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN PLANAREN
PROIEKTUAREN JENDAURREKO INFORMAZIOAREN ETA
ENTZUNALDIAREN FASEAN JASOTAKO ALEGAZIO ETA
PROPOSAMENEI ERANTZUTEKO TXOSTENA.**

AURKIBIDEA

1. AURREKARIAK	3
2. EGINDAKO ALEGAZIOAK	4
3. EGINDAKO ALEGAZIOEN AZTERKETA	6
3.1 HAINBAT PARTIKULAR (Altzola tren-geltokia)	6
3.2 FASTNED ESPAÑA SL	7
3.3 USANSOLO HERRIA HAUTESKUNDE-ELKARTEA - HAINBAT PARTIKULAR (Usansoloko tren geltokia)	11
3.4 ISL (partikularra)	14
3.5 CRONORENT SL - AEVAN (Asociación Empresarial de Vehículos de la Zona Norte)	17
3.6 EIG (partikularra)	20
3.7 CLUB DE AMIGOS CLÁSICOS RENAULT “EL ROMBO” - HAINBAT PARTIKULAR (Emisio gutxiko eremuak ezartzea)	22
3.8 BIZKAIKO GARRAIO PARTZUERGOA	66
3.9 BIZKAIKO FORU ALDUNDIA	71
3.9.1 Garraioak, Mugikortasuna eta Turismoa Sustatzeko Saila	71
3.9.2 Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saila – Berrikuntza eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza Nagusia - Plangintza Zerbitzua	76
3.9.3 Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saila – Berrikuntza eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza	88
3.9.4 Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saila – Lurralde Garapenerako Zuzendaritza Nagusia - Plangintza eta Proiektu Zerbitzua	99
3.9.5 Ingurune Naturala eta Nekazaritza Sustatzeko Saila – Nekazaritza Zuzendaritza Nagusia - Nekazaritza Zerbitzua	104
3.9.6 Ingurune Naturala eta Nekazaritza Sustatzeko Saila – Ingurumen Zuzendaritza Nagusia - Ingurumen Kalitatearen Zerbitzua	105
3.9.7 Ogasuna eta Finantzak Saila	110
3.9.8 Herri Administrazio eta Erakunde Harremanetarako Saila	112
3.10 MERCADONA, S.A.	115
3.11 FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios)	118
3.12 ELKARTEAN	124
3.13 EUSKADIKO BIZIKLETA ERABILTZAILEEN ELKARTEAK, SAGARRAK TALDE EKOLOGISTA ETA EKOLOGISTAK MARTXAN	128
3.14 EH BILDU ZAMUDIO	160
3.15 ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiako Zerbitzugune Elkartea)	162
3.16 DONOSTIAKO UDALA	171
3.17 VINCES CONSULTING SL - PROYECTO CRETA	179
3.18 AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida) - PUNTO RECARGAS SL	185
3.19 UNIPORT BILBAO / COMUNIDAD PORTUARIA	195



3.20 ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)	203
3.21 EUSKAL TRENBIDE SAREA - RED FERROVIARIA VASCA	217
3.22 ERRENTERIAKO UDALA	219
3.23 ARABAKO FORU ALDUNDIA	222
EGINDAKO ALEGAZIOEN AZTERKETAREN EMAITZA	227

1. AURREKARIAK

Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legeak mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak arautu ditu. Tresna horiek aukera ematen dute mugikortasun jasangarriko eredu bat lortzera bideratutako ekintza guztien tratamendu sistematikoa, koherentea eta integrala egiteko, eta mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnetan jasotako zehaztapenak ingurumenaren, energiaren, lurraldearen, hirigintzaren eta azpiegituren plangintzako tresnetan txertatuko direla ezartzen du.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana pertsonen mugikortasunera eta salgaien logistikara bideratutako garraiobideen koordinazio eta integrazio intermodalean oinarritutako plangintza-tresna bat da.

Aipatutako 11/2023 Legearen 14. artikuluan ezarritako eskumenez baliatuz, Mugikortasun Jasangarriaren Sailak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren proiektua egin du.

Prozedura hasi aurretik, oinarritzko dokumentua bidali zaio Eusko Legebiltzarrari, eta hark aztertu, eztabaidatu eta ekarpenak egin ditu, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 199. artikulua bidetik, lege-testu beraren 196. artikuluari eta hurrengoei dagokienez.

Ondoren, Mugikortasun Jasangarriko sailburuaren 2024ko abenduaren 30eko Aginduaren bidez, hasiera batean onartu da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren proiektua (2025eko urtarrilaren 15eko EHAA).

2024ko abenduaren 30eko Agindu horren bidez, Planaren proiektua jendaurrean jarri da, eta entzunaldia eman zaie administrazio publiko interesdunei, bi hilabeteko epean egoki iritzitako alegazioak, oharra eta iradokizunak egin ditzaten, 11/2023 Legearen 14.5 artikuluan xedatutakoaren arabera.

Horrenbestez, entzunaldi-izapidea egin zaien administrazio publikoak honako hauek izan dira: Estatuko Administrazio Orokorra, Garraio eta Mugikortasun Jasangarriaren Ministerioaren bidez; hiru Foru Aldundiak; Bilboko, Donostiako eta Gasteizko udalak; Euskadiko gainerako udalak, EUDEL-en bitartez; Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos SA eta Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

2. EGINDAKO ALEGAZIOAK

Entzunaldiaren eta jendaurreko informazioaren izapideen ondorioz, 1.680 alegazio, ohar eta hobekuntza-proposamen jaso dira 357 pertsona eta erakunde interesdunen aldetik. Hona hemen laburpena:

Pertsonen /erakundeen tipologia	Pertsona/erakunde kopurua	Alegazio- kopurua
Foru-administrazioa	2	59
Toki-administrazioa	2	14
Elkarteak	13	515
Enpresak	4	18
Erakunde publikoak	2	6
Talde politikoak	2	3
Partikularrak	332	1.065
GUZTIRA	357	1680

Alegazioak pertsona eta erakunde interesdun hauek aurkeztu dituzte, aurkeztutako ordenaren arabera:

- Altolako tren-geltokiari buruzko zenbait partikular (*22 partikular; ikus 3.1 atala*)
- Fastned España SL
- Usansolo Herria Hauteskunde Elkarte eta hainbat partikular, Usansoloko tren geltokiari buruz (*hauteskunde-elkarte 1 eta 298 partikular; ikus 3.3 atala*)
- ISL (partikularra)
- Cronorent SL - AEVAN (Iparraldeko ibilgailuen enpresa-elkarte)
- EIG (partikularra)
- Club de Amigos Clásicos Renault “El Rombo” eta zenbait partikular, emisio gutxiko eremuen ezarpenari buruz (*elkarte 1 eta 10 partikular; ikusi 3.7 atala*)
- Bizkaiko Garraio Partzuergoa
- Bizkaiko Foru Aldundia:
 - Garraioak, Mugikortasuna eta Turismoa Sustatzeko Saila
 - Azpiegitura eta Lurralde Garapen Saila
 - Bide Berrikuntza eta Kudeaketako Zuzendaritza Nagusia - Plangintza Zerbitzua
 - Bide Berrikuntza eta Kudeaketako Zuzendaritza Nagusia - Ustiapen Zerbitzua
 - Lurralde Garapeneko Zuzendaritza Nagusia - Plangintza eta Proiektu Zerbitzua

- Natura Ingurune eta Nekazaritza Saila
 - Nekazaritza Zuzendaritza Nagusia - Nekazaritza Zerbitzua
 - Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia - Ingurumenaren Kalitatearen Zerbitzua
- Ogasun eta Finantza Saila
- Herri Administrazio eta Erakunde Harremanetarako Saila
- Mercadona, S.A.
- FACONAUTO (Kontzesionarioen Elkarten Federazioa)
- Elkartean
- Euskadiko bizikleta erabiltzaileen elkarteak, Sagarrak talde ekologista eta Ekologistak Martxan:
 - Gasteizko Bizikleteroak-Ciclistas urbanos de Vitoria-Gasteiz
 - Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartea
 - Biziz Bizi (Asociación de ciclistas urban@s de Bilbao)
 - Sagarrak talde ekologista
 - Ekologistak Martxan
- EH Bildu Zamudio
- ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiko Zerbitzugune Elkartea)
- Donostiako Udala
- Vines Consulting SL - Creta proiektua
- AORU (Kargatze Ultralasterreko Operadoreen Elkartea)
- Punto Recargas SL
- Uniport Bilbao/Comunidad Portuaria
- ANESDOR (Bi Gorpilaren Sektoreko Enpresen Elkarte Nazionala)
- Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca
- Errenteriako Udala
- Arabako Foru Aldundia

3. EGINDAKO ALEGAZIOEN AZTERKETA

Egindako alegazioak, oharrak eta proposamenak txosten honetan aztertzen dira, eta arrazoituta adierazten da aztertu ondoren onartu diren ala ez, eta, hala bada, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren (aurrerantzean, EMJP) hasierako testua aldatzen da.

3.1 HAINBAT PARTIKULAR (Altzola tren-geltokia)

Egindako alegazioak:

Elgoibarko Altzola auzoko tren-geltokiari dagokionez, eduki bera duten hogeita bi alegazio-idazki aurkeztu dituzte ondorengo pertsonak. Beraz, alegazio guztiak atal bakarrean bildu dira eta erantzun bateratua eman da.

Partikularrak:

AMC	AMC	EAL	FCM	JMLA	MOGL	SRL	YZM
ARM	CAL	EBE	GNB	MCPI	MRIA	SZZ	
AEI	DCF	ERR	JCUE	MMG	RMLR	VRM	

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ekintza-plana - T1.P10 proposamena. Trenbide-saihesbideak sortzea

EMJP-2_Ekintza-accion_Proyecto-ren 109. eta 264. orrialdeetan ez da adierazten Altzola-Elgoibarko geltokiaren eraikuntza, ETSren 2013ko memorian, 18. orrialdean eta 2011ko maiatzaren 30eko EHAAAn (101. zk.) eta 2012ko abuztuaren 20ko EHAAAn (161. zk.) jasota dagoen bezala.

Alegazio horiek kontuan hartzea eta ETSren memorian, EHAAAn eta eraikuntza-proiektua esleitzeko baldintza-agirian adierazitakoa betetzea eskatzen dizuegu. Hau da, mantendu tren bidezko garraio publikoaren zerbitzua Altzola auzoan, egungo geltokia Dair Ingeniaritzaren proiektuan adierazitako kokalekura mugituz: Altzolako saihesbidearen informazio-azterlana.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPa Altzolako saihesbidearen proiektua modu orokorrean deskribatzera mugatzen da, saihesbidearen eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Altzolako saihesbidea eraikitzeko proiektura jo behar da. Proiektu hori Administrazio honek onartu du, indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruz ezarritako xedapenen arabera (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko abenduaren 15eko Ebazpena).

3.2 FASTNED ESPAÑA SL

Alegazioen edukia:

Fastned konpainia aitzindaria da Europan mugikortasun elektrikorako trantsizioa bizkortzen. 12 urteko esperientzia dugu kargatzeko estazio ultralasterrak eta kalitatezkoak zabaltzen eta horietan lan egiten, eta gidariek 300 kilometroko autonomia eman diezaiekete beren ibilgailu elektrikoei, ibilbidearekin jarraitu baino 15 minutu lehenago.

ChargeUp Europeko batzordeko kide, EBko Etorkizuneko Mugikortasuneko Lantaldearen sortzaileetako bat, AVERE Europe-ko funtsezko parte-hartzaile eta, Espainiaren kasuan, Recarga Ultralasterraren Operadoreen Elkarte berriaren (AORU) bultzatzaile den aldetik, Fastnedek erabakiak hartzeko arduradunekin lankidetzan aritu nahi du, mugikortasun elektrikorako trantsizioa azkartuko duten politika eta estrategia funtzional eta eraginkorrak diseinatzeko. Jasangarritasunari, berrikuntzari eta aparteko zerbitzu bati lehentasuna ematean, Fastned trantsizio berdean aurrera egiten ahalegintzen da, Europako errepideak garbiagoak, seguruagoak eta etorkizun elektrikorako prestatuta egongo direla ziurtatuz.

Europako hegoaldean duen garapenaren barruan, Euskadi eskualde estrategikoa da Fastnedentzat. Badakigu Eusko Jaurlaritzak mugikortasun jasangarriarekin duen konpromisoa. Konpromiso hori, besteak beste, Trantsizio Energetikoaren eta Klima Aldaketaren Legean, Mugikortasun Jasangarriaren Legean edo Mugikortasun Elektroaren Euskal Estrategian jasota dago. Horregatik, Eusko Jaurlaritzarekin lankidetzan aritu nahi dugu garraioaren deskarbonizaziorako neurrietan sakontzeko,

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak, gaur egun kontsulta publikoaren fasean dagoenak, zenbait Jarduketa Plan biltzen ditu, eta horien artean dago berariaz errepideetara bideratutako plan bat. Plan horren barruan hainbat jarduera-ildo sartzen dira. Ildo horietan hainbat proposamen jasotzen dira, oso zehatzak eta inbertsio-kostuarekin lotuak. Besteak beste, ibilgailuen parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea edo karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.

Hala ere, Fastneden ustez, garrantzitsua da modu espezifikoagoan sartzea kargatze ultralasterreko azpiegituren aldeko apustua, funtsezkoa baita mugikortasun elektrikoaren arrakastatsua izan dadin eta Euskadik jasangarritasunaren eta klima-alaketaren aurkako borrokaren arloan asmo handieneko helburuak bete ditzan. Horregatik, jarraian gure proposamenak partekatzen ditugu, dokumentua tresna osoagoa eta anbizio handiagokoa izan dadin, Euskadi garraioaren deskarbonizazioan eskualde aitzindari eta erreferentziazko gisa kokatzeko.

1. alegazioa: Ekintza-plana - E2.P2 proposamena: Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.

Iradokitako idazketa: "Kargatze elektriko ultralasterrako azpiegiturak – ibilgailu elektrikoentzako kargaguneak– sortzea, Euskadin hiriarteko eta ibilbide luzeko elektromugikortasuna bermatzeko funtsezko modalitate gisa."

Justifikazioa: Birkargatzeko azpiegitura ultralasterrak eta kalitatezkoak hedatzea funtsezkoa izango da ibilgailuak denbora laburragoan kargatzeko eta joan-etorri luzeagoak eta hirien arteko egiteko beharrezko autonomia emateko, ibilgailu elektriko baten eta barne-errekuntzako ibilgailu baten operatibitatea asimilatuz.

Birkargatzeko estazio ultralasterrek, erabiltzailearen esperientzia hobetzeaz gain, ibilgailu elektrikoek kontsumitzaileekiko duten erakargarritasuna ere areagotzen dute, haien sarrera hobetuz eta, ondorioz, dauden deskarbonizazio-helburuetara hurbilduz.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduketa hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzen da. Estrategia horrek hainbat jarduera espezifiko biltzen ditu, karga elektrikoko azpiegiturak ezartzea errazteko, karga ultralastera barne (2. ardatz estrategikoa).

Ildo horretan, ibilgailu elektrikoa ibilgailu-parkean sartzea errazteko birkarga elektriko ultralasterren azpiegituren garrantzia eztabaida ezinezko denez, beharrezkotzat jotzen da, halaber, birkarga-puntu berri bakoitzerako irtenbide mota egokiena aztertzea, eskura dagoen potentzia elektrikoaren, eskariaren, hartunearen ezaugarri teknikoaren eta beharrezko inbertsioaren arabera, alde aurretik teknologia jakin bat baztertu gabe.

2. alegazioa: Ekintza-plana - E2.P3 proposamena: Ohiko erregaien horniketako estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.

Iradokitako idazkera: "Kargatze ultralasterreko azpiegituren hedapen arina sustatzea, lizitazioetan kargatzeko zerbitzua beste edozein zerbitzutatik (erregai fosilak edo bestelako erregai alternatiboak hartzea, aparkalekua, etab.) bereizita".

Justifikazioa: Gasolindegietan puntuak jartzeak erakutsi du, berriz kargatzeko azpiegituren hedapenari buruz eskuragarri dauden datuetan oinarrituta, ez dela nahikoa errepideko garraioaren elektrifikazio handiagorako aurrerapena arintzeko.

Benetan mugikortasun elektrikoaren eredu batera igaro nahi badugu, funtsezkoa da karga-zerbitzua beste edozein zerbitzutatik (hornigaiak, aparkalekuak, etab.) bereiztea, sektore berriak ez baitu zerikusirik egungoekin. Hainbat zerbitzuren lizitazio bateratu batek ibilgailu elektrikoak kargatzeko aukera ematen duten enpresa asko baztertzeko, edo partzuergoak sortzea eragiten du, eta, horrela, lehiaren arloko erronkak aurkezten dira, kontsumitzaileen ongizatean eragin negatiboa izan dezaketenak.

Era berean, garrantzitsua da kontuan izatea sektore horretako eragileak funtsean desberdinak direla. Teknologia nabarmen aldatzen da, beharrezko ezagutza eta esperientzia desberdinak dira, eta erabiltzailearen esperientzia ere desberdina da.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduketa horrek Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legeak erregaien horniketako instalazioetan — lehendik daudenak zein berriak — karga elektrikoko azpiegiturak jartzeari buruz ezarritako betebeharrak egiten die erreferentzia.

Bestalde, Plan honen E2.P2 proposamenean jasotzen da gasolindegiekiko independenteak diren karga-puntu elektriko publiko azkar eta ultralasterren instalazioa, Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren arabera.

3. alegazioa: Ekintza plana - Errepideak.

Jarduketa berria: "3. proposamena (E5.P3). Ibilgailu elektrikoak modu ultralasterrean kargatzeko azpiegituren hedapenean, iturri berriztagarrietatik sortutako elektrizitatez

elikatutakoak lehentasunez sustatzea, jatorri berriztagarriko elektrizitatearen balioa indartuz lurreko garraiorako lehentasunezko erregai alternatibo gisa. "

Justifikazioa: Garraioa berotegi-efektuko gasen isurketen erantzule nagusietako bat izanik maila globalean, teknologia garbiak sustatzeak, hala nola ibilgailu elektrikoak eta energia berriztagarrien erabilera, klima-aldaketa arintzeaz gain, erregai fosilekiko mendekotasuna murrizten du eta autonomia estrategiko handiagorantz aurrera egitea ahalbidetzen du.

Trantsizio ekologikoa bizkortu eta garraioaren deskarbonizazioa sustatu nahi bada, beharrezkoa da jatorri berriztagarriko elektrizitatez elikatutako karga-azpiegiturak indartzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Birkarga elektrikoko puntuei buruzko E2.P2 eta E2.P3 jarduketek deskribapenak aldatzen dira, iturri berriztagarrietatik eratorritako elektrizitatez elikatutako instalazioak lehenesteari erreferentzia eginez.

4. alegazioa: Ekintza-plana - E9.P1 proposamena: Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea.

Iradokitako idazketa: "Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta hedatzeko kanpainak egitea, eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuen kokapenari eta ezaugarri nagusiei buruzko informazioa herritarren esku jartzea, ibilgailu elektrikoek eskaintzen dituzten karga-modalitateak bereiziz, besteak beste errepideetako seinaleztapen bereiziaren bidez."

Justifikazioa: Ibilgailu elektrikoen gidari asko arduratzen dira bateria gabe gelditzeaz kargatzeko estaziorik aurkitu gabe, "autonomia-antsietatea" bezala ezagutzen dena. Horrek galga bat ere badakar, pertsona gehiagok ibilgailu mota hori erosteko aukera izan dezaten.

Herritarren ehuneko handiago batek auto elektrikoaren alde egin dezan sustatzeko, ibilgailu elektrikoentzako kargaguneen hedapena bizkortzeaz gain, garrantzitsua da herritarrei gaur egun dagoen karga-sareari buruzko informazio nahikoa eta egokia ematea, kokapena eta eskaintzen duen karga-abiadurari buruzko datuak barne.

Erantzuna: Onartu da.

Ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneen kokapenari eta ezaugarri nagusiei buruzko informazioa herritarren esku jartzeari buruzko jarduketa berri bat gehitu da. Era berean, errepide-sarean ibilgailu elektrikoentzako kargaguneak seinaleztatzeari buruzko jarduketak txertatzen dira, MOV 2022/12 Instrukzioaren arabera ("Trenbideetako karga elektrikoko puntuak seinaleztatzea eta ibilgailu elektrikoa seinaleztatzeako piktograma").

5. alegazioa: Ekintza-plana - E10.P2 proposamena: Mugikortasun elektrikoaren garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.

Iradokitako idazkera: "Zehazki, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 30. artikulua aldatuko da, garraio-azpiegiturei buruzkoa, aipamen zehatz bat eranstea, honako hau adieraziz: Eusko Jaurlaritzak inbertsioak

dinamizatzea bultzatuko du autonomia-erkidegoetako errepideetan ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura kalitatezkoak —ibilgailu elektrikoentzako kargaguneak— instalatzeko, iturri berriztagarrietatik datozen elektrizitatez elikatutako karga ultralasterra lehenetsiz."

Justifikazioa: Funtsezkoa da ahalik eta lasterren ekitea Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun elektrikoaren garatzeko behar diren arau-aldaketak. Zehazki, lehentasunezko zat jotzen da Euskadiko mugikortasun jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legea aldatzea, ez baitu aurreikusten ibilgailuak kargatzeko guneak instalatzeko baldintzarik.

Kargatze azpiegitura ultralasterren eta kalitatezkoen hedapenik ezak eragin zuzenki proportzionala du ibilgailu % 100 elektrikoen sartzeko faltarekin, eta, beraz, Euskadiko mugikortasun jasangarriago baterantz egiten duen aurrerapena oztopatzen du. Horregatik, garrantzitsua da Mugikortasun Jasangarriaren Planaren aipamen espezifiko bat sartzea 11/2023 Legea aldatzeko beharrari buruz, birkarga ultralasterraren eta kalitatezkoaren garrantzia aitortzeko, eta, gainera, jatorri berriztagarriko elektrizitatez elikatutako karga-azpiegiturak sustatzeko.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Ez da egokitzen jotzen aldaketa horiek 11/2023 Legean sartzea.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak berak edo Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiak dagoeneko aurreikusten dituzte errepide-sarean ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegiturak instalatzeko inbertsioak bultzatzeko jarduerak (Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren E2.P2 eta E2.P3) edo mugikortasun elektrikoaren garapena erraztuko duten arau-aldaketak bultzatzeko jarduerak (E10.P2).

3.3 USANSOLO HERRIA HAUTESKUNDE-ELKARTEA - HAINBAT PARTIKULAR (Usansoloko tren geltokia)

Egindako alegazioak:

Usansolo udalerriko tren-geltokiari dagokionez, eduki bereko berrehun eta laurogeita hemeretzi alegazio-idazki aurkeztu dituzte honako pertsona eta erakunde hauek. Horiek horrela, alegazio guztiak atal bakarrean bildu dira, eta erantzun bateratua eman da.

Partikularrak:

AMG	AGM	IPM	JFLE	JZU	MAMM	MIAG	MKBU
AAD	AHA	ILL	JIBE	JBA	MABM	MAIA	MNDIT
AGC	BDAP	IOO	JJGN	JLL	MABM	MIAU	MZLL
AEB	BJM	IIZ	JLBS	KGP	MALB	MIGI	MCGM
AAF	BdMH	ICT	JLJN	KBU	MBI	MIABO	NDITA
ABU	M	ICC	JMVS	KCG	MBIA	MJAL	NPA
AAB	CAB	IGM	JMAI	LPR	MBLC	MJHS	NAS
AOMd	CMBC	IAF	JMMB	LBA	MBVG	MJLB	NCL
M	CSM	IDITB	JMC	LMO	MCBV	MJCA	NAI
AEB	DGA	IGO	JMIG	LAO	MCBA	MJTT	NZL
AEZ	DTM	IGZ	JREM	LLdLE	MCEO	MMAI	NZG
ARV	EBU	IBS	JRLL	LLL	MCFL	MMJJ	OLM
ABB	EAU	IAI	JME	LML	MCGP	MMAE	OOB
AMZ	EGA	IMG	JMAG	LAOdZ	MCIG	MMEU	OEA
AAHE	EJO	IVB	JGC	LAVH	MCSB	MNZE	OMS
ABMA	EGM	IFG	JCS	LILU	MCSP	MPLB	OMG
AMCM	EJA	IMA	JCG	LJAE	MCSP	MRM	OGM
AMEL	EAA	ILB	JGM	LMGH	MCSD	MRAU	ODU
AMIB	ELR	ILL	JTM	MDPE	MCUI	MRBG	OCGdS
AMMP	ECC	JNF	JAAL	O	MdMA	MRCF	OPG
AMEI	ETU	JHU	JAAO	MLP	R	MRCO	ORJ
ATUZ	EAU	JIdD	JAAE	MEB	MdRF	MTED	PCG
ASB	EBB	JVF	JDZZ	MEAI	F	MTMR	PFA
AEB	EPS	JDBM	JJSM	MBB	MDLA	MTPH	PCDIF
AMYM	FBB	JJUM	JJAJ	MEL	MDMI	MYOS	PCF
Z	FTO	JMBA	JJDA	MFE	MECB	MPO	PMAB
ARM	FAE	JMEJ	JJSG	MOO	MELL	MDLF	PMAE
AMAE	FJBE	JMED	JLBZ	MCSP	MEME	M	PMOO
ARA	FJS	JBS	JMFC	MAOG	MEMB	MAUZ	PMPY
ADM	FRR	JAGM	JPOP	MARG		MAIM	PMG
AAGC	GBU	JAG	JGZ	MAEZ	MFFA	MEOS	REDIF
AAE	GLO	JAAR	JEU	MABM	MGLI	MIB	RMG
ABB	GBM	JACC	JCA	MAUA	MGLA	MIBF	RRA
AOC	HDITT	JAIL	JGZ	MABR	MGRA	MIGP	RVS
AOM	IVB	JFOG	JRL	MAEG	MHCC	MJDB	RBA
AEE	IAV			MALC	MIMA	MJZY	

RMRA	SBA	SMG	ULV	VMM	VCL	ZBA
RMSM	SAP	UEM	UTS	VLC	XMC	ZUU
REC	SPM	UGF	VJF	VCR	XZG	ZZZ

Erakundeak:

Usansolo Herria Hauteskunde Elkarteak

Alegazioen edukia:

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren Proiektuaren Ekintza Planean, trenbideari dagokionez, 8. proposamenean, Metro Bilbaoko 4. eta 5. lineak handitzea aurreikusten da. Hala ere, 5. lineari (Etxebarri-Usansolo) dagokionez, akats formalak eta materialak daude argitaratutako proposamenean.

1. alegazioa: Ekintza-plana - T1.P8 proposamena: Bilboko Metroko 4. eta 5. lineak handitzea.

Formari dagokionez, gogoratu behar da Usansolo udalerri independentea dela 2023tik. Biztanleria auzo gisa aipatzen jarraitzea oso urruti dago da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana idazteko behar den txukuntasunetik, eta, gainera, udalerri horretako herritarrekiko errespetu falta ere bada.

Erantzuna: Onartzen da.

Bilboko metroaren 4. eta 5. lineak handitzeari buruzko T1.P8 jarduketaren deskribapena aldatzen da, Usansoloko biztanleriak auzo gisa duen izena zuzenduz eta udalerri gisa aipatuz, Toki Erakundearen Erregistroaren arabera (2023ko abenduaren 22an inskribatutako udalerria).

2. alegazioa: Ekintza-plana - T1.P8 proposamena: Bilboko Metroko 4. eta 5. lineak handitzea.

Gaiari dagokionez, proposamenak ezartzen du ibilbide berria "Usansoloko herrigunean" amaitzen dela, eta, ondoren, "Usansolo-Galdakaoko Ospitalerako berariazko geltoki bat" aipatzen du. Ospitalean geltoki bakarra dago, udalerriko Euskotrenen egungo geltokia kentzeaz gain. Izan ere, Labea auzoan dago, eremu barreiatuan. Ildo horretan, egungo proposamena Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planean aurreikusten da, eta Usansoloko herritarrentzat bi ondorio zuzen dakartza.:

1. Usansolo udalerriaren erdigunean dagoen egungo estazioa galtzea.
2. Trenbideko garraioaren irisgarritasuna eta zerbitzua hondatzea.

Gertakari horien aurrean, eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 1/2023 Legearen printzipio gidariei eta Mugikortasun Planak berak lortu nahi dituen helburu eta estrategiei jarraikiz, egungo Plana aldatzea eskatzen da, Usansoloko erdigunean geltoki bat sartzeko. Aldarrikapen hori, "Bilboko Hiri Trenbidearen 5. lineari buruzko informazio-azterlanaren" esparruan, teknikoki bideragarria da, eta Usansoloko Euskotrenen geltokiak gaur egun eskaintzen duen zerbitzua ez okertzea bermatzen duen aukera bakarra da.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Usansoloko udalerrian geltoki bat sartzeko eskaerari dagokionez, Bilboko Metroaren 5. linearen proiektua modu orokorrean deskribatu besterik ez du egiten EMJPk, linea horren eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Bilboko Hiri Trenbidearen 5. linea eraikitzeko proiektura jo behar da (Galdakao-Ospitalea tartea), Administrazio honek indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruz ezarritako xedapenen arabera onartua (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko urriaren 25eko eta 2025eko urtarrilaren 10eko ebazpenak).

3.4 ISL (partikularra)

Alegazioen edukia:

Errepideko garraio publikoan zentratuko naiz, autobus zerbitzuan hain zuzen.

Nire iritzia da erabilitako metodologiarekin diagnostikoa eta plana bera errealitatetik kanpo daudela, mugikortasunaren protagonista diren erabiltzaileen kezka nagusietatik kanpo.

Planaren diagnosia egiterakoan lan handia egin duzue, baina tamalez proiektuak ez du metodologia egokia erabili bere analisirako. Diagnostika bertan aipatzen diren hainbat agirietan oinarritu da, baina zoritxarrez ez da benetako landa-azterketa bat egin garraioen erabiltzaile bezala.

Eta hori funtsezkoa zen Euskadiko mugikortasun sistemaren arazoak ezagutzeko eta jasangarritasun erronkak ulertzeko.

Batetik, proiektuaren idazle taldeak Euskadiko garraio sare guztia probatu behar zuen derrigorrez. Aztertutako garraio mota guztiak erabili behar zituen, gutxienez aste bat batetik bestera ibili behar ziren jorratu beharreko gaian sakontzeko eta mugikortasunaren benetako egunerokotasuna ezagutzeko. Kontuan izanda gainera gero erabakiak hartu behar dituzten gure kargu publikoek normalean ez dutela garraio publikoa erabiltzen.

Bestetik, bidaiarien keak eta erreklamazioak jaso behar zituzten. Bai ofizialki aurkeztutakoak bai “insitu” eguneroko bidaiariei galdetzen. Horrela ohartuko zineten tarifen murrizpena, txartelen digitalizazioa, edo elektrifikazioa urrun gelditzen direla eguneroko jarduketa arazoetatik.

Diagnosian garraio mota ezberdinen eta bidaiarien analisi soziologiko bat falta da. Zein herritarrek erabiltzen du garraio publikoa eta zergatik? Gaur egun badirudi autobusa bigarren mailako herritarrentzat dela, prekaritatean dauden gazte ikasle eta etorkinentzat batez ere (ekonomikoki beste aukerarik ez dutenentzat), eta hori horrela izanik zerbitzuaren baldintzak ez dira behar bezala zaintzen.

Eibarko autobusen kasua komentatuko dut:

- Eibartik Bilbora goizetan edo bueltarako eguerdian 20/25 minutuko ilarak egiten ditu jendeak tokia izan nahi badu Bizkaibusen (eta azkenenengoek zutik joan behar dute autopistatik).
- Gasteiztik Eibarrera itzultzeko ordu puntetan lekua izateko jendeak astebete lehenago hartzen du txartela on-line. Eta orain arte Avanzak urbano zaharrak erabiltzen zituen gehienetan (behin Avanzatik idatziz erantzun zidaten autobusak 98 pertsonentzat lekua zeukala: 47 eserita eta 51 tente). Bidaiaren iraupen motzena 1:15 ordu (Gasteiz-Donostia bezala); asteburutan eta abuztuan 1:45 ordu.
- Donostiatik Eibarrera Lurraldebusean ere 20 minutuko ilara egin behar da eguerdiko edo arratsaldeko azken orduetan eta aurrez bertaratu arren tokirik gabe gelditzea ohikoa da; beste ordu bat itxaron behar edo tren eternala hartu behar.

Autobusen loteria eta abentura horien aurrean, gero eta herritar gehiagok -ni neu barne-ibilgailu pribatua hartzen dugu jasangarritasunaren kaltetan. Merkea dena garesti ateratzen baitzaigu denboran eta osasunean.

Deskontuak txalogarriak badira ere, autobus zerbitzua segurua eta duina izan behar du: egoera oneko autobusetan bidaiari guztiak eserita joan behar dute autopistatik, eta demanda handiko orduetan zerbitzua bikoiztu edo sarriago egon behar da. Prekaritatearekin amaitu mesedez.

.

1. alegazioa: Ekintza-plana - Errepideko garraio publikoa.

Errepideko garraio publiko segurua eta duina.

Autobus enpresa eta kontzesionarioek autobus flota egoera onean eduki eta zerbitzu ona bermatu behar dute. Autopistatik bidaiariek ezin dute zutik joan.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Errepideko pertsonen garraio publikoko zerbitzuen segurtasuna eta kalitatea lehentasunezko elementuak dira, eta Errepideko Bidaiari Garraioaren martxoaren 18ko 4/2004 Legean eta hura garatzeko araudian araututa daude. Ildo horretan, ontzidiaren egoera ona eta zerbitzua emateko baldintzak betetzen direla bermatzea foru-aldundiak (hiriarteko garraioa) eta udalek (hiri-garraioa) emandako emakida-titulurako erreserbatutako betebeharrak dira, gai horretan eskumena duten administrazioak baitira.

Bestalde, autobusean bidaiariak zutik badoaz (1428/2003 Errege Dekretua, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra), aipatutako zerbitzuaren emakida-tituluak gai horri buruz dakartzan aurreikuspenetara jo beharko da.

2. alegazioa: Ekintza-plana - Errepideko garraio publikoa.

Errepideko Garraio Publikoa frekuentzia bermatu. Ordu puntetan autobus maiztasun handiagoa egon behar da. Mugimendu handiko orduetan, zerbitzua bikoiztu; orduko bi autobus jarri; edo autobus zuzenak egon behar dute destino nagusietara.

Hau da, Euskal Hiriaren izpiritua bermatu behar da. Euskadiko punta batetik bestera asko jota 2 orduko bidaia, eta inoiz ere ezin da ordu bat baino gehiago itxaron hurrengo autobusari.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Errepideko garraio publikoaren kasuan, hiriarteko erabilera orokorreko garraio publiko erregularreko zerbitzuak emateko baldintzak ezartzeko eskumena foru-aldundiena da, eta Plan honen eremutik kanpo geratzen da.

Hala ere, EMJPK ohar hori partzialki jasotzen du, eta EGP3.P2 eta EGP3.P3 jarduketetan proposatzen du foru-aldundiek azterlan bana egitea, eremu funtzional bakoitzeko udalerriek buruekin dituzten loturak optimizatu eta hobetzeko, bai eta azken horiek lurralde historikoetako zentro bereziekin eta hiriburuekin dituzten loturak optimizatzeko eta hobetzeko ere.

3. alegazioa: Ekintza-plana - EGP7.P5 proposamena: Lantokietarako Mugikortasun Jasangarriko Gidalerroak daudela ziurtatzea 500 langiletik gorako poligonoetarako, bai mugikortasun-plan propioen bidez, bai hiri-mugikortasun jasangarriko planetan sartuta.

Planak Industrialdeetan dauden 500 langileko lantegientzat mugikortasun-plana eskatzen die. Baina, mugikortasun-planen derrigorrezkotasun hori ez litzateke industria poligonoetara mugatu behar. Hor dago adibidez Eusko Jaurlaritzako Lakua langile pilo batekin. Ohi bezala sektore pribatuarentzat obligazioak, eta sektore publikoarentzat ez. Lakuako Administrazioak ere mugikortasun-plana egin behar du.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legeak eta EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko azaroaren 10eko 254/2020 Dekretuak sektore pribatuko zein sektore publikoko lantokietako mugikortasun-planei buruzko betebeharrak ezartzen dituzte.:

- Sektore pribatua: establezimenduek, txanda bakoitzean 100 langile baino gehiago dituzten lantokietan, lantokira joateko garraio-plan bat izan beharko dute (4/2019 Legearen 32. eta 38. artikulua; 254/2020 Dekretuaren 34. artikulua).
- Euskal administrazio publikoak: Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publikoaren zerbitzura gutxienez ehun langile dituzten lantokiek zentro horietarako mugikortasun-plan bat izango dute (254/2020 Dekretuaren 28. artikulua).

Hala ere, jarduketaren deskribapena aldatu da, legezko betebeharrak horiek aipatuz eta neurriaren irismena beste jarduera-zentro batzuetara zabalduz, baldin eta guztira 500 langile baino gehiago dituzten enpresak badaude. Era berean, jarduketa Jarduketa-Plan Orokorrean eraman da, mugikortasunaren eremu guztietan eragiten duelako, eta ez soilik EGPn.

4. alegazioa: Ekintza-plana - Bizikleta eta modu aktiboak.

Autobusetan eta trenetan (baita distantzia luzeetarako ere) bizikletak eramateko erraztasun gehiago sustatu behar dira.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPN jasota dagoela ulertzen da.

EMJPK proposamen hori B2.P2 jarduketan jasotzen du (EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea), bidaia berean garraibide desberdinak konbinatzeko aukera ahalbidetzeko.

3.5 CRONORENT SL - AEVAN (Asociación Empresarial de Vehículos de la Zona Norte)

Alegazioen edukia:

Alokairuaren sektorea mugikortasunaren zutabe bat da Euskadin, eta irtenbide malguak eta iraunkorrak eskaintzen ditu, urtero milaka herritarren beharretara egokitzen direnak. Gidaririk gabeko alokairuen zati handi bat turismoari lotuta dago, eta, beraz, turismo-industriaren ezinbesteko zati bat eta eskualdeko aberastasunaren banatzaile garrantzitsu bat ere bada. Era berean, lanpostu zuzenak eta zeharkakoak sortzen ditu, eta enpresei mugikortasun-irtenbide malguak, eraginkorrak eta eskuragarriak eskaintzen dizkie, beren flotak optimizatzeko aukera emanez jabetza-kostu finkorik gabe, eta, aldi berean, ingurumen-araudiekin bat datozen aukerak txertatzen ditu.

Era berean, gidaririk gabeko alokairuko ibilgailuak mugikortasun partekatuen aitzindariak dira, eta zerbitzu horiek teknologia aurreratueterako eta eraldaketa digitalerako irisgarritasunak bultzatu ditu, erabiltzaileei ibilgailu bat azkar eta erraz erreserbatzeko eta eskuratzeko aukera eman baitie. Horrez gain, alokatzaileek aukera ematen dute herritarren mugikortasun-beharretara egokitzeko, hirietako edo hiriarteko joan-etorrietan gerta baitaitezke, minutu, ordu, egun, hilabete edo gehiagoz. Kontzeptu horrek garraio pribatuaren erabilera arrazionalagoa sustatzeaz gain, iraunkortasun-printzipioekin bat egiten du.

Rent a Car-ek berrikuntzak egiten jakin du, alokairu-formula berriak txertatuz; *carsharing*-a adibidez, zeinak gero eta digitalizatuagoa den bezero baten eskaerei erantzuten baitie. Dinamismo horrek erabiltzaileen mugikortasun-esperientzia hobetzen laguntzen du, eta, aldi berean, jasangarritasuna eta garraio-inklusioa indartzen ditu. Alokairuaren malgutasunari esker, sakabanatuta dauden biztanle-eremuak lurraldearen gainerakoarekin konektatuta daude, eta elementu horrek lurraldea egituratzen laguntzen du, ibilgailu bat jabetzan izatera behartu gabe. Mugikortasun jasangarriari dagokionez, alokairuko ibilgailuen flota da gutxien kutsatzen duena, eta, batez beste, 13 gramo CO₂ gutxiago isurtzen du kilometro bakoitzeko, gure errepideetan dabilzan gainerako ibilgailuen batez bestekoarekin alderatuta. Horretarako, flota etengabe berritzen da eta propulsioteknologia berriak erabiltzen dira, hala nola ibilgailu hibridoak, hidrogenozkoak, elektrikoak eta abar. Beraz, herritarrentzako sarbidea da garraio-modalitate garbiagoetarako.

Egin nahi ditugun ekarpenei dagokienez, lehenik eta behin, guztiz bat gatoz Planaren helburuekin, bai eta horretarako ezarritako jarduera-ildoekin ere. Hala ere, ikusten dugu ez direla modu espezifikoan jorratu haien eraginkortasuna indartu dezaketen zenbait gai.

1. alegazioa: Ekintza-plana - EGP7.P5 proposamena: Lantokietarako Mugikortasun Jasangarriko Gidalerroak daudela ziurtatzea 500 langiletik gorako poligonoetarako, bai mugikortasun-plan propioen bidez, bai hiri-mugikortasun jasangarriko planetan sartuta.

Errepide bidezko Garraio Publikoaren Jarduketa Planaren "Moduaren antolamendua eta kudeaketa" jarduera-ildoaren 5. proposamenak lantokietarako mugikortasun jasangarriko jarraibideak bermatu nahi ditu 500 langiletik gorako poligonoetarako, ibilgailu pribatu motorizatuarekiko mendekotasuna, ezbehar-tasa eta estresa murrizteko, bai eta garraioaren kostuak eta denboraren erabilera hobetzeko ere. Ildo horretan, uste dugu

planteamenduak berariaz aipatu beharko lituzkeela lanaldian flota grisaren erabilera murrizteko neurriak.

Flota grisak langileek beren ibilgailu partikularretan egiten duten erabilera aipatzen du lanaldiaren barruan lan-arrazoiengatik egiten diren joan-etorrietan. GEBTAk Estatu mailan 2021ean egindako ikerketa baten arabera, enpresek erabiltzen dituzten ibilgailuen % 80 partikularrak dira, enplegatuenak. Beraz, lanaldian zure ibilgailua erabiltzeko betebeharrak hori oztopo bat da motordun ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteko: zure ibilgailua lanaldian zehar behar baduzu, zure lanpostura eraman beharko duzu, etxean utzi gabe. Hori kontuan hartuta, garrantzitsua da planean flota grisa murrizteko neurriak sartzeari (garraio-alternatibak emanez), lanera joateko ez ezik, baita lanaldian zehar erabiltzeko ere.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Enpresa bateko langileek beren lanbide-jarduera gauzatzeko egiten dituzten joan-etorrien baldintzak, erabilitako garraiobideak barne, enpresen eta langileen artean dauden akordioen bidez eta lan-araudian ezarritako xedapenekin bat etorritik zehazten dira, eta, beraz, EMJPren jardun-eremutik kanpo geratzen dira.

Bestalde, enpresek eta beren langileek lanaldian txerta ditzaketen garraio jasangarriko alternatibak eskaintzera bideratutako hainbat neurri jasotzen ditu EMJPk. Horien artean, honako jarduketak hauek nabarmentzen dira: E2.P1 (Ibilgailuen parkea ibilgailu iraunkorragoekin berritzea), E2.P4 (Car-sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin), LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) edo O5.P2 (Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea HMJPetan eta lantokietako mugikortasun-planetan).

2. alegazioa: Ekintza-plana - O5.P2 proposamena: Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea HMJPetan eta lantokietako mugikortasun-planetan.

Jarduera-plan orokorraren "Trantsizio ekologikoa sustatzea" jardueraren 2. proposamenak flotaren elektrifikazioa sustatu nahi du, hiri-mugikortasun jasangarriko planen eta lantokietako mugikortasun-planen esparruan. Gure ustez, azkenek lanaldiko mugikortasuna ere kontuan hartu beharko lukete. Adierazi dugun bezala, flota grisa erabiltzea oztopoa da emisioak murrizteko eta mugikortasun jasangarriagoa lortzeko. Beraz, gomendagarria litzateke neurriak ontzidiak elektrifikatzeko pizgarriak jasotzea, bai erosketan, bai alokairuan.

Bestalde, proposamen horien eraginkortasuna ziurtatzeko, uste dugu beharrezkoa dela administrazio publikoek plan horiek finantzaketa-mekanismo egokien bidez egitea eta ezartzea sustatzea. Gastu horiek, besteak beste, planak egiteko eta plan horietan aurreikusitako neurriak abian jartzeko gastuak estali beharko lituzkete.

Era berean, positibotzat jotzen dugu zero emisioko ibilgailuak erostetik harago hedatzen diren laguntza publikoen mekanismoak ezartzea, MOVES III Planarekin gertatzen den bezala. Mugikortasun-zerbitzuak erosteko edo erabiltzeko laguntzak ezartzen badira, mugikortasun jasangarriago baterako trantsizioa bultzatuko da.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Enpresa bateko langileek beren lanbide-jarduera gauzatzeko egiten dituzten joan-etorrien baldintzak, erabilitako garraiobideak barne, enpresen eta langileen artean dauden akordioen bidez eta lan-araudian ezarritako xedapenekin bat etorritik zehazten dira, eta, beraz, EMJPren jardun-eremutik kanpo geratzen dira.

Bestalde, lantokietarako planak egiteko finantzaketari dagokionez, esan behar da EAEko jasangarritasun energetikoari buruzko azaroaren 10eko 254/2020 Dekretuak 34. artikuluan ezartzen duela 4/2019 Legeak behartzen dituen lantokiek (txanda bakoitzeko 100 langiletik gora lan egiten duten zentroak) garraio-plan bat izan behar dutela zentro horietara, dekretu hau indarrean jarri eta gehienez ere 2 urteko epean (2020ko azaroaren 18ko EHAA, 229. zk.). Aipatutako epea amaitu zenetik igaro den denbora kontuan hartuta, ez da bidezkoa gauzatuta egon beharko luketen jarduketa batzuk finantzatzea, betebeharrak horiek behar bezala eta epean bete dituzten enpresak diskriminatzea ekarriko bailuke.

Hala ere, Planetan Lantokietarako aurreikusitako neurriak abian jartzeko, zero emisioko ibilgailuak erosteko edo mugikortasun-zerbitzuak erabiltzeko finantzaketa-mekanismoak eta laguntzak ezartzeari dagokionez, EMJPk proposamen hori jasotzen du, floten elektrifikazioa edo mugikortasun-zerbitzuen erabilera sustatzera bideratutako hainbat neurri barne, zeinak enpresek eta langileek lanaldian zehar txerta baititzaizkete. Horien artean, aipatzekoak dira E2.P1 (Ibilgailuen parkea ibilgailu iraunkorragoekin berritzea), E2.P4 (Car-sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin), LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) edo O5.P2 jarduerak bera, alegazio honetan aipatzen dena (Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea HMJPetan eta Lantokietako Mugikortasun Planetan).

3.6 EIG (partikularra)

Alegazioen edukia:

Laburbilduz, alegatzen da aurkeztutako proiektuaren abiapuntua informazio zaharkitua dela, eta horrek haren erabilgarritasuna kaltetzen duela; beraz, idealki berriro idatzi beharko litzateke, duela gutxiko informazioarekin, gaur egun zentzua duten neurriak planteatu ahal izateko. Ezin bada, alegatu da garraio publikoaren deskontuen eragina eta Bizkaibiziko aipatutako neurriak planean jaso beharko liratekeela, besteak beste. Era berean, alegatzen da Bizkaiko industrialdeen mugikortasunaren azterketa industrialdeen hautaketa osoago batekin egin beharko litzatekeela, gaur egungoan industrialdeen zati oso garrantzitsu bat kanpoan uzten baita.

1. alegazioa: EMJP - Informazio zaharkitua.

Alegazio nagusia da bi dokumentuak (diagnostikoarena bereziki) zaharkituta daudela 2021eko edo aurreko datuak erabiltzeagatik, ia plan honen berrikuspen-alditik kanpo. Mugikortasunaren esparrua hain aldakorra denez, egindako diagnostikoa partzialki okerra da, eta, horren ondorioz, ekintza-planean neurri batzuk ez dira planteatzen datu zaharretan oinarritzeagatik, edo batzuek zentzua galdu dute.

Adibidez, 2021eko mugikortasun orokorrari buruzko datuak aurkezten dira Urte horretan pandemiak eragin handia izan zuen oraindik,, eta mugikortasun-murrizketa handiak izan ziren, egungoaren oso bestelako egoera planteatzen dutenak Bestalde, garraio publikoko operadoreen 2019ko bidaiarien eskariari buruzko datuak erabiltzen dira (nahiz eta urteko datuak izan), eta horrek eragotzi egiten du garraioari egindako deskontuen eragina (inpaktua, onura, balizko neurriak, etab.), zerbitzuen handitzeena (adibidez, Bilboko eta Gasteizko tranbiak, BEIren ezarpena) edo horien murrizketena (Renferen distantzia luzeko eskaintza gaur egun 2019koa baino nabarmen txikiagoa da) aztertzea.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

Diagnostikoa egiteko eta adierazleen oinarria ezartzeko EMJPn hartutako erreferentzia-urtea 2021. urtea izan da. Izan ere, «EAEko mugikortasunari buruzko azterlanaren» eta «EAEko garraio-eskariaren irudi globalaren» esparruan eskuragarri dauden azken datuak 2021ean jasotako eta Euskadiko Garraio Behatokiak 2023ko otsailean argitaratutako datuei dagozkie.

Bi azterlan horiek funtsezko tresnak dira EAEko mugikortasunaren ezaugarriak zehazteko, Euskadiko Garraio Behatokia sortzen duen urtarilaren 20ko 11/2004 Dekretuan ezarritako jarraibideen arabera. Azterlan horiek egiteko erabilitako informazio-iturrien artean, "Mugikortasunari buruzko Inkesta" dago. Inkesta hori bost urtean behin egiten da, eta Euskal Estatistika Planean sartuta dago. Inkestaren helburua da Euskal Autonomia Erkidegoan bizi den biztanleriaren mugikortasuna, igarotze-fluxuak, moduak, motibazioak eta joan-etorriak eragiten dituzten arrazoiak kuantifikatzea.

Bestalde, nabarmendu behar da EMJPk bi urtean behin txosten bat egitea aurreikusten duela lurraldeko mugikortasun jasangarriaren adierazleen ebaluazioari eta jarraipenari buruz, bai eta helburuen lorpenaren jarraipena egitea eta bost urtean behin zehaztapenak berrikustea ere, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen arabera.

2. alegazioa: EMJP - Bizikleta-azpiegitura eta Bizkaibizi zerbitzua.

Txosten zaharrak erabiltzeaz gain, azpiegituren eta zerbitzuen informazio zaharkitua hartzen da abiapuntutzat, batez ere bizikletaren arloan. Diagnostikoan ez da kontuan hartzen 2023an Barakaldo-Bilbo eta Amorebieta-Iurreta bidegorriak martxan jarri izana, eta gero horiek eraikitzea proposatu da (oraindik eraikitzeke dauden bidegorrietan zentratu beharrean); eta bereziki larria da Bizkaibiziko zerbitzua behin eta berriz ez aipatzea (are gutxiago martxan dagoen zerbitzu horren proposamen berdinen gastuen kalkuluan). Azken horren ondorioz, ez da mugikortasunean duen eragina aztertuko, eta ez da mugikortasunarekin lotutako neurririk proposatuko, hala nola tarifak Bilbobizirekin integratzea (Bilbobizirekin erabilera-eremu geografikoa partekatzen du, eta ez Dbizirekin, integrazio hori proposatzen baita) edo udalerri gehiagotara zabaltzea.

Erantzuna: *Partzialki onartzen da.*

Bizikleta-azpiegiturari eta haren garapenari dagokienez, Plana idazteko prozesuan gauzatzen ari diren edo egin diren proiektu puntualak alde batera utzita, nabarmendu behar da Bizikleta-sarea handitzeko eta hobetzeko jarduketak aurreikusten dituela EMJPk, hala nola bizikleta-sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak berreskuratzea eta zaharberritzea (B1.P1), Gune Berezieta bizikletaz iristeko aukera aztertzea (B5.P1), edo gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideen konexioaren azterketa (B7.P1).

Hori guztia honako hauetan ezarritako zehaztapenen eta eskumenen arabera: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala (2013), Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia (2014-2022), Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala (2021), Arabako Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektoriala (2019) eta Arabako Bizikletaren Estrategia (2021).

Bizkaibizi bizikleten mailegu-zerbitzuari dagokionez, "Diagnostikoa"ren 4.4.5 (operadoreak), 4.4.6 (flota), 4.4.9 (ITS sistemak) eta 4.4.10 (tarifen bateratzea) ataletan aipatutako zerbitzuari buruzko informazioa gehitu da EMJPe. Era berean, "Ekintza Plana"ren B3.P1 (Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea) eta B7.P2 (Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea) jarduketak aldatzen dira, zerbitzu hori kontuan hartzeko.

3. alegazioa: EMJP - Zentro bereziak (Bizkaiko industrialdeak).

Beste alegazio bat da mugikortasunaren azterketan industrialdeak aukeratzea arbitrarioa dela, Bizkaia kasuan behintzat; izan ere, adibidez, Abrako Enpresa Parkea aukeratzen da, nahiz eta Boroakoa baino askoz txikiagoa izan. Gainera, Abrakoa Campillo I eta IIkoen bizilaguna da, horiek ere hautatuak, eta azterketaren ikuspegia mugatzen du. Tamaina handiko poligonoak ere kontuan hartu beharko lirатеke, hala nola Boroakoa (137. irudian lurzoru industrialtzat hartzen da).

Erantzuna: *Ez da onartzen*

Egindako zentro berezien hautaketa egokitzen eta koherentetzat jotzen da EMJPren helburuak lortzeko.

3.7 CLUB DE AMIGOS CLÁSICOS RENAULT “EL ROMBO” - HAINBAT PARTIKULAR (Emisio gutxiko eremuak ezartzea)

Egindako alegazioak:

Emisio gutxiko eremuei dagokienez antzeko edukia duten hamaika alegazio-idazki aurkeztu dituzte honako pertsona eta elkarte hauek, eta, horrenbestez, alegazio guztiak atal bakarrean bildu dira, eta erantzun bateratua eman da.

Partikularrak:

ASO	DBD	JAMP	MABA	PCR
AIVJ	DBS	MVA	PLMS	RMVC

Erakundeak:

Club de Amigos Clásicos Renault “El Rombo”

Era berean, aipatutako pertsona eta elkarteek aurkeztutako idazkien kopurua kontuan hartuta, horien edukia laburbiltzen da.

Alegazioen edukia:

Dokumentu honetan Euskal Autonomia Erkidegoko 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak ezartzeko planaren aurkako alegazioak aurkezten ditugu. Plan hori Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean adierazten da.

1. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Portugalete eta Santurtzi 50.000 biztanle inguru eta biztanleria-dentsitate handia dituzten udalerriak dira, eta, hala ere, airearen kalitateari buruzko informazio-panelek adierazten dute airearen kalitatea oso ona dela gehienetan, eta ona, berriz, gainerakoetan (panel horien indikazioak aztertzen ari gara 2022tik, etorkizunean emisio gutxiko eremuak ezartzen saiatuko zirela aurreikusita). Hori dela eta, ez da beharrezkoa ingurumen-etiketetan oinarritutako edozein murrizketa. Gainera, proportzionaltasunaren printzipio konstituzionala errespetatu behar da, eta printzipio horren aurkakoa da, argi eta garbi, 200 euroko zehapena ezartzea EGE batera baimenik gabeko ibilgailu batekin sartzeagatik, airearen kalitatea ona den eremu batean.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikuluan eta emisio gutxiko eremuak arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuan ezarrita dago. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenen garapenaren esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du legezko betebeharririk ezartzen, eta tokiko autonomia oinarri hartuta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka zabaltzea erabakitzen duten udalei laguntzeko eta haiekin

lankidetzan aritzeko neurriak aplikatzea proposatzen du, bereziki ibilgailuen zirkulaziorako arazo handienak eta trafiko handiena dituzten udalerrietan.

2. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 Proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Ez dago auto-ilara handirik kaltetuak izango diren herrietan. Santurtzi eta Portugalete kontuan hartuta (alegia, planean sartuko diren eta auto-ilarak izateko aukera gehien dituzten udalerriak kontuan hartuta, biztanleria-dentsitateagatik eta biztanle-kopuruagatik, eta, gainera, gutako bat Santurtzin bizitzeagatik), etengabe egiazta dezakegu hori. Esan daiteke planak eragindako herrietan bakarrik gertatzen direla auto-ilarak, batzuetan, adibidez, obra publikoetan.

Kontuan izan behar da Bilboko EGEren ordenantza auzitara eraman dutela 2 elkartek, hainbat arrazoi direla medio; besteak beste, Bilboko udalerriko airearen kalitate ona. Emisio gutxiko eremuei buruzko ordenantzak ezarri dira ibilgailuen trafikoak eragindako kutsadura oraindik txikiagoa duten udalerrietan. Horregatik, arrazoi gehiagorekin errekurritu behar da judizialki.

EGEak arautzen dituen 1052/2022 Errege Dekretuaren 5.3 artikulua bermatzen du EGEak diseinatu ahal izatea, ibilgailuen kutsadura-ahalmenaren arabera murrizketarik aplikatu gabe, betiere egiaztatzen bada Estatuko araudiak airearen kalitateari buruz lortu nahi dituen parametroak eta airearen kalitatea hobetzeko eta klima-aldaketa arintzeko helburuak betetzen direla.

"Euskadiko airearen kalitateari buruzko txostenak" grafikoan ikus daitekeenez, Bilboko EGEaren ordenantza-proiektuaren memorian, 2021eko mailak egungo lege-esparruak (102/2011 ED) ezarritako mugaren azpitik daude. Kontuan hartuta EMJPren eraginpeko hiriek Bilbok baino ibilgailuen trafiko txikiagoa dutela, oraindik arrazoi gutxiago dago emisio gutxiko eremuak ezartzeko Bilbon baino.

2030 Zuzentarau Berrian proposatutako balioak, PM2.5 eta NO2 terminoetan, oraingoz proposatutakoak baino ez dira, eta, beraz, muga-balio batzuk markatzeko orduan horiek kontuan ez hartzea eskatzen dugu.

Beraz, eskatzen dugu ez dadila ezarri ibilgailuentzako sarbide-murrizketarik, antzinatasunaren edo ingurumen-etiketaren arabera, egungo lege-esparrua betetzen delako.

(Eusko Jaurlaritzaren "EAEko airearen kalitateari buruzko 2022ko urteko txostena", airearen kutsadurari egotz dakiokeen hilkortasunari buruzko azterlanak eta Bilboko euri eta haizeari buruzko datu meteorologikoak aipatzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua klima-aldaketa eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikuluan eta emisio gutxiko eremuak arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuan ezarrita dago. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenen garapenaren esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du legezko betebeharrak gehigarriak ezartzen, eta tokiko autonomia oinarri hartuta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka zabaltzea erabakitzen duten udalei laguntzeko eta haiekin lankidetzan aritzeko neurriak aplikatzea proposatzen du, bereziki ibilgailuen zirkulaziorako arazo handienak eta trafiko handiena dituzten udalerrietan.

3. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 Proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Gaur egun ikertzen ari diren Espainiako gobernuaren ustelkeria kasu guztiak kontuan hartuta, guztiz logikoa iruditzen zaigu gobernu horrek onartutako maiatzaren 20ko 7/2021 Legeak (klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzkoak) ezarritakoei murrizketa gehigarriak ez gehitzea; izan ere, Espainiako egungo gobernuaren interesetan izan dezake jatorria, eta ez bizi-kalitatea eta osasun publikoa hobetzeko helburuan (Koldoren kasuan eta horrekin lotutako maskarak erosteko kontratu publikoetan, adibidez). Gure ustez, Eusko Jaurlaritza, alde horretatik, Espainiako Gobernutik bereizi beharko litzateke, eta saiatu maiatzaren 20ko 7/2021 Legeak, klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzkoak, ahalik eta eragin txikiena izan dezan ingurumen-etiketetan oinarritutako zirkulazio-murrizketei dagokienez, beste autonomia-erkidego batzuetan baino modu murriztaileagoan ezarri beharrean.

Aurreko paragrafoan azaldutako guztia dela eta, ez litzateke oso gertagarria izango klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legeak ezarritako emisio gutxiko eremuak ezartzeko gidalerroa interes ekonomikoengatik ezartzea, eta ez airearen kalitatea hobetzeagatik (hala nola auto berrien salmenta bultzatzeagatik), edo interes ideologikoengatik.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikuluan eta emisio gutxiko eremuak arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuan ezarrita dago. Bi arauak indarrean daude eta nahitaez bete beharrekoak dira.

Ildo horretan, EMJPK ez du legezko betebeharrak gehigarriak ezartzen, eta tokiko autonomia oinarri hartuta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka zabaltzea erabakitzen duten udalei laguntzeko eta haiekin lankidetzan aritzeko neurriak aplikatzea proposatzen du, bereziki ibilgailuen zirkulaziorako arazo handienak eta trafiko handiena dituzten udalerrietan.

4. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak ezartzeko planak gaur egun Katalunian ezartzen ari den antzeko plan bati erantzuten diola dirudi; alegia, bertan egiten ari badira, "gu ez gara gutxiago izango". Era berean, uste dugu Kataluniako Generalitateko gobernuak imitatzen saiatu beharrean, Eusko Jaurlaritza bereizi egin beharko litzatekeela, eta saiatu behar lukeela maiatzaren 20ko 7/2021 Legeak, klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzkoak, ahalik eta eragin txikiena izan dezan ingurumen-etiketetan oinarritutako zirkulazio-murrizketei dagokienez.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legeak pertsonen eta salgaien garraioak bete behar dituen printzipioak eta helburuak ezartzen ditu, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegietatik mugikortasun jasangarri, osasungarri eta seguru baten garapen integrala lortzeko. Era berean, EAEn mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzen ditu, eta horien artean dago Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana.

EMJPk, zeina Eusko Jaurlaritzak egin baitu bere eskumenak baliatuz eta autonomia osoz, 11/2023 Legearen mugikortasun-helburuen aplikazioa zehaztu du, helburu horiek lortzeko egokitutako jarduketak ezarriz.

5. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Petronorren portuaren, aireportuaren eta findegiaeren kutsadura: guztiz bidegabea da emisio gutxiko eremuak ezartzeko planak egitea eta, bestalde, ez kontuan hartzea Bilboko portuak (Santurtzin eta Zierbenan kokatuta), Bilboko eta Gasteizko aireportuek (hegazkinak lurreratu eta aireratu egiten dira EMJPren eraginpeko hainbat herritan) eta Petronorren findegiaek eragindako kutsadura.

Aurreko paragrafoan adierazitako 3 faktoreek ingurumenean duten eraginaren azterketa zehatza egitea eskatzen dugu.

Gainera, eskatzen dugu aurkez daitezela planak eragindako udalerrietako biztanleen osasunean duen eragina islatzen duten azterlan epidemiologikoak, ibilgailuek eragindako kutsadura atmosferikoaren ondoriozkoak, eta kutsadura horren ondoriozko gaixotasunen eta heriotzen azterketa bat, heriotza-ziurtagirietan oinarritua, eta, beraz, EGEak sortzea justifikatzen dutenak.

Ibilgailuak emisio-iturri bat dira, bai, baina ez dira bakarra, ezta handiena ere.

(Itsas garraioko, aireko garraioko edo Petronor findegiko jarduerak eragindako kutsadurari eta emisioei buruzko erreferentziak jasotzen ditu.).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Interes orokorreko aireportuak eta portuak Estatuaren eskumen eksklusibokoak dira, eta horien artean sartzen dira aipatutako azpiegiturak, bai eta aire-espazioaren, aire-zirkulazioaren eta -garraioaren kontrola ere.

Hala eta guztiz ere, EMJPk horien gaineko jarduketak aurreikusten ditu aireportu eta portuetako jarduketa-planetan, Estatuko Administrazio Orokorrarekin koordinatuta, EAEn mugikortasun jasangarria lortzeko.

Petronorren findegiaeri dagokionez, adierazi behar da EMJPk mugikortasun jasangarriari lotutako helburuak eta jarduketak ezartzen dituela, eta aipatutako instalazioa EMJPren aplikazio-eremutik kanpo geratzen dela, eta Eusko Jaurlaritzaren beste industria-, ingurumen- eta energia-plan edo -estrategia batzuen mende.

6. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Diskriminatzailea eta inkongruentea da ibilgailu batek, bere IATa indarrean duela, ordainketak egunean dituela eta TMIZA ordainduta duela, lurralde nazional osoko errepideetatik zirkulatu ahal izatea, baina jabearen mugikortasuna eragotzi ahal izatea eta udalerrri osoan edo zati batean zirkulatzea eragotzi ahal izatea.

Kaltetutakoen artean daude 2000. urtea baino lehen matrikulatutako gasolinazko ibilgailuak eta 2006. urtea baino lehen matrikulatutako diesel ibilgailuak, 2003. urtea baino lehenagoko motozikletak; horien artean daude ibilgailu klasikoak (+30 urte). Bi mota horiek mimos kontserbatzen dituzte jabeek urteetan zehar, eta urtean kilometro gutxi egiten dituztenez (batez beste 1.500 km, kasu gehienetan), ez dira gidalerroak adierazitako kutsadura-arazoaren iturri. Ibilgailu horietako askok badauzkate zirkulazio-murrizketak, kontratatuta duten aseguru-motak ezarriak, eta horrek haien erabilera eta urteko kilometrajea mugatzen du; beraz, gure ustez, ez da beharrezkoa horiek desagerraraztea emisio gutxiko eremu oso murriztaileak ezarrita.

Ingurumen-etiketen arabera sailkapenak ez ditu kontuan hartzen beste faktore kutsatzaile batzuk, hala nola pneumatikoek sortutako kutsadura (zirkulatzen den bakoitzean partikulak askatzen dituzte). Alderdi horretatik, ibilgailu zaharrak hobeak dira, oro har pisu txikiagoa dutelako eta, beraz, kilometro bakoitzeko partikula gutxiago askatzen dituztelako.

Kontuan hartu behar da ibilgailu zahar bat desagiteak eta berri bat fabrikatzeak ingurumeneari duen eragina.

Bestalde, planaren eraginpean egongo liratekeen herrietan aparkatzeko dagoen arazoa dela eta, automobil modernoek, oro har, espazio gehiago okupatzeari desabantaila dute, automobilek azken urteotan izan duten tamaina orokorra dela-eta. Beraz, aurreikus daiteke denbora gehiago beharko dutela zirkulatzeko, gidariak aparkatzeko behar bezain zabala den espazioa aurkitu arte.

Ingurumen-etiketek ez dituzte kontuan hartzen erregai-kontsumoarekin zuzenean lotutako CO2 emisioak.

Ez da logikoa edo bidezkoa DG Tk motor bera duten ibilgailuak desberdin sailkatzea, ibilgailuaren fabrikazio-fitxa teknikoa bera alde batera utzita.

DGT ingurumen-bereizgarriaren sistemak, zeinak ibilgailuak baztertzen baititu antzinatasunagatik eta zurruntasunagatik, bereizgarriak gabeko ibilgailuak homologatzeko aukera bideragarriak ez dagoelako, esan nahi du titularrek ingurumen-bereizgarria duen ibilgailu bat erosteko duen gaitasun ekonomikoaren mende dagoela EGEko mugikortasuna, garraio publikoaren aukera ez baita beti bideragarria.

Horrelako ekimenekin, ingurumenerako ondorio kaltegarriak sustatzen ari dira. Ondorio nagusia da errekontza-motora duten autoen erretiro goiztiarra bultzatzea, eta hori ekonomia zirkularrak sustatzen duen baliabide-aprobetxamenduaren aurka doa. Aldi berean, hirian automobil oso kutsagarriak sartzea ahalbidetzen da (potentziaren eta pisuaren arabera), baita kutsadura handiko egunetan ere.

Ez dira debekatzen gehien kutsatzen duten ibilgailuak, zaharrenak baizik. Bereizi ahal izateko zein ibilgailu diren kutsagarrienak, bakoitzaren emisioak banaka ebaluatu beharko lirateke, besteak beste, eta zeregin hori IATko estazioetan egiten da.

IATko fitxa teknikoaren arabera emisioen parametroak betetzen dituen ibilgailu bat Espainiako edozein errepidetan ibil daiteke, ingurumen-etiketa edozein dela ere, eta haren jabea ezin da diskriminatu EGen sartzea mugatzen duen udalerri batean sartzeagatik.

Administrazioek CO2 emisioen jarraipena eta datuak nola egin behar dituzten ezartzen duen Europako araudia ez da oinarritzen ibilgailu motaren eta matrikulazio-dataren araberrako katalogazioetan, baizik eta benetako neurketetan eta fabrikatzaileek eman beharreko jarraibideetan.

Ingurumenaren kontzeptu globalak kontuan izan behar ditu ibilgailuen fabrikazioaren, biziaren, urteko erabileraren eta birziklapenaren ziklo osoa.

Arrazoi horiek direla eta, eskatzen dugu ez dadila zirkulazio-murrizketarik ezarri ibilgailuentzat, ingurumen-etiketan oinarrituta.

(Ibilgailuen kutsadurari eta emisioei buruzko azterlanei, zehaztapen teknikoen eta CO2 emisioen araberrako ibilgailuen konparazioei, eta trafikoa eta ibilgailu motordunen azterketa teknikoari buruzko estatuko eta Europako araudiari buruzko erreferentziak jasotzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

1052/2022 Errege Dekretuan xedatutakoaren arabera, airearen kalitatea hobetzeko eta klima-aldaketa arintzeko helburuak betetzen laguntzeko, EGE proiektuek garraibide jasangarriagoetarako aldaketa modala sustatzeko neurriak jaso beharko dituzte, mugikortasun aktiboa eta garraio publikoa lehenetsiz. Neurri horiek barne hartuko dituzte ibilgailuak sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko debekuak edo murrizketak, kutsatzeko duten ahalmenaren arabera, eta, horretarako, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorrean ezarritako ingurumen-sailkapena erabiliko da (2822/1998 Errege Dekretuak onartua).

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorriarako arazo handienak eta trafiko handiena dituztenetan.

7. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Auto elektrikoetako suteek eragindako arriskua: emisio gutxiko eremuak sortzeak auto horiek erostea eragin dezake, baina auto elektrikoetako suteak itzaltzea oso zaila da. Horrek ondorio katastrofikoak izan ditzake, kontuan izanik garaje komunitario asko daudela Sestao, Portugalete edo Santurtzi bezalako herrietan, etxebizitza-blokeen etxabeetan; gainera, horietako asko lurpekoak dira, eta, sutea gertatuz gero, zailagoa da halakorik itzaltzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Ibilgailuen Araudi Orokorrak, abenduaren 23ko 2822/1998 Errege Dekretuaren bidez onartuak, ezartzen du ibilgailuen zirkulazioak alde aurretik administrazio-baimena lortzea eskatuko duela, ibilgailuak funtzionamendu-egoera ezin hobean daudela eta

haien ezaugarriak, ekipoak, ordezeko piezak eta osagarriak erregelamendu horretan ezarritako preskripzio teknikoetara egokitzen direla egiaztatzeko.

Aipatutako administrazio-baimena ibilgailuen mota, haien zatiak eta piezak homologatzean oinarritzen da, ekainaren 6ko 2028/1986 Errege Dekretuan, ekainaren 4ko 750/2010 Errege Dekretuan eta aplikatu beharreko gainerako araudian xedatutakoaren arabera.

Azkenik, matrikulatutako edo zirkulazioan jarritako ibilgailuek ibilgailuaren baldintzei buruzko azterketa teknikoa egin beharko dute, bide-segurtasunari, ingurumenaren babesari, arauzko inskripzioei, erreformei eta, hala badagokio, salgai arriskutsu eta galkorren garraiorako ziurtagirien indarraldiari dagokienez.

8. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

EMJPren eraginpeko udalerrietan emisio gutxiko eremuak ezartzeak pertsona kalteberenei eragin diezaiekeen kalte ekonomikoaren azterketa zehatza eta xehatua egiteko eskatzen dugu.

Adibidez, 65 urtetik gorako pertsonak, askotan, ibilgailu zaharragoak izaten dituzte, noizbehinka erabiltzen dituztenak, eta beste batez aldatu behar badute, kalte ekonomiko handia eragin diezaiekete.

Erosteke ahalmen txikiagoa duten pertsonak gehiago eragingo zaie; izan ere, gaur egun baimendu gabeko ibilgailu bat izanez gero, EGEra sartzeko baimena duen ibilgailu bat erosteak kalte ekonomiko handiagoa eragingo die.

Gure ustez, ez da aukeratzen gutxien murrizten duen neurria, hau da, ibilgailu jakin batzuei zirkulazio-murrizketarik ez aplikatzea, ez baitago legezko betebeharririk, eta, gainera, airearen kalitatea ona da.

EMJPren eraginpeko udalerrietan, ingurumen-etiketaren arabera ibilgailuei murrizketak ezartzen dizkieten emisio gutxiko eremuak sortzeak ez lituzke beteko premiarene eta proportzionaltasunaren konstituzio-printzipioak.

Ondorioz, uste dugu 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak ezartzeko eta ingurumen-etiketari oinarrituta ibilgailuei murrizketak ezartzeko planak ez dituela Konstituzioaren manualetan babesten.

Konstituzio-manuetan ez oinarritzeak kontra egiten dio segurtasun juridikoa, tratu-homogeneotasuna eta ziurtasuna hobetzeari, bai administrazioentzat, bai emisio gutxiko eremuen erabiltzaileentzat.

(Hierarkiaren eta arauaren atzeraeraginik ezaren printzipio juridikoak aipatzen ditu.).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorritako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne hartuta eta haien diseinu- eta ezarpen-prozesuan publikoaren eta interesdunen parte-hartzea bermatuta, bai eta, hala badagokio, kolektibo kalteberenentzako garraio-alternatiben azterketa ere.

9. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Estatistikako Institutu Nazionalaren arabera, soldata-maila baxuetan kontzentratutako emakume kopurua gizonena baino handiagoa da, eta emakume kopurua txikiagoa da maila altuetan. 2018ko Soldata Egiturari buruzko Lau Urteko Inkestaren arabera, emakumeen % 20,6k Lanbide arteko Gutxieneko Soldata (LGS) baino diru-sarrera txikiagoak edo berdinak izan zituen, gizonen % 8,2ren aldean. "

Emakumeek soldata ertain-baxuagoak badituzte, aukera gutxiago izango dute emisio gutxiko eremuetara sartzeko mugarik ez duen ibilgailu bat erosteko, normalean garestiagoak baitira bigarren eskuko merkatuan B etiketakoak edo etiketarik gabekoak baino.

Gainera, ibilgailu berrienak teknikoki konplexuagoak dira, eta horrek esan nahi du haien konponketak eta mantentze-lanak ere garestiagoak direla.

Arestian azaldutako arrazoiengatik, emakumeek, oro har, are gehiago beharko dute oinez edo garraio publikoan desplazatu. Zaila izango dute ibilgailu pribatu bat eskuratzea, zeina askotan egokiena baita (izan ere, oso gutxitan erabili ahal izaten dute garraio publikoa etxea uzten dutenetik iritsi nahi duten helmugaraino). Erosteko ahalmen mugatua duten emakume batzuek joan den mendeko 70eko hamarkadaren aurreko egoerara itzuli beharko lukete, emakume gutxiak baitzuten ibilgailu pribatua beren erabilera pertsonalerako, eta garraio publikoaren mende edo oinez egin ezin zitezkeen joan-etorritarako ibilgailua zuen beste pertsona batek eramatearen mende zeuden.

Bestalde, EGEren arabera, haurdun dagoen emakume batek bere ibilgailu pribatua EGETik kanpo aparkatu behar du, eta, ondoren, oinez edo garraio publikoan desplazatu (gripea edo COVIDa kutsatzeko arrisku handiagoarekin) EGEren barruan, eta horrek eragozpenak eragin diezazkioke eta/edo osasunerako kaltegarria izan daiteke.

Tratu diskriminatzailea ere bada, errenta baxuagoak dituzten eta haurdun dauden emakumeei kalte egiten baitie, baldin eta garraio publikoa erabiltzera behartuta badaude, eta aipatutako kutsadura-arriskuen eta egoera deserosoen eraginpean jartzen badira, batez ere garraio-bide publikoetan bidaiari asko badaude. Aldiz, erosahalmen handiagoa duten emakume haurdunek beren ibilgailu partikularrean sartzen jarrai dezakete; izan ere, gaur egun daukaten ibilgailuak sarbide mugatua badu, beste ibilgailu bat eros dezakete.

Eragindako udalerrietan emisio gutxiko eremuak ezartzeak duen genero-eraginari buruzko azterketa errealista eta xehatua egiteko eskatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne hartuta eta haien diseinu- eta ezarpen-prozesuan publikoaren eta interesdunen parte-hartzea bermatuta, bai eta, hala badagokio, kolektibo kalteberenentzako garraio-alternatiben azterketa ere.

10. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Baliteke EGEen barruan ibilgailuen pilaketa murriztea, baina sarbide mugatua duten ibilgailuen gidarien aurkako diskriminazio-neurriekin, eta, gainera, ziurrenik, pilaketa handiagoa eragingo luke eremu periferikoetan, trafiko handiagoa pilotuko litzatekeelako eta ibilgailu gehiago izango liratekeelako aparkaleku-plaza baten bila zirkulatzen, bilaketa horretan emandako denbora handituz.

Pertsonentzako osasun-mailei dagokienez, dokumentu honen beste apartatu batzuetan adierazten den bezala, emisio gutxiko eremuek kontuan hartzen duten kutsatzaile-mota bakarra da (ibilgailu zaharrenak teoriarik okerrago ateratzen dira), baina ez dira aipatzen onuragarriagoak izango liratekeen beste batzuk. Gainera, ez da, hain zuzen ere, onena ibilgailu jakin batzuetako gidarien osasunerako eta ongizaterako EGErako sarbidea zailtzea, denbora gehiago behar baitute EGETik kanpo aparkatzeko (aparkaleku gutxiago izango dituzte) eta garraio publiko gehigarria erabiltzeko edo oinez jarraitzeko.

Horrez gain, edozein unetan gora egin dezakete COVIDaren edo gripearen kutsatzeek, eta garraio publikoa kutsatze-iturri gehigarri bat izan daiteke.

Bestalde, EGEa sarbide mugatua duen ibilgailu baten jabeak bere lanpostura joateko ibilgailua behar badu, eta hura mantendu nahi badu, dela familiako oroitzapenak ekartzen dizkiolako (adibidez, ibilgailua aitarena edo aitonaarena izan bada), dela beste edozein arrazoiengatik, eta ibilgailu bakar bat mantentzeko baliabide ekonomikoak baino ez baditu, beste ibilgailu bat jarri beharko luke, eta bere ibilgailu preziatua kendu, zenbatesteko zailak diren kalte emozionalak eraginez.

Beren ibilgailua bereziki estimatu ez arren beste ibilgailu bat erosteko gastu bat egin behar duten jabeek ere eragingo die. Horrela, murriztu egingo zaie dirua beren ongizateari eta bizi-kalitateari mesede egin diezaieketen beste alderdi batzuetan erabiltzeko gaitasuna.

Kontuan hartu behar da emisio gutxiko eremuak sortzea dakarten hirigintza-aldaketek ingurumenean duten eragina. Edozein lanek hondakinak sortzen ditu, eta, gainera, eragozpenak eta zarata sortzen dizkie eremu horretan bizi, lan egiten edo aurkitzen diren bizilagunei, edozein arrazoiengatik.

Beraz, eskatzen dugu kontuan har daitezela, alde batetik, emisio gutxiko eremuak sortzeak pertsonen osasunari eta ongizateari mesede egiten dieten alderdiak, eta, bestetik, kalte egiten dieten alderdiak.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

11. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

30 urtetik gorako ibilgailu guztiek (historiko gisa katalogatuta edo matrikulatuta egon ala ez) EMPJK eragindako udalerrietara sartzeko inolako debeku edo murrizketarik ez izatea eskatzen dugu.

Gainera, horrelako ibilgailu ia guztiak noizbehinkako erabilerarako erabiltzen dira, eta, horregatik, oso ekarpen txikia egiten diote emisioen guztizko mailari.

Era berean, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorra onartzen duen abenduaren 23ko 2822/1998 Errege Dekretuaren xedapen honetara jotzen dugu (2022/12/28an argitaratutako azken eguneratzean indarrean jarraitzen du):

“Lehenengo xedapen iragankorra. Aurreko araudiaren mendeko ibilgailuen araubidea.

Erregelamendu hau indarrean sartu aurretik (1999/07/26) matrikulatutako edo zirkulazioan jarritako ibilgailuek matrikulatzeko edo zirkulazioan jartzeko onartutako baldintza tekniko berberetan zirkulatzen jarraitu ahal izango dute.”.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

12. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Ibilgailu mota jakin batentzako sarbide-mugak dituzten emisio gutxiko eremuak ezartzeak zaildu egiten du eremu horien barruan dauden establezimenduetan erosketak egitea, eta horrek okertu egin dezake EMJPren eraginpeko udalerrietako saltoki eta beste negozio askoren egoera txarra.

EGErako sarbide debekatua duten ibilgailu-jabe askok nahiago izango dute erosketak EGETik kanpoko saltokietan egin, erosotasunagatik eta beti egongo delako beldurra EGE baten barruan akats baten ondorioz sartzeko eta herritar gehienentzat kostu handia edo zuzenean onartezina den isuna ordaindu behar izateko.

Ibilgailu batzuek EGERako sarbidea mugatuta izateak lehiakortasun-desberdintasunak eragin ditzake EGEn barruan dauden saltokien eta kanpoan dauden artean.

Eragindako beste sektore ugarietako bat salmenta ibiltaria izan daiteke; izan ere, hainbat udalerrietako azoka txikietan lan egin ohi dute, ibilgailu mistoekin edo industrialekin. Azoka txiki horiek erakarpen-gune gisa jarduten dute merkatu-egunetan, eta eremu horretan instalatutako gainerako merkataritza finkoak eta ostalaritzak onurak jasotzen dituzte. Merkatarientzat, beren ibilgailua ezinbesteko tresna da beren lana egiteko; izan ere, salgaia eta salmenta-postuetako egitura desmuntagarriak eramaten dituzte, eta duten bolumenagatik ezinezkoa da horiek garraio publikoan edo *carsharing* ibilgailuetan garraiatzea.

Haien jarduerak ere ez du emisio-bolumen handirik sortzen; izan ere, udalerri bakoitzera asteen behin edo bitan baino ez dira joaten ordu batzuetan, eta ez dute ordu horietan etengabe zirkulatzen, alegia, merkatuaren kokapenera iristeko eta handik itzultzeko behar den denboran bakarrik zirkulatzen dute.

(Bartzelonako eta Madrilgo saltoki eta tailerretako eragin ekonomikoari buruzko erreferentziak jasotzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak

aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

13. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

EGE bat ezartzearen inplikazio ekonomiko, sozial eta pertsonalak hainbestekoak eta hain garrantzitsuak dira, non eragin ekonomiko eta sozialaren behar besteko xehetasun zehatza jaso beharko litzatekeen.

Beraz, eskatzen dugu azterketa zehatz eta errealista bat egiteko EMJPren eraginpeko udalerrietan emisio gutxiko eremuak ezartzeak izango lukeen eragin sozioekonomikoari eta genero-inpaktuari buruz, ez soilik orokortasunei buruz, aldizkari ofizialean argitaratutako dokumentazioan aurki daitekeen bezala.

Emisio gutxiko eremuak (EGE) sortzeko gidalerroek ezartzen dute txosten batzuk egin eta publiko egin behar direla.

Aldizkari ofizialean argitaratutako dokumentazioan, izango duen eragin ekonomikoaren zenbatespenaren azterketa eskasa da, eta ez da nahikoa; izan ere, mugikortasunerako murrizketa orok kalte ekonomikoa eragingo die bulegoei, saltokiei, ostalaritzako eta gaueko aisialdiko negozioei, ikuskizunei eta kulturari, tailerrei, ordezkoen dendei, aparkalekuei, azoka txikiei eta horien barruan dauden mota guztietako negozioei, eta beren ibilgailuan doazen erosleak kanpoan utziko dituzte, baldin eta kanpoko saltokiak eta merkataritza-guneak aukeratzen badituzte, edo zirkulaziorako edo aparkalekurako mugarik ez duten beste udalerrri batzuetakoak badira. Horrez gain, beste ibilgailu bat erostera behartuta egon daitezkeen pertsonengan ere izango du eragina.

Gainera, ez da informazio osoa eta zehatza ematen emisio gutxiko eremuen ezarpenak eragingo liokeen ibilgailu-parkeari buruz.

Beraz, eragindako ibilgailu horien parkeari buruzko informazio osoa eta zehatza emateko eskatzen dugu.

(Memoria ekonomikoak aurkezteari buruzko arau-erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak

barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu-eta ezarpen-prozesuan.

14. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

25.000 biztanletik gorako udalerrietan ibilgailu mota jakin batzuei mugak jartzen dizkieten emisio gutxiko eremuak ezartzea legearen abusua da, herritarren eta zergadunen kalterako.

Espainiako edozein errepide edo herritatik legez ibil daitekeen ibilgailu baten jabeak ezin du diskriminaziorik edo zirkulazio-askatasunean murrizketarik jasan 25.000 biztanletik gorako udalerri batetik igaro nahi badu; izan ere, modu arbitrario eta diskriminatzailean, ibilgailu baten zirkulazioari debeku bat ezarriko litzaioke, azterketa guztiak behar bezala eginda eta ordainketak ordainduta dituela, eta lurralde nazionaleko edozein errepidetan zirkulatu ahal izango luke, horretarako gai baita. Horrek guztiak milaka jabereren eta haien familien zirkulazio-askatasuna eta mugikortasuna baldintzatzen du, bai eta haien jabetza pribatuaren erabilera eta gozamena ere.

(Trafiko-araudiei buruzko aipamenak egiten ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dutenetan.

15. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Ibilgailu mota jakin batzuei ingurumen-etiketan oinarrituta sarbide- eta zirkulazio-murrizketak ezartzeak ez lituzke beteko klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko Legearen edukiak, bidezko trantsizioari buruzkoak.

Bidezko trantsizioa ezin da izan ondo funtzionatzen duten eta IAT behar bezala egiten duten ibilgailuekin amaitzea, jabeak beste ibilgailu bat erostera (ahal badute) edo ibilgailu hori desegin edo saltzera behartuz (erabili ezin dutelako), horrek haien askatasun pertsonalean, ekonomian eta autonomian eragingo bailuke.

(Klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legeari buruzko aipamenak jasotzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

1052/2022 Errege Dekretuan xedatutakoaren arabera, airearen kalitatea hobetzeko eta klima-aldaketa arintzeko helburuak betetzen laguntzeko, EGE proiektuek garraiobide jasangarriagoetarako aldaketa modala sustatzeko neurriak jaso beharko dituzte, mugikortasun aktiboa eta garraio publikoa lehenetsiz. Neurri horiek barne hartuko dituzte ibilgailuak sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko debekuak edo murrizketak, kutsatzeko duten ahalmenaren arabera, eta, horretarako, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorrean ezarritako ingurumen-sailkapena erabiliko da (2822/1998 Errege Dekretuak onartua).

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dutenetan.

16. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

EGE bat ezartzearen ondorio guztien berri eman behar da, bai positiboak (baldin badaude), bai negatiboak, eta baliabide publikoak ez dira erabili behar "lotutako onuren" propaganda egiteko soilik. Halaber, EGE horrek ekarriko dituen mugikortasun-murrizketen berri eman behar da argi eta garbi. Informazio horrek argia eta jarraitua izan behar du ezarri aurreko aldian, eta, ahal dela, posta arruntez pertsonalizatua, ukitutako guztiek horren berri izan dezaten.

(Ikus-entzunezko publizitateari eta komunikazioari buruzko araudiari buruzko aipamenak egiten ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu-eta ezarpen-prozesuan.

17. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Emisio gutxiko eremuek eragindako herrietako turismoari eragiten diote.

Turista nazional askok, batez ere familiek, beren ibilgailu partikularra erabiltzen dute Espainiatik bidaiatzeko, merkeagoa egiten baitzaie. Autonomia-erkidegoen arabera, 2020an, Katalunia (+% 12) eta Andaluzia (+% 10,3) izan ziren Espainian bizi ziren bidaiari gehien izan zuten helmugak, eta espainiarren gualdien hazkundera herrialdeko batezbestekoa baino askoz handiagoa izan zen. EINek argitaratutako azken datuek erakusten dutenez, inoiz ez bezala igo da barneko opor-kontsumoa. Espainian bizi diren bidaiarien gualdiek pandemia aurreko mailak gainditu zituzten, eta % 0,4 igo ziren 2019ko hil beraren aldean: 14,9 milioi, duela bi ekitaldiko 14,8 milioien aldean.

Arau bat kalitatezkoa izango da erregulazio onaren printzipio hauekin bat datorrenean: proportzionaltasuna, sendotasuna, gardentasuna, erantzukizuna eta eraginkortasuna, eta aukera ematen duenean gerora ebaluatzeko, aldatzeko edo indargabetzeko, udalerriko biztanle eta saltokiei eragindako kalteak lortutako etekinak baino handiagoak badira.

Azterlan horiek alde zaureratik egin behar dira, eta EMJPK kontuan hartu behar ditu.

Horregatik guztiagatik, beste alegazio batean adierazi dugun bezala, eragin ekonomiko eta sozialari buruzko txosten berri bat behar bezain zehatz egiteko eskatzen dugu.

Halaber, seme-alabak dituzten familietan duen eraginari buruzko azterketa xehatua egiteko eskatzen dugu.

Berriro eskatzen dugu, epai hori kontuan hartuta, txosten erreal eta oso bat egitea, EGE baten ondoriozko murrizketek eragin ditzaketen kalteak islatuta.

(EGEen kostuari eta onurei buruzko azterlanak eta epai judizialak aipatzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Illo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalrikiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeei mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu-eta ezarpen-prozesuan.

18. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Araudia jatorritik akastuna izan liteke, eta justiziak hamahiru eparen bidez Bartzelonako, Gijongo, Cornella de Llobregateko, Esplugues de Llobregateko, Sant Adrià de Besòseko eta Madrilgo EGEak balioabetzeko erabili dituen akats berberak izan ditzake.

(Zenbait udalerriko epai judizialei buruzko aipamenak jasotzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu- eta ezarpen-prozesuan.

19. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Kontuan hartu behar dira inflazioaren eta krisiaren egoera ekonomikoa, Ukrainako gerraren ondorioak eta Espainiako ekonomian eta gizartean izaten ari diren ondorioak.

Ukrainako gerra lehertzeak eta, horren ondorioz, energia- eta nekazaritza-produktuen nazioarteko merkatuetan tentsioak larriagotzeak inflazio-tasen agertoki kezagarri bat ireki zuen, gehieneko mailetan, duela zenbait hamarkadaz geroztik, eta eragin larria izan zuen kontsumitzaileen erosteko ahalmenean eta ekoizpen-kostuetan, eta, ondorioz, jardura ekonomikoaren mailan.

Horregatik, eskatzen dugu aldagai horiek eragiten dieten azterketa guztiak birkalkulatzea, halakorik badago, ikuspegi errealista eta egungoa izateko; izan ere, planteatzen diren neurrietako batzuek gastu gehigarria ekarriko diete emisio gutxiko eremuak sortzeko eragindako udalerrietako biztanleei, bai aparkaleku batean aparkatzeagatik ordaindu behar izateagatik, bai ibilgailu berri bat erosi behar izateagatik, EGEren murrizketek ibilgailua normaltasunez erabiltzea eragozten badiote.

(Datu makroekonomikoei buruzko erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-

erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetza-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu-eta ezarpen-prozesuan.

20. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Emisio gutxiko eremuak sortzean, oro har, aurreikusten da auto elektrikoak (0 etiketa) edo hibridoak (ECO etiketa) ez duela eraginik emisioetan. Zirkulatzean, egia da ibilgailu elektrikoak ez dituela gas jakin batzuk igortzen, baina partikula kaltegarri kutsatzaileak igortzen ditu. Gainera, kontuan hartu beharko litzateke, benetan kezka airearen kalitatea eta ingurumenaren babesa bada, irizpide globalago bat erabili beharko litzatekeela ibilgailu baten fabrikazioak, erabilerak eta birziklatzeak dakarren guztiari buruz, eta ez soilik gas jakin batzuen emisioan zentratu, ingurumen-inpaktua ebaluatzeko.

«Klima-neutraltasunaren» barruan, neurri bat izan liteke «0 etiketa» duten ibilgailuei mesede egitea, baina «ibilgailu kutsatzailea», «0 emisio», «0 etiketa» edo «zero emisio» edo «emisio nuluak» terminoak okerrak dira, ez datoz bat errealitatearekin eta nahasmena eragiten dute; izan ere, gurpilak dituen ibilgailu orok, motorra izan ala ez, emisioak sortzen ditu eta kutsatzen du (bizikletak barne); beraz, hori kontuan hartzeko eskatzen dugu. Gauzak horrela, ibilgailuak sailkatzeko sistema bat dugu, teknologia benetako eraginkortasuna baino gehiago saritzen duena. Beti dago polemika hibrido entxufagarriei buruz. Hibrido horiek elektriko puruen ZERO etiketa bera jasotzen dute, baina homologazioan gutxienez 40 km gutxienez modu elektrikoan egiteko gai direla frogatu dute. Praktikan, arazoak gehiago etorriko dira haien erabilera desegokitik (bateria inoiz ez kargatzea, adibidez), eta ez ibilgailutik bertatik.

Beste gauza bat da ECO etiketa dutenekin gertatzen dena; izan ere, gure herrialdean onura ateratzen dute, baita soilik modu elektrikoan zirkulatu ezin duten eta, batzuetan, asko kontsumitzen duten ibilgailuek ere, eta hori askoz okerragoa da. Bere argudio teknologikoa da zati elektriko bat duela bere mekanikan, EBk ezarritako baldintzak betetzen dituen eta errekontza-motorrera lan pixka bat deskargatzen duena, gasolinarena zein dieselarena.

Horregatik, potentzia eta pisu handiko ibilgailuak ditugu, ECO etiketa haizetakoan erakusten dutenak, nahiz eta erregai-kontsumoaren eta CO2 emisio oso altuen zifrak homologatu. Zalantzarik gabe, arkitektura moderno hibrido hori izango ez luketenak baino txikiagoak, baina oso altuak nolanahi ere. Eta Espainiako EGEetan askatasunez zirkulatzeko baimena izango dute. Eremu horiek debekatuta daude ibilgailu askoz

trinkoagoak, merkeagoak eta, bitxia bada ere, gutxiago kutsatzen dutenak erabiltzen dituztenentzat.

Beste alegazio batean azaldu den bezala, ingurumen-etiketek ez dituzte kontuan hartzen erregai-kontsumoarekin zuzenean lotutako CO2 emisioak.

(Ibilgailuen kutsadurari eta emisioei buruzko azterlanei eta ibilgailuen konparazioei buruzko erreferentziak jasotzen ditu, zehaztapen teknikoen eta CO2 emisioen arabera.).

Erantzuna: Ez da onartzen.

1052/2022 Errege Dekretuan xedatutakoaren arabera, airearen kalitatea hobetzeko eta klima-aldaketa arintzeko helburuak betetzen laguntzeko, EGE proiektuek garraiobide jasangarriagoetarako aldaketa modala sustatzeko neurriak jaso beharko dituzte, mugikortasun aktiboa eta garraio publikoa lehenetsiz. Neurri horiek barne hartuko dituzte ibilgailuak sartzeko, zirkulatzeko eta aparkatzeko debekuak edo murrizketak, kutsatzeko duten ahalmenaren arabera, eta, horretarako, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorrean ezarritako ingurumen-sailkapena erabiliko da (2822/1998 Errege Dekretuak onartua).

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetza-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

21. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Gogorarazi behar dugu araudi, xedapen, ebazpen eta jurisprudentzia hauek zorrotz eta zehazki errespetatu behar direla, indarrean dagoen legeria urratuko ez bada.

(Autonomia-erkidegoko, Estatuko eta Europako legeriei buruzko aipamenak egiten ditu, bai eta pertsonen zirkulazio askeari eta jabetza-eskubideari buruzko epai judizialei buruzkoak ere.).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetza-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

22. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

"Piramide hierarkikorik" ez ezartzea, ezta "trafikoa lasaitzeko edo baretzeko" neurririk ere.

Trantsizio Ekologikorako eta Erronka Demografikorako Ministerioaren Emisio Gutxiko Eremuak (EGE) sortzeko Gidalerroen arabera piramide hierarkiko bat ezartzea (non ibilgailu pribatua azken tokian geratzen baita) norberaren erabaki-askatasunean eskua sartzea da, eta, gure ustez, saihestu egin behar da.

Herritarrak aukera izan behar du pertsonalki zein kolektiboki egokiena iruditzen zaiona aukeratzeko; garraio publikoa izan daiteke (edo ez), eraginkorra baldin bada. Planteamendu horrek ezin du inola ere baztertu ibilgailu pribatua; aitzitik, alternatibak eman behar dira, eta funtsezkoa da eskaera horri modu guztietan erantzuteko behar den azpiegitura sortzea.

Gure ustez, ibilgailu partikularren fiskalitatearen igoera gisa zigor- eta zehapen-politikak ezartzea ez da bitarteko egokia gure hirietako mugikortasuna antolatzeko.

Gure ikuspuntutik, oro har, garraio pribatua erabiltzen duten herritarren zati handi batek ezin ditu bere gain hartu eremu horiek martxan jartzeko aurreikusitako epeak (beste udalerrri batzuetan izandako esperientzia kontuan izanda). Komeni da, nahi duenarentzat eta ibilgailua berritu ahal duenarentzat tarte handiagoa ezartzea, azpiegitura-gabeziak bete ahal izateko. Eskatzen dugu testuan oinarritzko puntu gisa sar dadila herritarrek beren beharretara ondoen egokitzen den garraiobidea aukeratzeko duten askatasuna errespetatzea, baina horrek ez du ekarri behar errentaren ziozko diskriminaziorik edo gainkarga fiskaleko politikarik eta zehapenik.

Azpimarratu behar da mugikortasuna biztanleriaren maila sozioekonomikoek baldintzatzen dutela. Beraz, hiri baten mugikortasuna mugatzeak hiri-ondasunak eta -zerbitzuak eskuratzeko izaeran eragin dezake, eta, beraz, haren bizi-kalitatea murriztu egiten da. Garraio publikoa ez da iristen gaueko poligonoetara, eta ez die zerbitzatzen pintoreei, iturginei, gaixoei, ezta hirien erdigunera sartzen ez diren beste kolektibo batzuei ere, baina autonomia nahikoa duen ibilgailu propioa behar dute, gutxieneko bizi-kalitatea izateko eta garraio publikoan 3 ordu edo gehiago ez pasatzeko.

Planteatzen dituzten murrizketen ondorioz, baliteke udalerrian eta inguruetan bizi diren milaka eta milaka pertsonak ezin izatea beren egungo ibilgailua erabili lanera joateko edo beste jarduera batzuk egiteko, eta beste ibilgailu bat erosi behar izatea beren joan-etorrietarako. Horrek, pandemia eta krisi ekonomiko bete-betean, oso enpatia eta kezka gutxi erakusten ditu herritarrenganako.

Era berean, garraiobiderik gabe utz daitezke lantokia garraio publikoa maiz iristen ez den edo gauez ez dabilen lekuetan (adibidez, poligonoetan) duten pertsonak, edo etxetik garraio publikoan joateko lanaldiaren % 10 baino gehiago behar dutenak eta bizikletaz ibiltzea bideraezina dutenak, bai eta udalerritik kanpo bizi diren eta garraio publiko eraginkor eta sarria ez duten unibertsitateko ikasleak eta osasun-zentro edo ospitale batera joateko beren ibilgailua behar duten pertsonak ere, garraio publikorik ez dutelako.

Trafikoa baretzea, "baketzea" ere esaten zaiona, bidegurutzeak oinezkoentzako plaza bihurtuz oinezkoentzat egitea bezalako neurrietan oinarritzen da, eta badirudi hori neurri

ona dela paperaren gainean, baina azterlanek erakusten dute ez dela hain ona eta ez dela sustatu behar, baizik eta kontu handiz ezarri behar dela, eta soilik azterketa tekniko egokiak eginez; izan ere, bestela, trafikoa alboko bideetan kolapsatzea eta, beraz, kutsadura areagotzea baino ez da lortuko, eta, gainera, "hirigintzako arau-haustea" izango da, bide-sistemaren oinarritzko funtzioa errotik aldatzen duelako, eta ezin ezagutuzkoa bihurtu.

“Baketzea” terminoa okertzat jotzen dugu. Ukraina edo Gaza baketu behar dira, baina ez gure hirietako bat bera ere. Gidariak HERRITARRAK gara, ez mertzenario armatuak.

Metropoli-eremu bateko biztanle guztiek eremuak behar dituzte zerbitzu jakin batzuetarako: lana, merkataritza, jatetxeak, lege-zerbitzuak –notarioak, abokatuak–, aisia edo kirola; eta ezin zaio oztoporik jarri egoiliarren eta ez-egoiliarren zirkulazioari. Espazio publikoa ez da soilik oinezkoak babesteko edo monumentuak erreserbatzeko leku bat, baizik eta hiria bera, gero etorbideetan, kaleetan, plazetan, parkeetan, ekipamendu ireki edo itxietan eta abarretan gauzatuko dena. Harremanetarako funtzioa du, eta horrek ez ditu biztanleak isolatzen edo bereizten; aitzitik, hiria bizitzeko berdintasuna emateko joera izan behar du.

Argi dago espazio publikoa jarduera-aniztasuneko eta konkurrentziako leku gisa ulertu behar dela. Dimentsio horrek nahitaez eskatzen du bertako eragileak ezagutzea, haiek baitira espazio publikoari bizia ematen diotenak. Espazio publikoa ondasun kolektiboa da, eta, beraz, herritar guztiek erabiltzeko da. Zaindu eta errespetatu egin behar da, jasangarritasuna bermatzeko. Baina, aldi berean, egokia izan behar du guztiek erabili eta gozatu ahal izateko, eta, beraz, ondo eraiki behar da, eroso, funtzionala eta malgua izan behar da, "guztion espazioa" izateko oinarritzko premisa bete dezan. Gainera, bere jarraitutasunak, elementu integratzaile gisa, hiriko sektore desberdinak konektatzea ahalbidetzen du, funtzio anitzen bidez, batez ere pertsonak hiriko hainbat sektoreen artean lekualdatzera bideratuta, eta, beraz, horien kalitatea funtsezko faktorea da mugikortasunerako hiri-produktibitatean.

Eremu jakin batzuetan, aparkalekua bilatzen ematen dugun denbora ibilgailu barruan igarotzen dugun denboraren % 20 da, gutxi gorabehera, eta puntako orduetan gehiago ere izan daiteke.

Santurtzin, adibidez (EMJPren eraginpean egongo litzatekeen udalerrietako bat), obrak egin dira erdialdeko hainbat kaletan, aparkalekuak kenduz, beharrik gabe espaloi zabalak eraikitzeko, haurrek ere espazio hori jolasteko erabiltzen ez duten eremuetan, eta banaketa-ibilgailuek, zeinak beharrezkoak baitira saltokien hornidurarako, zirkulatzeko zailtasunak dituzte puntu askotan, batez ere kamioi handiak badira, eta horrek eragin negatiboa du batez ere bide-segurtasunean.

Eta Eusko Jaurlaritzak uste badu barne-errekuntzako motordun ibilgailuen emisioak hain kaltegarriak direla, orduan sustatu beharko luke udalerrietako aparkaleku-plazen kopurua handitzea, murriztu beharrean, aparkalekua bilatzean ahalik eta denbora gutxien erabil dadin, eta galtzadek auto-ilararik gabeko zirkulazio arina izan dezaten.

Santurtziko adibidearekin jarraituz, aparkaleku-plaza ugari kendu dira erdiguneko eremuetan, non gehien behar diren, eta, aldiz, Serantes menditik hurbil dagoen espazio batean gehitu dira, non plaza huts asko egon ohi diren, hirigunetik eta saltokietatik urrunegi dagoen eremua delako. Beste adibide bat ere ematen du Genaro Oraá kaleko 47.

atariaren parean: kalea oinezkotzea eta espaloi zabalegiak kalterako izan daitezke. Bertan, bihurgune bat dago, gaur egun estuegia dena inguruko saltokiak hornitzen dituzten kamioiak igarotzeko, eta, askotan, atzeraka biratuz, inguruan egindako azken obraren ondoren geratu den espaloi zabalegia inbaditzen dute.

Valentzian, Madrilan edo Bartzelonan bulego-aparkaleku ugari daude hirietako erdiguneetan, gutxiegi erabiltzen direnak, batez ere asteburuetan. Eraikin horien jabe diren higiezin agentziek ez dute kontuan hartzen azpian aparkalekuak dituzten bulegoek baino askoz balio erlatibo txikiagoa duen aktibo bat merkaturatzea. Horregatik, eraginkorrak izatea proposatzen dugu, eta plaza horiek jendearen eskura jartzea eta haien jasangarritasunari laguntzea ahalbidetzen duten teknologiak garatzea. Hau da, aprobetxatu, murriztu eta berrerabili.

(Udalerrietako baketze-proiektuei buruzko azterlanei buruzko erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPK Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen mugikortasun jasangarriaren helburuak eta zehaztapenak aplikatzea zehazten du.

Ildo horretan, 11/2023 Legeak, besteak beste, honako hauek ezartzen ditu: EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriko politikaren helburu gisa ezarriko dutela mugikortasun aktiboa lehenestea, arreta berezia jarritz desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publiko eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere ordezkari erregaiak kontsumitzen dituzten bitartekoak aukeratuz (4.d artikulua); hirigintza-plangintzak eta hirigintza-egikaritzeko tresnek kale, plaza eta etorbideen zeregina indartzera joko dutela, trafikoa lasaitzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasuna emanez, motorrik gabeko beste garraiobide batzuekin batera daudela kontuan hartuta (8.2); indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, ibilgailu motordun pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak pixkanaka sartzea sustatuko dela, bai zuzeneko kostuak ezarriz, bai ingurumen-eragin handiena duten hiriguneetarako sarbidea mugatzeko sistemak txertatuz, zeinak proportzionalak eta ingurumen- eta osasun-irizpideetan oinarrituta justifikatuak izan behar baitira (9.3); edo administrazio publiko eskudunek disuasioko aparkalekuak sustatuko dituztela hiri-periferian, hiriko eta hiriarteko garraio publikoarekin lotuta, edo, bestela, motorrik gabeko zentro eta ibilbide periferikoetara joateko aukera emango dutela, distantzia egokiekin (9.4).

23. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Gure ustez, ibilgailuen ingurumen-sailkapenaren arabera zirkulazio-murrizketak ezartzea eta zehapenak ezartzea gehiegizkoa da eta ez da beharrezkoa.

Gainera, gure ustez, Espainiako Konstituzioa eta ordenamendu juridikoa urratzen ditu, zuzenean eta zeharka, eta honako hauek mugatzen ditu: pertsonen, ondasunen eta salgaien zirkulazio-askatasuna; langileen zirkulazio askea; jabetza pribaturako eta haren erabilera eta gozamenarako eskubidea; espainiarrek legearen aurrean duten askatasuna eta berdintasuna; diskriminazio ororen aurkako babeserako eskubidea. Eta legezkotasunaren,

arau-hierarkiaren, arauen atzeraeraginik ezaren, segurtasun juridikoaren eta askatasun ekonomikoaren printzipioak urratzen ditu.

(Hierarkiaren eta arauaren atzeraeraginik ezaren printzipio juridikoak aipatzen ditu.).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio Gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ilido horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarrik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

24. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

30 urte edo gehiagoko ibilgailu guztiek (historiko gisa katalogatuta egon edo ez) EAEko EGEetara sartzeko inolako debeku edo murrizketarik ez izatea eskatzen dugu.

Ibilgailu historikoei sartzeko ez uztea murriztaileegia da, eta eragozpenak ekar diezazkieke ibilgailu historikoen jabeek, EGERa sartu behar badute une jakin batean edo etengabe.

Bestalde, ez da bidezkoa Bilboko Elegantziako Nazioarteko Lehiaketa edo Motion. Autos, Art, Architecture erakusketa bezalako ekitaldiak ahalbidetzen dituzten ibilgailuen jabeek Bilboko Udalak debekuak ezartzea, haiek kontserbatzea eta haietaz gozatzea eragozten dutenak. Bilboko Elegantziako Nazioarteko Lehiaketa 2022ko ekainaren 10etik 12ra bitartean egin zen, eta egun horretan bakarrik 40.000 pertsona baino gehiago erakarri zituen. Motion. Autos, Art, Architecture erakusketa, berriz, Bilboko Guggenheim museoan egin zen, eta museoak udan inoiz izan duen bisitari-kopururik handiena izan zuen (480.000 baino gehiago), ahaztu gabe horrek guztiak ostalaritza-establezimenduei eta inguruko merkataritzari dakarkien onura guztia.

Gainera, horrelako ibilgailu ia guztiak noizbehinkako erabilerarako erabiltzen dira, eta, horregatik, oso ekarpen txikia egiten diote emisioen guztizko mailari.

Bat gatz ibilgailu historikoetarako salbuespenak aplikatzeko beharrezkin, jarraian zehazten ditugun arrazoiengatik:

- Ibilgailu zaharra kultura-ondasuna da.
- Ibilgailu zaharrek, noizbehinkako zirkulazioarekin, onura argia eta doakoa dakarkiote komunitateari.
- Bidezkoa eta beharrezkoa da ibilgailu zaharren kontserbazioarekin lotutako ahalegina sustatzeko eta aitortzeko neurriak hartzea.

- Ibilgailu zaharrek ez dute ekarpen nabarmenik egiten hiri handiek jasaten dituzten trafiko- eta kutsadura-arazoei.
- Ibilgailu zaharrak ez dakar beste edozein ibilgailu baino arrisku gehiago.

(Ibilgailu historikoei eta horri buruzko araudiari buruzko aipamenak egiten ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

25. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Salgaiak banatzeko ibilgailuen idiosinkrasia kontuan hartzea.

"Salgaien banaketa-sisteman izango duen eraginaren azterketa" xehetasunez egin behar da. Aldez aurretik, EAEko hirietako auzoetan salgaiak nola banatzen diren aztertu behar da, eta hori ezinbestekoa da zirkulaziorako murrizketak proposatu aurretik. Garraioaren sektoreari dagokionez, kontuan hartu behar dira ibilbide luzeko eta laburreko salgaien garraiorako flota egokitzeko zailtasunak (garraio hori «jasangarria» izan dadin), eta horrek ekar litzakeen hornidura-gabeziako arazoak. Beraz, epe zehatzak, arrazoizkoak eta onargarriak zehaztu behar direla uste dugu.

Asko hitz egiten da auto partikularren emisioez, hirietako taxiez, baina ez da ahaztu behar mugikortasunak eragiten dituen emisioen zati handi bat salgaien garraioari dagokiola. Merkatuan turismo elektriko ugari daude, eta "azken kilometroa" delakoan banaketa egiteko furgoneta elektrikoak hiri handietan martxan egoten hasi dira. Orain, errepideko garraioa elektrifikatzea da urrats nagusia, eta hori agian bideragarria da eskualdeko garraiorako, baina ez distantzia luzekorako, elektrizitateak eta bateriek soilik mugitutako tonaje handiko kamioien fabrikatzaileek 300 km-ko gehieneko autonomia baitute.

Propulsiio-sistema "ekologikoak" oso astunak dira oraindik, eta karga erabilgarria kentzen diote ibilgailuari. 3.500 kg-ko TOGMa duen ibilgailu batek 2.800 kg inguru pisa ditzake (karrozatuen arabera); fabrikatzaileek modelo horiek ECO/CERO bihurtzen dituztenean gas-propulsioko sistemen, elektriko edo hibrido bidez, 200 kg inguru gehitzen ari zaizkie. Pisu hori oztopo bihurtzen da, eta ibilgailuak lanaldian jarduteko desgaitzen ditu.

Helburua garraiorako ibilgailu-flota "ekologikoak" egon daitezen behartzea bada, kontuan hartu beharko da automobil-parkea berritzearen kostu ekonomiko eta soziala, bereziki baliabide gutxien dituzten garraio-sektoreko pertsonen eta operadoreen eragingo liekeena. Neurri horien ondorioz, salgaien garraioan ere eragin negatiboa izan daiteke. Diesela denez salgaien garraiorako eta errepideko garraio masiborako gehien erabiltzen den erregaia, neurri horiek hiriaren barruan ibilgailu astunen mugimendua ahuldu dezakete, eta horrek lehiakortasuna galtzea ekar lezake emisioen ondoriozko murrizketak aplikatzen diren hirietan.

Bestalde, neurri horiek epe laburrean eragingo liekete eremu mugatuetako enpresei, eta nabarmen handituko lituzkete kostu logistikoak. Diesel ibilgailuak ezin badira helmugara iritsi, beste irtenbide batzuk hartu beharko lirateke kontuan, hala nola beste ibilgailu mota batzuetan inbertitzea. Konponbide horien kostuak zuzenean gastu logistikoetan zenbatuko liratekeenez, eragin handiagoa jasango lukete saltoki txikiek eta ETEek. Beraz, gaur egun, neurri batean egokitu gabeko kamioi-flota dugu, ibilbide luzeko garraioa egiten duten kamioi handientzako «eko» ibilgailurik ez dago, eta oztopo horiek eta ibilgailu espezifiko eta oso beharrezko batzuk emisio gutxiko eremuetan zirkulatzeko duten ezintasunak hornidura-gabezia eragin dezakete banaketa-plataformetan, zeinak, aldi berean, txikizkako eta ostalaritzako merkataritza txikian eta merkataritza-azalera handietan banatzen baitute.

Egungo krisi ekonomikoaren egoeran, zuhurtziagabea eta arriskutsua da neurriak proposatzea, garraio-enpresak epe laburrean beren flota berritzera behartuko dituztenak, lan egin ahal izateko.

(Salgaien hiri-banaketari buruzko azterlanei buruzko erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeen dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Illo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Bestalde, EMJPk partzialki jasotzen ditu LS5.P1 jarduketan (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) flotak modernizatzeari buruz egindako proposamenak, bai eta salgaien hiri-banaketarako ekintzei buruz egindako LS7.P3 jarduketan egindakoak ere (Laguntza eta koordinazioa, salgaien hiri-banaketan).

26. alegazioa: Ekintza-plana – E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Telelana gauzatzeko gaitasun operatiboa duten enpresetan telelana ezartzea barne hartzen duten planak egin, ezarri eta sustatu behar dira, telelanaren ekoizpen- eta eraginkortasun-maila aldatu edo murriztu gabe.

Aurrez aurreko lana gure bizitzaren parte izan da urte askotan, eta, agian, batzuek ez dute inoiz izan urrutiko modalitatearik. Normala da zu goiz jaikitzea, zure autoa, motorra, furgoneta edo garraio publikoa hartzea eta lanera joatea, eta ibilbide bera egitea etxeraino, 2 edo 4 aldiz (eguerdian etxera bazkaltzera zoazen edo bazkaltzen lanean geratzen zaren kontuan hartuta). Ibilbide horrek eragiten dio batez ere ingurumenari, ibilgailu pertsonalen eta garraio publikoaren CO2 ekoizpen handiak direla eta. Eguneroko desplazamendu masiboa denez, osagaien emisioa eta hiriaren mugimendua nabarmentzen dira. Alderdi horiengatik eta beste askorengatik, uste da telelanak hirietako ingurumena berreskuratzen lagunduko duela.

Distantziak murriztea.

Dena gertu samar duen hirigintza-eredu bat proposatzean, egunez egun egin beharreko tarteak nabarmen murriztuko dira. Gainera, neurriak hartuko lirateke ibilgailuan sartzea baldintza izan ez dadin enpresa-guneetan. Horretaz gain, garraio publikoko lineak efizienteagoak izango lirateke, eta nabarmen jaitsiko lirateke ibilbide laburragoak izendatuz gero.

Azkenik (baina ez da garrantzi gutxiagokoa), denok arnasten dugun airea askoz garbiagoa izango litzateke.

Ikus dezakegunez, ingurumenarentzat neurri handi batean onuragarria izango litzateke sustatutako telelanaren modalitatea ezartzen hasiz gero.

(Telelanak mugikortasunean duen eraginari buruzko azterlanei buruzko erreferentziak gehitu ditu).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Enpresa bateko langileen lan-baldintzak eta modalitateak enpresen eta langileen arteko akordioen bidez zehazten dira, lan-araudian ezarritako xedapenekin bat etorriz, eta, beraz, EMJPren jarduera-eremutik kanpo geratzen dira.

Bestalde, distantziak murrizteari dagokionez, EMJPk proposamen hori partzialki sartzen du O10.P2 jarduketan ("Hurbileko hiri" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan).

27. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Kontsulta honetan eta etorkizunean emisio gutxiko eremuei buruz egingo diren beste batzuetan, erabakiak hartzeko parte-hartze erreala eta eraginkorra sustatzea eskatzen dugu.

Herritarren parte-hartzeak duen garrantzia kontuan hartuta, eta ulertzen denez parte-hartze soziala ezinbesteko tresna dela mugikortasun-planetarako, uste dugu parte-hartze horrek informazio publikoaren mekanismo tradizionaletatik eta administrazio publikoen proiektu eta planekin batera doazen alegazioak aurkeztetik harago joan behar duela.

Mugikortasun-politiken inplikazioak eta Emisio Gutxiko Eremuetatik eratorritako murrizketak hain gai eztabaidagarria direnez (ehunka mila pertsonaren bizitzari eragin diezaioke, hala nola bereizgarri gabeko ibilgailuen jabeek), gure ustez proposatu beharko litzateke horrelako planak ezartzeko hartzen diren neurri guztiak herritarrek erabakitzea, herri-kontsulten eta hautetsontzien bidez, eta ez udal bateko udal-taldearen erabakien bidez, zeinak beti ez baitira izaten herritarren gehiengoaren sentimendu orokorra.

Herri-kontsultak herritarrek tokiko gai publikoetan parte hartzeko tresna guztiz legala dira.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorriko arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu- eta ezarpen-prozesuan.

28. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Helburuen artean, kutsadura murrizteko neurriak ezarri behar dira, ibilgailu pribatuen zirkulazioa murrizteaz eta dauden alternatibak erabiltzeaz harago. Eusko Jaurlaritzak hartu beharreko ekintzei buruzko eztabaida nagusia ibilgailuen trafikoan jarri da.

Autoen sarrera eta emisioak kontrolatzea. Baina, egia esan, trafikoa al da kutsatzailerik handiena hirietan? Hiri gehienetan, kutsatzaile nagusia barnealdeko jardura da. Eraikinek sortzen dute poluzio handiena gure hiriguneetan. Eraikuntza-prozesuak eta bizi-ziklo osoko erabilerak sortzen dute kutsadura gehien Espainiako udalerrietan. Batez ere, klimatizazioarako energia-kontsumo handiagatik, hori baita etxeetan eta lantokietan kontsumo handiagoa eskatzen duena.

Aurkeztutako dokumentuan, automobil pribatuen ibilgailu-zirkulazioaren emisioak murriztean soilik oinarritzen dira, eta ez dira aipatzen jada aipatu ditugun beste emisio-iturri batzuk, hala nola galdarak, egur-tximiniak, bizitegi-jardura, aireontzien lurreratzea eta aireratzea edo hondakinen tratamendua eta ezabapena.

Kutsadura murrizteko beste modu batzuk ere ez dira aipatzen, hala nola zuhaitzak eta beste landare-espezie batzuk landatzea. Landarediak garrantzi handia du airearen

kalitatea hobetzeko; izan ere, zuhaitzek karbono dioxidoa xurgatzen dute eta oxigenoa isurtzen dute atmosferara. Horregatik esaten da ekosistemako birrikak direla. Bereziki eraginkorrak dira, halaber, partikula esekiak (PM) deuseztatzeko orduan. Partikula horiek errekontza-ibilgailuek eta fabrikek, berogailuek eta eraikinak eraikitze lanek isuritako kimiko-organikoen, metalen eta hautsaren kopuru txikiek osatzen dituzte.

Azpiegitura berdea gure eta gure errepideetako kutsatzaileen arteko hesi fisiko gisa erabiltzea kutsadura atmosferikoaren inpaktu suntsitzailetik babesteko modu esperantzagarri bat da. Beti oreka ona aurkitu behar da airea purifikatzen duten eta polena gehiegi sortzen ez duten zuhaitzen artean.

Eraikuntza-material berritzaileak aukeratzeak ere kutsatzaileak murrizten lagun lezake.

Fotokatalisia bereziki garrantzitsua da. Fotokatalisia eraikinen fatxadetan eta estalkietan edo hirietako espaloi eta galtzadetak zoladuretan dauden eraikuntza-materialei aplikatzen zaie, eta airea substantzia kaltegarrietatik (NO_x, SO_x edo KOHak, besteak beste) deskontaminatzeko balio du, erreazio fotokimiko baten bidez eta eguzki-erradiazioa dagoenean. Fotokatalisia naturaren beraren deskontaminazioaren printzipio naturaletik abiatzen da. Esan daiteke hiri-azalaren fotosintesia dela, nahiz eta prozesu bakoitzean prozesu eta aldagai desberdinak oztokatzen dituzten. Fotosintesiak bezala, eguzki-argiari esker, gai da CO₂ deuseztatzeko materia organikoa sortzeko, fotokatalisiak atmosferan ohikoak diren beste kutsatzaile batzuk ezabatzen ditu, hala nola NO_x, SO_x eta KOLak, eguzki-energiak aktibatutako oxidazio-prozesu baten bidez.

Zelula fotoelektrikoak edo eguzki-panelak mota guztietako eraikinetan eguzki-argitik energia sortzeko erabiltzea edo bero-ponpa geotermikoak ezartzea (eraikinak berotzeko zorupean sortutako beroa erabiltzen dutenak) alternatiba bideragarriak dira.

(Airea deskontaminatzeko teknologiei buruzko azterlanen erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMPJk mugikortasun jasagarriari lotutako helburuak eta jarduerak ezartzen ditu, eta gainerako sektoreak EMPJren aplikazio-eremutik kanpo geratzen dira, Eusko Jaurlaritzaren beste ingurumen- eta energia-plan edo -estrategia batzuen mende.

29. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Gobernu autonomikoaren eta udal-gobernuaren edo kontratisten edo azpikontratisten ibilgailu guztietarako salbuespenak ezabatzea eskatzen dugu; izan ere, EAE eta udalak eta botere publikoak dira erdua eman behar duten lehenengoak, eta ez daude araudia betetzetik salbuetsita. Herritarren aurrean edozein pribilegio edo prerrogatiba izateak diskriminazio arbitrarioa eta pribilegioen erabilera dakar berekin, eta horrek moralki eta etikoki baliogabetu egiten du herritarrari egiten zaion edozein murrizketa, eta behar bezala justifikatzen ez den desberdintasuna sartzen du, gainerako subjektu pribatuetara hedatzearen arabera.

Arbitrarioa legera egokitzen ez dena da; hau da, jarduera arautu baten aurrean, arbitrariotasunak araua urratzea dakar, eta arautu gabeko edo diskrezionalitatezko jarduera baten aurrean, aginte-desbideratze bat.

(Ibilgailu kutsakorrenen zirkulazioa murrizteko neurrien salbuespenei buruzko epaien erreferentziak jasotzen ditu).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarrik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

30. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Araua izapidetzean, betekizunak betetzen ez dituzten ibilgailuei zirkulazioa debekatzeko erabakia gutxiago murrizten duten aukerak edo neurriak planteatu behar dira.

Ez dago jasota beste aukera batzuk aztertu direnik, hala nola berrekipamendua edo ingurumen-aztarna murriztu dezakeen retrofita, eta haien eraginkortasun teknologikoa agerian geratzen da, dagoeneko seriean sartuta edo txertatuta duten ibilgailuen zirkulazioa Administrazioak onartzen duenean.

Ez da ikusten Administrazioak, aukera hori kontuan hartuta (retrofit sistemak), ingurumen-aztarnaren kostuaren azterketa edo balantze egokia egin duenik, produktua bere bizitza baliagarria arte erabiltzea ahalbidetzen duen ekonomia zirkularra baloratuz, eta, aldi berean, atmosferara egiten den gasen emisioa eta, horrekin batera, hondakinen ekoizpena minimizatuz. Jakina, halakorik eduki ezin duten ibilgailuak alde batera utzita, eta jada egokitzapenik edo berrekipamendurik behar ez duten automobilen parkearen berrikuntza naturala kontuan hartuta.

«Retrofit» edo atzeraegokitzapenak ibilgailua fabrikatu zen herrialdearen ondorengo edo bestelako araudi bat betetzeko zerbait egokitzea dakarte; EBko herrialde askotan erabiltzen den irtenbide bat da, eta Europako iparraldean lan horretan diharduten enpresak daude; adibidez, katalizatzaileak, partikula-iragazkiak, PGL/GNC edo motor elektrikora bihurtzea eta abar bezalako sistemak aldatzea eta gehitzea, eta, hala, emisioak murriztea.

Eskatzen dugu Eusko Jaurlaritzaren bitartekaritza sar dadila, gailu bereziak instalatuz ibilgailu pribatuen emisioak murrizteko prozesuak izapide burokratiko sinpleagoen eta ekonomikoagoen bidez egin daitezkeen, eta homologazioak errazteko.

Horregatik, ibilgailuen emisioak murriztea dakarten alternatiba horiek kontuan hartzea eskatzen dugu, eta udalek, legez, horien erabilera sustatzea, mugikortasun jasangarria lortzeko modu gisa, eta alternatiba bat eskaintzea, desegitearen eta ibilgailu berri bat fabrikatzeak eta zahar bat birziklatzeak daukan ingurumen-inpaktu handiaren aurrean.

"Klima-krisia" eta "krisi ekonomikoa" nagusi diren une honetan, arduragabea da desegiterra bidaltzea IAT indarrean duten eta ongi baino hobeki funtzionatzen duen aseguria eta TMIZ duten ibilgailuak, emisioak murrizteko mekanismoak instalatzeko aukerarik eman gabe. Hori ekologikoa al da?

Indarrean jarraitzen dute ekologiaren hiru printzipioek: murriztea, berrerabiltzea, birziklatzea. Horiei beste hau gehituko genieke: konpontzea.

Murrizteak arazoaren oinarriari erasotzea esan nahi du, hura minimizatzea (adibidez, fabrikazioa). Berrerabiltzea zikloa amaitu duela suposatzen den zerbaiti bigarren bizitza baliagarria ematea da. Birziklatzea da azken urratsa, zerbait lehengai gisa hartu eta beste gauza bat fabrikatzea baita.

(Ibilgailuen emisioak murrizteko teknologiei eta erregai alternatiboei buruzko erreferentziak gehitzen ditu).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

EMJPk neurri batean jasotzen du proposamen hori E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea) eta LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) jarduketetan.

31. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Legean ibilgailuen zirkulazioa ez den beste jarduera batzuen eragina islatu beharko litzateke, horietan esku hartzeko eta murrizteko ekimenak eskainiz, eta debeku eta murrizketa guztiak herritar guztiengan zentratzen dira.

Hiri ertain eta handietan, azterlanen arabera, Co2 emisioen % 66,16 sortzen da, udal-eraikinen, hirugarren sektoreko, merkataritzako eta industria arineko eraikinen, bizitegi-eraikinen eta industria-kontsumoen artean. Beraz, emisio-iturri nagusia denez, horretan zentratu beharko litzateke ahalegina; zehazki, industria-kontsumoetan, iturri horrek bakarrik merkataritza-garraio eta garraio pribatu guztiak batera baino emisio gehiago baitu.

Gure ustez, toki mailako emisioak kontrolatzeko eta mugatzeko ekintzak teorikoki toxikoak diren emisioetan jarri beharko luke arreta, horiek baitira pertsonen osasunerako berehalako kaltegarriak, eta ez berotegi-efektua eragiten duten emisioetan. CO2-a, zeinaren soberakina baita berotegi-efektuaren kausa nagusietako bat, ez da gas toxikoa, ez eta, oro har, giza osasunerako kaltegarria ere (kontzentrazio handietan, arnasketa deseroso bihurtzen du airearen oxigenoa mugitzean, baina ez da ohikoa hori kanpoan gertatzea). Izan ere, gas hori ez dago Europako araudian agertzen den airearen kalitatea zehazten duten kutsatzaileen zerrendan.

CO2-ak, hain zuzen ere, berotegi-efektuari laguntzen dio, baina arazo horren tratamenduak ikuspegi globala eskatzen du, eta tokiko ikuspegia ez da garrantzitsua. Beraz, emisio gutxiko eremu baten arauak ezartzean, ez dira nahastu behar deskarbonizazioa eta airearen kalitatea, eta gizakien osasunerako kaltegarriak diren

emisioen iturriak bilatu behar dira. Gure ustez, planteamendu hori argiago geratu behar da edozein motatako EGEa ezartzean.

NOx emisioei dagokienez, industriaren ikuspegitik, hirian hainbat jarduera handi daude, eta guztiek nitrogeno oxidoen emisioak egiten dituzte.

Zehaztu beharko litzateke EAEk ez dituela ibilgailuen trafikotik eratorritako emisioak soilik aztertu behar, eta ez da bidezkoa ibilgailu motordunak soilik aipatzea gas kutsatzaileen emisio-iturri nagusi gisa.

Gure ustez, oso kontuan hartu beharko lirateke berokuntza-emisioen eta etxeko ur beroaren ekoizpenaren datuak.

Azterlanetan sartu behar dira, halaber, erregai gisa biomasa (egurra eta pelleta) erabiltzen duten tximiniak dituzten etxebizitzak, bereziki familia bakarreko etxebizitzak eremuetan, urbanizazioetan, udalerriak xurgatutako landa-inguruneetan eta infraetxeetan.

Azterlanetan kontuan hartzen ez den emisio-iturri bat tabernetako eta jatetxeetako terrazetako berogailuak dira. Neguko tenperatura baxuak dituzten EAEko udalerririk askotan, gailu horien erabilera intentsiboagoa da.

EAEk apustu irmoa egin beharko luke energia aurrezteko eta efizientzia energetikoa lortzeko eta energia berriztagarriak ezartzeko neurrien alde.

Errausketa hiri-hondakin solidoak tratatzeko sistema bat da, hondakin horiek erretzean eta ezabatzean oinarritzen dena. Zabor-erraustegi batean erretzen denaren % 30 errauts toxiko gisa ateratzen da, eta segurtasun-zabortegetan utzi behar dira. Beste zati batek atmosferan amaitzen du, eta airea, lurzorua eta urak kutsatzen ditu. European, dioxinen emisio-iturrien inbentarioaren arabera, erraustegiak dira substantzia horien % 40 isurtzearen eragileak.

Beraz, ez al luke Eusko Jaurlaritza kezkatu behar horrelako kutsaduraz?

Ibilgailuak emisio-iturri bat dira, bai, baina ez dira bakarrik, ezta handiena ere.

(Beste emisio-iturri batzuei eta airearen kutsadura-iturri batzuei buruzko aipamenak egiten ditu)

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPK mugikortasun jasangarriari lotutako helburuak eta jarduerak ezartzen ditu, eta gainerako sektoreak EMJPren aplikazio-eremutik kanpo geratzen dira, Eusko Jaurlaritzaren beste ingurumen- eta energia-plan edo -estrategia batzuen mende.

32. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Proiektuan salbuespen bat sartu beharko litzateke, denbora- eta ordutegi-mugarik gabea, ospitale, klinika eta albaitaritza-zentroetara sartzeko eta espezialitate mediko publiko zein pribatuetako kontsultak egiteko, baita ikastetxeetara sartzeko ere.

Leku horietan guztietan denbora-mugarik gabe sartzeko eskatzen dugu, eta baimenek iraungitze-datarik ez izatea, biztanleriarentzat oro har eta, bereziki, tratamenduan dauden pertsonentzat sor daitezkeen arazoengatik; izan ere, immunodeprimetuek eta immunoezabatuek kontraindikazioak dituzte, eta horietako bat da ezin dutela garraio

publikoa erabili, eta ospitale horietako batzuk erreferentzia izan daitezke kardiologiako eta onkologiako espezialitateengatik, eta beren udalerrian ez dago beste alternatibarik.

Horrek esan nahi du pertsona batzuek eragozpenak izan ditzaketela mediku-kontsultetara eta -tratamenduetara jotzeko. Horrek esan nahi du agintariak lehentasuna ematen diotela balizko emisio kutsatzaile puntual handiagoak saihesteari (hautemanezinak izango liratekeenak), pertsona batzuek beren osasunaren jarraipen eta mantentze egokia egiteko inolako eragozpenik ez izateari baino, eta hori guztiz onartezina iruditzen zaigu.

Hori dela eta, eskatzen dugu EAEk kontuan har ditzala arestian aipatutakoak bezalako beste alderdi batzuk, bertako biztanleen eta eskualdea bisitatzen duten pertsonen bizikaltatea benetan handitzea lortzeko, ibilgailuen trafikoan soilik zentratu gabe eta ibilgailu jakin batzuei sarbidea mugatu gabe.

Era berean, EGEaren barruan ikastetxeak egoteak dakarren arazoari irtenbidea emateko eskatzen dugu.

Familiak, eta are gehiago haur txikiak dituztenak, kezkatuta daude politikariak neurriak inposatzen dituztelako baina irtenbiderik ematen ez dietelako erabaki inposatzaile horiei, zeintzuek eguneroko bizitzan nahiz aurrekontu ekonomikoan kezka gehigarri bat sortzen baitute eta aldatu egiten baitituzte familiek hartutako ohiturak, beren ibilbide-orria osatzen dutenak. Horrek buruhauste bat dakar, familiek ez baitakite seme-alabak ikastetxean utzi ahal izango dituzten, disuasioko aparkalekuetan aparkatu eta oinez lagundu beharko dituzten... Eta horri guztiari beste hainbat eragozpen gehitu behar zaizkio, erantzun bat eman beharko litzaiekeenak.

Familiak ikastetxea aukeratu dute, ez soilik etxetik hurbil egoteagatik, baizik eta beste arrazoi batzuegatik ere, hala nola aitona-amonen lanpostutik edo etxebizitzatik hurbil egoteagatik. Arrazoi horiek "kontziliazioak" ahalbidetzen dituzte, eta legearen barruan daude. Aldarri orokorrarekin bat egiten dugu, eta espero dugu murrizketak hobeto pentsatzea eta konponbide egingarri bat ematea, airearen kalitatea ez ezik, herritarren bizitza ere hobetuko duena, bai oinezko gisa, bai merkatari gisa, bai kaltetuak izan daitezkeen negozio gisa.

Horregatik, honako hau eskatzen dugu: EGERako sarbide libreko ordu-tarteak ezartzea, ikastetxeen sarrerarekin eta irteerarekin bat, eta anezka-autobusak ezartzea, ikastetxeetatik igaro eta disuasioko aparkalekuetan edo ezarritako beste leku batzuetan irteera izan dezaten.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetza-neurriak

aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorritako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

33. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Proiektuan ezarri beharko litzateke mugikortasun murriztua edo % 50eko edo hortik gorako mendetasun-maila aitortua duten pertsonak ibilgailuen mugetatik guztiz salbuestea, denbora-mugarik edo ordutegirik gabe.

Gure ustez, arreta berezia jarri behar zaie mugikortasuna murriztuta duten eta ibilgailuak erabiltzen dituzten desgaituen premiei, haien gizarteratzea errazteko, Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testuategina onartzen duen urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 7.b) artikulua arabera.

Desgaitasuna duten pertsonak eta aparkatzeko txartel baten titular diren arreta-erakundeek tratamendu argia eta berdintasunezkoa behar dute lurralde nazional osoan, segurtasun juridikoa emango duena eta, batez ere, desgaitasuna duten pertsonak ingurune horietan erabateko autonomia eta mugikortasuna izango dutela bermatuko duena.

Ildo beretik doa Desgaitasuna duten Pertsonen Eskubideei buruzko Nazioarteko Konbentzioaren (2006ko abenduaren 13koa, Espainiak berretsia) 20. artikulua, mugikortasun pertsonalari buruzkoa. Horren arabera, estatu alderdiek neurri eragingarriak hartu beharko dituzte, pertsona desgaituek mugikortasun pertsonala ahalik eta independentziarik handienarekin izango dutela ziurtatzeko.

Mugikortasun murriztua edo gutxienez % 50eko mendetasun-maila aitortua duten pertsonak erabiltzen dituzten ibilgailuek, baita joan-etorrietan lekualdatzen dituzten gidariek/senideek erabiltzen dituztenek ere, ez lukete inolako mugarik izan behar, ibilgailuak duen bereizgarria edozein dela ere. Eta edozein EGEtan eta udalerrin osoan erabili ahal izango dute, inolako denbora-mugarik gabe.

Baimendu behar den ibilgailuaren titularra baldintza horiek betetzen dituen pertsonari laguntzen dion edozein pertsona izan daiteke, edo bera izan daiteke ibilgailuaren titularra. Askotan, pertsona horiek garraio publikoaren erabilera baldintzatzen duten gaixotasunak izaten dituzte, edo tratamendu medikoak egin behar izaten dituzte aldizka bizi diren herritik kanpo; beraz, ez-egoiliarrentzat baztertzaileria den EGE batek eragina izango luke perimetroaren barruan ospitaleetara sartzeko orduan.

Desgaitasuna duten pertsonak aurre egin beharreko arazoetako batzuk, EGE murriztaile batek larriagotu ditzakeenak, honako hauek dira: gizarte-isolamendua, ezin direlako lekualdatu lagunak, senideak edo gaixoak bisitatzea, ez eta hileta, ekitaldi, antzoki, museo, estreinaldi-zinema, ohiko turismo-eremu edo jatetxe, erakusketa edo hitzaldietara ere; ezarritako mugen barruan kokatutako ospitale publiko edo pribatuetara askatasunez sartzeko eragozpenak; udaletan, ministerioetan, autonomia-erkidegoetan edo aseguru-etxeetan administrazio-kudeaketa presentzialak egiteko ezintasuna; kirol-ikuskizun bat ikusteko eskubidea ukatzea; edo beren auzoetan ez dituzten eta ehun urtetik gorako saltokiak EGEak dauden zentro historikoetan dituzten dendetara erosketak egitera joatea.

Pertsonak erabat banandu daitezke politikoki arbuatutako ibilgailu bat izateko arrazoi bakarrarengatik, baina ibilgailu horrek IATak bete behar ditu, eta hori, gainera, inkoherentzia administratiboa da.

Hori dela eta, eskatzen dugu mugikortasun murriztua edo % 50eko edo hortik gorako mendetasun-maila aitortua duten pertsonen ibilgailuentzako mugen erabateko salbuespena ezar dadila testuan, denbora-mugarik edo ordutegirik gabe.

Nolanahi ere, mugikortasun urriko pertsonentzako aparkatzeko txartelaren titularrak lekualdatzeko gidatzen edo erabiltzen diren automobilak eta beste eraikuntza-kategoria batekoak, bereziki horretarako egokituta daudenak edo ez, EGEetatik sartu eta zirkulatu ahal izango dira, titularraren helbidea, mugikortasun-arrazoia eta jatorria eta helmuga edozein direla ere.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorriarako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituztenetan.

34. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Proposatzen dugu adimen artifizialeko sistemak erabiltzea trafikoaren arintasuna kontrolatzeko eta emisioak murrizteko.

EAEko udalerrietako gidari asko kexu dira gaizki erregulatutako semaforo kopuruagatik, ibilgailuak ralentian geldirik geratzen direlako.

Bidegurutzeak zailagoak egiten dituzte; izan ere, geratu eta trafikoa gerarazten baduzu, seguruagotzat jotzen da, baina hori faltsua da, arriskutsua. Izan ere, semaforo batetik atera eta bi minutu daramatzazu, hurrengoan gelditu eta gutxienez beste minutu batean egongo zara. Lehen hamabost minutu zirenak, orain hogeita hamar baino gehiago dira.

Lehen entretenigarria zena, segurua zena eta hamabost minutu baino gehiago ez zeramatzana, orain oso-oso estresagarria da, ez duzu azkar aparkatzen, ezta ametsetan ere, eta gainera berriz ordaindu behar duzu horregatik.

EGEren kontrol-kamerak, kudeaketa-programak eta konturako langileak ezartzeak gastu handia ekarriko die udal-kutxek, eta, beraz, zergadun guztiei, eta soilik neurritz kanpoko isunak ezartzeko hiriko eremu baterako sarbideak kontrolatzeko, herritarrei kalte eginez.

Lehen aipatu dugun bezala, proposatzen dugu EGEa, Legea betetzeko, oinezkoen eremuetara eta dagoeneko mugatuta dauden bideetara mugatzea, eta diru hori trafikoaren

arintasuna hobetzeko tresnetan inbertitzea, hori baita zirkulatzen ari diren ibilgailuen emisioak murrizteko modu aktibo eta eraginkorra.

Ibilgailuek efizientzia handiagoz funtzionatzen dute abiadura erregularrean bidaiatzen dutenean. Buxadura batean geldirik dagoen barne-errekuntzako ibilgailu batek ralentian funtzionatzen du, airera gas, substantzia kimiko eta partikula kutsatzaile («kedarra») gehiago askatuz. Zirkulazioan dagoenean, eta motorra gehiegi berotzea saihesten denean, airean askatzen diren ihes-gasen kopurua murrizten lagun dezake.

(Trafikoa kudeatzeko teknologiei buruzko erreferentziak gehitzen ditu)

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorriarako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Bestalde, garraio-sistema adimendunak (STI) aplikatzeari dagokionez, EMJPK neurri batean jasotzen du proposamen hori jarduketara hauetan: E4.P1 (Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzea eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako IKT sistemez hornitzeko), E4.P2 (Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituen) eta E4.P3 (Teknologia oinarritutako bide-segurtasuneko eredua bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...).

35. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Ibilgailu pribatuen barruan, motozikleta ibilgailu jasangarritzat hartu beharko litzateke, zirkulazioa murrizteko neurririk gabe.

Tokian-tokian, beharrezkoa da motorra ez sartzeko kutsadura handiko gertakarietarako aurreikusitako murrizketetan, motozikletentzat gordetako bideak gaitzea edo aparkaleku-plazak handitzea.

(Motozikleta-mugikortasunari buruzko azterlanei buruzko erreferentziak gehitzen ditu)

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Jasangarriaren Planak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen mugikortasun jasangarriaren helburuak eta zehaztapenak aplikatzea zehazten du.

Ildo horretan, 11/2023 Legeak, besteak beste, honako hauek ezartzen ditu: EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriko politikaren helburu gisa ezarriko dutela mugikortasun aktiboa lehenestea, arreta berezia jarritz desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publiko eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere ordezeko erregaiak kontsumitzen dituzten bitartekoak aukeratuz (4.d artikulua); EAEko administrazio publikoek oinezko eta motorrik gabeko joan-etorriak sustatuko dituztela, hurbiltasun-, ingurumen-, ekonomia- eta segurtasun-irizpideetan oinarrituta (8.1); hirigintza-plangintzak eta hirigintza egikaritzeko tresnek kaleen, plazen eta etorbideen zeregina indartzera joko dutela, trafikoa lasaitzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasunezko arreta emanez, motorrik gabeko beste garraiobide batzuekin batera daudela kontuan hartuta (8.2); indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, ibilgailu motordun pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak pixkanaka sartzea sustatuko dela, bai zuzeneko kostuak ezarriz, bai ingurumen-eragin handiena duten hiriguneetarako sarbidea mugatzeko sistemak txertatuz, zeinak proportzionalak eta ingurumen- eta osasun-irizpideetan oinarrituta justifikatuak izan behar baitira (9.3); edo administrazio publiko eskudunek disuasioko aparkalekuak sustatuko dituztela hiri-periferian, hiriko eta hiriarteko garraio publikoarekin lotuta, edo, bestela, motorrik gabeko zentro eta ibilbide periferikoetara joateko aukera emango dutela, distantzia egokiekin (9.4).

36. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

EAEn kargurako laguntza-plan bat ezartzea, zirkulazioa mugatu nahi zaien ibilgailuak berritzen laguntzeko.

Plantea daitezkeen murrizketen ondorioz, baliteke EAEn eta haren inguruetan bizi diren milaka eta milaka pertsonak ezin izatea beren egungo ibilgailua erabili hiri handietako udal-mugarte gehienetan, eta beste bat erosi behar izatea beren joan-etorrietarako. Horrek, krisi ekonomikoaren garaian, oso enpatia eta kezka txikia erakusten du herritarrekiko. Praktikan, hori ondasun pribatu baten desjabetzearen baliokidea da, eta ondasun hori erabiltzea eta gozatzea debekatzen da, baina jabea ez da ekonomikoki konpentsatzen desjabetze horregatik.

Berritze-prozesu hori ezin zaie herritarrei bakarrik egotzi; izan ere, IAT indarrean duen ibilgailu bat dute, zirkulatzeko baldintza guztiak betetzen dituzte, eta ibilgailua aldatzera eta ordainketa osoa beren kargura egitera behartzen dira, erakunde publikoak laguntza edo dirulaguntza bakar bat ere eman gabe.

Administrazioak era unilateralean debekatu nahi du ibilgailu jakin batzuen zirkulazioa, hots, IATA indarrean, aseguruia eta TMIZ ordainduta izanik, Espainiako edozein errepidetatik ibil daitezkeen ibilgailuen zirkulazioa. Hori dela eta, administrazioak behar bezala konpentsatu beharko lituzke kaltetuak, lursail bat desjabetzen zaionari kalte-ordaina ematen zaion bezala, jabetza baten erabilera arbitrarioki kentzen zaiolako.

(Ibilgailuak erosteko kostuari buruzko azterlanak aipatzen ditu)

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

EMJPk proposamen hori partzialki jasotzen du, ibilgailu motordun pribatuarekiko alternatibak eskaintzeko beste jarduketa batzuen osagarri gisa, C2.P1 jarduketan (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea).

37. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Konstituzioaren 14. artikulua ez urratzea.

Konstituzioaren 14. artikulua ezartzen du espainiarrak berdina gaitzen gaitzen aurrean, eta ezin dela inolako bereizkeriarik egin jaiotza, arraza, sexu, erlijio, iritzi nahiz bestelako inguruabar edo egoera pertsonal zein sozialengatik.

Lege honek ezartzen dituen neurriek ezin dute diskriminaziorik egin pertsona bat bizi den lekuaren arabera, TMIZ ordaintzen duen lekuaren arabera edo ibilgailua erregistratuta dagoen lekuaren arabera, Konstituzioaren 14. artikulua urratzea saihesteko.

Atzerriko ibilgailuentzat ere ezin da salbuespenik sortu, hori ibilgailu nazionalakiko diskriminatzailea izango bailitzateke.

(EGEei buruzko epaiei buruzko erreferentziak gehitzen ditu)

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalrikiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

38. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Zenbait jarduera zehatz, EAEko udalerriek konpondu beharreko zenbait arazoren aurrean:

- Bigarren ilarako aparkaleku masiboa ikastetxeen inguruetan, sartzeko eta irteteko orduetan.

Gaizki aparkatuta dauden ibilgailuek zirkulazio-errei bat oztopatzen dute, eta, horrela, bidearen edukiera murrizten da. Aparkatze txar horrek, askotan, garraio publiko kolektiboak behar bezala funtzionatzea eragozten du, eta erabiltzaileak ere arrisku fisikoan jartzen ditu; izan ere, askotan, geraleku normaletara hurbiltzea

eragozten du, eta haurrak, adinekoak edo haurtxoen orgak espaloitik urrun igotzera eta jaistera behartzen ditu.

Gainera, ibilgailu batzuek oinezkoen pasabideak oztopa ditzakete, oinezkoen pasabideen aurrean geratzean oinezkoaren ikuspena gutxitzen baitute; beste batzuetan, gaizki aparkatuta dauden ibilgailuek zirkulazio-noranzko biko kale baten zirkulazio-noranzkoa blokeatzen dute, edo gaizki aparkatzen dute ikastetxearen ondoko kaleen bi aldeetan, eta horrek nabarmen murrizten du bidearen edukiera.

- Bidegorriaren ondoriozko arazoak.

Kale batzuetan bizikleta-erreia dela-eta bi erreia izatetik erreia bat izatera pasatzeak ilarak sortzen ditu puntako orduetan (lehen ez ziren hain nabarmenak), eta horrek auto-ilarak eta emisioak areagotzen ditu.

- Taxiatarako mikrogeraleku-sare bat ezartzea.

Horrek bide-arintasuna hobetzea ekarriko luke, eta taxi-gidariak bezeroei itxaron ahal izatea erregairik kontsumitu gabe eta ingurumena kutsatu gabe.

Bakoitzak bi eta lau plaza artean izango lituzke. Ideia da jendeak bere egitea, eta haietara jotzen ohitzea, pixkanaka, edozein bidegurutzetan baten bat topatzen saiatu beharrean.

Neurri horrek mugikortasun askoz arinagoa duen hiri bat lortzen lagundu behar du, baita CO2 emisioak murrizten ere, auzo guztien irisgarritasuna eta mugikortasuna hobetuz. Eta taxilariak erregai asko aurreztu ahal izango dute. Bartzelonan, adibidez, udal-kalkuluen arabera, taxilari bakoitzak 200 kilometro inguru gidatzen ditu egunero, batez beste, eta horietatik % 60 inguru atzeko eserlekuan inor gabe ibiltzen dira, bezeroren baten bila.

- Maiztasuna eta abiadura hobetzea hiriko eta metropoliko garraio publikoan, eta disuasioko aparkalekuen erabilera sustatzea.

Eraginkortasuna eta ibilbide-denbora handitzea, ibilgailu gehien dituzten hirietako inguruko herri guztietara joateko; erreia bereziak diseinatzea. Bi solairuko autobus-flota sortzea.

Intermodalitatea hobetzea eta tarifak eta hobariak berrikustea, merkeagoak izan daitezen, eta, horrela, herritarrek garraio publikoko bonu bat izan dezaten hiler, prezio murriztuan, eta horren ondorioz garraio publikoa erabiltzea.

Hirigunean trafikoa minimizatu nahi bada, erraztasunak eman behar zaizkie herritarrei. Egokia litzateke disuasioko aparkalekuen sare eraginkor bat sortzea hirirako sarbideetan, anezka-autobusekin edo doakoak eta zainduak diren beste garraibide batzuekin konektatuta, bisitarientzat erakargarriak eta seguruak izan daitezen. Hau da, alternatiba bideragarriak eta erakargarriak ematea, murrizketak ezarri ordez.

- Lurpeko aparkaleku-plaza gehiago eraikitzea.

Hirietako kutsaduraren kausetako bat aparkaleku bila zirkulatzen ari den ibilgailu kopuru handia da. Horri esker, eskaintza handituko litzateke, prezioak jaitsiko

lirateke eta ibilgailu horiek ez lirateke kutsatuko aparkatzeko lekua bilatzen ari diren bitartean.

- Salgaiak banatzeko eta «lineako» erosketak egiteko ordutegiak partikularrei egokitzea, puntako orduak saihesteko, bigarren ilaran aparkatzea saihestuz arintasuna hobetze aldera.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Aparkalekuak, hiriko bizikleta-azpiegiturak edo taxi-geralekuak arautzea udalei dagokie, hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzeke eta kudeatzeko dituzten eskumenak baliatuz, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Hala ere, EMJPk proposamen horietako batzuk jasotzen ditu, besteak beste, honako jarduketa hauetan: E1.P3 (25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin), EGP1.P1 (Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan), EGP2.P2 (EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propulsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz), EGP2.P3 (Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea) edo LS7.P3 (Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa).

39. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Mugikortasunari buruzko Legea premiaren, eraginkortasunaren, proportzionaltasunaren, segurtasun juridikoaren, gardentasunaren eta efizientziaren printzipioetara egokitzea eskatzen dugu.

Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 129. artikulua agerian uzten ditu administrazio publikoen legegintza-ekimena eta erregelamenduak egiteko ahala arautzen dituzten erregulazio onaren printzipioak: premia, efikazia, proportzionaltasuna, segurtasun juridikoa, gardentasuna eta efizientzia.

Legearen hitzaurrean behar bezala justifikatu beharko da premia, efikazia, proportzionaltasun, segurtasun juridiko, gardentasun eta efizientziaren printzipioetara egokitzen dela.

Aurkeztutako dokumentuetan ez da ageri neurketa-estazioei buruzko daturik, EAEko herrietan airearen kalitate txarra dagoela edo emisio maila jakin batzuk etengabe gaitzen direla adierazten duenik, eta, beraz, mugikortasun-neurriak sortzea edo emisio gutxiko eremu murriztaileak sortzea justifika dezakeenik.

Ez da eragindako ibilgailu-parkeari buruzko informazio osorik eman. Ez dago kamioi, furgoneta, autobus edo traktore industrialen EAEko ibilgailu-parkeari buruzko daturik, ingurumen-bereizgarriaren arabera banakatuta eta zenbakitan kuantifikatuta, eta hori oso garrantzitsua da neurriek zenbat jabetari eragin diezaioketen jakiteko, eta datu hori aipatzen ez denez, informazioa eta ebaluazioa osatugabea da.

Datu horiek ematea eskatzen dugu, eragindako jabeen kopurua benetan jakiteko eta herritarrek neurri horien ondorioak ezagutu ahal izateko.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legea ezarritako legezko prozeduraren arabera onartu zen, nahitaezko izapide eta txosten guztiak gainditu ondoren. Beraz, egokitzen jotzen da printzipio hauetarako: premia, efikazia, proportzionaltasuna, segurtasun juridikoa, gardentasuna eta efizientzia.

Emisio gutxiko eremuak sortzeari dagokionez, Klima Aldaketaren eta Trantsizio Energetikoaren maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute emisio gutxiko eremuak arautzeko esparrua. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeei mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu- eta ezarpen-prozesuan.

40. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

EAEko autoeskoletan hainbat ezaugarritako herrietan eman behar dute prestakuntza praktikoa: herri txikietan, praktikak emateko eragozpenik gabe; hiri handietan, praktiketan dauden autoeskoletako ibilgailuen zirkulazioa mugatuta, edo geldialdiak egiteko lekurik gabe (ikasleak jaso eta uzteko eta bigarren ilaran ez uzteko), eta horrek kalteak eragiten dizkie ibilgailuen zirkulazioari eta ikasleek eredu txarra jasotzen dute.

EAEko hiri handietan dauden autoeskoletako bide-prestakuntzako irakasleek arazo larria dute beren jardura garatzen duten bitartean: atsedenaldira iragankorrak egiteko edo ikasleak utzi eta jasotzeko geldialdi laburrak egiteko ezintasuna.

Autoeskolen lana gizarte-lana da. Gidabaimenari esker, gazteek lan-mugikortasuna dute, eta bizilekutik kanpoko lanpostuak lor ditzakete. Gidabaimena lan-premia bat da.

Bide-prestakuntzaren sektorearentzat interesgarria izango litzateke bere lana garatzeko baldintza ez hain estresagarriak eskainiko dizkion legeria izatea.

Hau proposatzen dugu:

1. Mugikortasun Jasangarriaren Legean zehaztea 50.000 biztanletik gorako herriek zuzkidurakoak ez diren espazio erreserbatuak izatea, edo erregulazio berezi bat ezartzea autoeskoletako ibilgailuek egiten dituzten iraupen laburreko geldialdi eta aparkaldietarako (gehienez hamabost minutu).

2. «A» ingurumen-sailkapena duten edo ingurumen-etiketarik ez duten autoeskoletako ibilgailuekin zirkulazio-eskolak eman ahal izatea 50.000 biztanletik gorako herrietako emisio gutxiko eremuetan.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Autoeskoletako ibilgailuentzat erreserbatutako espazioei dagokienez, esan behar da hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokiela, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Emisio gutxiko eremuei dagokienez, Klima Aldaketaren eta Trantsizio Energetikoaren maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute emisio gutxiko eremuen arau-esparrua. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu-eta ezarpen-prozesuan.

41. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

(Alegazioak erantsi dizkio Estatuko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuari)

Erantzuna: Ez da onartzen.

Aurkeztutako alegazioak estatuko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua aipatzen du, eta ez EMJP hau; beraz, ez da baloratu behar.

42. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Mugikortasun jasangarriaren arloko edozein jardura arautzailek abiapuntutzat hartu behar du interes publikoko zerbitzuak mugikortasun jasangarriaren helburuak lortzeko tresnatzat hartzea eta gure landa- eta hiri-inguruneetan mugikortasun-modu berriek duten inpaktuari buruz dauden datuak eta ebidentzia aztertzea.

Erregulazioak mugikortasun publikoko zerbitzuen babesa bermatu behar du, hiri-espazioaren gehiegizko ustiapena saihestuz (garraio-eredu berriak kontrolik gabe sartuz) eta garraio publikoak hiri-mugikortasuneko sistemaren bizkarrezurra izaten jarraitzen duela ziurtatuz.

Ikuspegi horretatik, kontsulta publikoaren mende dagoen araudi hau aukera bat da hiri-garraioaren sektorean dauden distortsioak zuzentzeko, mugikortasun ordenatuagoa, seguruagoa eta herritarrekiko eta inguruarekiko errespetutsuagoa sustatuz.

Horretarako, interes publikoko zerbitzuak sustatu eta babestuko dituen mugikortasun jasangarriko eredu bat bermatu behar da, hiri- zein landa-ingurunean mugikortasuna arrazionalizatzeko funtsezko tresna gisa.

Interes publikoko zerbitzu horien barruan, taxiak funtsezko eragilea izaten jarraitu behar du hiri-garraioan, eta, ondorioz, interes publikoko zerbitzuaren izaera aitortua izan behar du, Estatuko ordenamendu juridikoarekin bat etorritik.

Aurrekotik harago, erregulazioa ezin da izan gogoeta espekulatiboen edo de facto sortutako egoerak ezagutze hutsaren emaitza, eskaintzaren shockak bilatzen baitira. Iraganeko irakaspenak ikas daitezke, adibidez, gidaridun ibilgailuen plataformen ugaritzeari nola heldu zaion, zeinak eragin esanguratsua baitu gure hirietako mugikortasunean eta airearen kalitatean.

Ibilgailu pribatuaren erabileraren murrizketa leit motiv-a izan da, eta horren bidez, gidaridun ibilgailuen agerpena babestu nahi izan da (lurralde nazional osoan oso desordenatuta dago, eta, bereziki, Madrilgo Erkidegoan edo Katalunian). Hala ere, hainbeste urte geroago, datuek ez dute ordezkapen hori bermatzen, ezbehar-tasaren igoera nabarmena baizik, eta ez dugu daturik gidaridun ibilgailua Madrilgo Erkidegoan sartzeak garraio publikoko zerbitzuetan duen eraginari buruz.

Gidaridun ibilgailuen kontrolik gabeko hazkundeak pilaketa-arazo larriak eragin ditu, kutsadura areagotu egin da eta garraio publikoaren kalitatea murriztu egin da. Duela gutxi egindako azterlanen arabera, gidaridun ibilgailuetan egindako bidaiek garraio publikoan egindako bidaiek baino % 69 emisio gehiago eragiten dituzte, eta, ondorioz, trafikoa handitu egin da Madrilan. Auto-ilarak arindu beharrean, txosten batzuek erakutsi dute gidaridun ibilgailuen plataformek batez ere garraio publikoaren erabiltzaileak erakarri dituztela, ibilgailu pribatua ordeztu beharrean.

Bada, garraio-eskaintza are gehiago tentsionatzen duen edozein erregulazio-neurritan aurrera egin aurretik, funtsezkoa da azterketa enpiriko zorrotzak egitea hiri-mugikortasunean benetan duen eragina aztertzeko. EAEko pilaketak, garraio publikoaren erabilerak eta airearen kalitateak nola eragin duten ebaluatzeko aukera emango duten datu kontrastatuak behar dira. Datu fidagarri eta helburuekin bakarrik diseinatu ahal izango dira mugikortasun benetan jasangarria bermatuko duten politika publiko eraginkorrak.

Esperientzia hori aipatu nahi dugu, gure hirietako garraioaren kalitateari eta segurtasunari eragiten ari baitzaio; izan ere, gure ustez, ezinbestekoa da EAEk gidaridun ibilgailuen erregulazioa eta ikuskapena indartzea, datu zorrotzetan oinarrituta, lehia desleiala saihesteko eta mugikortasun-sistemaren jasangarritasuna bermatzeko, baina, horrez gain, adibide bat ere bada: ez zaio ekin behar arautze-jardunari, eta ez du utzi behar ongizate orokorra handitzen ez duten ereduak de facto sendotzen.

Nolanahi ere, zoritxarrez, badira beste adibide txar batzuk, presa eta arau-sendotasunik ezarenak, gure hurbilekoak, hala nola 0 ibilgailuak eurotaxien edo ibilgailu egokituen aurrean bultzatzeko udal-araudiak (besteak beste, lehenengoen librantza-egunen deserregulazioa, bigarrenen parkea izugarri murriztea eragin duena, erabiltzaileen

kolektibo sentikor baten kaltetan), bai eta neurri zuzentzaile eskasak eta distortsionatzaileak ere.

Aurreko guztiagatik, ohartarazi nahi dugu beharrezkoa dela erregulazio koherente eta eraginkor bat sustatzea, interes publikoko zerbitzuei kalterik eta eragin bidegaberik eragingo ez diena.

Ondorioz, uste dugu Mugikortasun Jasangarriaren Legearen proiektuak tresna eraginkorra izan behar duela hiri-mugikortasunaren kalitatea hobetzeko, baina funtsezkoa da modu hausnartuan eta orekatuan hartzea. Proposatutako neurriek bat etorri behar dute jasangarritasun-, ekitate- eta segurtasun-printzipioekin, alde batera utzi gabe interes publikoko garraio-zerbitzuen garrantzia, hala nola taxiarena, funtsezko zeregina baitute EAEko mugikortasunean.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

43. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Arauek entzumen-irisgarritasuna eta garraio publikoko informazioa eta komunikazioa jaso behar ditu. Besteak beste, garrantzitsua da honako hauek kontuan hartzea:

Denbora errealeko informazio-sistema bisualak inplementatzea garraio publikoko ibilgailuen geltokietan, geldialdiei, atzerapenei eta abarri buruzko abisuak pantaila elektronikoen eta aplikazio mugikorren bidez irisgarriak direla bermatuz.

Azpitituluak jartzea megafoniako iragarki eta mezuetan, geltokietan eta garraio publikoko ibilgailuetan. Begizta magnetikoko sistemak instalatzea armairuetan eta informazio-puntuetan, entzumen-protesiak (audifonoak edo entzumen-inplanteak) erabiltzen dituzten pertsonekin errazago komunikatzeko.

Web-orrien, aplikazioen eta teknologien erabilerraztasuna ere jaso behar du. Besteak beste, garrantzitsua da honako hauek kontuan hartzea:

Informazioa web orri publikoetan argitaratzea, formatu irisgarrietan, bideo azpigituluekin eta transkripzioekin, pertsona guztiek edukia eskura izan dezaten, entzuteko gaitasuna edozein dela ere.

Tresna digital irisgarriak, chatbot-ak edo laguntzaile birtualak, informazioa eraginkortasunez eskuratzeko eta gorreria duten pertsonekin ekitatezko interakzioa errazteko. Testu bidezko mezuen eta denbora errealeko azpigituluen erabileran oinarritu behar dira.

Ibilbideei, ordutegiei eta garraioan izan daitezkeen gorabeherei buruzko informazioa denbora errealean emango duten aplikazio mugikor irisgarriak garatzea.

Hizkera argia eta ulergarria erabiltzea. Horrek esan nahi du testuak ulergarriak izateaz eta ahaleginik egin gabe ulertzeaz gain, irakurketa-esperientzia errazten duten funtsezko beste alderdi batzuei ere erreparatu behar zaiela. Besteak beste, tipografia mota, letren arteko tartea, paragrafoen luzera, testuaren eta atzealdearen arteko kontrastea; gainera, ikusizko elementu osagarriak gehitu behar dira, hala nola irudiak, infografiak, grafikoak eta/edo azalpen-bideoak azpigituluekin, edukien ulermena indartzeko.

Segurtasunaren eta larrialdien erregulazioari dagokionez, gorreria duten pertsonek egoera horietan dituzten premiak hartu behar ditu kontuan arauak. Horretarako, honako hauek hartu beharko dira kontuan:

Alerta- eta larrialdi-sistemak egokitzea seinale bisualekin eta gailu mugikorretako bibrazioarekin.

Protokolo espezifikoak sortzea larrialdi-egoeretan entzumen-desgaitasuna duten pertsonak ebakutzeko.

Desgaitasun bat izateak familian eragiten duen gainkostua ikusita, desgaituentzako eta haien familientzako tarifa murriztuen erregulazioa aurreikusi behar du arauak.

Gainera, hobariak eta/edo dirulaguntzak ezarri beharko dira garraio-enpresek laguntza-produktuak edo gailu teknologikoak eskura ditzaten, garraio-sektorean entzumen-, informazio- eta komunikazio-irisgarritasuna errazteko.

Bestalde, ezinbestekoa da arauak, gainera, Euskal Autonomia Erkidegoan eta, oso bereziki, eskola-inguruneetan kutsadura akustikoa prebenitzeko neurriak jasotzea.

Zaratak eta kutsadura akustikoak eragin negatiboa dute ingurumenean, baina baita osasunean eta, zehazki, entzumen-osasunean ere. Osasun-arazo gehien eragiten dituen faktoreetako bat da.

Europako Ingurumen Agentziaren arabera, Europan, 100 milioi inguru pertsona –5etik 1– 55 dezibeliotik gorako zaraten eraginpean daude epe luzera, eta, OMEren arabera, 55 dezibel horietatik behera ere, entzumenengan ondorio kaltegarriak izaten hasten dira. Gorreria progresiboak eta eskuratuak gero eta gazteagoi eragiten die, zarata handien eta entzumen-praktika ez seguruen eraginpean denbora luzez egoteagatik; beraz, funtsezkoa da entzumen-osasunaren kontzientziazioa, prestakuntza eta prebentzioa.

Gainera, araudiak jendearentzako arretako langileei zuzendutako sentsibilizazio- eta prestakuntza-neurriak jaso behar ditu, desgaitasuna duten pertsonen nola zuzendu jakiteko, haien komunikazio-heterogeneotasuna errespetatuz.

Azkenik, entzumen-desgaitasuna duten pertsonen erabateko inklusioa bermatzeko, beharrezkoa da erabiltzailearen esperientziaren aldizkako ebaluazioak egitea, entzumen-desgaitasuna duten pertsonen lankidetzak aktiboarekin.

Gainera, arauak aurreikusi beharko du desgaitasuna duten pertsonen ordezkaritza-erakundeek eta haien familiek mugikortasun jasangarriko irisgarritasun-neurrien diseinuan eta ebaluazioan parte hartzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk honako jarduketa hauetan jasotzen du proposamen hori: EGP2.P1 (Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobus flotan), EGP7.P4 (EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen) eta T1.P3 (Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan).

44. alegazioa: Ekintza-plana - T1.P10 proposamena: trenbide-saihesbideak sortzea

EMJP-2_Plan-accion_Proiektuaren 109. eta 264. orrialdeetan ez da adierazten Altzola-Elgoibarko geltokia eraikiko denik, ETSren 2013ko memorian, 18. orrialdean, jasota dagoen bezala, eta 2011ko maiatzaren 30eko EHAA (101. zk.) eta 2012ko abuztuaren 20ko EHAA (161. zk.) jasota dagoen bezala.

Alegazio horiek kontuan hartzeko eskatzen dizuegu, eta ETSren memorian, EHAA eta eraikuntza-proiektua esleitzeko baldintza-agirian adierazitakoa betetzeko. Hau da, Altzola auzoan trenbideko garraio publikoaren zerbitzua mantentzea, eta egungo geltokia Dair ingeniariaren proiektuan (Altzolako saihesbideari buruzko informazio-azterlana) adierazitako lekura aldatzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk Altzolako saihesbidearen proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak definitu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Administrazio honek onartutako «Altzolako saihesbidea eraikitzeke proiektua»ri lotu behar zaio, indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruz ezarritako xedapenen arabera (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko abenduaren 15eko Ebazpena).

3.8 BIZKAIKO GARRAIO PARTZUERGOA

Alegazioen edukia:

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren hasierako onarpenaren berri izan ondoren, dokumentu hori aztertu ondoren, eta ordezkaturako erakundeak duen eskubidea baliatuz, honako alegazio hauek egin dira:

1. alegazioa: Ekintza-plana - Inplikaturako eragileak.

Ekintza-plana deitzen den Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren proiektuaren II. liburukian egindako proposamenak elementu hauetan egituratu dira: Jarduketa-plana, jarduketa-lerroa, faseak, inplikaturako agenteak, ezarpen-egutegia, kostuak eta onurak. Halaber, EMJPK zortzi jarduketa-planen inguruko proposamenak ditu: Errepidea, Errepide bidezko garraio publikoa, Trena, Bizikleta eta modu aktiboak, Aireportuak, Portuak, Logistika eta Salgaiak eta orokorra. Bizkaiko Garraio Partzuergoa ez dago Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana ezartzeko inplikaturako agenteen artean. Hala eta guztiz ere, Bizkaiko Garraio Partzuergoa sortzeko abenduaren 30eko 44/1975 Legearekin bat etorritik, BPG Bilbo metropoliko trenaren 1. eta 2. lineen kudeatzailea da eta Metro Bilbao SA merkataritza-sozietatearen bitartez ustiatzen du zerbitzua; azken hori, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren menpekoa da oso-osorik. Kontuan hartu behar da gaur egun Bilbo metropoliko trenean egiten direla Euskal Autonomia Erkidegoko eguneroko bidaia guztien %32,31 eta Bizkaiko Lurralde Historikoko bidaia guztien %50,80. Hori dela-eta, Bizkaiko Garraio Partzuergoa eta Metro Bilbao SA Bizkaiko eta EAEko mugikortasunean ezinbesteko agenteak dira. Horregatik, uste dugu inplikaturako agente gisa sartu behar direla Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planean.

Erantzuna: Onartzen da.

Bizkaiko Garraio Partzuergoa eta lurraldeetako garraio-agintaritzak gehitu dira EMJPKren jarduketan esparruan inplikaturako eragile gisa.

2. alegazioa: Ekintza-plana – Trenbidea – Inplikaturako eragileak.

Trenaren jarduketa-planari dagokionez, trenbide-sareak hobetzeko neurri gehienak distantzia ertaineko eta luzeko edo, horrelakorik ez badago, salgaien garraioko tren-sistemetan aplikatu daitezke. Hala eta guztiz ere, eta aurreko atalean aipatu den bezala, Bizkaiko Garraio Partzuergoa eta Metro Bilbao SA ez daude tren-azpiegiturak eta -ekipoak hobetzeko 14 proposamenetan inplikaturako agente gisa jasota. 4 proposamen egin dira eta Bilbo metropoliko trenean ere aplikatu daitezke eta/edo erabateko eragina dute Bizkaiko Garraio Partzuergoak Metro Bilbao SAren bidez kudeatzen dituen lineetan:

- F1.P2: Nodo intermodalen bitartez eraikita dagoen trenbide-sarean abiadura handiko sarea integratzea.
- F1.P3: Autonomia-erkidegoaren eskumenekoak diren tren-geltokietan eta trenetan irisgarritasun-planak sortzea eta garatzea.
- F1.P6: Trenbide-pasaguneak kentzea.
- F1.P8: Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.

Aurreko guztiarengatik, eta berriro ere Metro Bilbao sistemak Bizkaiko Lurralde Historikoko eta Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunean ematen duen erabiltzaile-bolumena aintzat hartuta, aurreko jarduketek, alde batetik, Bizkaiko Garraio Partzuergoren eskumenak errespetatu behar dituzte eta, beste alde batetik, jarduketa horiek bat etorri behar dira erabiltzaile horien pisu erlatiboaren banaketarekin, distantzia ertainei eta luzeei dagokienez.

Gainera, "Autonomia-erkidegoaren eskumeneak diren tren-geltokietan eta trenetan irisgarritasun-planak sortzea eta garatzea" F1.P3 proposamenarekin lotuta, kontuan hartu behar da Bizkaiko Garraio Partzuergoak orain dela gutxi sortu den "Bizkaiko Garraio Publikoaren Irisgarritasun Batzordea" gidatzen eta koordinatzen duela. Batzorde horretan parte hartzen dute agente nagusiek (Metro Bilbao SA, Euskotren, ETS, Bizkaibus, BilboBus, Renfe eta Adif) eta helburu nagusia Bizkaiko garraio-sistemen egungo egoeraren irisgarritasuna diagnostikatzea eta operadoreen arteko ekintzak koordinatzea da. Horretarako, Bizkaiko Garraio Partzuergoak desgaituen elkartearen iritzia jasotzen ditu, modu horretan, hobeto ulertzeko zeintzuk diren gaur egun garraio publikoak estaltzen ez dituen beharrak eta, hala, egoera hori aldatu eta hobetzeko. Horretarako, Bizkaiko Foru Aldundiko Gizarte Ekintza Sailak egoera horien eta egungo errealitatearen inguruan duen ezagutza tekniko erabiltzen du. Horregatik, ezinbestekoa da Bizkaiko Garraio Partzuergoak gai horren inguruan duen eginkizuna.

Erantzuna: Onartzen da.

Bizkaiko Garraio Partzuergoa gehitzen da, EMJPren T1.P3 jarduketan eta partzuergoak eta garraio-agintaritzak inplikaturik dauden beste jarduketa batzuetan parte hartzen duen eragile gisa.

3. alegazioa: Ekintza-plana – Proposamenak: EGP7.P3: EAE osoan tarifa-bateratze osoa bultzatzea eta O6.P1: Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).

Aurrekoaz gain, alde batetik, Errepide bidezko Garraio Publikoko Jarduketa Planaren moduaren -EGP7- eta jarduketa orokorren planaren (G) antolamenduari eta kudeaketari buruz egiten diren proposamenen artean daude, hurrenez hurren, EGP7.P3 proposamena, EAE osoan tarifa-baterakuntza osoa sustatzeari buruzkoa eta G6.P1 proposamena, Mugikortasun jasangarria sustatzeko zerga-neurriak ezartzeari (hobariak, tasak ...) buruzkoa.

Horren inguruan, ohar batzuk egin behar ditugu:

Lehenik eta behin, bidaiarien garraio publikoko zerbitzuak zerbitzu publikoak dira eta dagokion arloan eskuduna den administrazioak eman behar ditu. Hala, administrazioak zerbitzua dimentsionatu beharko du askotariko aldagaien arabera, adibidez, erabiltzaile-kopurua, erabiltzaileen mugikortasun-patroiak, eskariari erantzuteko ordutegiak, maiztasunak eta abar. Aurrekoa kontuan hartuta, mugikortasun-patroien aniztasuna eta eskuduna den administrazioak artatu beharreko eskariaren beharrak ezinbestekoak dira erabakitzeke zein den ordenamendu juridikoak baimentzen dituen prestazio- eta kudeaketa-moduen artean egokiena, are gehiago Konstituzioak ematen duen eta Toki-arabidearen oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legea eta Euskadiko toki-

erakundeen apirilaren 7ko 2/2016 Legean jasota dagoen printzipioa egikaritu behar dugunean eta, edonola ere, printzipio hori errespetatu egin behar da.

Bigarrenik, eta aurrekoa oinarri hartuta, zerbitzuaren administrazio titularrak kontuan hartu behar du zerbitzuaren kostuen finantzaketa-modua eta, horretarako, askotariko alderdiak aztertu behar ditu. Alde batetik, administrazio publikoen jarduketak aurrekontu-egonkortasuneko, finantza-jasangarritasuneko eta efizientziako printzipioak kontuan hartu behar ditu apirilaren 27ko 2/2012 Lege Organikoak aipatzen dituen baliabide publikoak esleitzen direnean, hala, berrmatuz sektore publikoa zuzen finantzatzen dela defizit publikoaren, zor publikoaren eta merkataritza-zorraren muga barnean. Beste alde batetik, Espainiako Konstituzioaren 31. artikulua behar orokor bat zehazten du; gastu publikoei aurre egiten lagundu behar dute guztiek, kaudimen ekonomikoaren, berdintasunaren, progresibitatearen, justiziaren eta konfiskagarritasun ezaren printzipioetan oinarrituta. Administrazio publikoek oreka egokia bilatu behar dute gastu publikoa finantzatzeko, bai zerga orokorren bidez (zerbitzuak herritar guztiek finantzatzen dituzte, erabiltzaileek eta ez erabiltzaileek) bai erabiltzaileei tarifak ezarritik. Aurrekoaren funtsa prestazioen baliokidetasun-printzipioan oinarritzen da.

Erabaki hori finantza- eta zerga-autonomiaren eta araudi-ahalaren printzipioaren parte da. Ahal hori lurralde-administrazio maila bakoitzerako propioa da eta Espainiako Konstituzioan, Autonomia Estatutuan, TAOLen, ETELen edo, zehatzago, Ekonomia Itunean bertan eta lurralde bakoitzeko Toki Ogasunen Foru Arauetan jasota dago.

Edonola ere, ezin da albo batera utzi erabiltzaileei tarifak ezartzen zaizkienean (kasu bakoitzean dagokion forma juridikoan, tasak, prezio publikoak, zergez kanpoko ondare-prestazio publikoak edo prezio pribatuak) eta orokorrean mugikortasun jasangarria sustatzeko zerga-neurriak aplikatzen direnean, halaberrez kontuan hartu behar dela finantzatzeko diren zerbitzuen kostua. Kostu horiek, aurretik azaldutako arrazoiengatik, ezberdinak izango dira administrazio bakoitzarentzat.

Horregatik guztiarengatik, uste dugu gaur egun Euskal Autonomia Erkidegoan garraio-moduetarako dauden tarifak bateratzean, koordinatzean edo sinplifikatzean Euskadiko mugikortasun jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen bidez lortu nahi den mugikortasun jasangarriko helburua lortzen lagundu daitekeela. Hala ere, pentsatzen dugu Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planeko proposamenak (EAE osoan tarifa-bateratze osoa lortzea edo, orokorrean, zerga-neurriak ezartzea mugikortasun jasangarria sustatzeko) ez duela arriskuan jarri behar administrazio publikoek nahitaez bete behar dituzten bestelako printzipioak betetzea, adibidez, aurrekontu-egonkortasuneko, finantza-jasangarritasuneko, baliabide publikoak efizientziarekin esleitzea, toki-autonomia edo finantza-autonomia eta zerga-autonomia.

Gainera, neurri horiek garatzen direnean, Eusko Legebiltzarrak onetsi zuen Zergapideen elkaregokitasun, erakidetasun eta lankidetasuneko maiatzaren 30eko 3/1989 Legeak egindako interpretazioa kontuan hartu beharko litzateke. Izan ere, kontuan hartuta alde batetik, Autonomia Estatutaren 41.2.a artikulua hau dioela: herrialde historikoetako instituzio bidezkoek, bere esparruan, zerga erregimena mantendu, ezarri eta erregulatu ahal izango dute, Estatuaren egitura orokor inpositiboari, kontzertu berean Estatuarekin

koordinazio, fiskal armonizazio eta kolaborazioa izateko agertzen diren arauak eta Komunitate Autonomoaren barruan helburu berdinak lortzeko euskal Biltzarreko diktatuko dituen kasu eginez eta, beste alde batetik, printzipio horiek (zerga-bateratzea, -koordinazioa eta -kolaborazioa) foru-lurraldeetako zerga-sistemaren oinarritzko printzipioen artean daudela, 3/1989 Legeak argi uzten du beharrezkoa dela zergen oinarritzko elementuak bateratuta arautzea.

Gauzak horrela, zioen azalpenean adierazita dagoen bezala, kontuan hartu behar da helburu horiei eman behar zaien irismena. Modu horretan, "Lege honen funtsezko guraria, kondaira lurraldeetan ezarritako zerga-erapidetzaren ezaugarria osotasun bakar bat itxuratzen duten zatiekin bat etorritzkoa izatean datzala ulertu behar da. Baina horrek ez gaitu elkar-egokitasunerako tresna bakartzat berdintasun-bideaz baliatzera eraman behar". Eta "Lege honek funtsean lortu nahi dituen xedeak hauek dira: Zerga beharkizunak betetzea erosoago eginez, Kondaira lurraldeetako zerga-erapidetzak erraztea; Zerga-iruzurra zebatzera bideratutako ekintzak erakidetzea (...); Zerga-araupidetzaren elkar-egokitasuna, zergalaritzaren aldetikako hobariei arreta berezia eginez".

Aurreko guztiarengatik, uste dugu Euskal Autonomia Erkidegoko garraio publikoko tarifen politikaren eremuan eta mugikortasun jasangarria lortzen laguntzeko, gaur egun garraio-moduetan dauden tarifen baterakuntza, koordinazioa eta sinplifikazioa egitean, alde batetik, errespetatu egin behar direla administrazio publikoek, legeko arauak betez, nahitaez bete behar dituzten gainerako printzipioak (aurretik aipatu ditugunak: aurrekontu-egonkortasuna, finantza-jasangarritasuna, toki-autonomia edo finantza- eta zerga-autonomia eta gastu publikoei aurre egiten laguntzea). Aurrekoaz gain, baterakuntza edo koordinazio hori 3/1989 Legeak kontzeptu horiekiko egiten duen interpretazioarekin bat etorritik egin behar da; hau da, oinarritzko elementuen baterako erregulazioa ezartzeko helburuarekin eta tarifa-baterakuntza oso bat xede izan gabe (horrek arriskuan jarri baititzake zerbitzuen kostuei aurre egiteari lotutako gastu publikoaren ezarpenaren eta finantzaketaren oinarritzko funtsak).

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

Mugikortasun Jasangarriaren Planaren barruan proposatutako jarduketa guztiak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean xedatutakoaren arabera planteatzen dira, eta, nolanahi ere, dagoen eskumen-esparrua eta nahitaez bete beharreko gainerako printzipioak errespetatuz.

Illo horretan, EGP7.P3 jarduketak ("EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea") 11/2023 Legearen 26. artikuluan ezarritako betebeharrak jasotzen ditu. Artikulu horrek xedatzen duenez, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Agintaritzak tarifa-sistema bakar eta integratu bat sustatuko dute, lurralde-kohesio ekonomikoko elementuak arautuz, tarifa-sistemaren emaitza orekatua izan dadin garraibideen kontzentrazio handiko eremuen eta zerbitzu-eskaintza txikiena duten eremuen artean; garraio publikoaren erabilera sustatuko da, horri lotutako kostuen zati handi bat xurgatzea eta garraio pribatuko sistemetara lekualdatzea ahalbidetuko duen prezio-sistema baten bidez; tarifa-sistemaren bilakaera teknologikoki bateratua eta segurua izango da, sarbide unibertsala bermatzeko eta erabiltzaileen berdintasun-baldintzetan, edozein garraibide publikorentzat.

Era berean, Eusko Legebiltzarrak, legez besteko proposamen batzuen bidez, Eusko Jaurlaritzari eta administrazio eskudun guztiei eskatu die, Euskadiko Garraio Agintaritzaren barruan, EAEko operadore publiko guztiei proposa diezaietela garraio-tarifen prezioan deskontu progresiboen sistema bat ezartzeko eta aplikatzeko konpromisoa, erabileraren eta egoera pertsonalaren arabera eta, gainera, pertsona edo familia-unitate onuradunen errenta kontuan hartuta (61/2022 legez besteko proposamena, 80/2022 legez besteko proposamena eta 43/2024 legez besteko proposamena).

Uztailaren 30eko 128/2019 Dekretuaren bidez onartutako EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek ere mugikortasun multimodalaren helburuen artean ezartzen dute «Garraio publiko osorako tarifen integrazio-sistema eta txartel bakarra sustatzea».

Beraz, EMJPren EGP7.P3 proposamenak 11/2023 Legetik, Eusko Legebiltzarraren aginduetatik eta LAGetatik eratorritako zehaztapenen garapenean sakondu nahi du, EAEko herritarrentzat erakargarriagoa, bidezkoagoa eta sinpleagoa izango den tarifa-eredu berri bat ezartzeko azken helburuarekin.

Bestalde, O6.P1 jarduketari dagokionez (“Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)”), 11/2023 Legera jo behar da berriro. Lege horrek mugikortasunaren eta garraioaren fiskalitatearen politiken finantzaketari lotutako zenbait xedapen ezartzen ditu 28. artikuluan. Besteak beste, xedatzen du Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, honako neurri fiskal eta finantzario hauek ezarri ahal izango dituztela, besteak beste: tasak eta kanonak sortzea, edo daudenen gainera kargak ezartzea; lege honen helburuen kalterako diren jarduera jakin batzuei pizgarriak kentzen dizkieten tributuak edo bestelako tresna fiskalak sortzea; eta murrizketak, hobariak edo salbuespenak ezartzea lege honen helburuak betetzeko jarduerak sustatzen dituzten jardueretarako.

Proposamen hori "kutsatzen duenak ordaindu egin behar du" printzipioan oinarritzen da. Printzipio hori Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004ko apirilaren 21eko 2004/35/EE Zuzentarauaren bidez sartu zen ordenamendu juridikoan (zuzentarau hori honi buruzkoa da: ingurumen-erantzukizuna, ingurumen-kalteak prebenitzeari eta konpontzeari dagokionez).

3.9 BIZKAIKO FORU ALDUNDIA

3.9.1 Garraioak, Mugikortasuna eta Turismoa Sustatzeko Saila

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: EMJP - Lurralde Antolamenduari buruzko izapideak EMJP onartzeko prozeduran integratzea

1. Kalifikazio juridikoari buruzko hausnarketa.

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak (aurrerantzean, LAG) dira Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren erreferentzia-esparrua (11/2023 Legearen 3.1.i), eta LAGetan mugikortasun jasangarriaren arloa sartuta dago. Horregatik, badirudi EMJPren izaerari buruzko kalifikazio juridikorik egokiena lurralde-plan sektoriala izan beharko litzatekeela.

Balorazio juridiko horren arrazoia da, alde batetik, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legea bera, zeinak LAGen lurralde-eragina eta erreferentzia-esparrua aipatzen baititu. Eta, bestetik, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plan honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarriko politikak jasotzen duen antolamendu material bera, zeinak lurraldean eragina baitu (hala ezarrita dago Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legean, zioen azalpenean, eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko 11/2023 Legean – besteak beste, 31.i), k), f), eta 13.3 artikulua–, eta zuzenean ohartarazten da EMJPren Ekintza Planaren II. liburukiko ekintzez).

Ildo horretan, II. liburuki horretan, lurralde-ingurunean eragin argia eta zuzena duten ekintzak daude (errepideen azpiegituraren gaineko jarduketak, disuasioko aparkalekuak sortzea, zeharbide jasangarriak hornitzea, etab.). Beraz, formalki ez bada ere (legegileak kalifikazio hori aukeratu ez duelako), materialki (lurraldean duen benetako eraginagatik) lurralde-antolamendu sektorialaren kalifikazioa aitortu beharko litzaioke. Ezin da beste kalifikazio materialik egin, baldin eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren xedea bada haren zehaztapenak Lurralde Antolamenduko Plan Partzialei (aurrerantzean, LPP) lotzea. Beraz, LPPak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean xedatutakora egokitu behar dira, hain zuzen ere mugikortasun jasangarriko plan horiek lurraldean eragina duten neurriak dituztelako. Lurraldean eraginik izan ezean, soberan legoke lurralde-planak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planera egokitzea (aipatutako 11/2023 Legearen 3.1.i artikulua).

Ondorio horietarako, 11/2023 Legea izapidetzean, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak iritzia eman du, eta haren 25/2022 Irizpena errepikatzea interesgarria da, eztabaidarako aipatzen ari garen gaietako batzuk jorratzen baititu:

“D) Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

223. Aurreproiektuan aurreikusitako tresnen bitartez gauzatutako plangintza-jarduera hartzen da tresna nagusitzat, mugikortasun jasangarriko politikak lortu nahi dituen helburuak lortzera bideratua.

224. Gai nagusi gisa, lehen aipatu dugun bezala, komeniko litzateke argi eta garbi ezartzea zer interrelazio edo integrazio dagoen mugikortasun jasangarriaren

arloan jada existitzen diren plangintza-tresnen eta aurreproiektuak aurreikusi dituenen artean. Komenigarria litzateke arlo horretako planak bateratzea, aurreproiektuaren edukiak lege edo erregelamenduetan jasotzen direnekin bateratuta. Edo, plangintza-tresna desberdinei eusten bazaie, argi eta garbi zehaztea eremu bakoitzari gordetako tartea, edukiak behar bezala bereiziz eta, hala badagokio, beharrezko interrelazioak ezarri. Osterantzean, panorama lausoa sortuko litzateke araudiaren aplikazioan, eta horrek zaildu egingo luke araudiaren argitasuna eta, ondorioz, segurtasun juridikoa.

225. Ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnekiko integrazioari dagokionez, aurreproiektuaren 13.3 artikulua hau adierazten du: plangintza-tresnetan jasotako zehaztapenak «kontuan hartuko dira ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean».

226. Lehenago adierazi dugunez, 3.i) artikuluan gainerako lurralde-plangintza sektoriala koordinatzeko betebeharra sartzeak, formulazio horrekin batera, zeharka ematen die arau-eraginkortasuna aurreproiektuan jasotako plangintza-tresnei, baina eraginkortasun horren intentsitatea aldatu egingo da, aurreproiektuko plangintza-tresnen edukia gainerako lurralde-plangintza sektorialean nola islatzen den.

227. Gure 59/2012 irizpenean adierazi genuen bezala, «Ikusten denez, beraz, badirudi aurreproiektuaren helburuetako bat dela mugikortasun jasangarriaren plangintzaren xedapenak gainerako plangintza-tresnetan txertatzea —lurraldearen antolamendurako planetan, hirigintza, azpiegiturak eta garraioa antolatzeko planetan—, mugikortasunari dagokion guztian, eta hori betearazteko, jakina, dagoeneko aipatua dugun bidea balia daiteke, hots, sektore bakoitzeko goi-mailako plangintzaren azken onarpena organo beraren esku egotea. Hala ere, ezin da baztertu mugikortasunari buruzko xedapenak azkenean ez agertzea, formalki bederen, antolamendu-tresna guztietan».

228. Hau ere esan genuen: EMJPK bere izaera autonomia mantendu nahi izan du, lurralde-plan sektorialtzat kalifikatu gabe, formalki behintzat; izan ere, halakotzat har zitekeen, haren lurralde-eragina dela-eta, EHLALri jarraikiz (16. artikulua). Horrela, bada, ez zaio jarraituko Kataluniako lege homonimoaren dinamikari (9/2003 Legea, ekainaren 13koa, Mugikortasunari buruzkoa), lege horretan lurralde-plan sektorialaren izaera esleitzen baitzaie mugikortasun-jarraibide nazional deiturikoei (6.2. artikulua).

229. Nolanahi ere, badirudi aurreproiektuaren helburuetako bat dela mugikortasun jasangarriaren plangintzaren xedapenak gainerako plangintza-tresnetan txertatzea —lurraldearen antolamendurako planetan, hirigintza, azpiegiturak eta garraioa antolatzeko planetan—, mugikortasunari dagokion guztian, eta hori betearazteko, jakina, dagoeneko aipatua dugun bidea balia daiteke, hots, sektore bakoitzeko goi-mailako plangintzaren azken onarpena organo beraren esku egotea.

230. Hala ere, mugikortasunari buruzko xedapenak azkenean agertuko ez balira, formalki bederen, antolamendu-tresna guztietan, haien aplikagarritasuna nahitaez lortu beharko litzateke espezialitate-printzipiora joz, zeinak aukera ematen baitu

mugikortasun jasangarriaren zehaztapenak lehentasunez aplikatzeko haren eraginpeko egikaritze-plan edo -proiektuei dagokienez, alde batera utzita kasuan kasuko antolamendu-tresnetan txertatu diren ala ez.”.

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpen honek agerian uzten du Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana LPS gisa formalki kalifikatzea bat etorriko zatekeela haren izaerarekin, hain zuzen ere haren bokazioa lurralde-antolamenduan eragitea izango litzatekeelako.

2. Aurreko puntuarekin lotuta, iradokizun bat egingo dugu Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzeko prozedurari buruz, Eusko Jaurlaritzak azter dezan.

Legegile sektorialak Mugikortasun Jasangarriko Planak lurralde-plan sektorial gisa formalki kalifikatzea erabaki ez badu ere (aukera hori legitimoa da), ikuspegi materialetik egindako ordenamenduaren interpretazio-fase honetatik, eta lurralde-ingurunean benetan eragiteko bokazioa egiaztatu ondoren (ingurune fisikoaren gaineko azpiegitura-hornidura, lurralde-eragina), badirudi gutxienez gomendagarria dela Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren prozedura egokitzea lurraldean eragina duten planetarako aurreikusitako prozeduraren berezko elementu batzuetara, besteak beste, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana bere erreferentzia-esparruarekin, LAGekin, lotzeko eta horietara egokitzen dela egiaztatzeko.

Ildo horretan, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren egokitasunaren berme gisa, lurralde-antolamenduaren arloan eskumena duten organoen iritzi teknikoa biltzea proposatzen dugu. Lurralde-antolamenduan eragina duen Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren bokazioan oinarritutako proposamen honen egokitasuna eta arrazoizkotasuna berresteko, dokumentu honetara ekartzen dugu Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenaren literalitasuna. Irizpen horrek lurralde-antolamendura jotzen du eskumen autonomikoa esleitzeko titulu zehatz gisa, mugikortasun jasangarriaren gai horretatik lurraldean eragin ahal izateko.:

“Azken batean, errepideen arloan, foraltasunaren muin ukiezinaren adierazpen baten aurrean gaude, eta, beraz, erakunde erkideek ez dute horien gaineko araugintza-ahalmenik. Hala ere, badira beste eskumen-titulu batzuk errepideetan eragina izango duen arau bat ematea ahalbidetuko luketenak, hala nola 2/1989 Legea, lurraldearen antolamendua edo ekonomiaren sustapena, garapena eta plangintza eskatzen zituena.”.

Lurralde-eragina ukaezina bada eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak eskumen-esleipeneko titulu gisa aipatzen badu, nola egiaztatu daiteke LAGen esparrura egokitzen dela Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren mende jartzen ez bada, lurralde-antolamenduaren arloan eskumena duten organoen ustez?

Lurralde-antolamenduarekin zerikusia duten balio-iritzi jakin batzuk integratzearen harira, eta plan horiek onartzeko prozedurari dagokionez, mugikortasun jasangarriari buruzko araudi sektorialak hiri-mugikortasuneko planetarako eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planerako prozedura bat jasotzen du (Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planerako, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legearen 14.5 artikulua; eta, hiri-mugikortasuneko planetarako, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019

Legeari aurreikusitakoa. Bi kasuetan (autonomikoa eta udalekoa), prozedura fase hauetara murriztu daiteke:

- Hasierako onespina
- Jendaurreko informazioa eta entzunaldiaren izapidea.
- Aldaketak eragiten dituzten alegazioak badaude, behin-behinean onartuko dira.
- Behin betiko onespina.

Hori da legeria sektorialean aurreikusitako egitura orokorra, baina, materialki, lurralde-eragin ukaezina dutenez, izaera sektorialeko lurralde-antolamenduko planen izaera merezi dute, eta, beraz, gutxienez, egokia eta gomendagarria izango litzateke baloratzea ea egokia den dagozkion prozeduretan txertatzea Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko 4/1990 Legetik (aurrerantzean, EAELO) eta Lurralde-antolamenduko planak eta hura garatzeko hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen martxoaren 24ko 46/2020 Dekretutik datozen elementu hauek. Mugikortasun jasangarriko planak izapidetzean (kasu honetan, Euskadikoan), lurralde-ingurunearen gaineko eskumen teknikoa duten organoek parte hartzea. Honako artikulua hauek eskatzen dituzten izapide zehatzei buruz ari gara: Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako Legearen 17. eta 18. artikuluetan eta 46/2020 Dekretuaren 17. artikuluan (kontsulta EJko Hirigintza, Etxebizitza eta Ingurumen Sailari, eta, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana behin betiko onartu aurretik, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen txostena).

Horrela, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzeko prozeduran lurralde-antolamenduaren arloan eskumena duten organoen iritzia integratzeko, 39/2015 Legearen 79.1 artikulua, nahitaezkoak diren txostenak biltzeaz gain, «ebazteko beharrezkotzat jotzen diren» txostenak ere arautzen ditu, «eskatzen dituen manua aipatuz edo, hala badagokio, erreklamatzeko komenigarritasuna arrazoituz».

Bestela esanda, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak LAGek diseinatutako esparruaren barruan jardun dezan (11/2023 Legearen 3.1.i) artikulua), LAGen esparrura egokitze hori lortzeko izapide egoki eta eraginkorrak izan beharko luke lehen aipatutako lurralde-antolamenduaren arloan eskumena duten organoen iritzia jaso beharko lukeena. Beraz, eskumena duten organo horiei egindako iritzia espezializatuen eskaera hori egiteko, aipatutako 39/2015 Legearen 79.1 artikulua jo behar litzateke, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparrura egokitzeko beharra oinarri hartuta (11/2023 Legearen 3.1.i) artikulua).

Hori esanda, honako IRADOKIZUN hau egingo dugu:

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren lurralde-eragina agerikoa denez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzeko prozeduran Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko Legearen eta martxoaren 24ko 46/2020 Dekretuan aurreikusitako izapidea sartzeko neurriak artikulatzea (EJko Hirigintza, Etxebizitza eta Ingurumen Sailari kontsulta egiteko izapideak), bai eta Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen txostena ere, behin betiko onartu aurretik; izan ere, izapide horiek 11/2023 Legearen aurreikusi ez izanak ez du baztertzen izapide horien egokitasuna eta komenigarritasuna, plan honen lurralde-eragina kontuan hartuta, eta, azken batean, LAGen ikuspegitik planaren egokitasuna bermatzeko. Hori,

zalantzarik gabe, lurralde-antolamendu osoaren batasun eta koherentzia sistematiko desiragarri eta galdagarriaren onerako izango da.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJP izapidetzeko prozeduran, Etxebizitza eta Hiri Agenda Sailari kontsulta egitea eta Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeari txostena eskatzea komeni den aztertuko da, proposatutako jarduketek lurraldean izan dezaketen eraginaren arabera.

Horri dagokionez, nabarmendu behar da Mugikortasun Planak izaera autonomoa hartzen duela, lurralde-plan sektorialtzat hartu gabe; autonomia hori onartu du Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak egungo EMJLren aurreproiekturako egindako aipatutako txostenak, bai eta plan honek artikuluko hauetan aipatzen diren gainerako plangintza-tresnekiko integrazioari dagokionez dituen espezifikotasunak ere: EMJLren 13.3 eta 3.1.i) artikulua.

Bestalde, garraio-azpiegiturei lotuta proposatutako jarduketek lurraldean duten eragina eztabaidagarria da, jarduketa horiek ez baitute eragin berririk edo aldaketa garrantzitsurik eragiten indarrean dagoen lurralde-antolamenduaren plangintzan. Aipatutako jarduketa batzuen kasuan, onartutako lurralde-antolamenduko beste tresna batzuetan (LAG, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra, EAEko trenbide-sarearen LPSa...) jasota dauden zehaztapenak bildu besterik ez du egiten EMJPk; gainerako kasuetan, berriz, proposamenak modu orokorrean azaltzen dira, lurralde-eragina kalifikatzeko behar den zehaztapenik gabe, dela eraginpeko eremuak edo zonak ez zehazteagatik, dela azterlan hutsak izateagatik.

3.9.2 Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Saila – Berrikuntza eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza Nagusia - Plangintza Zerbitzua

Aipatutako erakundeak aurkeztutako idazkiaren bolumena kontuan hartuta, horren edukia laburbiltzen da jarraian.

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Diagnostikoa – Metodologia.

Sail honek eskumen eksklusiboak ditu Bizkaiko Lurralde Historikoaren eremuan, eta foru-errepideetako mugikortasuna eta udalerrien arteko mugikortasun aktiboa (foru-bizikleta-bideak) errazten duten garraio-azpiegituren arduraduna da, nahitaezko mugikortasunera bideratuak (etxea < > lana/ikasketak).

Aurkeztutako dokumentazioa aztertu ondoren, eta egindako lana eta erabilitako datu-kopuru itzela zalantzan jarri gabe, uste du merezi duela, modu osagarrian, ANALISI KUALITATIBO sintetiko bat sartzea, mugikortasun adierazgarriena eta mugikortasun jasangarriaren helburuak lortzeko eragin handiena duen modua identifikatzeko aukera emango lukeena, eta horrek EMJPren proposamenez ezarri beharreko ekintzen eraginkortasun handiagoa ziurta lezake.

Illo horretan, agerian uztea (eta nabarmentzea) lurzoruaren egungo eta planifikatutako erabilerek eta jardura ekonomiko eta sozialak pertsonen eta salgaien mugikortasuna baldintzatzen dutela. Non...

- NAHITAEZKO MUGIKORTASUNA (MOTIBAZIOA: etxe-lana/ikasketak bidaia) mugikortasun globalaren % 45 da, gutxi gorabehera, EMJPren diagnostikoaren datuen arabera. Eta, era berean,,
- etxebizitzetatik bidaia SORTZEAK eta horiek enplegua eta hezkuntza-plazak dauden lekuetara (eta alderantziz) ERAKARTZEAK garraio-sistema integrala eratzeko mugikortasun-eredu erabakigarria eratzen dute. Mugikortasun horrek:
 - ordu-puntetan kontzentratutako mugimenduak eta
 - mugimendu pendularrak, norabide eta noranzko berean, ordu-puntaren arabera.

Eskaera horri erantzuteko moduak azpiegiturak eta garraio-moduak gehiegi dimentsionatzeko arriskua ekar dezake. Era berean, bidaia mota horiek istripuak eta gorabeherak eragiten dituzte, eta, behin gertatu ondoren, denboran irautean dute. Eta, beraz, sistemaren erresilientzia galtzearen erantzule zuzenak dira. Eta, azpiegitura-arkitekturaren hainbat elementutan gertatu arren, azkar hedatzen dira sistema osoan.

Beraz, gure ustez, nahitaezko mugikortasuna zehatz-mehatz aztertu eta diagnostikatu beharko litzateke. Eremu funtzional guztietan antzeko ezaugarriak daude, neurri handiagoan edo txikiagoan, biztanleria egoilarraren eta horietako bakoitzean dagoen enpleguaren arabera. Hona hemen, laburbilduta:

A. Aldi baterako lokalizatutako arazoa da: ordu-puntak.

Hau da gakoa garraio jasangarriko sistema integratu bat bermatzeko:

- punta horietarako modu desberdinak ez dimentsionatzea, banaka, ikuspegi unitarioarekin baizik;

- sistemaren erresilientzia bermatzea; eta
- ingurumen- eta gizarte-eraginkortasuna bermatzea, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteari, zarata murrizteari eta barne- eta kanpo-kostuak murrizteari esker.

Eremu funtzional bakoitzean konpondu beharreko arazoa litzateke, eta, bereziki, lurralde historikoetako 3 hiriburuak dauden 3 eremuetan, eta, bereziki, Bilboko metropoli-eremuan, erkidegoko biztanle gehien eta mugikortasun handiena biltzen dituelako.

B. Eremu funtzional bakoitzean lokalizatutako arazoa da.

EMJPn emandako mugikortasun-datuetatik ateratzen denez, mugikortasun horren % 90 lurralde barruko mugikortasunari dagokio, eta berezitasun hau du: % 74 eskualde barruko mugikortasunari dagokio. Hau da, 4 bidaiatik 3 eremu funtzional beraren barruan egiten dira.

Mugikortasun mota horren ebazpen espezifikoak ezarri beharreko ekintzen efizientzia bermatzen du.

Beraz, ezinbestekoa da Bilbo Metropolitarrako EFri dagokion arazoaren diagnostikoa egitea, EAEko biztanleriaren % 50 baita.

Bestalde, eremu funtzional bakoitzaren gehieneko neurriak 25 km-ak gainditzen ez dituenek, horrek esan nahi du eskualde barruko nahitaezko mugikortasun-mailak, oro har, ez dituela gaindituko 25 km-ak.

C. Eraginkortasuna modalitateen lehiakortasunaren arazoa da, distantziaren arabera.

Bizkaiko Lurralde Historikoko mugikortasunaren banaketa modalak (3.3 apartatua, mugikortasun-ohiturei buruzkoa, martxoaren 22ko 5/2023 Foru Arauaren bidez onartutako Bizkaiko Bizikleta Bideen LPSaren memorian jasoa) datu hau jasotzen du: egunero 687.088 bidaia egiten dira ibilgailu motordunean 8 km baino distantzia txikiagoan. Halaber, 8 eta 13 km arteko distantzietarako 219.139 bidaia egiten dira autoz lanegun bakoitzean (aipatu behar da batez besteko egun batean 3.357.770 bidaia egiten direla Bizkaian, 5 minutu baino gehiagokoak, lurralde historikoko herritar guztiek egiten dituztenak).

Garraibide bakoitzak denboraren/distantzien kurba bat du, desplazamendua hasten denetik zenbatzen hasita. Beraz, joan-etorrien kilometro-tarte bakoitzari, modu desberdin bakoitzean, energia-efizientziako eta ibilbide-denbora globaleko ratio batzuk esleitzen bazaizkio, honako hau laburbildu daiteke:

- Tarte aktiboa, oinez, eraginkorra da 4 km-ra arte.
- Modu aktiboan, bizikletaz, dagoen tarte eraginkorra da 13 km-ra arte, eta 18 km-ra arte luza daiteke (lagundutako ibilgailuei dagokienez gaur egun ditugun aurrerapenekin).
- Prestazio handiko (erradialak eta metroa) errepide arterial eta trenbide bidezko garraio publikoaren tarte 20 km ingurukoa da.
- Okupazio txikiko ibilgailuan garraiatzeko moduaren tarte eraginkorra izaten hasten da 20 km-tik gorako distantzietarako.

Beraz, ondoriozta daiteke eztabaidagarria dela ibilgailu pribatua nahitaezko mugikortasunean erabiltzea 13 km baino gutxiagoko distantzietarako, kontuan hartuta modu aktiboen eta garraio publikoaren ingurumen-efizientzia (eta guztiz onartezina 8 km baino gutxiagoko distantzietarako).

D. Kudeaketa modaleko sistemak.

Beraz, erabiltzaileek hautemandako onurak arautuko dituen eta, beraz, funtzionaltasunaren, ingurumenaren, herritarren osasunaren eta ongizatearen eta energia-kontsumoaren ikuspegitik garraiobide efizienteenaren erabilera bultzatuko duen mekanismo bat ezartzeko beharra izan beharko da honako hau inplementatzeko tresna: irisgarritasun arduratsua.

Kudeaketa modaleko mekanismo horrek, nolanahi ere, eta nahitaezko mugikortasunerako, okupazio txikiko ibilgailu motordunaren erabilera desegokirako pizgarria kendu beharko du, 13km-tik beherako distantzia-tartean. Horren ondorioz, beste garraiobideekin (jasangarriagoak direnekin) duen lehia funtsezkoa izango da mugikortasun jasangarriaren eredu bat lortzeko. Izan ere, lehiatzeko modu alternatibo desberdinei lotutako funtzionaltasuna, eraginkortasuna eta erosotasuna funtsezkoak dira modalen aukeraketan.

Atez ateko bidaiaren kalitatea, okupazio txikiko ibilgailu motordun pribatuari lotua, ezinbestekoa da helmugako aparkalekua "eskuragarria" bada.

Ildo horretan, helmugako aparkalekuen erregulazioa da, ziurrenik, mekanismo onena okupazio txikiko ibilgailu pribatuaren (edo, zalantzarik gabe, garrantzitsuenetako baten) erabilera desegokirako pizgarria kentzeko. **BEHARREZKO BALDINTZA** da.

NAHIKOTASUN-BALDINTZA garraio-sistema aktibo, erakargarri eta erabilgarri, erabilerraz eta ekonomikoki eskuragarri baten bidez egituratzen da, garraio publiko masibo eta fidagarri baten osagarri.

Argudio-testuinguru horretan, interesgarria da Bilboko La Salve zubia ikustea, Artxandako tunelaren inguruan, edozein lanegunetan, 07:00etatik 08:30era bitartean. Ordutegi horrek argi eta garbi islatzen du nahitaezko mugikortasuna, okupazio txikiko ibilgailuan, Bilbo hiriburuarekiko loturetan, gainerako metropoli-lurraldetik eta -lurralderantz.

Bilbora sartzen diren ibilgailuen trafiko-karga urria da, eta irteten direnena, berriz, handia. Hori, neurri handi batean, helmugako aparkalekuen erregulazioaren ondorio da.

Bilborako sarbidea honako hauek baldintzatzen dute: Bilboko hirigunean TAO egoteak eta sarbideak mugatzeko eremua ezartzeak, soilik emisio gutxiko ibilgailuentzat (EGE). Aldiz, metropoli-eremuko gainerako enplegu-eremuetan, eta bereziki Txorierriko eta Ezkerraldeko industrialdeetan, EZ dago aparkaleku-erregulaziorik.

Hori dela eta, Bizkaiko Lurralde Historikoan okupazio txikiko ibilgailu pribatuan egunero egiten diren joan-etorrien ehuneko handi bat (687.088, 8 km baino gutxiagokoak, eta 219.139, 8/13 km artekoak) egiteari utzi eta modu aktiboetara edo garraio publikora mugitu beharko litzateke.

E. Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna, katalizatzaileak eta arrakastaren bermatzaileak.

Intermodalitatea (batez ere sistema masibo eta fidagarrienarekin, hala nola metroa edo aldirietako autobusak, edo bus espresa) funtsezkoa da bidaia-katearen operazio-denbora eta kalitatea bermatzeko: moduen arteko hutsarteak murriztea eta bidaia intermodal lehiakorra egitea («modu aktiboa/garraio publikoa» motakoa) okupazio txikiko 13 km baino gutxiagoko ibilgailu motordunarekin alderatuta.

Era berean, metro- eta aldiri-geltokietako intermodalitatea, baita autobus-linea espresa ere (eremu funtzional etako buruetatik dagokion lurralde historikoko hiribururaino), bidaia osorik bermatzen duen aktiboa da (atez ate, ibilgailu pribatuaren funtsezko ezaugarri lehiakorra), bidaiaren azken zatia ("azken kilometroa") modu aktiboan erabiliz egin baitaiteke. Gai hori, beraz, espezifiko aztertu behar da.

Bestalde, elkarreragingarritasuna, hau da, kate intermodalean erabiltzen den edozein garraibide erabiltzeko ordainketa-titulu bera erabiltzeko gaitasuna, lehentasunezkoa izan behar da, baita bidaiarien eta garraibidea kudeatzen duen erakundearen artean transmititzeko eta elkarreragiteko gaitasuna ere: informatutako bidaiariak modu proaktiboan jarduteko gai dira.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

2. alegazioa: Ekintza Plana – Metodologia.

EMJP hori egitean, bereziki EKINTZA PLANARI buruzko II. zatian, ahalegin handia egin da mugikortasun-eredu berri bat ezar dezaketen irtenbide eta proposamenen ikuspegi integratua eta ordenatua planteatzea ahalbidetuko duen dokumentu bat lortzeko.

Hala ere, joan-etorrien izaera sortzen duten ARRAZOIAK (nahitaezko mugikortasuna, lanarekin lotutako mugikortasuna, igarotze-trafikoak, iritsiera-trafikoak, lurralde barrukoak, eskualde barrukoak, tokikoak, beste arrazoi batzuk, etab.) kontuan hartu ez izanak, eta jarduketaren definizioa sistematizatzen saiatu izanak, 8 jarduketa-plan sortuz, definizio eta egitura bereko 10 jarduketa-ildotan egituratuta (8 plan etako bakoitzerako), proposamen luzeegia sortzen du, eta emaitza nahiko distantziakidea eta oso sintetikoa da aldi berean (kalifika genezake "eklektiko" samarra); izan ere, konpondu beharreko arazoaren ikuspegia galtzen da, eta, are garrantzitsuagoa dena, uste dugu gradazio bat duela proposatutako jarduketa egitearen garrantziari eta haren eraginkortasunari buruz, testuinguruan.

Esku hartzen duten modu desberdinekin eta dagozkien zerbitzu-zuzkidurekin azpiegiturak eta ekipamenduak nahastea, esku hartzeko espazio-eskala desberdinekin (eskualdekoa, lurraldekoa, EAEkoa) eta, beraz, inplikaturako eragileekin, eta horrek mezua argi eta garbi ulertzeko zailtasuna dakar.

Mezua izango litzateke mugikortasun-eredu berri bat lortu behar dela, zehaztutako 13 xedeak lortu ahal izateko, eraginkortasun funtzional eta ekonomikoarekin, ingurumen-jasangarritasunarekin eta trantsizio ekologikoarekin, justizia sozial handiagoa bermatuz.

Eta testuinguru globalean, jarduketa-proposamenak ulertzea zaila bada aztergai dugun dokumentu erraldoian, kostu/etekin azterketa bat egitean egindako ahaleginak, finantza-

analisiarekin eta finantzaketa-eredu bat prestatzearekin batera, bai eta kudeaketa- eta jarraipen-eredu batekin ere, zaildu egiten du, neurri handiagoan, nahi den ulermena.

Gainera, kostuak eta onuren zenbatespena (eraginkortasun eskasekin) aurkitzeko datu-iturri heterogeneoak tartean egon daitezkeen eragileei soilik ematen dizkie magnitude-aginduak. Antzeko zerbait gertatzen da ekintzen progresioari eta eraginkortasunari buruzko kontrol- eta jarraipen-ereduarekin; izan ere, adierazleek ez dituzte dagozkien jarduketan eraginkortasunak adierazten.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

3. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak.

Proposamen berria: helmugan aparkalekuak erregulatzeko sistema bat ezartzea, industrialde handietan, teknologia-parkeetan eta zentro berezietan dauden lantokietarako.

Eguneroko mugikortasuneko leku erakargarri horietan aparkalekuak arautzeko sistemarik ez izateak garraio publiko masiboaren eta modu aktiboen erabilera moteltzen du, eta okupazio txikiko ibilgailu motordun pribatuaren erabilera errazten du, ordu-puntekin, eta horrek errepidearen erresilientzia eta, beraz, ibilbide luzeko bidaietarako, salgaien garraiorako eta, oro har, lehiakortasun ekonomikorako prestazioak eta fidagarritasuna galtzea eragiten du, eta, azkenik, eskualdeen arteko desberdintasunak areagotzen ditu.

Bidaia horietarako helmugan erregulazio-sistema bat ezartzeak garraio modala aldatzea edo ibilgailu pribatuaren okupazioa handitzea ekar dezake; nolanahi ere, ordu-puntetako bidaiak nabarmen murriztu daitezke, ibilgailu motordun pribatuaren bidez (eta, nolanahi ere, mugikortasun-formula jasangarriagoetara lekualdatu).

Erregulazio hori ezartzeko, adibidez, matrikulak ezagutzea bermatzen duten bidesari dinamikoko sistemak erabil daitezke, sarrera- eta irteera-sistema itxi baten barruan. Atari horiek karaktereen ezagutze optikoko sistemak dituzte (OCR, ingelesezko adieran: "Optical Character Recognition"), eta ibilgailuak irakurtzeko, grabatzeko eta prozesatzeko aukera ematen dute, identifikatzeko eta egoteko denborak kudeatzeko. Ibilgailuaren energia-efizientziaren arabera ere sailka daitezke (ingurumen-etiketak – 0/ECO/B/C bereizgarriak), eta, era berean, aukera emango lukete esleitutako tarifa kalkulatzeko, bidaiak bereizteko ezarritako ordu-tarteen arabera (adibidez, 2 ordu baino gutxiago, 2 eta 6 ordu bitartean eta 6 ordu baino gehiago).

Tarifak gehikuntzakoak izango lirateke, ordu-tarteen arabera, eta ez lirateke proportzionalak izango, baizik eta bidaia-arrazoietako bati lotutakoak (eta hobariak ibilgailuaren energia-efizientziaren arabera).

Eta inbertsioa urria izan badaiteke ere, kudeaketa-kostuak garrantzitsuak dira; hala ere, errepide-sarean dauden bidesari dinamikoetarako esperientziak bermatzen du aparkaleku guztien kudeaketa helmuga horietan zentralizatu dezaketen enpresak egongo direla, eta ekonomia eskala garrantzitsua izango da mota horretako kudeaketa-sistemetan.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Hiri-eremuan, trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, udalek zehaztu beharko dituzte aparkalekuen zehaztapenak eta erregulazioak.

4. alegazioa: Ekintza Plana – Bizikleta eta modu aktiboak.

Proposamen berria: modu aktiboen lehiakortasuna bermatzea, batez ere bizikleta bidezko mugikortasunarena, proposamen bikoitz baten bidez (lehenengoa, beharrezko baldintza, eta bigarrena, baldintza nahikoa).

- a) Ohiko mugikortasunera bideratutako bizikleta-azpiegituren sare bat sortzea (aisialdirako eta turismoa erakartzeko bideak ez bezala).

Horretarako, bizikleta-azpiegituren sare bat egongo da, motordun trafikotik bereizita, bizikletaz (eta oinez) ibiltzea erraztu eta sustatzeko, errepideen babes-ingurunean/-eremuetan (edukiera handikoak barne) [ikus Bizkaiko Foru Bizikleta Bideen Foru Arauaren proiektua, gaur egun izapidetze-aldian dagoena Bizkaiko Batzar Nagusietan (7a zenbakiko Batzar Nagusietako Aldizkari Ofiziala, 2025eko urtarrilaren 10ekoa)]. Erreferentziazko errepidetik bereizitako plataforma dutenak (bizipistak) edo plataforma bera partekatzen dutenak (bizikleta-bideak, babestuak edo ez, zirkulazioaren inguruabarren eta segurtasun-berme zehatzen arabera).

Bizikleta-azpiegituren sare horrek hiriguneen inguruan dauden hiriguneak, industrialdeak, jarduera-poligonoak, zerbitzu-poligonoak eta abar "josiko" ditu, baita ikastetxeak ere, eta garraio masiboko eta fidagarritasuneko geltokietatik igaroko da (metroa, aldirikoak eta bus-espres). Horietan, erabiltzailearen jabetzako bizikletaren edo mailegu-zerbitzu publiko baten intermodalitatea bermatuko da.

Azpiegitura-sare hori lortzea ez dator bat, funtsean, EMJPren "B1.P1" proposamenarekin, hau da, abandonatutako trenbide zaharrak eta landa-bideak aisialdirako erabiltzea ohiko mugikortasunerako baino gehiago.

Proposatutako kasu berrian, eraginkortasun funtzionala eta epeak murrizteko eraginkortasuna bermatzen da bizikleta-sare berria lortzeko, errepideen babes-eremuak erabiltzen baitira; beraz, kostu ekonomikoak eta gizarte- eta ingurumen-ingurunearen gaineko eraginak murriztu egiten dira, baita ustiapen- eta mantentze-kostuak ere.

Azken batean, proposamena bide-azpiegitura handien (foralak) erantzukidetasunean oinarritzen da, foru bizikleta-bideak eta eguneroko bizikleta-mugikortasuna garatzeko. Lehendik dauden bide-azpiegiturretan (edo berrietan) bizikleta-soluzioak integratzea, aukera hauek emanez: dauden errepideak (edo jada artifizializatutako jabari publikoak) ahalik eta errentagarrien bihurtzea; lurraldearen okupazioa eta haren gaineko inpaktua minimizatzea; behar diren lurzoruen kudeaketa erraztea; errepideek duten lotura-errealitate maldatua ustiatzea, biztanleguneen, jardueren eta garraio-sistemen komunikazio-bide gisa; eta bizikleta-sare efizientea eta bizkorra lortzea.

- b) Bizikleten sistema publiko baten hornidura ("BizkaiBizi" foru/udal proiektuaren inguruan eratzen ari dena bezalakoa): pedalei laguntzeko sistema, metropolikoa/hirikoa, eta mantentze-maila handikoa; gainera, garraio publikoaren sisteman ("Barik") integratutako ordainbideak ditu, eta bidaiaren intermodalitatearen arabera integratutako tarifa-politikak ditu.

Prestazio handi horiek, erabileraren kalitateari eta erosotasunari dagokienez, ohiko bidaia osoa egiteko edo bidaia intermodal baten parte izateko aukera bermatzen dute, bizikleta horien eskaintza-puntuaren arteko distantzien arabera (gutxienez, hurbileko bidaia edo azken kilometrokoa – edo gehiagokoa – estali behar dute).

Horregatik, garraio publiko masibo eta fidagarriaren sistemarekiko intermodalitateak geltoki horiek bizikleta publikoen zerbitzuz hornitzeko gutxienez puntu bat eskatzen du. Era berean, egokia da zentro berezietan, industrialdeetan, aisialdi-zentroetan, kirolean eta azterlan nabarmenetan kokatzea, neurri batean. Bizitegi-eremuen hiri-bilbean bezala, orografiaren arabera 1,5 km-tik 2 km-ra bitarteko tartea bermatzen duen kokapen batean gutxienez.

Horrela, bizikleta modu aktiboak okupazio txikiko eta 8-13 km baino gutxiagoko autoz egiten diren bidaien moduzko aldaketa lor dezake. Bizkaiak, 2035erako, %7ko partaidetza-kuota lortu nahi du eguneroko mugikortasunean (bidaia guztien kopuruaren gainean). Eta, gainera, zati handi batean, okupazio txikiko autoari kendu behar zaizkio adierazitako distantzietan.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Aipatutako eskumen-esparrua errespetatuz, EMJPk partzialki jasotzen ditu proposamen horiek, jarduketaren hauen bidez: B1.P1 Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea), B3.P1 (Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea), B5.P1 (Gune Bereizietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea) edo B7.P1 (Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea).

5. alegazioa: Ekintza Plana – Lurralde- eta/edo sektore-plangintzako tresnak.

(“O10.P2” jarduketari dagokionez: Hurbileko hiria” bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan ezartzea buruzkoa).

Lurralde- eta/edo sektore-plangintzako tresnek mugikortasun jasangarriko eredu berri baten helburuak eta estrategiak kontuan hartu dituztela ziurtatzea, formulazioan eta jarduketaren planetan, nahitaezkoa da, eta hura behin betiko onartu aurretik bermatuko duen ebaluazioa eskatzen du.

Hala, LAG, HAPO, LPP, LPS eta abar tresna arautzaileak dira, eta, horietan, gutxienez, dagoen mugikortasun-ereduaren azterketa eta diagnostiko bat jaso behar da (bakoitza bere eremuan eta tresnaren beraren irismenarekin bat).

Behar bezala interpretatu behar da haren funtzionamendua azaltzen duen aldagai bakoitzaren esku-hartzea, bai eta hautemandako eraginkortasun falta funtzional,

ekonomiko, ingurumeneko edo sozialena ere, eta, beraz, lurzoruaren erabileren eta garraio-sistemaren eredu berri bat lortzeko ekintza batzuk proposatzeko aukera eman behar du. Eta hori guztia, aipatutako eraginkortasunik ezak murrizteko, mugikortasun jasangarriko eredu baterantz jokatuta.

Esku hartzen duten eragileen heterogeneotasuna (SISTEMA KONPLEXUA) eta hartutako ekintzen ondorioen denboran zeharreko progresioa (PROGRESIOA eta INKREMENTALA) dira prozesuen ezaugarri nagusiak, baita izaera SINERGIKOA ere.

Ildo horretan, aipatutako plangintza-tresna bakoitzean jaso beharko dira aipatutako jarduketa-proposamenak.

Laburbilduz, honako hauek oro har bermatuko dituzten irtenbideak aztertu, diagnostikatu eta proposatu beharko dira:

- MUGIKORTASUN-ESKARIA hobeto kudeatzea.

Distantzia laburreko bidaia motordunak saihestea, eta, gainera, puntako orduetan kontzentratu gabeko mugikortasun-jarraibideekin.

Hiri trinkoaren ereduak, lurzoruaren erabilera jakin batzuetan espezializatutako hiri barreiatu eta espezializatuaren aurrean (bizilekua bakarrik edo zerbitzuak bakarrik, edo enplegua bakarrik), eta irisgarria modu aktiboetan (oinez, bizikletaz).

- ESKARI MODAL jasangarria hobeto kudeatzea. Joan-etorri motorizatuak gertatuz gero, okupazio txikiko ibilgailu pribatua ez erabiltzea 8-13 km baino gutxiagoko bidaietan, garraio publikoa, sistema aktiboak eta horien arteko intermodalitatea hobetuz. Eta, gainera, okupazio txikiko ibilgailu motordun pribatuaren erabilerari pizgarria kenduz, erabilera-tarte horretan, helmugako aparkalekua kobratuz [dela bizitegi-eremura (TAO) joaten delako, dela lantokira joaten delako, nahiz eta industrialde handietan izan eta aparkaleku-plaza nahikoa eskaini].

- Bide-azpiegituren eta horien kudeaketa-sistemen hornidura hobetzea

Behin bermatuta ibilgailu motordun pribatu bidezko errepideen erabilera bat datorrela egokitasun-mailarekin (bidaiak >13km), bermatu behar da sare funtzionaleko errepideek kalitaterik onena izatea zerbitzua ematean: fidagarritasun funtzionala (erresilientzia), ibilbide-denbora egokiak, gaitasun nahikoa, segurtasuna eta ingurumenarekiko eta gizarte-ingurunearekiko errespetua.

Eta hori guztia, eskualdeko konexioak eta dagokien garraio publikoa bideratzeko zerbitzu egokia garatzeko, bai eta ibilbide luzeko mugikortasun-fluxuak bideratzeko ere (igarotzekoak edo iristekoak izan). Fluxu horien bidez, lurraldearen jarduera ekonomikoa bermatzen da, bai eta ibilbide luzeetako nahitaezko joan-etorri asko ere.

Aipatutako plangintza-tresnek 3 jarduketa-estrategia horiek jasotzen dituztela ziurtatzeko, beharrezkoa da Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordean (EAELAB) ebaluatzea, Garraio Agintaritzaren nahitaezko txostenaren bidez, kontuan hartu beharreko lurzoru- eta garraio-erabileren eredu berriaren jasangarritasunaren egokitzapena.

Ebaluazio hori arautua izan beharko litzateke, kontrol-zerrenda motakoa ("checklist"), plangintza-tresna mota bakoitzerako espezifikoa, irteera-egoeraren ebaluazioa eta

ebaluazioaren xede den plana ezartzean lor daitezkeen emaitzen zenbatespena egin ahal izateko.

Atalase horiek lortu ahal izatea ez justifikatzeak tresnaren onarpena baldintzatu beharko luke, edo birdefinitzea eta birformulatzea eskatu. Hainbat parametro, hala nola enpleguaren eta egoitzaren arteko oreka, kokapena eta garraio publikoaren sareko grafo-sareak, intermodalitate-bermeekin eta bizikleta publiko elektrikoaren eskaintzarekin, hiri-lurzoru osoa estaltzen duten bilketa-puntuetan, 2,5 km-tik beherako tarteetan, 25.000 biztanletik gorako udalerrietan (edo horietako batzuen konurbazio bat, nahiz eta banaka tamaina horretara iristen ez den eta, hala ere, hiri-continuum batean gehitzen den).

Jakina, jarraibide batzuk idatzi beharko lirateke, idazketa-taldeek, idazten hasi aurretik, jasangarritasun-eskakizunen irismena ezagutu ahal izan dezaten, bai eta abiapuntua ebaluatu ondoren hartu behar diren balioak ere.

Denboraren joanak eragindako nahitaezko birformulazioak, berrikuspen arruntak edo apartekoak, ez du bermatzen ez dela hobekuntza-ahaleginik egin behar, nahiz eta irteera-ebaluazioa egokia izan daitekeen.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJP izapidetzeko prozeduran, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen txostena eskatzea komeni den aztertuko da, proposatutako jarduketek lurraldean izan dezaketen eraginaren arabera.

Horri dagokionez, nabarmendu behar da Mugikortasun Plana autonomoa dela, eta ez dela lurralde-plan sektorialtzat hartzen.

Bestalde, garraio-azpiegiturei lotuta proposatutako jarduketek lurraldean duten eragina eztabaidagarria da, jarduketa horiek ez baitute eragin berririk edo aldaketa garrantzitsurik eragiten indarrean dagoen lurralde-antolamenduaren plangintzan. Aipatutako jarduketa batzuen kasuan, EMJP onartutako lurralde-antolamenduko beste tresna batzuetan (LAG, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra, EAEko trenbide-sarearen LPSa...) jasota dauden zehaztapenak biltzera mugatzen da; gainerako kasuetan, berriz, proposamenak modu orokorrean azaltzen dira, lurralde-eragina kalifikatzeko behar den zehaztapenik gabe, dela eraginpeko eremu edo eremu zehatzak ez zehazteagatik, dela azterlan hutsak izateagatik.

6. alegazioa: Ekintza-plana – Azpiegiturak hornitzea eta hobetzea, bai eta kudeaketa-sistemak ere.

(jarduketa hauei dagokienez: “E1.P2”, segurtasuna eta erosotasuna hobetzeko dagoen sare funtzionalari buruzkoa; “E1.P5”, sare funtzionalak zeharkatutako udalerrietan zeharbide jasangarriak hornitzeari buruzkoa; “E4.P1”, IKT sistemen sare funtzionalean jarduteari buruzkoa; “E4.P2”, herritarrekiko komunikazioa prestatu eta abiarazteari buruzkoa; “E4.P3”, denbora errealean bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzeari buruzkoa; “O1.P1” TEN-Tan jasotako azpiegiturak eta garraio-sarea sustatzeari buruzkoa; eta “O10.P1”, garraio-azpiegituren sailkapenari eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideei buruzkoa).

EMJPn egindako proposamenak Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorrean oinarritzen dira (2017-2028 aldiari dagokiona, eta maiatzaren 19ko 63/2020

Dekretuaren bidez onartua). Plan Orokorra idazteko oinarritzat hartu ziren ingurumen-premisak ez zituzten behar bezain barneratuta klima-aldaketaren aurka borrokatzeko irizpideak, eta ez zituzten ebaluatuta ere aurreko Plan Orokorrean proposatutako mugikortasun-ereduaren disfuntzionaltasunak, ez ingurune sozialari dagokionez (hiri-oztopoak eta hiri-inguruneetako emisio akustikoak), ez ingurune naturalari dagokionez, hesi-efektuagatik eta, ondorioz, habitaten zatiketagatik.

Horregatik, azpiegituren hornidura eta hobekuntzarako proposamenak Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren dokumentuan oinarritu beharko lirateke, gutxienez, Bizkaiko Lurralde Historikoan (behin-behinean onetsia, txosten hau idatzi den egunean, eta arestian aipatu duguna). Honako irizpide hauen arabera egin da:

- i. Aurreko garaietan egindako aurreko jarduketetan egindako jarduketek ingurune sozialean eta ingurumenean dituzten ondorio kaltegarriak ezabatzea edo minimizatzea: habitatak zatitzea eta hesi-efektua, ekozubiak eta hiri-saihesbideak eginez edo hiri-inguruneetako zatiak lurperatuz.
- ii. Sarearen erresilientzia handitzea:
 - Aurrez definitutako ereduari sor daitezkeen gorabeherak denbora errealean detektatzea, etengabe egindako eredu digital baten bidez, eta errealtatearekin kontrastatzea;

Espero denaren eta gertatzen ari denaren arteko desadostasunek alarma bat eragiten dute, aretoan jarduten duenak baliozkotu beharrekoa, eta, hala badagokio, jarduketa aringarria abiaraztea agintzen du.
 - Gaitasun Handiko Sarea-GHS metropolitarreko gorabeherak kudeatzeko kontingentzia-planak identifikatzea eta egitea, fluxuak birbideratzean adimen artifiziala (AA) aplikatzeko gaitasuna dutenak.

Azpiegitura ez da diseinatu behar puntako orduaren eskarirako, baizik eta azpiegitura-errealitatea kudeatu egin behar da. Trafikoa dagoen eskaintzara egokitu behar da, fluxuak banatuz eta birbideratuz, une bakoitzean dauden kapazitate-soberakinetara bideratuz.
 - Bidaia-erazteak erabilera marjinala markatzen du, eta, beraz, erabilera mota bakoitzerako onartutako kostu marjinala. Beraz, bidesaria, mugikortasun-eskaria arautzeko eta kudeatzeko mekanismo gisa, tresna eraginkorra da ibilbide luzeko bidaietarako behar diren prestazio handiak bermatzeko, bidaia horietan lurraldearen lehiakortasuna nagusi baita. Aldiz, tokiko mugikortasunak (beste arrazoi batzuegatik, hala nola aisialdiaz gozatzea, erosketak, etab.) prestazio txikiagoko azpiegituretatik igarotzeko aukera izan behar du, eta agitazio-trafikora bideratu (horren adibide dira AP-8 eta N-634).
 - Interakzioa ibilgailu konektatuarekin (5G teknologia): azpiegiturak eta ibilgailu konektatuak.
- iii. GHS metropolitarrean itoguneak kentzea, ondoz ondoko zatien edukieran desberdintasun erlatiboak eragin baititzakete, eta, ondorioz, sarean zehar eboluzionatzen duten auto-ilarak sortzea.

Zirkulazio-erregimena aldatzeak, erregimen uniforme batetik (2.800 V/errei* orduko gaitasuna eta >60 km/h-ko abiadura) < 30 km/h-ko abiadurarekin pilatutako erregimen batera igarotzeak, ahalmena murriztea dakar, eta gutxi gorabehera 1.200 V/errei* orduko izango da. Erregimen-aldaketa horren ondorioz, 1.600 V/errei* ordu "aparkatu" egin behar dira azpiegituran, eta horrek gero eta handiagoak eta luzeagoak diren pilaketak eragiten ditu. Horregatik, GHS metropolitarra botila-lepoak aztertuz konfiguratu beharko litzateke.

- iv. Lurralde urria eta oso urbanizatua okupatzeak oso kontu handiz ibiltzea eskatzen du, lurraldearen okupazio handiagoa dakarten azpiegitura gehiago egitea planteatzen baita. Horregatik, obrek honako hauek egin beharko lituzkete:

- Alde batetik, aldi baterako mailakatzea. Horrela, prestazio berriek analisiaren une zehatzean hautemandako galerari erantzungo diote, eta ez epe oso luzeko aurreikuspenei.

Lurzoru berriak okupatzeak ingurumen-eragina dakar, karbono-hustutegi potentzialak ezabatzea baitakar, 2050ean berotegi-efektuko gasen emisioen neutraltasuna lortzeko.

- Bestalde, konektatutako ibilgailuak aukera ematen du, modu seguruan, zirkulatzen ari diren ibilgailuen arteko distantzia murrizteko eta abiadurak mantentzeko. Hau da, bidearen gaitasuna eta fidagarritasuna handitzen dira, eta horrek esan nahi du "nahikotasuna" handitzen dela obrarik egin gabe. Eta hori guztia, mugikortasun-eskariaren kudeaketak eta kudeaketa modalak, aldi berean, mugikortasun orokorra murriztea erraztuko duten esparru batean.

Ildo horretan, azpiegitura berriak beste jarduketa-alternatibarik ez dagoenean egin beharko lirateke, eta ziur gaude horretaz.

- v. Beraz, egin beharreko jarduketa nagusiak ez dira izango gaitasuna nabarmen handitzeko, baizik eta bide-segurtasuna eta erosotasun-prestazioak hobetzeko. Lehendik dagoen bide-kanalaren barruan zenbait jarduketa egitea, hala nola egokitzenak eta zabaltzeak, artezketak, arrapaletan erre osagarriak jartzea edo 2+1 errepide-tarteak ezartzea (hau da, hiru erre izatea noranzko bakoitzerako eta beste erre zentral bat aurreratzeko, zirkulazioaren noranzko batetik bestera tartekatuta) eta bidegurutzeak hobetzea.

Jarduketa horiek, halaber, errepideko garraio publikoaren prestazioek (EPG) nabarmen gora egitea eta landa-eremuetan gero eta zaharragoa den biztanleriaren zirkulazio-erosotasunaren baldintzak hobetzea dakarte.

- vi. Sakonera handiko obrak, gutxi badira ere, metropoli-eremuko sistemaren sarerako eta tunelen bidez mendateak ezabatzeko erabili beharko dira (habitata ingurune naturaletan ez zatitzea eta erregaien kontsumoa murriztea ahalbidetuz, portua igotzeko eta egindako distantzia murrizteko energia potentziala aurreztuko baita).

Horregatik guztiagatik, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean (LPS) jasotako jarduketak ("bide-eskaintzaren kudeaketa eta tunelen segurtasuna" eta "azpiegituren hobekuntza") mugikortasun jasagarria lortzeko erabat integratuta daude.

Era berean, azpiegituren hobekuntza 3 jarduketa-programatan egituratuta dago:

- hirigintza- eta ingurumen-eraginak ezabatzea eta sarearen eraginkortasuna hobetzea;
- dagoen sarearen eraginkortasuna hobetzea; eta
- azpiegitura berriak

Hiri-ingurumenean zeuden antzinako jarduketei buruzko ikuspegi aringarria eta “itoguneak” ezabatzea, karbono-neutraltasunaren ikuspegitik, positiboak dira nabarmen.

Era berean, sistemaren sarea hobetzeko, ahalmena handitzeko edo hesi naturalak kentzeko planteatutako azpiegitura berriak lehendik zeuden beste batzuen ordeztoko azpiegitura gisa baino ez dira aurkezten. Trazadura hobetzea ezinezkoa da bide-kanal berean, eta, beraz, mugikortasuna arinki aldatzen da. Balantze global positiboekin, trazadura berrien eta zaharren arteko ibilbideak txikiagoak direla kontuan hartuta. Era berean, sarearen bidez mugikortasuna murrizten da, ibilbideen gainetik ibiltzea saihesteko.

Eta horri gehitu behar zaio Bizikleta Bideen II. LPS honetan behin-behinean onartutako proposamenean jasotako planteamendua, disfuntzionalitatea detektatu behar den unean jarduketak gauzatzeko aldi baterako egokitzapenari buruzkoa, guztiz bat datorrela mugikortasun jasangarriaren helburuekin. Une horretan jarduketa-mota aukeratzea proposatzen da, ikuspegi funtzionaletik gero eta gehiago.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Bide-azpiegiturarekin lotuta proposatutako jarduketek bat etorri behar dute indarrean dauden errepideen plangintza-tresnetan ezarritako zehaztapenekin. Horien adierazle nagusia Euskal Autonomia Erkidegoko 2017-2028 aldirako Errepideen Hirugarren Plan Orokorra da. Alde horretatik, EAEko errepide-sareak behar bezala koordinatzeko, euskal administrazio publikoek beren sareetarako indarrean jarriko dituzten arau teknikoak eta seinaleztapenekoak ezarriko dituen dokumentua izango da aipatutako plana, eta planaren xede den sarean gutxienez egin beharreko aurreikuspenak, helburuak, lehentasunak eta hobekuntzak zehaztuko ditu.

3.9.3 Azpiegituretako eta Lurralde Garapenerako Saila – Berrikuntza eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Diagnostikoa – Datuak, informazioa eta identifikatutako dokumentazioa.

I. LIBURUKIAN, laburbilduta, diagnostiko horretan jasotako ekintzak identifikatzen dira, dagoeneko onartuta dauden beste plan edo estrategia batzuetatik eratorriak.

4.1.5. ESKARIA/TRAFIKOAK

81. orr.: Egunean 20.000 ibilgailu baino gehiago dituzten bide bakarrak Bilbo Handiko metropoli-eremukoak direla adierazten dute, eta BI-637 soilik aipatzen dute zehazki.

Aipatutako bideak alde batera utzita, adierazi behar da AP-8 eta AP68 errepideek, probintziako mugaraino, eta BI-631 eta BI-636 errepideek, eguneko 20.000 ibilgailuren EBBI gainditzen dutela.

4.1.7. KUDEAKETA JASANGARRIA

86. orr.: Mugikortasun Elektriakoaren Euskal Estrategia aztertzen dute. Estrategia horrek, 2. ardatzean (Kargatzeko azpiegitura ezartzea), helburu hauek ezartzen ditu 2030erako:

- Euskadiko karga azkarreko guneen kopurua bikoiztea: 50 kW-ko 80 birkarga-puntu.
- Karga ultralasterreko terminalak dituzten 12 kokaleku.

4.1.8. GARRAIO SISTEMA ADIMENDUAK (ITS)

Adierazi dute Euskadiko Errepideen III. Planak hutsuneak identifikatzen dituela tartetean (ITS ekipamendu eskasa).

4.1.14. PLANGINTZA

95. orr.: Euskadiko Errepideen III. Planean (2017-2028)/Bizkaiko Errepideen II. Planean jasotako jarduketak garrantzitsuenak jasotzen ditu.:

Jarduketak, autobia eta autobideetan:

- A-8 autobidearen edukiera handitzea Gallarta - El Haya hirugarren erreian
- AP-8 autobidearen edukiera handitzea, hirugarren erreia, AP-8 autobidean, Larrea-Etxano tartean.
- Arenako zubibidearen eta Hagako zubibidearen artean hirugarren erreia eraikitzea (A-8).
- AP-8 autobideko galtzada bikoiztea: VSM-A8 konexioa Basaurin.
- Boroa-Apario N-240 errepidearen galtzada bikoiztea.
- BI-10 errepidearen edukiera handitzea Sestaon eta Gurutzetan (Bilborako noranzkoan).
- Edukiera handitzea: BI-30, Kaldo-Playabarri (Errontegiko zubia, bi noranzkoetan), E. Asua – Artxandako ibiltokiak (bi noranzkoetan), Tunelak - E. Larrondo (Derioko noranzkoan).

- Boroa eta Apario artean autobiarako azpiegitura berria eraikitzea

Bitan banatutako bideak:

- BI-20 errepideko galtzada bikoiztea: Bilbao Miraflores-Ibarsusi ekialdeko saihasbidea.
- BI-20 errepideko galtzada bikoiztea: Santo Domingoko tunela.
- BI-636 errepidea bikoiztea: Aranguren – Llantada galtzada bikoiztea.
- Gaitasuna handitzea BI-11 Enekuri-Kukularra/Txorierrin.
- BI-637 E. Unibertsitatea-Kukularra gaitasuna handitzea.
- BI-747 errepidearen edukiera handitzea: E. Unibertsitatea-Unibertsitatea banatzea.

96. or.: Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan (LAA-2019) jasotako bide-azpiegiturak jasotzen ditu (129. orrialdean ere errepikatzen da):

Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionala:

- Bilboko hegoaldeko saihasbidearen erabilera sustatzea, hiriko bide-sarean hobeto txertatzeko.
- Etxebarri-Basauri-Galdakao korridorea definitzea.

Enkarterriko Eremu Funtzionala:

- Kadaguako Eraldaketa Ardatza. Hiriarteko bide zaharrak ekobulebar bihurtzea.

Arratiako Eremu Funtzionala:

- Arratiako Eraldaketa Ardatza. N-240 errepidea ekobulebar gisa konfiguratzea, garraio kolektiboko sistemei euskarria emateko.

Durangaldeko Eremu Funtzionala:

- Ibaizabalgo Eraldaketa Ardatza. N-634 errepidea ekobulebar bihurtzea Amorebieta-Etxanotik Zaldibarreraino. Antzeko ezaugarriak izan behar ditu Durango – Elorrio bide-ardatzak.

Busturialdea-Artibaiko Eremu Funtzionala:

- Iparraldean, Bermeo-Bilbo lotura indartzea, Mungian zehar, kostaldearen eta A-8 autobidearen arteko espazioak artikulatzen dituen; eta hegoaldean, Gernika-Lumoko eta Markinako (Durango eta Debarrena) arteko loturak indartzea.

Mungialdeko Eremu Funtzionala:

- Mungia-Derioko Eraldaketa Ardatza. Derio-Mungia errepidea ekobulebar bihurtzea.

6.1. DIAGNOSTIKO MODALA

Ahuleziak, 377. or

- Errepideko mugikortasuna:
 - o Sarearen saturazioa Bilbo Handian.

- o Sare funtzionaletik urrun dauden zentro berezi batzuk: Gorlizko Ospitalea (Bizkaia).
- o Garraio-sistema adimendunetan gabeziak dituzten sareko tarteak.
- o Hiriburuetarako sarbideetan ez dago okupazio handiko ibilgailuen erreirik.
- o Errepideko garraioak sortutako kanpo-kostuak
 - Errepideko garraio publiko kolektiboko mugikortasuna:
 - o Ez dago hiriarteko autobus-erreirik.

Aukerak, 378. or.:

- Errepideko mugikortasuna:
 - o Bizkaiko Errepideen Plana
 - o Hiri-antolamenduko gidalerroak hainbat eremu funtzionaletan:
 - Bilboko hegoaldeko saihesbidearen erabilera indartzea.
 - Lehen errepide-sare nagusia osatzen zuten tarteak hiri barruko bide eta ekobulebar bihurtzea.
 - Konexio-ardatz atseginak antolatzea hurbileko zentro berezien artean.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

2. alegazioa: Ekintza Plana – E1.P2 Proposamena: Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.

Proposamen horretan, BIZKAIKO ERREPIDEEN II. LPSra jotzen da, eta oraindik behin betiko onartzeke dago. Hala ere, ez dira adierazten proposamen horrekin gauzatu nahi diren jarduketa zehatzak. Horregatik, proposamena garatzeko orduan, kontuan hartu beharko da Bizkaiko Foru Aldundiak errepideen arloan duen eskumena.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek errespetatu egingo dute dagoen eskumen-esparrua, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta bat etorriko dira 2017-2028 aldirako Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorrean eta foru-aldundiek onartu dituzten errepide-planetan xedatutakoarekin.

3. alegazioa: Ekintza Plana – E1.P3 Proposamena: 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.

Disuasioko aparkaleku mota hori GETXO, LEIOA, SANTURTZI, PORTUGALETE eta SESTAO, BARAKALDO, BILBO, BASAURI, GALDAKO eta DURANGON sortzea aurreikusten du. Azken horiek dagoeneko badute mota horretako aparkalekuren bat. Garrantzitsua da azpimarratzea aparkaleku horien kokapenari dagokionez, Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauan araututako babes-eremuen barruan badaude, araudi horretan eta hura garatzeko erregelamenduan ezarritakoa bete beharko dutela.

Erantzuna: Onartzen da

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Bestalde, hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

4. alegazioa: Ekintza Plana – 4. Proposamena E1.P4: Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.

GORLIZKO OSPITALEAREN eta Oinarrizko Sarearen arteko lotura hobetzea aurreikusten du (250.000 €). Jarduketa hori nola egingo den zehaztu gabe, adierazi behar da tokiko sarearen eta oinarrizko sarearen arteko lotura hori Bizkaiko Foru Aldundiak errepideen arloan duen eskumenaren barruan sartzen dela.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek errespetatu egingo dute dagoen eskumen-esparrua, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta bat etorriko dira 2017-2028 aldirako Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorrean eta foru-aldundiek onartu dituzten errepide-planetan xedatutakoarekin.

5. alegazioa: Ekintza Plana – E1.P5 Proposamena: Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerrri guztientzat.

Ez du aurreikusten BIZKAIAN jardutea, eta, beraz, ez dago ezer esateko horri buruz.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

6. alegazioa: Ekintza Plana – E2.P2 Proposamena: Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.

Neurri orokorra da. Karga azkarreko puntuak 50 kW handitzea aurreikusten du (38tik 80ra) eta karga ultralasterreko 12 terminal eraikitzea. Puntu horien kokapena ez da zehatz-mehatz zehazten. Betebehar hori jasota dago abenduaren 21eko 29/2021 Errege Lege Dekretuan. Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruko kokapenak, nolanahi ere, Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauan eta hura garatzeko erregelamenduan ezarritakoa bete beharko du.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

7. alegazioa: Ekintza Plana – E2.P3 Proposamena: Ohiko erregaiei horniketako estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.

Neurri hori MITMA 2030 Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren eta Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan dago. Abenduaren 21eko 29/2021 Errege Lege Dekretuan jasotako betebeharrak ere bada. Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruko kokapenak, nolanahi ere, Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauan eta hura garatzeko erregelamenduan ezarritakoa bete beharko du.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Esparrua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

8. alegazioa: Ekintza Plana – E4.P1 Proposamena: Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzea eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako IKT sistemaz hornitzeko

Proposamen hori Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren barruan sartuta dago. Hala ere, ez da zehatz-mehatz zehazten zer jarduketa egingo diren, eta jarduketa horiek Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauaren eta hura garatzeko erregelamenduaren arau-esparruaren barruan gauzatu beharko dira.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek errespetatu egingo dute dagoen eskumen-esparrua, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta bat etorriko dira 2017-2028 aldirako Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorrean eta foru-aldundiek onartu dituzten errepide-planetan xedatutakoarekin.

9. alegazioa: Ekintza Plana – E4.P2 Proposamena: Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzea eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako IKT sistemez hornitzeko.

Proposamen hori 2021-2026 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan jasota dago.

Proposamen hori garatzeko, beharrezkoa izango da dagokion azpiegituraren kudeatzailearekin koordinatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak (“Esparrua eta indarraldia”) jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

10. alegazioa: Ekintza Plana – E4.P3 proposamena: Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

Proposamen hori 2021-2026 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan jasota dago.

Proposamen hori garatzeko, beharrezkoa izango da dagokion azpiegituraren kudeatzailearekin koordinatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

11. alegazioa: Ekintza Plana – E5.P2 Proposamena: Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan.

Proposamen horrek Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareko bide-zoruak dimentsionatzeko arauaren testu berrikusia eta zabaldua jasotzen du. Proposamen hori garatzeko, beharrezkoa izango da dagokion azpiegituraren kudeatzailearekin koordinatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak (“Esparrua eta indarraldia”) jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

12. alegazioa: Ekintza Plana – E10.P1 proposamena: Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromisoak garatzea.

Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna 2022ko azaroaren 4an sinatu zuten lehendakariak eta beste 14 erakundek, besteak beste, Bizkaiko Foru Aldundiak. Proposamen horrek besterik gabe jasotzen du itun horretan jasotakoa gauzatzeko konpromisoa.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

13. alegazioa: Ekintza Plana - E10.P2 Proposamena: Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- lege-aldaketak bultzatzea.

Proposamen hori abenduaren 21eko 29/2021 Errege Lege Dekretuan jasota dago. Errege lege-dekretu horren bidez, energiaren arloan presako neurriak hartzen dira mugikortasun elektrikoa, autokontsumoa eta energia berriztagarrien hedapena sustatzeko. Bertan, Bizkaiko errepideei buruzko foru-araudian ezarritakoa hartu behar da kontuan.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

14. alegazioa: Ekintza Plana – E10.P3 proposamena: Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.

Proposamen hori jasota dago jada 2030erako Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gida Planaren (LGSEP-2030) 4.1.3 jarduketa-lerroan.

Proposamen hori garatzeko, beharrezkoa izango da dagokion azpiegituraren kudeatzailearekin koordinatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak (“Esparrua eta indarraldia”) jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

15. alegazioa: Ekintza Plana – EGP1.P1 proposamena: Errei itzulgarriak eta autobus-eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan.

Proposamen hori jasota dago Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planean (Errei itzulgarriak edo BUSVAO erreiak instalatzea).

Proposamenak ez du zehazten non gauzatuko den jarduketa; beraz, proposamen hori garatzerakoan, kontuan hartu beharko da Bizkaiko Foru Aldundiak bere errepide-sareari dagokionez duen eskumena.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Bestalde, hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

16. alegazioa: Ekintza Plana – B1.P1 proposamena: Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.

Proposamen horren helburua hiri-bide bihurtzea da, trafikoa murriztu den tarteetan, ekobulebar handiak sortuz (ikus mapa).

Proposamen horrek kontuan hartu beharko du Bizkaiko Foru Aldundiak errepideen arloan duen eskumena.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Bestalde, hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia»)

jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

17. alegazioa: Ekintza Plana – B3.P1 proposamena: Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.

Proposamen horretan jada adierazten da jarduketaren bat egin dela, adibidez, Bizkaian, bide-korridore handiekin lotutako bizikleta-bideak garatu baitira. Horregatik, proposamena garatzeko orduan, kontuan hartu beharko da Bizkaiko Foru Aldundiak errepideen arloan duen eskumena.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta hor sartzen da bizikleta-azpiegitura.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

18. alegazioa: Ekintza Plana – B5.P1 proposamena: Gune Berezieta bizikletaz iristeko aukera aztertzea

Bizkaian bizikleta sarea aireportu, Bizkaiko zientzia eta teknologia parke, Aparkabisa, UPV-EHU, Bilboko portu eta ospitale gehienetara hedatzeko aukera aztertzea planteatu du. Horregatik, proposamena garatzeko orduan, kontuan hartu beharko da Bizkaiko Foru Aldundiak errepideen arloan duen eskumena. Beharrezkoa izango da kasuan kasuko azpiegituraren kudeatzailearekin koordinatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta hor sartzen da bizikleta-azpiegitura.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

19. alegazioa: Ekintza Plana – B7.P1 proposamena: Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea.

Proposamen hori Bizkaiko Bizikleta Bideen 2021eko Lurralde Plan Sektorialaren barruan dago, eta kontuan hartu beharko du Bizkaiko Foru Aldundiak bizikleta-bideen arloan duen eskumena.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta hor sartzan da bizikleta-azpiegitura.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

20. alegazioa: Ekintza Plana – LS1.P3 Proposamena: Garraiolariantzako aparkaleku seguruen eta erosoaren sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarritzko instalazioak, zaintza...).

Proposamenak garraiorako aparkaleku seguruen sarea indartzea planteatzen du. <https://eu-parkings.eu>. Bizkaian 4 planteatzen ditu (Aparcabisa 1, 2, 6 eta 7). Aparkaleku horien kokapenak Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauan eta hura garatzeko erregelamenduan ezarritakoa bete beharko du.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

21. alegazioa: Ekintza Plana – O5.P4 Proposamena: Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

Administrazioen arteko harreman antolatua proposatzen da informazioa partekatzeko eta planak koordinatzeko (lurraldekoak, sektorialak, energetikoak, etab.). Beharrezkoa izango da inplikaturako eragile guztien arteko administrazioen arteko koordinazioa.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia»)

jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

22. alegazioa: Ekintza Plana – O6.P1 proposamena: Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)

Neurri horiek dagoeneko jasota daude Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean. Bizkaiko Foru Aldundiak, bere zerga-eskumenen esparruan, egin beharko ditu.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

23. alegazioa: Ekintza-plana – O10.P1 proposamena. Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea

Proposamen horrek jasangarritasun-irizpide batzuk ezartzen ditu ingurumen-, ekonomia- eta gizarte-inpaktua minimizatzeko eta, horrela, jarduketa-beharrek zehazteko. Horregatik, garraio-azpiegiturak planifikatu, diseinatu, eraiki eta kudeatu behar dira, klima-erresilientzia handitzeko eta ekonomia zirkularra sustatzeko, hori guztia Bizkaiko Foru Aldundiak esleituta duen eskumen-esparruaren barruan.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketa guztiek lehendik dagoen eskumen-esparrua errespetatuko dute, EMJPren I. liburukiaren 3. puntuak («Eremua eta indarraldia») jasotzen duen bezala, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

3.9.4 Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Saila – Lurralde Garapenerako Zuzendaritza Nagusia - Plangintza eta Proiektu Zerbitzua

Alegazioen edukia:

Oharrak:

a. Errepideetako jarduerak

EMJPren proiektuan ez da aipatzen, akatsik ezean, errepideetan herritarren bizi-kalitatea hobetzeko eta integratzeko jarduketarik. Bizkaian, gaur egun, Avanzada errepidea (Leioan) 60 milioi eurotik gorako kostuarekin estaltzeko lanak amaitzen ari dira. Horrez gain, Errekaldeko saihezbidearen proiektuan aurrera egiten ari da, 250 milioi eurotik gorako aurrekontuarekin. Ildo horretan, hiri-saihezbideak herritarren bizi-kalitatea hobetzeko kontzeptu horretan ere sartzen dira, partzialki behintzat, baina hiri-saihezbideak, gainera, auto-ilarak eta bidaia-denbora murriztearekin edo bide-segurtasuna hobetzearekin lotuta egon daitezke. Izan ere, EMJPK 1. kontzeptuaren 5. proposamenean (E1.P5) kontuan hartzen ditu aldaerak.

Joan-etorrien denboraren murrizketari dagokionez (EMJPren xedeetako bat da), adibide ona da Lamiakoko ibai-azpia; izan ere, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean (gaur egun izapidetzen ari da) eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorrean (PGCPV) sartuta dago, baina, hala ere, ez da aipatzen EMJPren puntu bakar batean ere, hau da, dokumentu honetan.

Atal honetan, Santo Domingoko tunela ere kontuan har daiteke. Tunel horrek Bizkaiko Santo Domingoko errepideetako bide-segurtasuna hobetu dezake, eta aireporturako konexioan bidaia-denbora murriztu (konexio multimodalak). Tunel hori ere II. LPSan sartuta dago, eta EMJPK aipatzen du.

EMJPN ez da hauteman ingurumen-jasangarritasunari buruzko errepide-jarduketarik, klima-aldaketara egokitzearekin lotuta, hala nola muturreko klima-gertaerekiko kalteberatasuna –baliteke errepide bat erabilezin bihurtzea eta beste ihesbide bat behar izatea– edo itsas mailaren igoera posiblea, zeinak errepide batzuen erabileran ere eragina izan baitezake. Horrelako gaiek eragin nabarmenak izan ditzakete errepideetan.

b. Gogoeta orokorrak.

2.2 Helburuak atalean ibilgailu pribatuaren erabilera mugatzea aipatzen bada ere, eta, oro har, aipamen horrekin ados egonik, gogorarazi behar da garrantzitsua dela ibilgailuak kilometro bakoitzeko murriztea, hori baita emisioak sortzen dituen faktorea, eta gai hori indartu egin beharko litzateke: hau da, ibilbideak laburtzen dituzten edo horiek arinago egiten dituzten irtenbideak, jasangarritasunari laguntzen diotenak.

Bide-segurtasuna hobetzeari dagokionez, ez da ahaztu behar batzuetan inbertsio ekonomiko handiak behar direla, hala nola Bizkaiko Karreren Saihezbidea, hiri-saihezbideei ere lotua.

Jomugak atalean, halaber, joan-etorrien denboraren murrizketa aipatzen da, eta hori gainibilbideen murrizketarekin lotuta egon daiteke. Lamiakoko ibai-azpia gai horren adibide garrantzitsua da; izan ere, gehiegizko ibilbideak murriztean, berotegi-efektuko gasen isurketa murrizten da (egindako luzerarekiko a priori proportzionala), eta, era

berean, pilaketa murrizten da aipatutako kasuan, errepide metropolitanoen sarea antolatzean, itsasadarra gurutzatzeko alternatibak eskainiz.

Oro har, helburu horietako askok inbertsio berriak ekar ditzakete.

c. Planaren jarduerak Bizkaian

EMJPren diagnostikoko I. liburukian daude. Lamiakoko ibai-azpia ez da sartu, 500 milioi eurotik gorako aurrekontuarekin. Aurrekontu hori II. LPSan (Bizkaiko Errepideen II. Plana) eta III. EAEko Errepideen Plan Orokorrean agertzen da, biak ere Euskadiko Mugikortasun Planean aipatuak. Era berean, ez da sartu 250 milioi eurotik gorako aurrekontua duen Errekaldeko saihebidia, II. LPSan jasota dagoena.

EMJPn, gaur egun izapidetzen ari den II. LPSaren argitan berrikusi beharko liratekeen jarduketak agertzen dira, eta ziurrenik EMJP idazteko erabilitakoaren ondorengo bertsioa izango da.

Beraz, baliteke errepideko jarduketetarako EMJPn sartutako aurrekontuak zuzenak ez izatea, ezta kostu-onuren azterlana ere.

d. Balorazio ekonomikoa

Horago adierazi den bezala, Mugikortasun Jasangarriaren Planean Bizkaiko jarduketa garrantzitsuak falta dira, eta, gure ustez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean sartu behar dira, eta esleitutako partida ekonomikoak eta horien kostu-irabaziak berrikusi behar dira.

e. Ondorioa

Ingurumen- eta sektore-izapideak eta azpiegituren finantzaketa askotan lotuta daude mugikortasun jasangarriko planetan sartzearekin; horregatik da interesgarria mugikortasun jasangarriko plana osatzea.

1. alegazioa: Ekintza Plana – Xedeak.

EMJPren xedeetan (2. LIBURUKIaren 2.2 atala, 12. or.) klima-aldaketa aurrakako borroka sartzea (ingurumen-jasangarritasuneko helburu bat da):

- a) EMJPren xedeetan ez da aipatzen klima-aldaketa arintzea, baina emisioak murrizteaz hitz egiten da, eta hori arintze-ekintza bat da.
- b) Baina EMJPn ez da, inola ere, klima-aldaketa egokitzeko helbururik aipatzen, oso kontzeptu eguneratua baita. Eta errepideek klima-aldaketa egokitzeko elementuak sar ditzakete diseinuan.
- c) EMJPren emisioak murrizteko xedea birformula liteke, emisioak eta kalteberatasuna murrizteko.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPren xedeek, "Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea" (energia-kontsumoa ahalik eta gehien murriztean, ahal den neurrian energia-iturri berritzaileak erabiltzean eta bitarteko ekologikoak erabiltzean oinarritutako mugikortasun-sistema bat lortzea) eta "Garraio-sistema ingurunearekin hobeto integratzea" (ingurunea errespetatzen duen garraio-sistema bat diseinatzea garapen-fase guztietan eta dimentsio

guztietan: soziala, ingurumenekoa, ekonomikoa) klima-aldaketaren aurkako borroka eta horretara egokitzea biltzen dituzte.

2. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak.

Azpiegituren tipologietan honako hauek sartzea:

- a) Herritarren bizi-kalitatea hobetzeko lotutakoak. Ingurumen-hobekuntza
- b) Klima-aldaketa arintzeko edo klima-aldaketara egokitzeko jarduerak
 - a. Pilaketak murrizteko jarduerak

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

EMJPn aplikatutako metodologiaren arabera, alegatutako azpiegituren tipologia EMJPren xedeekin parekatzen da. Ildo horretan, Mugikortasun Planak jomugak jarduketekin lotzen ditu, eta horien artean garraio-azpiegiturei buruzkoak daude. Horrela, proposatutako loturaren antzeko lotura ezartzen du.

3. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak.

Errepide-azpiegiturak hornitzeko/hobetzeko jarduketetan (2. LIBURUKIAren 23. or.), kontuan hartu behar da errepideetako jarduketa horiek emisioak murriztea ere ekar dezaketela (distantziak murrizten dituzten errepideen kasuan –Lamiakoko ibai-azpia, adibidez– edo auto-pilaketak saihesten dituzten sahiesbideak herrietan), bai eta istripuak murriztea ere (trazadura hobetzeagatik). Ekipoen horniketa eta hobekuntzako jarduketek eta teknologia berriak ezartzekoek ere istripuak murriztu ditzakete, erabiltzaileei abisu gisa balio baitiete errepideko gorabeherak edo gorabehera meteorologikoak daudela adierazteko.

Erantzuna: Onartzen da.

4. eta 9. taulak berrikusi dira, "Errepidea" moduaren jarduketa-ildoan inpaktu eta onurei dagokienez.

4. alegazioa: Diagnostikoa – Errepideak (Plangintza).

EMJP Plangintzaren 4.1.14 puntuan (1. liburukiaren 95. or.) sartu:

- a) Azpiegitura berriak, hala nola Lamiakoko ibai-azpiko tunelaren proiektua, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorrean sartuta dagoena, baina Mugikortasun Publikoko Planean aipatzen ez dena. Bizkaiko Foru Aldundiak 200 milioiko mailegua eskatu eta eman dio obra horretarako.
- b) Kontuan har dadila Errekaldeko saihezbidea jarduketan zerrendan sartzea, Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean sartuta baitago eta herriaren saihezbide oso garrantzitsua baita. Bilboko Santo Domingoko tunela ere sar liteke BI-20 errepidean (lehengo BI-631).
- c) Bizkaiko errepideen jarduketak berrikustea; izan ere, II. LPSa izapidetzen ari da gaur egun (2025), eta, beraz, Mugikortasun Plan honetan jasotako jarduketak berrikusi eta

hierarkizatu beharko lirateke, eta, hala badagokio, beste jarduketaren bat gehitu (gorago aipatutakoak, adibidez) eta sartutakoren bat kendu, Errontegiko zubibidean ez baita edukiera handituko erre berriak gehitzeko, II. LPSan adierazten den bezala.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren diagnostikoko (Plangintza) 4.1.14 atala berrikusi da, errepide-planetako jarduketei dagokienez.

5. alegazioa: Ekintza Plana – Kostu-onuraren azterketa.

EMJPren kostuaren eta onuraren azterketan (2. LIBURUKIKO 233. or.):

- a) Balioespen ekonomikoak berrikustea, eta, beraz, errepideetako jarduketaren kostua eta onura.
- b) Hobeto argitzea errepideen kanpo-eraginak eta istripuen murrizketaren balorazioa, errentagarritasunaren analisia, aukeratutako denboraren balioa, zenbatetsitako denbora-aurrezpenak eta berotegi-efektuko gasen emisioen kostuak.
- c) Uste dugu EMJPren errepideetako partida ekonomikoak ez duela azpiegitura berririk barne hartzen; izan ere, EMJPn adierazitako 358 M €-ko partida oso txikia da plan osorako, azpiegitura berriak falta direla uste baitugu. Gai hori berrikusi egin behar da.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

E1.P2 (Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko) eta E1.P5 (Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat) jarduketaren onuren zenbatespenen (EMJPren kostu-onuraren analisiaren 3.3.1 apartatua) «Hobekuntzak» eremuan, «Hiriarteko bide berri bategatik zirkulatzearen ondoriozko kanpo-kostuaren murrizketa: %5» erreferentzia gehitu da. Balio hori onuren kalkuluan aplikatu da eta dokumentuan ez da jaso akats baten ondorioz.

Bestalde, jarduketek sortutako inpaktuak eta onurak kuantifikatzeko hautatutako erreferentzia-balioak EMJPren Kostuen eta Onuren Analisiaren 3.1 (Metodologia) eta 3.2 (Erreferentzia-balioak) ataletan deskribatzen dira, eta egokitzen eta EMJPn aplikatutako metodologiarekin bat datozela jotzen dira.

E1.P2 jarduketaren inbertsio-kostuari dagokionez (Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko), 358 milioi euroko batura Euskal Autonomia Erkidegoko 2017-2028 aldirako Errepideen Hirugarren Plan Orokorren «Sarea egokitzeko eta hobetzeko programan» zehaztutakotik lortzen da. Programa hori lotuta dago aipatutako jarduketa, eta ez du azpiegitura berrietarako obrarik aurreikusten. Beraz, estimazio egokitzen jotzen da, eta egiten diren eraikuntza-proiektuetan berrikusi egin beharko da.

6. alegazioa: Ekintza Plana – E1.P2 Proposamena: Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.

2. LIBURUKIKO 44. OR.: E1.P2 proposamena: ingurumen-ondorioak eta denbora aurrezteak ere baditu.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

E1.P2 jarduketaren (Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko) onurak zenbatesteko, ingurumen-ondorioak hartu dira kontuan (kanpo-kostua murriztea). Hala ere, aipatutako jarduketaren onuren zenbatespenen «Hobekuntzak» eremuan (EMJPren kostu-onura azterketaren 3.3.1 apartatua) «Kanpo-kostuaren murrizketa: % 5» aipamena gehitu da, hiriarteko bide berritu batean zirkulatzearen ondorioz. Balio hori onurak kalkulatzeko aplikatu da, eta dokumentuan ez da jaso, akats baten ondorioz.

Denbora aurrezteari dagokionez, kontuan hartuta jarduketa lehendik dagoen bide-sareari aplikatzen zaiola, uste da ez dela denbora asko aurrezten (zenbatetsitako batez besteko abiadura ez da aldatzen), eta onurak kostu operatiboak eta kanpoko kostuak (emisioak, istripuak...) murriztera bideratzen dira, EMJPn aplikatutako metodologiaren arabera.

7. alegazioa: Ekintza Plana – E1.P5 proposamena: Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat.

49 or.: (2. LIBURUKIA): C1 P5 proposamenak ere baditu ingurumen-ondorioak eta denbora aurrezteak.

Erantzuna: Onartzen da.

E1.P5 jarduketaren onurak zenbatesteko (Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat), ingurumen-ondorioak (kanpo-kostua murriztea) eta denbora aurrezteak (ibilgailuen batez besteko abiadura hobetzea) hartu dira kontuan. Hala ere, aipatutako jarduketaren onuren zenbatespenen «Hobekuntzak» eremuan (EMJPren kostu-onura azterketaren 3.3.1 apartatua) «Kanpo-kostuaren murrizketa: %5» aipamena gehitu da, hiriarteko bide berritu batean zirkulatzearen ondorioz. Balio hori onurak kalkulatzeko aplikatu da, eta dokumentuan ez da jaso, akats baten ondorioz.

3.9.5 Ingurune Naturala eta Nekazaritza Sustatzeko Saila – Nekazaritza Zuzendaritza Nagusia - Nekazaritza Zerbitzua

Alegazio-idazki hau Bizkaiko Foru Aldundiaren gainerako alegazioetatik aparte aurkeztu da.

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ingurumen-jasangarritasunari buruzko txostena - Balio agrologiko handiko nekazaritza-lurzoruak.

Natura Ingurune eta Nekazaritza Saileko Nekazaritza Zerbitzuaren ustez, alegazioak aurkeztu behar dira Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektuari dagokionez, Ingurumen Jasangarritasunaren Txostenean, balio agrologiko handiko nekazaritza-lurzoruei dagokienez. Lurzoru horiek planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen irizpidearen, Euskal Autonomia Erkidegoko Nekazaritza eta Basozaintzako LPSaren irizpideen eta indarrean dagoen gainerako ingurumen-araudiaren arabera jasotzen dira.

Errepide-azpiegituretan, bizikleta-bideetan... proposatzen diren jarduketek erabilerak eta jarduerak arautzeko matrizea errespetatu behar dute, Nekazaritza eta Basogintzaren LAParen 177/2014 Dekretuaren 62. artikuluan xedatutakoaren arabera.

Bestalde, positiboki baloratzen dira horrelako jarduerak gizarte osoari eskaintzen dizkioten gizarte- eta ingurumen-onurak.

Ahal den heinean dagoeneko artifizializatutako lurzoruak erabiltzeari lehentasuna eman behar zaio, ekidin egin beharko da balio agrologiko handiko lurzoruak beste erabilera batzuetara birkalifikatzea.

Nekazaritza Zuzendaritzak proposatu du nekazaritzako jardueraren sustapenerako eta hobekuntzarako neurri gehigarriak har daitezela balio estrategiko handiko lurzoruaren galera konpentsatzeko, hala nola eremu degradatuak lehengoratzeko, azpiegiturak hobetzea, edo lur publikoak lagatzea Nekazaritzako Lurren Funtsari.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

Planaren proiektuak ez du ingurumen-ebaluazioko azterketarik jasotzen (lehen ingurumen-jasangarritasunari buruzko txostena deitzen zena), eta ez du zehaztaperen zehatzik ezartzen nekazaritza-lurzoruen erabilerari dagokionez.

3.9.6 Ingurune Naturala eta Nekazaritza Sustatzeko Saila – Ingurumen Zuzendaritza Nagusia - Ingurumen Kalitatearen Zerbitzua

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: EMJP - Ingurumen-ebaluazio estrategikoa egitea.

Aurkeztutako dokumentazioaren arabera, EMJP ez da ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozeduraren mende jartzen, zeina Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legean arautzen baita, mugikortasun-plangintzaren ingurumen-integrazio hobe bermatzeko. Ingurumen Zuzendaritza Nagusiaren ustez, Euskadiko Mugikortasun Planean jorratzen den gaia dela-eta, ingurumen-ebaluazio estrategikoa egin dakioke, eta, horretarako, gutxienez, EAEko ingurumen-organoaren iritzia jaso beharko litzateke.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Uste da EMJP ez dela ingurumen-ebaluazioaren prozeduraren mende jarri behar, Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen II.A eranskinean ezarritako kasuen artean ez dagoelako (LAG, LPP, LPS, HAPO, sektorizatze-planak eta beste plan eta programa batzuk, legez ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa behar duten proiektuak etorkizunean baimentzeko esparrua direnean).

Ildo horretan, EMJPren izapidetze-prozedura EMJLk berak zehazten du, zeinak izapideen zerrenda bat ezartzen baitu, eta izapide horien artean ez da sartzen aipatutako ingurumen-ebaluazioa, plan hori ez delako LPStzat hartzen formalki.

2. alegazioa: EMJP – Ingurumenaren Kalitatearen Zerbitzuak lehentasunezkoztat jotzen dituen alderdiak.

Planak egiten duen AMIA analisiaren barruan, ingurumen-eragin negatiboa eta zuzena duten zenbait ahulezia identifikatzen dira, eta ingurumen-organo honek lehentasunezkoztat jotzen du horiek hobetzea. Horien artean, Bizkaiko Lurralde Historikoari lotutakoak azpimarra daitezke.:

- Eskumen-esparru konplexua, eskumen-maila desberdinetako administrazio publikoak barne hartzen dituen.
- Bilbo Handiko errepide-sarearen saturazioa.
- Garraio-sistema adimendunetan gabeziak dituzten sareko tartear.
- Hiriburueterako sarbideetan ez dago okupazio handiko ibilgailuen erreirik eta ez dago hiriarteko autobus-erreirik.
- Gabeziak zentro logistikoetara eta industrialdeetara joateko garraio publiko erregularrean.
- Errepideko garraio publiko kolektiboak ez du ia parte hartzen bidaia guztietan.
- Errepideko garraioak sortutako kanpo-kostuak.
- Trenbide-araudi propiorik ez izatea.
- Ez dago kalitatezko Intercity trenbide-zerbitzurik.
- Hiriarteko bizikleta-ibilbideen etena Bizkaian.

- Zentro berezi garrantzitsuetarako (EHU, teknologia-parkeak...) irisgarritasunik eza, sistema aktiboen bidez.
- Bizikletaren parte-hartze txikia hiriarteko eremuan eta hiri-eremuan.
- Garraio-moduen arteko trukerako plataformarik eza, logistika eta salgaietarako, Bilbon.
- Ez dago Zentroen Plan Zuzentzailerik edo Plan Estrategikorik.

Aireko eta itsasoko mugikortasunari dagokionez, Estatuaren esku dauden eskumen orokorrek zaildu egiten dute horien kudeaketa.

Ingurumen-orientazioa duten planaren jomugen artean (ingurumen-organo honek lehentasunezko zat jotzen ditu) honako hauek dira, besteak beste:

- Banaketa modal bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienei lehentasuna emanez.
- Intermodalitatea areagotzea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko eragina murriztea.
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea.
- Garraio-sistema ingurunearekin hobeto integratzea.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

3. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak.

Planeko proposamenen barruan, zenbait jarduketa-ildo planteatzen dira, aurrez aipatutako ingurumen-helburuak lortzeko behar diren ondorioen kontrakoak izan litezkeenak, hala nola Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Planetik (2017-2028) edo Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialetik (gaur egun izapidetzen ari da) eratorritako jarduketak, ibilgailu pribatuaren bidezko garraio-eskari berrietan izandako ondorio frogatuak direla eta. Gogorarazi behar da MJPk berak identifikatzen duela bigarren garraiobidea automobila dela, betiere % 30etik gora.

Ildo horretan, gogorarazi behar da bide-mugikortasunari dagokionez, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek dagoeneko adierazi dutela EAEko errepideen plangintza amaituta dagoela nagusiki. Hala, mugikortasun-sistemaren gaineko jarduketak, MJPrek memorian ezarritako epe ertain eta luzerako helburu-balioetatik aldentzea badakarte, zuhurtziaz eta zehaztasun osoz aztertu eta baloratu behar dira. Horien artean leudeke sare funtzionalaren gaineko jarduketak, erosotasuna hobetzeko, zentro bereziak sare funtzionalarekin konektatzeko edo zeharbide jasangarriak hornitzeko, garrantzitsuenak aipatzearren.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa

EMJPren helburuen artean dago "Garraiobideen banaketa bidezkoagoa lortzea, garraiobide jasangarrienak lehenetsiz", ibilgailu pribatuaren erabilera ibilgailu horren mugikortasun erabat gatibu horretara mugatzeko eta modu jasangarriagoen alde egiteko, garraiobide horiek garatzeko, sustatzeko eta bultzatzeko neurrien bidez (garraio publiko kolektiboa eta modu aktiboak). EMJPren ia jarduketa guztiak helburu horretara bideratuta daude.

Ildo horretan, EMJPk lehentasuna ematen dio egungo bide-azpiegiturak mantentzeari eta kontserbatzeari, azpiegitura berrietan inbertitzearen gaitetik, E1.P2 jarduketan islatzen den bezala (Lehendik dagoen sare funtzionalaren gaineko jarduketa, segurtasun-eta erosotasun-baldintzak hobetzeko). Irizpide horren arabera, EMJPk E1.P4 (Zentro berezien eta sare funtzionalaren arteko lotura aztertzea) eta E1.P5 (Zeharbide jasangarriak ematea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztiei) jarduketetara mugatzen ditu azpiegitura berrien obrak, irisgarritasuna hobetzeko, joan-etorrien denborak murrizteko eta bide-segurtasuna hobetzeko, udalerrietako hiriguneetako trafikoa ezabatuz.

4. alegazioa: Ekintza Plana – Hobetzeko proposamenak.

MJPri dagokionez, oro har, ingurumen-harreman argia duten alderdi hauei buruzko erreferentziak falta dira:

- 2050a baino lehen garraioaren eta mugikortasunaren sektorean klima-neutraltasuna lortzeko neurri zehatzak, 2030erako eta 2040rako tarteko helburuekin.

Administrazioek egiten dituzten berotegi-efektuko gasen emisioen inbentarioek (IHOBE-Gobierno Vasco 2023, MITECO 2024) agerian uzten dute garraioa dela emisioei ekarpen handiena egiten dien sektorea, eta ez duela beheranzko joerarik erakusten. Lehentasunezko eremua da, eta haren gainean lan egin behar da berotegi-efektuko gasen emisioen ondorioak arintzeko. Ibilgailu pribatuko mugikortasuna da BEGak sortzen gehien laguntzen duen modua, eta, beraz, eguneroko mugikortasunari eusteko eta ekarpena murrizteko zailtasunak izan behar dituen mugikortasunaren eremua izango litzateke. EMJPk ibilgailu pribatua egunero erabiltzeko asmoa kentzeko neurriak lehenetsi beharko lituzke. EKPNik (Energia eta Klimaren Plan Nazional Integratua) emisioak murrizteko helburuak ezartzen ditu, eta helburu horiek EMJPk baloratu eta onartu beharko lituzke, aurreikuspenen integrazioa behar bezala justifikatuz:

Jarraian, EKPNIn ezarritako helburuak transkribatuko dira:

2023-2030 aldirako EKPNi eguneratuak neutraltasun klimatikoaren helburuak bete nahi ditu (fit for 55 paketea), energia-efizientziaren arloko ahalegin kolektiboari lagunduz (2023/1791 (EB) Zuzentarauari erantzunez, baita ere). Helburua da 2021-2030 aldirako azken energia-aurrezpenaren guztizko bolumen metatua 53.593 ktep8 izatea. 2021-2030 betebehar-aldirako, MITERDeK aurreikusten du garraioaren sektoreak lagunduko duela gehien azken energia metatua aurrezteko helburuan⁹.

Aurrezpen horiek lortzeko, eta, horrekin batera, 2030erako BEG emisioak % 42 murrizteko 2005arekin alderatuta, garraioaren sektorean, Estatu osoan, lurreko garraioari lotutako honako 4 neurri hauek proposatzen ditu (Estatu osorako energia aurrezteko helburu metatuaren % 33,5):

2.1 NEURRIA. Emisio gutxiko eta hiri-mugikortasun jasangarriko eremuak. 2021-2030 aldian metatutako azken energiako 6.604,7 ktep-eko aurrezpena zenbatetsi da.

«Neurriak ibilgailu pribatuaren erabilera murriztu nahi du, batez ere errekontza-motorra dutenena, eta, beraz, KPNI honek egingarritzat jotzen du hiri-inguruneetako trafikoak % 41,3 murriztea 2030era arte, bai eta metropoli-trafikoak ere, urtean % 1,5 inguru; telelanak, ibilgailu partekatuek, motorrik gabeko bitartekoen erabilerak eta

garraio publiko kolektiboak helburu horiek betetzea ahalbidetuko dute, eta oso garrantzitsua da garraio publikoaren finantzaketa egokia ahalbidetzea, kalitatea eta zerbitzua hobetzeko, erabiltzaile gehiago erakartzeko eta, horrela, hiri-inguruneetako airearen kalitatea hobetzen laguntzeko».

2.27. NEURRIA. Salgaien garraioko aldaketa modala, 2021-2030 aldian metatutako azken energian 4.403,1 ktep aurrezteak dakarren trenbidearen presentzia handiagoarekin.

"Azken energia-kontsumoa eta karbono dioxidoaren emisioak murriztea da helburua, salgaien garraioan trenbidea indartuko duten jarduerak bultzatuz, errepideetan egiten dena murriztuz. Epe labur eta ertainean eragina izango duten ekintzak eta neurriak, 2030a baino lehen horiek ezartzeak salgaien trenbideko garraioaren kuota modala % 10 arte igotzea ahalbidetzen badu».

2.38 NEURRIA: garraibideen material mugikorra berritzea, efizienteagoak diren beste batzuen bidez, eta kudeaketa efizienteagoa hobetzea. 2021-2030 aldian metatutako azken energian 3.105 ktep aurrezteak, gutxi gorabehera.

- EMJP bat etorri behar da Eusko Jaurlaritzaren Trantsizio Energetikoaren eta Klima-aldaketaren Estrategiarekin (Eusko Jaurlaritzaren Trantsizio Energetikoari eta Klima Aldaketari buruzko 1/2024 Legearen 17. artikulua).
- Xede-herri guztietan airearen kalitatea hobetzeko helburu zehatzak ezartzea, emisio gutxiko eremuak ezartzeko 2030erako.
- Airearen Kalitate Planak sustatzea eta abian jartzea, osasunaren eta landarediaren babesa bermatzeko neurrien bidez, OMEk adierazitako balioekin bat datozen mailak lortzeko. Plan horiek hiri-mugikortasun jasangarriko planekin (HMJP) koordinatu behar dira, gas nagusien emisioak murrizteko neurriak bilatzeko.
- Zarata murrizteko (ibilgailu kopurua murriztea, ibilgailu isilak sustatzea, garraio publikoa sustatzea edo abiadura murriztea...) helburuak eta neurriak ezartzen dituzten udal ekintza planak bezalako proposamenak sustatzea.
- Elektrizitatea kargatzeko gune gehiagoren horniketa eta ohiko erregaiaren horniketako estazioen proiektu berriak murriztea.
- Mugikortasun jasangarria landa-eremuetara iristen dela bermatzea eta mugikortasun elektrikoa sustatzea lurralde osoan.
- Hidrogeno berdetik eratorritako zero emisioko erregai berriztagarriak hedatzeko helburu zehatzak ezartzea.
- Lantokietarako mugikortasun-planen planteamendua eta helburuak hobetzea. Indarrean dagoen araudia eraginkortasunez aplikatzea.
- Lurralde- eta hirigintza-eredu urrundua geldiaraztea, baliabideen kontsumitzailea eta sakabanatua, periurbanizazioari eta azpiurbanizazioari mesede egin diona, eta mugikortasun motorizatuarekiko gero eta mendekotasun handiagoa eragin duena.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJP guztiz bat dator Trantsizio Energetikoaren eta Klima Aldaketaren 1/2024 Legearen helburuekin. Horren erakusgarri dira EMJPren IEA.1 (Garraioaren berotegi-efektuko gasen emisioak) eta IEA.3 (garraioaren energia-kontsumoa) adierazleen helburuak.

Alegazioan proposatutako jarduketei dagokienez, udal-eskumenekoak alde batera utzita, adierazi behar da horietako gehienak Euskadiko Mugikortasun Planean jasota daudela. Jarraian, horietako batzuk zerrendatzen dira: E1.P1 (25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea), LS6.P1 (Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea), E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea), EGP2.P2 (EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propulsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz), LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea), E2.P2 (Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea), E2.P3 (Ohiko erregaien horniketako estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea), EGP7.P5 (Lantokietarako Mugikortasun Jasangarriko Gidalerroak daudela ziurtatzea 500 langiletik gorako poligonoetarako, bai mugikortasun-plan propioen bidez, bai hiri-mugikortasun jasangarriko planetan sartuta), O5.P2 (Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan), O10.P2 ("Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.)...

3.9.7 Ogasuna eta Finantzak Saila

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ekintza Plana – O6.P1 proposamena: Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 14. artikuluan adierazitakoaren arabera, «Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana» pertsonen mugikortasunerako eta salgaien logistikarako garraiobideen koordinazio eta integrazio intermodalean oinarritutako plangintza-tresna da.

Planak, besteak beste, honako hauek jaso behar ditu::

“d) Plangintzan jasotako finantzaketa-mekanismoen zenbatespena, bai eta plangintza horri lotutako inbertsio-programa bat ere.”.

Horri dagokionez, "Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak" hainbat "Jarduketa Plan" jasotzen ditu (Orokorra, Errepidea, Garraio publiko kolektiboa, etab.), dagozkien "Jarduketa-ildoekin" eta "Proposamenekin" jarduketa-ildo bakoitzeko.

Bada, "Jarduketa Plan Orokorra" dagokionez, "Garraiobidea sustatu eta bultzatzea" izeneko jarduera-ildo bat sartu da, "Mugikortasun jasangarria bultzatzeko zerga-neurriak ezartzea (hobaria, tasak...)" izeneko proposamenarekin lotuta. Proposamen horri dagokionez, "foru-aldundiak eta udalak" identifikatu dituzte inplikaturako eragile gisa, eta "epe ertainera" ezartzeko egutegi bat ezarri dute.

Proposamen horri ez zaio lotzen inolako inbertsio-kosturik, ez zenbatetsitako guztizko kosturik, ez eta zenbatetsitako mozkinik ere, eta jarraian adierazten dugun xehetasunarekin planteatzen da.

Hasiera batean, horrela formulatuta, «Jarduketa Plan Orokorren» proposamen honek foru-aldundien zerga-arloko eskumenetan esku-sartzea dakar (bai zerga itunduei dagokienez, bai tokiko zergeri dagokienez), eta horrek gure Zerga Politika eta araudia egiteko prozesuak garatzeko modua baldintzatzen ditu, Arbitraje Batzordeak maiatzaren 13ko 1/2011 Erabakian, nahitaez zerga-neurriak jaso behar zituen plangintza-tresna bati buruzkoan (zehazki, «Ekintzaileei eta enpresa txikiei laguntzeko plana»), adierazitakoaren ildotik, adibidez.

Jakin badakigu Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 28. artikulua, proposamen horren xehetasunean aipatzen diren aurreikuspenak jasotzeaz gain, 3. apartatu bat ere jasotzen duela, honako hau adierazten duena:

“3. Zerga-arloan eskumena duten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrean garraio-eskumenak dituen sailari kontsulta egin ondoren, zerga-sistema eta politika ekonomikoko beste tresna batzuk erabiltzea sustatuko dute, lege honen helburuak lortzen laguntzeko.”.

Azken batean, uste dugu azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 28. artikulua 3. apartatuak eta deskribatutako «Jarduketa Plan Orokorra» betebeharrak ezartzen dituztela, foru-aldundiek zerga-araudiaren arloan dituzten eskumenak eta arauak egiteko prozesuen garapenak urratzen dituztenak.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Jasangarriaren Planaren barruan proposatutako jarduketa guztiak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean xedatutakoaren arabera planteatzen dira, eta, nolanahi ere, dagoen eskumen-esparrua eta nahitaez bete beharreko gainerako printzipioak errespetatuz.

Ildo horretan, EMJPren O6.P 1jarduketa (Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea –hobaria, tasak... –) 11/2023 Legearen 28. artikuluan xedatutakoa jasotzera mugatzen da, eta zerga-arloan eskumena duten EAEko administrazio publikoei dagokie mugikortasun jasangarriaren helburuak lortzen lagunduko duten neurri fiskalak eta finantzarioak sustatzea eta ezartzea.

Bestalde, adierazi behar da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legea onartu zela, nahitaezko izapide eta txosten guztiak gainditu ondoren ezarritako lege-prozeduraren arabera. Beraz, indarrean dagoen eskumen-araubidearen arabera.

3.9.8 Herri Administrazio eta Erakunde Harremanetarako Saila

Alegazioen edukia:

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legeak honako hau jasotzen du:

“6. artikulua. Eskumen-araubidea.

1. EAEko administrazio publikoek honako banaketa honen arabera baliatuko dituzte mugikortasun jasangarriaren arloko eskumenak::

a) Eusko Jaurlaritzari dagokio, garraioaren arloan eskumena duen sailaren bitartez, mugikortasun jasangarriko politikaren plangintza orokorra egitea Euskal Autonomia Erkidegoaren eremuan. Eskumen hori Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean gauzatuko da.

Halaber, Eusko Jaurlaritzari dagokio mugikortasuna planifikatzeko tresnak betetzen direla kontrolatzeko eskumena.

b) Foru-aldundiei dagokie Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana garatzea beren lurraldeko hiriarteko eremuan, dagokion mugikortasun jasangarriko planaren bidez.

...

2. Mugikortasun jasangarriko politikaren neurriak garatu eta zehaztea, garraio-modu bakoitzean, eskumena duten administrazio publikoei dagokie, bakoitzari dagokion moduan.

3. Eskumenak administrazio publikoen arteko koordinazio-, lankidetzak-, lankidetzak-, erantzukidetasun-, efizientzia-, efikazia- eta gardentasun-printzipioen arabera gauzatuko dira”.

Beraz, Eusko Jaurlaritzak, ekimen honen bidez, EAEko mugikortasun jasangarriko politikaren plangintza orokorra egiteko eskumena baliatzen du. Eta, hala badagokio, mugikortasuna planifikatzeko tresnak betetzen direla kontrolatuko luke, baina horrek ezin du inola ere ekarri foru-aldundien eskumen eskusiboetan eskua sartzea, baizik eta planaren printzipioen eta helburuen arabera egiaztatzen hutsa.

Foru-aldundiek, 6. artikularen 2. puntuan adierazten den bezala, mugikortasun jasangarriko politikaren neurriak garatzeko eta zehazteko eskumen eskusiboak baliatuko dituzte, eta, horretarako, funtsezkoa da 3. apartatua betetzea, zeinaren arabera administrazio publikoen koordinazioaren, kooperazioaren, lankidetzaren, erantzukidetasunaren, efizientziaren, eraginkortasunaren eta gardentasunaren printzipioen arabera gauzatuko baitira eskumenak.

1. alegazioa: EMJP - Kudeaketa-eredua.

EMJP plangintza-tresna bat da, pertsonen mugikortasunerako eta salgaien logistikarako garraio-bideen koordinazio eta integrazio multimodala ahalbidetzen duena.

Testuinguru horretan, EMJP antolatzeko eta kudeatzeko moduaren aurreikuspen zehatzagoa falta da.

"EMJPren kudeaketa-, jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-sistemari eta kudeaketa-ereduari" buruzko atala urria eta orokorra da, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak kudeatuko eta garatuko du EMJPren ezarpena. Horrela, Planaren erabilgarritasuna ez da Jarduketak eta Proposamenak gauzatzearen ondorio soilik izango, horiek eraginkorrak izatearen ondorio baizik. Eta, ondoren, jarraipen-adierazleak eta horien iturriak jasotzea.

Ez da organo, tresna edo tresnarik zehazten Plana ezartzeko behar diren antolaketa eta kudeaketa modu eraginkor eta koordinatuan egiten dela adieraz dezakeenik.

Erantzuna: Onartzen da

EMJPren «Kudeaketa-eredua eta jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-sistema»-ren 1.2.3 apartatuan (Kudeaketa-erakundeak), Euskadiko Garraio Agintaritzaren barruan EMJPren jarraipen- eta koordinazio-batzorde bat sortzeko proposamena sartu da, inplikaturako eragile garrantzitsuenak barne hartuko dituena, aurreikusitako jarduketak eraginkortasunez eta efizientziaz gauzatu ahal izateko.

2. alegazioa: EMJP - Dagoen eskumen-esparrua errespetatzea.

Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sistemen eta -moduen eskumen-egoerak esparru zabal eta konplexua eskaintzen du, bai plangintzari dagokionez, bai kudeaketari, mantentzeari eta finantzaketari dagokienez. Eta, era berean, garraioei, azpiegiturei, ingurumenari, lurralde-antolamenduari eta hirigintzari, ogasunari eta abarri eragiten dieten gai ugari. Gai horien eskumenak administrazioen artean banatzen dira, eta Bizkaiko Lurralde Historikoan aipatzen ez den Bizkaiko Garraio Partzuergoaren berezitasuna dute.

Inguruabar horren ondorioetako bat da inplikaturako erakundeen arteko kooperazioan, koordinazioan eta lankidetzan oinarritutako mugikortasun-sistema formulatzeko erronka, euskal gizartearen zerbitzura jartzeko haren premiak beteko dituen mugikortasun jasangarriko sistema bat.

Ildo horretan, Eusko Jaurlaritzaren, foru-aldundien, udalen, Estatuaren eta diagnostikoan aipaturako protagonismoa duten erakundeen eskumenak ditugu, hala nola Euskadiko Garraio Agintaritza, Bizkaiko Garraio Partzuergoa, garraioaren lurralde-agintaritzak, mugikortasun-agentziak, etab.

Egindako diagnostikoari esker, mugikortasun-arazo espezifikoak ezagutu ahal izan dira, eta, horietatik abiatuta, mugikortasun-eredu berri bat ezar dezaketen konponbide eta proposamen posibleen ikuspegi integratua eta ordenatua planteatu ahal izan da, bai eta hori lortzeko behar diren jarduketak ere. Eta estrategiak eta jomugak definitu dira, jarduera-planetan biltzen diren ekintza-planeko proposamenak zehaztuz. Plan horiek, era berean, proposamenak dituzten jarduketa-ildoak dituzte, eta horietan ezarpen-egutegia, kostuak, inplikaturako eragileak eta abar zehazten dira.

Esan bezala, proposamen horietan jarduketan arduradunak adierazten dira, erakunde bakoitzaren eskumenen arabera, eta hala jasotzen da 11/2023 Legearen 6.2 artikuluan. Hala ere, azpimarratu behar da Bizkaiko Foru Aldundiak, bere eskumen eskusiboko jardueretan, autonomia osoz jardungo duela bere ahalmen guztietan, eta Mugikortasun Planaren kudeaketa-, jarraipen- eta ebaluazio-funtzioak ezin izango diela eragin.

Zehazki, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak zenbait jarduketa eta proposamen ezartzen ditu, Bizkaiko Foru Aldundiarekiko eskumenak urra ditzaketenak. Zehazki, gatazka-arlo hauek identifikatu dira:

- Errepideko mugikortasuna: Sare funtzionalak estaldura txikia du Arabako azalerari dagokionez, eta udal-estaldurak sare funtzionalari dagokionez, eskumen-tentsioak sor ditzake, batez ere lurralde historiko desberdinak zeharkatzen dituzten bide-azpiegituren kudeaketan eta hobekuntzan.
- Errepideko garraio publiko kolektiboa: Zenbait ordainbideren arteko elkarreragingarritasunik eza (adibidez, Lurraldebus BAT eta BARIKekin, Bilbobus MUGIrekin, Bizkaibus MUGIrekin) eta tarifen integrazio-maila gatazka-arloak izan daitezke; izan ere, ordainketa- eta tarifa-sistema horien koordinazioak erakundeen arteko akordioak eska ditzake, administrazio bakoitzaren eskumenak errespetatuko dituztenak.
- Mugikortasuna sistema aktiboetan: Lurralde Historikoen eta Lurralde Historikoetako Hiriburuen arteko eskaintza-aldea, Bizkaiko hiriarteko ibilbideen jarraitutasunik eza eta Bizkaiaren eta gainerako Lurralde Historikoen arteko deskonexioa desadostasun-puntuak izan daitezke. Bizikleten eta oinezkoen sarearen plangintzak eta kudeaketak, foru-aldundien eta Eusko Jaurlaritzaren eskumenak barne hartzen dituenak, koordinazio eraginkorra eskatzen du gainjartzeak edo eskumen-hutsuneak saihesteko.
- Logistika eta salgaiak: salgaien hiri-banaketaren arazoak eta Nafarroako eta Akitaniako plataformekin lankidetzarik ez izateak gatazkak sor ditzakete zentro logistikoen eta salgaien garraio-sarearen plangintzan eta kudeaketan, eta horrek Bizkaiko Foru Aldundia eta beste administrazio batzuk inplikatzeko.

Laburbilduz, Euskadiko Mugikortasun Planak administrazio eskudunen arteko koordinazio egokia bermatu behar du, dagoen eskumen-esparrua errespetatuz eta toki- eta foru-erakundeen eskumenak inbaditzea saihestuz, hala nola Bizkaiko Foru Aldundiarena. Mugikortasun jasangarriaren gaiak, guztiz zeharkakoa denez, sektoreko administrazio, entitate eta organismo publiko eta pribatuen arteko koordinazio- eta adostasun-ahalegina eskatzen du.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren barruan proposatutako jarduketa guztiak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean xedatutakoaren arabera planteatzen dira, eta, nolanahi ere, dagoen eskumen-esparrua eta nahitaez bete beharreko gainerako printzipioak errespetatuz.

3.10 MERCADONA, S.A.

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ekintza-plana - E1.P1 proposamena: 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

1. Beharrezkoa da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana eta, ondorioz, eragindako probintzietako EGEen etorkizuneko ordenantzak bat etortzea Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legearekin, eta koherentea izatea Estatuko eta Europako araudiarekin.

Horrela, EGE murrizketak 50mila biztanletik gorako udalerriei lotu behar zaizkie, eta 50mila-20mila biztanleko udalerrietan, berriz, aukerakoak izan behar dute, udal-administrazioaren iritziz, deskarbonizazio-helburuak lortzeko beharrezkoak badira eta airearen kalitatea hobetzeari buruzko 102/2011 Errege Dekretuan araututako kutsatzaileen muga-balioak gainditzen badira.

Ezinbesteko baldintza da mugikortasun-mugak homogeneousak izatea Euskadiko lurralde osoan.

Berotegi-efektuko emisioak murrizteko, benetan garrantzitsua ez da eremu horietako zirkulazioa murriztea, baizik eta oinez, bizikletaz, beste garraiobide jasangarri batzuekin eta abarrekin joan-etorriak errazteko neurriak sustatzea. Horregatik, EGEEi buruzko 1052/2022 Errege Dekretuak azpimarratzen du emisioak murrizteko helburuak lortzeko garrantzitsuena garraio publikoaren erabilera eta finantzaketa egokia garatzea dela.

Kontuan hartu beharreko beste ñabardura bat da EGEen oinarritzko baldintzetako bat dela proportzionaltasunaren azterketa egoki bat egin behar dutela inpaktu ekonomiko eta sozialek merkatuan eta lehian duten eraginari buruz. Adibidez, "A" ingurumen-bereizgarria alde batera utzita, erroldatuta ez dauden ibilgailuek mugikortasun-mugak dituzte, eta horrek eragin larria du inguruko saltokietan eta tokiko sare ekonomikoan.

Helburua airearen kalitatea hobetzea da, ez murrizketak eta zehapenak.

2. EGEko salbuespenen justifikazioen barruan, berebiziko garrantzia du elikadura-establezimenduetako langileak babestea (supermerkatuak, eskualdeko merkatuak, tokiko dendak, etab.), funtsezko zerbitzu kritiko gisa. Horrela, elikadura-establezimenduetan norberaren edo besteren konturako lan-harremana dutela egiaztatzen duten langileen ibilgailuek salbuetsita egon behar dute beti. Salbuespen hori EGEn kudeaketaz arduratzen den udalak emandako alde aurreko baimen baten bidez eman daiteke.

Beraz, ezin da ahaztu egoiliarrentzako eta beste jarduera batzuetarako salbuespen sorta zabala egon daitekeela, hala nola mantentze-zerbitzuetarako edo EGE saltokietan obrak egiteko.

3. Azkenik, egokitzen epe bat behar da, aurreabisu-epe egokiarekin, ingurumen-bereizgarria "A" duten ibilgailuak EGEEtara sartzeko murrizketetarako, udal-ordenantzetan mugak garatzen direnean. Izan ere, biztanleek pixkanaka berritu ahal izango dituzte ingurumen-bereizgarri gabeko ibilgailuak, baldin eta EGE zirkulatze mugak badituzte.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeei mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne, eta publikoaren eta pertsona interesdunen parte-hartzea bermatuko dute diseinu- eta ezarpen-prozesuan.

2. alegazioa: Ekintza-plana - B1.P2 proposamena: Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta 30eko eremuak (baketze-eremuak) ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan.

Salbuespen justifikatuak: trafikorik gabeko bizikidetzak-perimetroaren barruan, zerbitzu publikoez gain (larrialdiak, garbiketa, osasun-zerbitzuak, etab.), salgaiak edo hornidurak etxez etxe banatzeko zerbitzuak ere sarbidea izan behar du.

Banaketa-zerbitzua desplazatzeko aukerarik ez duten edo zailtasunak dituzten herritarren eskura jartzen da; horregatik, ez da sartzeko mugarik edo ordutegirik egon behar banaketa herritarren beharretara egokitzeko.

Etxez etxeko banaketek deskarga arina behar dute, eta langileak ez du gehiegizko ahaleginik egin behar. Horretarako, salgaiak bezeroari ematen zaizkion gunetik ahalik eta hurbilen deskargatu behar dira. Era berean, ibilgailua aparkatuta dagoen bitartean denbora gutxiago zirkulatzea ere errazten da, eta, beraz, emisioak murrizten dira.

Kasu batzuetan, premia biziko ondasunak ematen dira, hala nola elikagaiak edo farmakoak. Ondorioz, bermatu behar da Euskadiko lurralde osoan egin ahal izango dela etxez etxeko banaketa, sarbide-mugarik gabe.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie hiri-barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziplina ezartzea eta sustatzea.

Beraz, udalek zehaztu beharko dituzte baketze-eremuen zehaztapenak.

3. alegazioa: Ekintza-plana - LS7.P3 proposamena: Salgaien hiri-banaketa laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa.

Hiriko zamalanetarako sarbidea mugatuta dagoenez, enpresek egokitzen denbora behar dute araudiak ezartzen duena betetzeko eta saltokien zerbitzua eta hornidura bermatzea

eragozten duen eraginik ez izateko. Egokitzeko epe bat behar da, aurreabisu-epe egokiarekin, zamaletarako sarbide-murrizketak behar bezala ezartzeko.

Aurrekoarekin batera, zamaletarako baimendutako ordu-tarteak, gutxienez, hamabi ordu hartu beharko ditu.

Ibilgailu txikienek ez dute beti kutsadura edo auto-ilara gutxiago eragiten. Bolumen handiagoko entregak egiten dituzten enpresen kasuan, ibilgailu txikiagoekin sartzen badira salgai bera eramateko, ibilgailu gehiago behar dituzte. Era berean, sartzea debekatzeak kutsadura, pilaketa eta deskarga-kopurua handituko lituzke. Ondorioz, ez litzateke eraginkorra izango tonajea gehiegi mugatzea EGEko saltokietan deskargatzen duten kamioientzat.

Aurrekoari gehituta, behar bezala justifikatuta eta baimen bidez, zamaletarako baimenak egon beharko dira baimendutako ordutegitik kanpo, betiere bidearen funtzionamendu normala oztopatzen ez bada.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Hiri-eremuan, trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, udalek zehaztu beharko dituzte salgaien hiri-sarbideari eta -banaketari buruzko zehaztapenak eta erregulazioak, eta Eusko Jaurlaritzak laguntza- eta koordinazio-lanak baino ez ditu egingo, aipatutako LS7.P3 proposamenaren arabera.

3.11 FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios)

Alegazioen edukia:

FACONAUTOK ibilgailuen, turismoen, merkataritzaren, industriaren eta nekazaritzako makineriaren kontzesionario ofizialen elkarte guztiak biltzen ditu.

Horrela, patronal honen babespean, estatu mailan 2006ko emakidadunen interesak ordezkatzeko ditugu, 5.015 salmenta-punturekin. Enpresa horiek, enpresa txiki eta ertain gehienek, 161.000 enplegu baino gehiago ematen dituzte, eta 45.000 milioi euro baino gehiago fakturatzeko dituzte, hau da, estatuko BPGd-aren %3,1 (datuak 2023rako itxita daude).

Euskadin 105 kontzesionario daude, lurraldean zehar 263 salmenta-punturekin. Enpresa horiek 6.800 langile baino gehiago dituzte. Emakidadun horien fakturazioa 1.400 milioi eurotik gorakoa izan zen, hau da, EAEko BPGd-aren %1,5 (datuak 2023rako itxita daude).

1. alegazioa: Ekintza-plana – Proposamena: E2.P1 Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.

Euskadiko mugikortasuna eta arlo horretan hartu beharreko neurriak aztertzerakoan, garrantzitsua da garrantzitsutzat jotzen ditugun parametro batzuk aztertzea:

- 2024an 25.772 turismo-ibilgailu matrikulatu ziren, hau da, 2023ko aldi berean baino %5,6 gehiago. Hala ere, hazkunde hori Estatuan izandakoa baino txikiagoa da (%7,1).
- Mugikortasun jasangarriaren arloko puntu interesgarrienetako bati dagokionez, ibilgailu elektrifikatuen matrikulazioa (ibilgailu elektriko puruak eta ibilgailu hibrido entxufagarriak) %12,9ko barneratze-kuotan kokatu zen, datu nazionalak hobetuz (%11,4).
- Hortaz, elektrifikazioaren portaera apur bat hobea da Euskadin, Espainia osoan baino hazkunde txikiagoa duen merkatu batean.
- Hala ere, arazo nagusia Euskadiko turismo-parkearen batez besteko antzinatasunaren datu kezagarria da, zehazki, %14,9, 2024an itxitako datuekin; Espainia osoa baino ehuneko 0,5 puntu gehiago. Euskadin 1.056.879 turismo-ibilgailu daude. Merkataritza-ibilgailu arinei dagokienez, 177.006 ibilgailu daude, eta 14,2 urtekoa da batez besteko antzinatasuna (Espainiako 14,7 urteen aldean).

Beraz, neurriei aurre egiteko eta Euskadiko mugikortasun jasangarriko plan bat proposatzeko orduan, ikuspegi bat hartu beharko litzateke kontuan, Euskal Autonomia Erkidegorako ibilgailuak berritzeko plan bat abian jarri ahal izateko. Zalantzarik gabe, eragin positiboa izango luke:

- a) CO2 emisioak murriztea, hori baita proiektuaren helburu nagusietako bat.
- b) Mugikortasunaren eraginkortasuna hobetzea, bide-segurtasunari dagokionez; izan ere, 11 urtetik aurrera, ibilgailu gehiago daude bide-ezbeharretan inplikaturik, eta hori pixkanaka handitzen doa antzinatasuna handitu ahala («IATk segurtasunari eta ingurumenari egiten dion ekarpena» azterlana, Carlos III.a Unibertsitatea).

Energiaren Euskal Erakundearen (EEE) Zuzendaritza Nagusiari duela gutxi proposamen zehatz bat egin badiogu ere, eta dokumentu gehigarri gisa txertatu bada ere, garrantzitsutzat jotzen dugu proposamen hori eta aurrekontu-alderdia nabarmentzea, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektuaren barruan.

Euskadirako berritze-plan baten proposamena, FACONAUTOk aurkeztutakoa, Euskal Autonomia Erkidegoko emakidadunen elkartekin batera, federazio honek lagundu dituen beste ekimen batzuen ondorio positiboen emaitza da, hala nola Galiziako Xuntak ezarritako «Renueva tu Vehículo» plana (2024 eta 2025), Kantabriako Gobernuaren «Renove III» programa (2024 eta 2025), Errioxako Gobernuaren «VER» programa, Madrilgo erkidegoko «Mueve Madrid» plana edo erkidego horretako «Madrid Cambia 360» plana.

Proposatutako ibilgailuak berritzeko plana honako puntu hauetan laburbiltzen da:

- Turismo-ibilgailuak eta merkataritza-ibilgailuak erosteko aplikazioa (M1 eta N1), kilometroko 120 gramo CO₂ baino emisio txikiagoekin.
- Onuradunak: Euskadin bizi diren pertsona fisikoak, edo egoitza soziala edo lantokia Euskadin duten pertsona juridiko eta autonomoak.
- Neutraltasun teknologikorako ikuspegia, emisioen murrizketari lehentasuna emanaz eta gaur egun dauden teknologietako bat bera ere baztertu gabe. Horrela, elektrifikaziora sartu ezin diren baina mugikortasun eraginkorrako eta seguruago baterantz joan behar duten herritar gehiago sartzeari berritasun ematen da (prezioa, mugikortasun-beharrak, kargatzeko azpiegitura).
- Ibilgailu bat erostea, 10 urtetik gorako antzinatasuna duen unitate bat nahitaez txatar bihurtuta, turismoen kasuan; antzinatasun hori 5 urtetik gorakoa izango da merkataritza-ibilgailuen kasuan.
- Gehieneko prezioak (zergak barne): 42.000 €. Ibilgailu elektrifikatuen kasuan (30 km-tik gorako autonomia dutenak), 47.000 €.
- Jarduketak eta proposatutako zenbatekoak:

Actuación	Vehículo nuevo adquirido	Ayuda CCAA	Ayuda Adicional familias numerosas	Descuento Concesionario	Total	Total familias numerosas
1	Turismos (M1) con emisiones ≤ 110 gr CO ₂ /Km	3.000 €	600 €	1.000 €	4.000 €	4.600 €
2	Turismos (M1) con emisiones ≤ 120 gr CO ₂ /Km	2.000 €	400 €	1.000 €	3.000 €	3.400 €
3	Furgonetas (N1) con emisiones ≤ 120 gr CO ₂ /Km (con MTMA <2.500 kg) o con emisiones < 185 gr CO ₂ /Km (con MTMA ≥ 2.500 kg)	2.000 €	400 €	1.000 €	3.000 €	3.400 €

- Kontuan hartu beharreko aurrekontua: 3.000.000 €. (2.700.000 €partikularrentzat eta 300.000 € autonomo eta enpresentzat).
- Berreskuratze-ratio fiskala (BEZa, IEDMT, TMIZ, trafiko-tasak eta udal-tasak itzultzeagatik) 2,21 €-koa izango da ukitutako administrazio guztientzat, inbertitutako euro bakoitzeko.
- Emisioen batez besteko murrizketa (Euskadiko parkean sartuko liratekeen ibilgailu berrien eta zirkulaziotik kendutako ibilgailuen emisioak kontuan hartuta) %63,69koa da.

Horregatik, eskatzen dugu kontuan har dadila Euskadiko ibilgailu-parkea berritzeko plan baten proposamena, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren ekintza-planaren barruan, 2. proposamenaren barruan («ekipoak hornitzea eta hobetzea» (E2), 1. proposamena (E2.P1), «Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea»), bai eta kostu- eta etekin-analisiaren barruan ere, 4. apartatuan (errentagarritasun finantzarioaren azterketa), 2. puntuan (finantzaketa-iturriak moduen eta eremuaren arabera), 2.1.2 azpiapartatuan (laguntzak).

Horrela, plana abian jartzeko zenbatesten dugun aurrekontua (3.000.000 €) ezin hobeto har daiteke bere gain jarduketa-ildo horretarako zenbatetsitako kostuaren barruan (700.000.000 €).

Erantzuna: *Partzialki onartzen da.*

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Zehazki, E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea) eta LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) jarduketetan.

Hala ere, jarduketan edukiaren xehetasuna eta irismena egituratutako laguntza- eta finantzaketa-mekanismoen bidez zehaztuko dira.

2. alegazioa: Ekintza-plana – E1.P1 Proposamena: 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

Gaur egun, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legeak (KATEL) ezartzen du nahitaezkoa dela emisio gutxiko eremu bat ezartzea 50.000 biztanle edo gehiago dituzten udalerrietan. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proposamenak –8 urte baino gehiagoko epean bada ere– 25.000 biztanletik gorako udalerrietara zabaltzen du inplementazio hori.

Emisio Gutxiko Eremuak arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuan (abenduaren 28ko BOE), toki-erakundeek ezartzen dituzten EGEen oinarrizko edukia definitzen da, bi helburu nagusirekin:

- Airearen kalitatea hobetzea.
- Klima-aldaketa arintzea.

Horrekin lotutako hiru neurri ere ezartzen dira:

- Kalitate akustikoaren helburuak betetzea.
- Garraiobide-aldaketa bultzatzea, garraiobide jasangarriagoak lortzeko.
- Garraiobideen erabileran energia-eraginkortasuna sustatzea.

Aurrekoa kontuan hartuta, FACONAUTOk honako gogoeta hauek kontuan hartzea proposatzen du:

- Ibilgailu motordun eta garbiaren defentsa:
 - o Ibilgailu motordun jasangarriak gizartearen eta ekonomiaren garapenean betetzen duen zeregina mugikortasunerako baliozko eta beharrezko aukeratzat hartzea.

- Multimodalitatea eta neutraltasun teknologikoa. Garraiobideen arteko aukera anitza eta oreka:
 - Mugikortasun zirkularreko edo aukera anitzeko eredu bat sustatzea, non herritarra eta bere premiak erdigunean dauden, hainbat garraiobide alternatibo erabili ahal izanik, betiere modu jasangarrian.
 - Neutraltasun teknologikoari eustea, 2050ean deskarbonizaziorako trantsizioan eskuragarri dauden teknologia guztiak erabiltzen laguntzeko.
 - Garraiobideen aukera anitza sustatzea, ingurumen- (airearen kalitatea, gasen emisioak eta kutsadura akustikoa), gizarte- (irisgarritasuna, bizigarritasuna eta segurtasuna) eta ekonomia-beharrak (merkataritza eta jarduera) orekatzeko.
- • Automobil-parkearen antzintasuna:
 - Automobil-parkearen antzintasuna (14,9 urte, batez beste, Euskadin, lehen adierazi dugun bezala) emisioak murrizteko oztopotzat eta mugikortasunerako arrisku-faktoretzat hartzea, herritarren bide-segurtasunari arreta berezia eskainiz.
- Arauen homogeneotasuna:
 - Hainbat toki-araudik sortutako "muga-efektua" prebenitzea; araudi horietako asko estatu-mailako gaikuntzek sustatzen dituzte.
 - Lurralde osoan erregulazio koherenteak ziurtatzea, udalerrien arteko mugikortasunean eragin dezaketen arauak saihesteko.
- Mugikortasun jasangarrirako eskubidea eta hurbileko hiria:
 - Pertsonak mugikortasun jasangarriaren sistemaren barruan beren garraiobidea askatasunez aukeratzeko duten eskubidea errespetatzea.
 - "Mugikortasun aktiboa" kontzeptuaren ordeztatzea "mugikortasun jasangarria" erabiltzea saihestea eta horren ordeztatzea beste kontzeptu batzuk erabiltzea, ingurumena errespetatzen duten hainbat garraiobide sartzeko.
 - Zerbitzu partikularrak maila gisa sartzeko mugikortasun jasangarriaren barruan.
 - Mugikortasun-aukerak modu hierarkizatuan egituratzen dituen edozein arau saihestea, ibilgailu pribatua "per se" azken aukerara baztertzeko, kontraposizio gisa 360 ikuspegia proposatuz, ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-premiak orekatuko dituen eta pertsonen beharretara egokituko dituen sistemaren bidez.
 - Garraio-moduen aniztasuna Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legearen 14. artikularekin eta GJHen 11.2 xedearekin lerrotzea. Helburu horiek ez dute inola ere sistema hierarkizaturik ezartzen edo xedatzen, garraio publikoari lehentasuna emateaz gain.
- Progresibotasuna ezarpenen:
 - Turismo-ibilgailuak eta merkataritza-ibilgailu arinak (< 3.500 kg-ko GMBa):

- DGT etiketatu gabeko ibilgailuei EGE ezarri eta 2 urtera murrizteko iragarkia (parkearen %43,75).
- C etiketa duten ibilgailuei EGE ezarri eta 4 urtera murrizteko iragarkia (parkearen %29,44).
- Ibilgailu astunak (GMB > 3.500 kg):
 - DGT etiketatu gabeko ibilgailuei EGE ezarri eta 5 urtera murrizteko iragarkia (parkearen %46,94).
 - C etiketa duten ibilgailuei EGE ezarri eta 7 urtera murrizteko iragarkia (parkearen %22,37).
- Gobernantza, lege-garapena eta plangintza:
 - Organo eta tresna berriak sortzea, sektore ekonomikoek mugikortasun jasangarriaren gobernantzan parte har dezaten, bai eta automobilgintzarekin eta garraioarekin zuzenean lotutako elkarte sektorial adierazgarriek ere.
 - Beste arau-testu batzuekiko koherentzia ziurtatzea, hala nola KATEL, Errepideko Garraioaren Legea (LGAL) eta, bereziki, EGEen ED.
- Fiskalitatea:
 - Garraibide eraginkorragoen erabilera sustatzeko neurriak aplikatzea, hala nola TMIZen %100eko hobaria ibilgailu elektrifikatuentzat (elektriko puruak eta hibrido entxufagarriak) EGE hedatzen den udalerri guztietan, edo hobariak EJZn ezaugarri horiek dituzten ibilgailuak edukitzeagatik edo kargatzeko puntuak edukitzeagatik.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ilido horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorritako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Bestalde, EMJPk gaingiroki jasotzen ditu behatutako kontsiderazio batzuk, hala nola ibilgailu motordun eta garbiaren defentsa, intermodalitatea, arau-homogeneotasuna, mugikortasun jasangarriko eta hurbileko hirirako eskubidea, sektore ekonomikoek mugikortasun jasangarriaren gobernantzan parte hartzea, edo garraibide efizienteagoen erabilera sustatzen duten neurri fiskalak aplikatzea. Hala ere, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legea jo behar da, zeinak bere

helburuen artean ezartzen baitu EAEko administrazio publikoek mugikortasun aktiboaren lehentasuna ezarriko dutela mugikortasun jasangarriaren politikaren helburu gisa, arreta berezia eskainiz desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publikoari eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatuari eta elkarlanekoari, eta, nolanahi ere, ordezeko erregaiak kontsumitzen dituzten bitartekoen alde egingo dute (4.d artikulua).

EMJPk helburu hori zehazten du, eta helburu hau ezartzen du: «Garraiobideen banaketa bidezkoagoa lortzea, garraiobide iraunkorrenak lehenetsiz», ibilgailu pribatuaren erabilera ibilgailu horren mugikortasun guztiz gatibu horretara mugatzeko, modu jasangarriagoen aldeko apustua eginez, modu horiek garatzeko, sustatzeko eta bultzatzeko neurrien bidez (garraio publiko kolektiboa eta modu aktiboak).

3.12 ELKARTEAN

Alegazioen edukia:

Elkartean-ek (Asociación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Euskadi/Euskadiko Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Elkarte Koordinatzailea) jakin du jendaurrean jarri dela Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektua.

Proiektu hori aztertu ondoren, Elkartean-ek ekarpen hauek aurkeztu ditu, desgaitasuna duten pertsonen mugitzeko aukera berberak izateko eskubidea bermatzeko, desgaitasuna duten pertsonen eskubideei buruzko Konbentzioan aitortutako baldintzetan:

1. alegazioa: Ekintza-plana – Estrategiak.

9. orrialdean planteatzen da planean lortu nahi diren jomugen diseinua gidatzen duten printzipio komunak 4 estrategia orokorrean oinarritzen direla, zehazki: eraginkortasun funtzionala, efizientzia ekonomikoa, ingurumen-jasangarritasuna eta trantsizio ekologikoa eta justizia soziala.

Elkartean-en ustez, proiektuak gehiago hartu behar du kontuan irisgarritasunaren kontzeptua, eta, beraz, azken estrategia orokorrean termino hau sartzea proposatzen dugu: justizia soziala eta irisgarritasuna.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPren "Justizia soziala" estrategiak irisgarritasunaren kontzeptua barne hartzen duela uste da; izan ere, sistema bat sozialki bidezkoa da aukera-berdintasunean oinarritzen denean, inolako diskriminaziorik gabe, eta giza eskubideetan oinarritzen da.

2. alegazioa: Ekintza-plana – Xedeak.

9. orrialdean, honako helburu zehatz hauek jorratzen dira: banaketa modal bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienei lehentasuna emanez, bide-segurtasuna hobetzea, joan-etorrien denborak murriztea eta hirigune eta mugikortasun-erakartzaile nagusietarako irisgarritasuna hobetzea.

Elkartean-ek beharrezkotzat jotzen du irisgarritasunari buruzko definizio zehatzagoa eranstea xedeetan, Desgaitasuna duten Pertsonen Eskubideei buruzko Konbentzioaren 9. artikuluan aitortzen den bezala, ingurune fisikora, garraiora, informaziora eta komunikazioetara iristeko eskubidea, informazioaren eta komunikazioen sistemak eta teknologiak barne, eta publikoari irekitako edo erabilera publikoko beste zerbitzu eta instalazio batzuetara iristeko eskubidea, hiriguneetan zein landaguneetan.

Arestian aipatutakoagatik, azken xedean idazketa hau proposatzen dugu:

“Hirigune eta mugikortasun-erakargarri nagusietarako irisgarritasun unibertsala hobetzea, pertsona guztiek erabil ditzaten.”

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Garraioa eskuratzeko eskubidea EMJPren helburuan dago jasota: «Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta herritar guztientzat». Helburua da herritar guztiei bermatzea lurraldearekiko irisgarritasun- eta konektibitate-gutxieneko batzuk, mugikortasun eraginkorra izan dezaten beren jarduerak berdintasun- eta gizarte-justiziako baldintzetan garatzeko.

3. alegazioa: Ekintza plana – Inplikaturako eragileak.

18. orrialdean, ekintza-planaren proiektuan parte hartzen duten eragileak aipatzen dira, zehazki: udalak, foru-aldundiak, Eusko Jaurlaritza, estatuko erakundeak, trenbide-operadoreak, garraio-azpiegituren arduradunak, errepideko garraio publikoko operadoreak, salgaien garraioko eta logistikako operadoreak eta unibertsitateak eta ikastetxeak.

Elkartean-en ustez, ezinbestekoa da 3. sektore soziala planean sartzea, desgaitasuna duten pertsonak ordezkatzen dituzten erakunde gisa.

Erantzuna: Onartzen da.

Nahiz eta EMJPk eragile inplikatu gisa definitu dituen jarduketak gauzatzeko ardura duten erakundeak, gainerako gizarte-eragileei buruzko erreferentzia bat gehitu da, eta horiek kontuan hartu ahal izango dira EMJPn aurreikusitako jarduketaren garapena planifikatzean eta zehaztean.

4. alegazioa: Ekintza-plana – EGP2.P1 proposamena: Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobus flotan

27. orrialdean, ekipoen hobekuntzaren zuzkidura aipatzen da; zehazki, hiri-autobusen eta hiriarteko autobus flotan irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea.

Elkartean-en ustez, gehiago zehaztu behar dira irisgarritasun-hobekuntza horiek, hala nola pantailak, soinu-abisuak, arrapalen fidagarritasuna, hiru hiriburuetakoko autobus % 100era iritsi ahal izatea, etab.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Errepideko garraio publikoko zerbitzu erregularren kudeaketa (autobus-linea erregularrak) foru-aldundiei dagokie hiriarteko eremuan, eta udalei hiriko eremuan.

Beraz, EMJPk autobus-flotan irisgarritasuna hobetzea proposatzen du EGP2.P1 jarduketan, baina administrazio eskudunek zehaztu beharko dituzte egin beharreko jarduketaren xehetasunak.

5. alegazioa: Ekintza-plana – EGP7.P4 proposamena: EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen

27. orrialdean, antolamendua eta kudeaketa aipatzen dira, zehazki, EGPren Irisgarritasun Plan bat egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen.

Elkartean-en iritziz, garrantzitsua eta beharrezkoa da Irisgarritasun Plan bat egitea, baina, era berean, uste dugu epe zehatzak ezarri beharko liratekeela plana gauzatzeko, haren erabilgarritasuna bermatze aldera.

Erantzuna: Onartzen da.

Mugikortasun Planak epe laburrean (4 urte baino gutxiago), epe ertainean (4 eta 8 urte bitartean) eta epe luzean (8 urte baino gehiago) egituratutako jarduerak ezartzeko egutegi bat aurreikusten du.

Aipatutako EGP7.P4 jardueraren kasuan, aurreikusitako ezarpen-egutegia aldatzen da eta epe laburra ezartzen da.

6. alegazioa: Ekintza-plana – EGP2.P1 proposamena: Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan

77. orrialdean, irisgarritasuna aipatzean, uste dugu apur bat eskas geratzen dela; izan ere, irisgarritasuna ez dagokio soilik autobuserako sarbidea izateari, baizik eta beste elementu batzuek osatzen dute, hala nola kognitiboak, sentsozial bisualak, sentsozial soinuak eta markesinaren ingurukoak. Ildo horretan, garrantzitsua iruditzen zaigu, halaber, laguntza behar duten pertsonen laguntzea, bidaia doakoa izan dadin.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Aldatu egiten da EGP2.P1 jarduketaren deskribapena, irisgarritasuna osatzen duten beste elementu batzuei erreferentzia eginez (kognitiboa, ikusmen-sentsoziala, soinu-sentsoziala...).

Bertaratuaren doakotasunari dagokionez, garraio publikoko dagokion zerbitzuan eskumena duten administrazioek zehaztu eta onartu beharko dute aplikatu beharreko tarifa-araubidea.

7. alegazioa: Ekintza-plana – O5.P4 proposamena: Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

223. orrialdean genero-ikuspegia txertatzea aipatzen da, zehazki. “Era berean, genero-ikuspegia txertatu behar da beren politiketan, desberdintasunak ezabatzeko eta emakumeen eta gizonen berdintasuna sustatzeko helburu orokorra ezartzeko.”

Elkartean-en iritziz, beharrezkoa da irisgarritasun unibertsalaren kontzeptua txertatzea, genero-ikuspegiarekin batera. Hori dela eta, idazketa hau proposatzen dugu:

“Era berean, genero-ikuspegia eta irisgarritasun unibertsala txertatu behar dira beren politiketan, desberdintasunak ezabatzeko eta pertsona guztien erabateko inklusioa lortzeko helburu orokorra ezar dadin.”.

Erantzuna: Onartzen da.

Aipatutako O5.P4 jardueran proposatutako idazketa gehitu da.

8. alegazioa: Ekintza-plana – B5.P1 proposamena: Gune Bereziatara bizikletaz iristeko aukera aztertzea

275. orrialdean bizikleta eta modu aktiboak aipatzen dira. Elkartean-ek bizikleta horiek irisgarriak izatea eskatzen du, desgaitasuna duten pertsonak nahi duten moduan mugi daitezen, Desgaitasuna duten Pertsonen Eskubideei buruzko Konbentzioaren 20. artikuluan jasotzen den bezala.

Erantzuna: Ez da onartzen.

B5.P1 jarduketak bizikleta-azpiegituraren sareari egiten dio erreferentzia, eta ez bizikletei. Zehazki, lurraldeko bizikleta-bideetarako sarbiderik ez duten zentro berezien konexioak ezartzeko edo hobetzeko bideragarritasuna aztertu nahi da.

3.13 EUSKADIKO BIZIKLETA ERABILTZAILEEN ELKARTEAK, SAGARRAK TALDE EKOLOGISTA ETA EKOLOGISTAK MARTXAN

Egindako alegazioak:

Honako elkarte hauek alegazio-idazki bera aurkeztu dutenez, alegazio guztiak atal bakar batean bildu dira, eta baterako erantzuna eman da:

Elkarteak:

<i>Gasteizko Bizikleteroak - Ciclistas urbanos de Vitoria-Gasteiz</i>
<i>Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkartea</i>
<i>Biziz Bizi (Asociación de ciclistas urban@s de Bilbao)</i>
<i>Sagarrak Talde Ekologista</i>
<i>Ekologistak Martxan</i>

Alegazioen edukia:

Lehenik eta behin, aipatu behar dugu, dokumentua luzea denez, jendaurrean jartzeko denbora gutxi dagoenez eta gure elkarteetan baliabide gutxi dugunez, ez daukagunez langile askarik dokumentu horiek aztertzeaz arduratzeko, gehien kezkatzen gaituzten eta hobekien ezagutzen ditugun zatietan zentratu behar izan dugula.

Oro har, planak alderdi positiboak ditu, eta Euskadiko bizikleta sustatzeko elkarteetan positibotzat jotzen ditugun ekintza asko jasotzen dira. Hala ere, ezinbestekotzat jotzen ditugun neurrien falta sumatzen dugu, eta data zehatzagoekin konpromiso lotesle gehiago egotea ekintza-plan hau gauzatu dadin eta paper bustian gera ez dadin.

1. alegazioa: EMJP - Epeak eta Plan honetako parte-hartzea.

Aurkeztutako informazio-bolumena kontuan hartuta, alegazioak aurkezteko jendaurreko informazio-epeak oso laburrak direla uste dugu.

Bestalde, Planak ez du parte-hartze publikoko prozesurik izan. Ildo horretan, gogorarazi behar da gazteek eta emakumeek horrelako planetan parte hartzeak garrantzi handia duela. Izan ere, aurkeztutako dokumentazioan ez da aipatzen ez generorik, ez haurtzarorik. Horri buruzko dokumentazioaren adibide dira Emakumeen Institutuak egindako azterketa, ConBici programako Ekitate Arloaren laguntzarekin, eta Collectiu Punt 6, «Movilidad Ciclista y Género»:

<https://conbici.org/noticias/movilidad-ciclista-y-genero-un-analisis-feminista-interseccional>

Era berean, ez dugu hauteman gazteen parte-hartzea sustatu denik, Gazteriaren martxoaren 10eko 2/2022 Legearen 20.k.2 artikulua eskatzen duen bezala.

1.1 alegazioa: Dokumentu hau jendaurrean jartzeko epea luzatzea proposatzen dugu, sakonago berrikusi ahal izateko, aztertze denbora nahikorik izan ez duten kolektiboen arabera.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektua jendaurrean jartzeko izapideak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean horri buruz ezarritakoa bete du, behar bezala eta epean, eta kolektibo guztiek eta, oro har, herritarrek egokitzat jotzen dituzten alegazioak, oharrak eta iradokizunak egin ahal izatea bermatu da.

1.2 alegazioa: Parte-hartze prozesu bat egitea proposatzen dugu, jendaurrean jarritako Planak ekarpenak eta elkarte-sarearekin lortutako adostasunak eraman ditzan.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Jasangarriaren Plana egiteko eta onartzeko izapideak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean xedatutakoaren arabera egiten ari dira, eta kolektibo guztiek eta, oro har, herritarrek egokitzat jotzen dituzten alegazioak, oharrak eta iradokizunak egin ahal izatea bermatzen dute.

2. alegazioa: EMJP - MPIen mugikortasunik eza.

Lehenik eta behin, deigarria iruditzen zaigu diagnostikoan eta planaren garapenean ez direla mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak aipatzen, mugikortasun jasangarriko politikak garatzean oso kontuan hartu behar den mugikortasun-alternatiba bat.

2.1. alegazioa. MPI ibilgailu mota horretarako, diagnostiko-dokumentuan atal bat sartzea proposatzen dugu, ibilgailu horiek mugikortasunean duten egoera aztertzeke eta Planean ibilgailu horiek behar bezala ezartzeko eta garatzeko beharrezkoak diren jarduketak egiteko.

Erantzuna: Onartzen da

Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen (MPI) ugaritzea, bereziki patinete elektrikoena, fenomeno berria da, eta, beraz, egungo bibliografia eta estatistika mugatuak dira.

Hala ere, MPIari buruzko erreferentziak sartu dira, bai diagnostikoan, bai ekintza-planean.

3. alegazioa. Diagnostikoa - Oinezkoen mugikortasunik eza

Azterketa modalaren azterketa orokorraren arabera (41. or.), euskal herritarrek gehien erabiltzen duten garraiobidea oinezkoa da (%42).

Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legeak honako hau jasotzen du 23. artikuluan: Ibilgailuen zirkulazioa murriztea:

3.– Udalerriek lehenetsi egin beharko dituzte oinezkoen esparruak eta bizikleta-bideak, ibilgailu motordunen zirkulaziorako erreserbatutako esparruen aldean (...)."

Eta 24. artikuluan. Mugikortasun-planak:

2.– Hiri-mugikortasuneko planek atal hauek izango dituzte:

b) 2. zatia. Neurriak; alderdi hauek izan behar ditu:

– Oinezkoek bakarrik erabiltzeko eremu berriak ezartzea.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 14. artikulua kontuan hartuta (Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana; planaren ezaugarriak zehazten dira), argi dago plan horretan orientabide nahikoak daudela ingurumenari eta osasunari dagokienez lehenetsi beharreko moduei eta egin beharreko ebaluazioei buruz. Orientabide horiek alde batera utzi dira «mugikortasuneko ingurumen-efektuen» artean, eta Plan honetan jasota egon behar dute:

“3. artikulua Jarduteko printzipioak.

1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen jarduna honako printzipio hauen arabera izango da:

- b) Ingurumenaren eta pertsonen osasunaren babesa, mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik.*
- c) Gizarte- eta ingurumen-kostu txikiena duten garraiobideak lehenestea, aurreikuspenak eta plangintza mugikortasun aktiboa sustatzera bideratuz.*

4. artikulua Helburuak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, garraio-sistema etengabe eraldatzea sustatuko dute, eta mugikortasun jasangarriko politikaren helburu izango dira honako hauek:

- b) Garraio-sistema berritzaile, erresiliente eta aurreratu bat sustatzea, kostuak barneratzeko irizpideen arabera kudeaturikoa.*
- c) Ingurumena hobetzen eta herritarren segurtasuna eta osasuna zaintzen laguntzea, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa eta kontsumo energetikoa murriztuz, bai eta klima-aldaketaren ondorioak ere.*
- d) Mugikortasun aktiboa lehenestea, arreta berezia emanez desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publiko eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere ordezkio erregaiak kontsumitzen dituzten garraiobideak aukeratuz.*

8. artikulua Mugikortasun aktiboa sustatzea.

- 1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek oinez eta motorrik gabeko beste garraiobidez egindako joan-etorriak sustatuko dituzte, hurbiltasun-, ingurumen-, ekonomia- eta segurtasun-irizpideetan oinarrituta.*
- 2. Hirigintza-plangintzak eta hirigintza egikaritzeko tresnek kale, plaza eta etorbideen eginkizuna indartuko dute, trafikoa baxetuz eta oinezkoen erabilerari lehentasunezko arreta emanez, bizikidetza kontuan hartuta motorrik gabeko beste garraiobide batzuekin.*

19. artikulua Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.

- 1. Lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarriko plangintza-tresnek ebaluatzen eta jarraipena egiteko formulak ezarriko dituzte, Europar Batasuneko estandarrekin homologa daitezkeen adierazleetan oinarrituta, eta zehazki:*

a) Mugikortasunaren ingurumen-eraginei buruzko adierazleak, hala nola, berotegi-efektuko gasen emisioa, kutsadura atmosferikoa, kutsadura akustikoa edo energia-kontsumoa.

c) Adierazle sozioekonomikoak, hala nola, kostu sozialak, osasunean duten eragina edo genero-arrakalarekin eta zaintzarekin harremana dutenak.”

Arestian aipatutakoa kontuan hartuta, ezinbestekoa da egindako diagnostikoan oinezkoen mugikortasunerako atal eskusibo bat egotea, erabilieta baita, baita adierazleak ere.

Oinezkoen mugikortasuna sistema aktiboen mugikortasunari buruzko 4.4. atalean sartuta dagoela suposatzen da, baina egia esan, 17 azpiataletan bizikleta bidezko mugikortasuna baino ez da aipatzen.

Garrantzitsua iruditzen zaigu oinezkoen mugikortasunari eragiten dioten arazoak eta zeharbide jakin batzuek duten iragazkortasuna aztertzea.

3.1. alegazioa. Proposatzen dugu oinezkoen mugikortasunak, mugikortasun jasangarrian duen garrantziagatik eta, indarrean dagoen legeriak jasotzen duen bezala, analisi xehatua izatea diagnostiko-dokumentuan eta, ondoren, ekintza-planean.

Erantzuna: *Partzialki onartzen da.*

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Adierazi behar da oinezkoen mugikortasuna nagusiki hiri-eremura mugatzen dela, eta udalei dagokiela hiri-mugikortasun jasangarriaren politika planifikatzea beren hiri-mugikortasuneko planen bidez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen arabera. Beraz, dagoen eskumen-araubidea kontuan hartuta, mugikortasun-modu horri lotutako EMJPren jarduketaren irismena planteatutako xehetasun-mailara mugatuta dago.

Hala ere, EMJPk dagoeneko jasotzen du proposamen hori, neurri batean, Diagnostikoan oinezkoen mugikortasunari buruzko datuak eskainiz eta bere helburuen artean banaketa modal bidezkoagoa lortzea kontuan hartuz, garraiobide jasangarrienak lehenetsiz (Garraio Publiko Kolektiboa eta modu aktiboak), lurralde osoan eta biztanleria osoarentzat mugikortasun-baldintzak hobetzea, edo garraio-sistema ingurunearekin hobeto integratzea.

Horretarako, jarduketa ugari proposatzen dira garraiobide jasangarrienei lehentasuna emateko, eta horien artean dago oinezkoen mugikortasuna. Hala, oinezkoen mugikortasunean eta gainerako moduekiko bizikidetzan eragin zuzena duten jarduketaren artean, honako hauek daude, besteak beste: B1.P1 (Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea), B1.P2 (Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak —etxe-uharte handiak— eta 30eko eremuak —baketze-eremuak— ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan) O5.P1 (Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat) edo O10.P2 ("Hurbileko hiri" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan).

4. alegazioa: Diagnostikoa - Mugikortasuna sistema aktiboetan (bizikleta bidezko mugikortasuna).

Bai diagnostikoan, bai Ekintza Planean, bizikleten eta oinezkoen mugikortasuna sistema aktibo deritzenetan integratu da.

Ez dirudi arrazoizkoa denik oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna zaku berean sartzea, ezaugarri eta premia zehatzak baitituzte. Mugikortasun aktiboa badira ere eta modurik ahulenak badira ere, ez da ahaztu behar udal gehienek planteatzen dutela beren araudietan bi modu horiek bereiztea, espazioak partekatzen dituztenean sortzen diren gatazken ondorioz. Izan ere, behin baino gehiagotan azpimarratzen da bizikleta ibilgailu bat dela eta hala jokatu behar duela; bizikletak oinez ibiltzea onartzen ez duten galtzada eta errepideetatik ibil daitezke, eta, beraz, diagnostikoak eta ekintza-planak desberdinak izan behar dute.

4.1. alegazioa. Bizikleta-mugikortasunerako atal zehatz bat proposatzen dugu, bai diagnostikoan, bai ekintza-planean, mugikortasun jasangarrian duen garrantziagatik.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legeak honela definitzen du mugikortasun aktiboa: «oinetz edo motorrik gabeko beste garraiobide batzuen bidez mugitzeko gaitasuna». Horregatik, oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna mugikortasun aktiboaren eremuan sartzen da.

EMJPN egindako garraio-moduen kategorizazioa egokitzea eta koherentetzat jotzen da EMJPren helburuak lortzeko.

5. alegazioa: Diagnostikoa - Terminoen nahasketa.

4.4.2 Azpiegiturak atalean (170. orrialdea), honako hau jasotzen da: «Euskadiko Garraioaren Panoramika 2021 dokumentuaren datuen arabera, hiru lurraldeetako hiriburuetako bidegorrien egitura honako hau da:

- Vitoria-Gasteiz 44 km-rekin (+%0,7, 2020arekin alderatuta).
- Donostia 62,5 km-rekin (+2,3%, 2020arekin alderatuta)
- Bilbok 60,7 km ditu gaituta (+%2,9, 2020arekin alderatuta).

Kontuan hartu beharke litzateke udalerrri bakoitzean bidegorri gisa kontabilizatzen dena; izan ere, Gasteizen, adibidez, 144 km-etan, bizikleta-erreiaren definizioaren arabera bidegorritzat hartu ezin diren bideen kilometroak sartuta daude, besteak beste, tranbiaren plataforma, oinezkoen mugikortasuna duten eremu partekatuak eta trafikoarekin partekatutako eremuak.

2021ean, bidegorri gaituen sare planifikatua % 80,4 da Gasteizen (179 km aurreikusita), % 73,5 Donostian (85 km proiektatuta) eta % 63,9 Bilbon (95 kilometro planifikatuta).

Aurreikusitako erriak proiektatutakoekin eta planifikatutakoekin alderatzen ari dira, eta ez zaigu iruditzen gauza bera denik. Ondo legoke plan honen denbora-tarteko aurreikuspenak ezagutzea.

Bizkaian, gaitutako bidegorrien luzera 422 km ingurukoa da, hau da, % 1,1eko hazkundera 2020ko datuekin alderatuta.

Gipuzkoan 403 km egin dira, hau da, aurreko ekitaldian baino %1 gehiago.

Arabaren kasuan, eskuragarri dagoen azken datua 2011koa da; bertan, bizikleta-sarea 222,2 km-koa zen.

Berriz ere termino desberdinak alderatzen dira, ez baitira gauza bera bidegorri bat eta bide berdeak dituen bizikleta-sare bat, Arabaren kasuan bezala. Araban, bizikleta-bideak 4 km baino gehixeago ditu.

Arabako Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialaren arabera (2022ko martxoa): «Aisiagatik motorrik gabeko moduetan (batez ere oinez) mugitzeko hiriarteko azpiegiturek, 1.100 km-ko ibilbide berdeekin, abiapuntu oso abantailatsua dute, eta doikuntza txikiak egin beharko dira lurraldearen estaldura eta konexioa hobetzeko. Horietatik, gutxienez 250 km-k (%22) bermatuta dute bizikleta erabiltzeko gaitasuna. Araban, ordea, ia ez dago bizikleta-bideen sarerik, eta lurraldeko bizikleta-bidearen tarte bakarra identifikatu da, 4 km-koa, Uribarri Ganboako errepideari lotutako bizikleta-bazterbidean.

5.1. alegazioa. Proposatzen dugu diagnostikoan ondo definitzea bidegorri, bizikleta-errei, bizikleta-bide eta bizikleta-zidor, bizikleta-sare eta bide berde terminoak, eta, konparazioak egiten direnean, termino berdinak konparatzea. Batez ere garrantzitsua da bizikleta-sareztat zer hartzen den definitzea, adierazle bat baitago, ISM.4, bizikleta-sarearen luzera.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Publikoko Planean jasotako datuak eta terminoak Eusko Jaurlaritzaren «Euskadiko Garraioaren Panoramika 2021» dokumentutik lortu dira. Dokumentu horren iturri ofizialak bizikleta-azpiegiturak eraikitze eta mantentzeko eskumena duten administrazio publikoak dira.

6. alegazioa: Diagnostikoa - Bizikletarekiko intermodalitatea.

62. taulan, 125. orrialdea:

Termibus: Bilbao bici

Gasteizko geltokia: bizikletentzako aparkaleku segurua

Donostiako geltokia: Bizikleta: bizikletentzako segurtasun-neurriak dituzten espazioa, 173 metro koadroko azalerakoak.

180. orrialdean:

Errepideko garraio publikoarekiko intermodalitateari dagokionez, honako hau adierazi behar da::

- *Bilboko terminal intermodalak bizikletak alokatzeko puntu bat du, bizikleta elektrikoentzako 30 ainguraketarekin eta bizikletak aparkatzeko modulu automatiko eta bideozaintzapeko batekin.*
- *Vitoria-Gasteizko autobus-geltokiak bideoz zaindutako aparkalekua du, estalita eta sarbide-kontrolarekin. Aparkalekuak 111 bizikleta hartzeko lekua du.*

- *Gipuzkoako autobus-terminalak 173 metro koadroko azalera duen espazio bat du bizikletentzat, segurtasun-neurriak dituen.*

Testu honetan, berriz ere, Gasteizen soilik zehazten diren gaitasunak zehaztu gabe alderatzen dira.

181. orrialdean: Trenbidearekiko intermodalitateari dagokionez, Bilboko Renfe da bizikletentzako aparkalekuak dituzten geltoki gehien dituen enpresa (%42).

Taula bat egin da bizikletentzako aparkalekuak dituzten Renfeko geltokien kopuruarekin, zehaztu gabe zaindutako aparkalekuak diren, sarbide librekoak edo ordainpekoak, babestuak, haien edukiera, edo bizikleta-aparkalekurako modulu sinpleak diren.

6.1. alegazioa. Tauletan eta testuetan konparazioak egiten direnean, xehetasun-mailak berdina izan behar du konparatzen diren elementuentzat. Eta gauza bera ekintza-planaren dokumentuari dagokionez.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJP mugikortasun osoa batzen duen plangintza integraleko tresna denez, eta ez bizikleta-mugikortasuneko plan espezifiko bat, bertan adierazitako xehetasun-maila egokitzat eta koherentetzat jotzen da EMJPrek helburuak lortzeko.

7. alegazioa: Diagnostikoa – HMJP.

186. orrialdean

Ez dira aipatzen 3 hiriburuetako HMJPak hartzen dituzten aldiak.

Barakaldoko HMJP falta da.

Hiru hiriburuen jarduera-ildoan artean ez da aipatzen bizikleta bidezko mugikortasunaren plan zuzentzailerik, ez dagoelako edo dagoeneko idatzita dagoelako.

Gasteizen kasuan, beste ekintza batzuen artean, Bizikletaren Bulego bat eta Bizikletaren Batzorde Zibiko bat sortzea aipatzea falta da. Bilboren kasuan, Bizikletaren Plan Estrategikorik gabe jarraitzen dugu, eta baita plan alternatiborik gabe ere (azken HAPOn indargabetua, indarrean zegoen bakarra, Bidegorrien Plan Berezia 2007-2013). 2017-2023 aldirako Bilboko Bizikleta Mugikortasuneko Plan Estrategiko hori onartu gabe geratu zen, eta, ustez, 2025-2030 aldirako plan berri bat idazten eta onartzen ari dira. Aurrekoak ez du argirik izan, eta 2026an onartuko dela aurreikusten da.

Testuan (94. eta 257. orrialdeetan, adibidez), uste dugu akats bat dagoela HMJPri buruz hitz egitean 50.000 biztanletik gorako udalerrietarako; izan ere, Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legeak dio beharrezkoa dela HMJP egitea 5.000 biztanletik gorako udalerrietarako.

7.1 alegazioa: HMJPen aldiak zehaztea proposatzen dugu, Barakaldoko HMJP barne.

Erantzuna: Onartzen da.

HMJPen indarraldiak gehitu dira "Plangintza" ataletan.

Barakaldoko HMJPari dagokionez, gaur egun izapidetzen ari da, eta, beraz, ez da horren erreferentziarik sartu behar.

7.2 alegazioa: Bizikleta bidezko mugikortasuneko plan zuzentzaileak, barne hartzen dituzten aldirik eta jarduera-ildo nagusirik dagoen adieraztea proposatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJP mugikortasun osoa batzen duen plangintza integraleko tresna denez, eta ez bizikleta-mugikortasuneko plan espezifiko bat, lurralde historikoetako bizikleta-bideen LPSari buruz egindako identifikazioa eta azterketa egokitzen eta koherentetzat jotzen dira EMJPren helburuak lortzeko.

7.3 alegazioa: Proposatzen dugu Gasteizko HMJPren erreferentzian jarduera-ildo garrantzitsu bat sartzea: bizikletaren bulego bat eta bizikletaren batzorde zibiko bat sortzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Gasteizko HMJPren jardun-ildo hori gehitu da.

7.4 alegazioa: HMJP 5.000 biztanletik gorako udalerrietan beharrezkoa dela aurreikustea proposatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

50.000 biztanleei buruzko aipamena ez da akatsa; aitzitik, EMJPn 50.000 biztanletik gorako udalerrietako HMJPak soilik identifikatzen dira, duten garrantziagatik.

8. alegazioa: Diagnostikoa - Azpiegituren heterogeneotasuna.

Gaur egun, arazo bat dago bizikleta-bideen diseinuarekin. Ez dago diseinu-jarraibide loteslerik, eta, horren ondorioz, administrazio bakoitzak bere irizpideari jarraituz diseinatu ditu bideak. Horren ondorioz, sarea ez dago homogeneizatuta, eta nahasketak sortzen zaizkio erabiltzaileari, eta, kasu askotan, ez dira betetzen bideek izan beharko lituzketen gutxieneko kalitate-jarraibideak.

8.1. alegazioa. Bizikleta-sarean segurtasun eta erosotasun falta eragiten duten azpiegituren heterogeneotasunak erabiltzaileentzat dakarren arazoa diagnostikoa sartzea proposatzen dugu.

Erantzuna: Onartzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak. Ildo horretan, foru-organo bakoitzak bere lurralde historikoko bizikleta-bideak arautzeko foru-arau bat onartu du (4/2010 Foru Araua, martxoaren 8koa, Arabako Lurralde Historikoko bizikleta-bideei buruzkoa; 10/2014 Foru Araua, ekainaren 27koa, Bizkaiko bizikleta-bide foralei buruzkoa; eta 1/2007 Foru Araua, urtarrilaren 24koa, Gipuzkoako Lurralde Historikoko bizikleta-bideei buruzkoa).

Bestalde, Eusko Jaurlaritzak 2017an idatzitako "Bizikleta-bideetako bide-zoruak diseinatzeko gomendioak" dokumentuak bizikleta-bideak diseinatzeko eta dimentsionatzeko zenbait gomendio eskaintzen ditu, konponbideak homogeneizatu ahal

izateko, bide-zoruen portaeraren jarraipena errazteko eta bide-zoruen diseinua eta eraikuntza etengabe hobetzeko.

Hala ere, diagnostikoko mugikortasun aktiboko sistemaren "Azpiegiturak" atalean eta AMIA analisisan hautemandako problematika gehitu da.

Era berean, administrazio eskudunen arteko koordinazio-lanak egiteko jarduketa berri bat sartu da, bizikleta-azpiegiturretan diseinu-jarraibide homogeneousorik eza murrizteko.

9. alegazioa: EMJP - Eremua eta indarraldia

10 urteko indarraldia planteatzen da, eta helburuen lorpenaren jarraipena egingo da 5 urteren buruan. Arrisku handia dago 5 urte igartzeko eta plan honen helburu asko ez betetzeko.

9.1 alegazioa. Urteko jarraipena egitea proposatzen dugu, eta, nahi izanez gero, bi jarraipen mota planteatzea: bata, urtekoa eta "laburtuagoa", eta bestea, sakonagoa, 5 urtera. Izan ere, plan horien betetzea atzeratu egin ohi da, eta azkar berrikusten ez direnez, ez dira betetzen. Mugikortasun-planak aurreikusitako ondorioak dituen edo proposatutako norabidean doan argi eta garbi adierazten duten adierazle arinak egitea proposatzen dugu.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legeak mugikortasun jasangarriaren plangintza-tresnen indarraldiari, ebaluazioari eta jarraipenari buruzko zehaztapenak ezartzen ditu. Ildo horretan, 19.2 artikuluan xedatzen denez, mugikortasun-plan bat onartu duten administrazio publikoek, bi urtean behin, txosten bat egingo dute beren lurralde-eremuan mugikortasun jasangarriaren adierazleen ebaluazioari eta jarraipenari buruz. Txosten hori publikoa izan beharko da, eta egoitza elektronikoan eskuragarri egon beharko du.

EMJPre «Kudeaketa-eredua eta jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-sistema» kapituluak aipatutako bi urteko txostenen erreferentzia bat gehitu da.

10. alegazioa: Ekintza-plana - Ibilgailu pribatua terminoa

3.1. JARDUKETA-PLANA (15. orrialdea).

Errepidea. Ibilgailu pribatuen mugikortasunari, azpiegiturei eta lotutako ekipoei buruzko proposamenak.

10.1 alegazioa: Proposatzen dugu dokumentu osoan kontuan hartzea bizikleta ibilgailu pribatua dela, eta, beraz, kotxea aipatu behar denean ibilgailu pribatu motorduna zehaztea.

Erantzuna: Onartzen da.

Automobilari buruzko aipamenak aldatu dira, eta ibilgailu motordun pribatu gisa definitu da.

1. proposamena (E1.P1). 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

2. proposamena (E1.P2). Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko. Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak ezartzea.

Bi proposamenetan epe luzeko ezarpen-egutegia ezartzen da. Ezinbestekotzat jotzen dugu epea murriztea sinesgarritasuna izateko.

10.2 alegazioa: Bi ekintza horietan epeak murriztea eta planaren helburua betetzeko urteko erritmoa finkatzea proposatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Aipatutako jardueren konplexutasun teknikoa eta horiek gauzatzeko eskumenen banaketa kontuan hartuta, proposatutako epeak egokitzen eta koherentetzat jotzen dira EMJPren helburuak lortzeko.

Ekipoak hornitzea/hobetzea (EGP2)

Ekipoen horniketa/hobekuntzako jarduketa-ildoan, kostua ikusita, epe laburrera ezartzeko egutegia ezarri beharko litzateke. Tren- edo autobus-geltokiak bizikletentzat (igogailu estandarizatuaren neurriak), arrapalantzat, aparkaleku seguruentzat eta abarrentzat irisgarriak izateko neurriak ere sartzea.

10.3 alegazioa: EGP2 4. proposamena gehitzea ekipoen horniketako planari: neurriak sartzea garraio publikoko geltokiek, autobusekoek zein trenbidekoek, irisgarritasun-eta aparkaleku-neurriak har ditzaten intermodalitatea (bizikleta - garraio publikoa) errazteko, epe laburrera ezartzeko egutegi batekin.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Proposamena B2.P1 jarduketan sartuta dago (Bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea tren geltoki intermodaletan eta hiriarteko EGP geltokietan), epe ertainera ezartzeko egutegi batekin.

11. alegazioa: Ekintza-plana - Ekintza-plan baterako errepideen terminoa.

4.1. ZERRENDA

Errepideetan jarduteko plana (24. eta 25. orrialdeak)

Ez dirudi "errepideak" termino ona denik; izan ere, badirudi jarduketa guztiak ibilgailu motordun pribatura bideratuta daudela. Jarduketa gutxi batzuk bizikletek eta oinezkoek ere erabil ditzaketen errepideei buruzkoak dira (aldundiek beren plan propioak dituzte), baina autoari zuzenduta daude hainbat jarduketa, hala nola disuasioko aparkalekuak sortzea, ibilgailu-parkea berritzea (ez da aipatzen bizikleta-aukera), karga elektrikoko azpiegiturak sortzea, car-sharing-ak sortzea eta abar. C atal honetan erabilitako ikonoa ere turismoa da.

11.1. alegazioa. Planaren atal horri ibilgailu motordun pribatuetarako jarduketa-plana deitzea proposatzen dugu, planean zehazten diren jarduketetara hobeto egokitzen dena.

Garrantzitsua da motorizatua sartzea, bizikleta ibilgailu pribatua baita eta beste atal batean joan behar baitu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

"Errepideak" jarduketa-planak bide-sarea eta errepideko garraioa aipatzen ditu, eta, beraz, "Errepideak" terminoa egokitzen jotzen da.

12. alegazioa: Ekintza-plana - 4. taula berrikusteko beharra.

4. taula, 23. orrialdean

Oinezkoen mugikortasuna eta bizikleten mugikortasuna bereizteko eta MPIen mugikortasunerako atal bat gehitzeko gure proposamenak kontuan hartzen badira, inpaktuen eta onuren laburpen-aula honetan txertatu beharko lirake.

Kontuan hartzen ez badira ere, beharrezkotzat jotzen dugu taula hori berrikustea; izan ere, modu aktiboen balorazioa falta da zenbait jarduketa-ildotan; izan ere, azpiegituren zuzkidura/hobekuntza ildoan baino ez dira baloratzen. Modu aktiboak aipatzen diren jarduera-ildo bakarrean ere, ez da uste mugikortasun ekologikoan eraginik duenik, ezta bidaietan denbora aurrezteko, eragiketa-kostuak aurrezteko edo istripuak murrizteko onurarik duenik ere.

12.1 alegazioa. 4. taula berrikustea proposatzen dugu, jarduera-ildo guztietan modu aktiboak sartzeko, eta, gure alegazioak onartuz gero, oinezkoen mugikortasuna eta bizikleten mugikortasuna bereizita baloratzea eta MPIen mugikortasuna gehitzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJPn egindako garraio-moduen kategorizazioa egokitzen eta koherentetzat jotzen da EMJPren helburuak lortzeko.

Bestalde, onartzen da 4. eta 9. taulen berrikuspenean, modu aktiboen inpaktu eta onurei dagokienez.

13. alegazioa: Ekintza-plana - Taxirako proposamenik ez.

Errepideko garraio publikoan jarduteko plana (27. eta 28. orrialdeak).

Atal honetan, taxiaren zerbitzu publikoaren falta sumatzen dugu, ez baita aipatzen, eta proposamen gehienetan sar liteke. Garrantzitsutzat jotzen dugu proposamen gisa taxi-bonua ezartzeko aukera aztertzea.

Taxia oso garrantzitsua izan daiteke hiri-mugikortasun jasagarria sustatzeko. Atez ateko zerbitzua eskaintzen duen bitartekoa da, eroso, irisgarria, malgua, segurua eta eraginkorra, eta zeregin garrantzitsua izan dezake hirietan ZBE ezarri ahala.

13.1 alegazioa. Proposatzen dugu bai diagnostikoan bai ekintza-planean egoeraren azterketa eta taxi-zerbitzurako proposamenak sartzea, hurrenez hurren.

Erantzuna: Onartzen da.

Taxiaren sektoreari buruzko erreferentziak sartu dira, bai diagnostikoan, bai ekintza-planean.

14. alegazioa: Ekintza-plana - Oinezkoen mugikortasunerako proposamenik ez.

Diagnostikoaren atalean aipatu dugun bezala, oinezkoen mugikortasuna nahikoa garrantzitsua da ekintza-plan propioa izateko. Jende gehienarentzat, oinez ibiltzea da garraio bide irisgarriena, eta ariketa kardio-osasungarria egiteko modu erraza, ekonomikoa eta eraginkorra da. IDA Eren arabera: Oinezkoen mugikortasunaren alde egitea eta hori bultzatzea izan behar da lehentasuna hiri-plangintzan eta gure hirietako mugikortasunaren kudeaketan. Oinezkoen sareak ez dira hirien erdigunera mugatu behar, auzoetan ezarri behar dira, eta oinezkoen ardatzek mugikortasuna erakartzen duten zentro nagusiak elkarrekin lotu behar dituzte. Hau proposatzen dugu:

14.1 alegazioa: Lehen edo azken milian oinez egin beharreko joan-etorriak erraztea, garraio publikoko zerbitzuarekin batera.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPN partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Lehen edo azken miliako mugikortasuna, dela oinezkoena, dela beste mota batekoa, hiri-eremura mugatzen da nagusiki, eta udalei dagokie hiri-mugikortasun jasangarriaren politika planifikatzea beren hiri-mugikortasuneko planen bidez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen arabera.

Hala ere, EMJPK partzialki jasotzen du proposamen hori, intermodalitateari, garraio publikoaren sustapenari eta, zehazki, oinezkoen mugikortasunari lotutako hainbat jarduketaren bidez, hala nola EGP4.P2 (MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea), B1.P2 (Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak —etxe-uharte handiak— eta 30eko eremuak— (baketze-eremuak— ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan), O5.P1 (Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat) edo O10.P2 ("Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan).

14.2 alegazioa: Hiri-oztopoak kentzea, bai horizontalean (adibidez, trenbide bat edo zeharbide bat gurutzatzeko), bai bertikalean (hiri bateko goiko eremuetara joateko). Era berean, hiri-altzariak zaindu behar dira, espaloiak behertzearen aurreko jarraitutasuna zaindu behar da, itzal- eta atsedeen-eremuak erraztu behar dira, eta irisgarritasuna zailtzen duten era guztietako oztopoak kendu behar dira. Bereziki azpimarratu nahi dugu hiri-hesiak daudela, zabor-edukiontzia, oinezkoen pasabide askotan ikuspena eragozten dutenak.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPN partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie udalerriko hiri barruko bide publikoak antolatzea eta kudeatzea, bai eta hiri barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziplina ezartzea eta sustatzea ere.

Hala ere, EMJPk zati batean jasotzen du ohar hori, eta proposatzen du, adibidez, trenbide-pasaguneak kentzea (T1.P6) edo hiri-eremuak (etxe-uharte handiak) ezartzea, trafikorik gabeko bizikidetzakoak, bai eta bakegintzako 30. eremuak ere, 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan (B1.P2).

14.3 alegazioa: Kalitatezko hiri-espazioak sortzea, ondo argiztatuak, segurtasuna emango dutenak eta horietatik ibiltzera gonbidatuko dutenak.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie udal-mugarte barruko herri barruko bide publikoak antolatzea eta kudeatzea, bai eta honako zerbitzu hauek antolatzea, kudeatzea eta ematea ere: argiteria publikoa, bide-garbigeta, biztanleguneetarako sarbidea eta herri barruko bideen zoladura, parkeak eta lorategiak.

Hala ere, EMJPk proposamen horren zati bat jasotzen du, besteak beste, jarduketa hauen bidez: B1.P1 (bide zaharrak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta leheneratzea, oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeenak) edo B1.P2 (hiriguneak —etxe-uharte handiak—, trafikorik gabeko bizikidetzakoak, eta 30eko eremuak —baketze-eremuak—, 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan).

14.4 alegazioa: Enpresa eta jarduera-eremu eroso eta seguruetarako oinezkoentzako sarbideak erraztea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie udalerriko hiri barruko bide publikoak antolatzea eta kudeatzea, bai eta hiri barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziiplina ezartzea eta sustatzea ere.

Hala ere, EMJPk proposamen hori partzialki txertatzen du, besteak beste, honako jarduketa hauen bidez: B1.P2 (Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak —etxe-uharte handiak— eta 30eko eremuak —baketze-eremuak— ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan) edo EGP7.P5 (Lantokietarako Mugikortasun Jasangarriko Gidalerroak daudela ziurtatzea 500 langiletik gorako poligonoetarako, bai mugikortasun-plan propioen bidez, bai hiri-mugikortasun jasangarriko planetan sartuta).

14.5 alegazioa: Ingurune jakin batzuetan trafikoaren intentsitatea murriztea eta abiadura mugatzea, oinezkoen segurtasun handiagoa emateko.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Proposamena EMJPn jasota dago, besteak beste, honako jarduketa hauen bidez: E1.P1 (25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea) edo B1.P2 (Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak —etxe-uharte handiak— eta 30eko eremuak —baketze-eremuak—ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan).

14.6 alegazioa: Txikitatik ibiltzea sustatzea, ikastetxeetara oinez joateko aukera emanaz, ohiturak sortzeko (adibidez, eskola-bideko ibilbide seguruen bidez)

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk E9.P2 jardueretan (Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin) eta, bereziki, B6.P2n (Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin) sartzen du proposamen hori.

14.7 alegazioa: Ikastetxeetan ingurune segurua ezarri beharko da, autorik gabea, kutsadura eta arriskugarritasuna murrizteko.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Proposamena EMJPn sartuta dago, besteak beste, B1.P2 jarduketan bidez (Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak —etxe-uharte handiak— eta 30eko eremuak —baketze-eremuak— ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan), eta, zehazki, B6.P2 jarduketan bidez (Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin).

14.8 alegazioa: Seinale espezifikoak erabiltzea eta aplikazioen erabilera sustatzea hiri-joan-etorriak errazteko.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk EGP4.P2 jarduketan jasotzen du proposamena (MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea).

14.9 alegazioa: Garraio publikoko moduen irisgarritasuna erraztea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPren helburuen artean, honako hauek daude: hirigune nagusietarako irisgarritasuna hobetzea eta mugikortasuna erakartzea, industria- eta logistika-sarerako irisgarritasuna hobetzea, eta mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta herritar guztientzat. Helburu-fitxak lortzeko, EMJPk hainbat proposamen jasotzen ditu garraio publikorako irisgarritasuna errazteko.

14.10 alegazioa: Oinezkoen eta beste mugikortasun modu batzuen arteko gatazkak saihestea, batez ere bizikleten eta mugikortasun pertsonaleko beste ibilgailu batzuen artekoak.

Erantzuna: Onartzen da.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie hiri-barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziplina ezartzea eta sustatzea.

Hala ere, jarduketa berri bat sartu da EMJPn, garraiobideen arteko bizikidetzaren hobetzeko neurriak koordinatzeko, batez ere oinezkoen, bizikletaren eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen artekoa.

14.11 alegazioa: Azpiegitura guztietan komun/pixatoki publikoetako zuzkidurak sartzeari

Erantzuna: Ez da onartzen.

Garraio-azpiegiturak komunez hornitzeko betebeharrari dagokionez, aplikatzekoa den araudi sektorialera jo behar da.

14.12 alegazioa: eskola-patioak aparkatzeko erabiltzea debekatzeari

Erantzuna: Ez da onartzen.

Udalei dagokie titulartasun publikoko zerbitzu, ekipamendu, azpiegitura eta instalazioen erabilera antolatzea eta kudeatzea, bai eta hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea ere, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beste alde batetik, EMJLren 9.3 artikulua ez ditu aparkalekuak aipatzen, baizik eta ibilgailu motordun pribatuaren erabilera eragoztera bideratutako neurriak arian-arian sartzeari, bai zuzeneko kostuak ezarri, bai ingurumen-inpaktu handiena duten hiriguneetarako sarbidea mugatzeko sistemak txertatuz.

14.13 alegazioa: GJGP 2030en aurreikusitakoaren ildotik, ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio-neurri fiskalak sartzeari, hala nola «gauzazko ordainsaritzat» hartzea eta administrazioetako langileek eta funtzionarioek erreserbatutako aparkalekuak erabiltzeari

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

O6.P1 jarduketan (Mugikortasun jasangarria sustatzeko zerga-neurriak ezartzea (hobariak, tasak...) ibilgailu pribatua erabiltzea galarazten duten zerga-neurriak sartzeari jasotzen du EMJPk.

Ildo horretan, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legearen 28. artikulua arabera, EAEko administrazio publiko eskudunek zehaztu eta adostu beharko dituzte hartu beharreko zerga- eta finantza-neurriak.

15. alegazioa: Ekintza-plana - Bizikletarako proposamen gutxi

Bizikletaren jarduera-plana eta modu aktiboak (B) (32. eta 33. orrialdeak)

Bizikleta eta modu aktiboak. Modu aktiboetako mugikortasunari (batez ere bizikleta), azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko proposamenak.

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea (B1)

Lehen aipatu bezala, uste dugu proposamen desberdinak egin behar direla mugikortasunetarako.

Txirrindularien mugikortasunean zentratuta, honako hau proposatzen dugu:

15.1 alegazioa: B1.P1 proposamena: Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

EMJPk bide zaharrak berreskuratzea eta leheneratzea proposatzen du, baina administrazio eskudunek zehaztu beharko dituzte egin beharreko jarduketaren xehetasunak.

Hala ere, jarduketa berri bat sartu da EMJPn, garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzeko, batez ere oinezkoen, bizikletaren eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen artekoa.

15.2 alegazioa: B1.P2 proposamena: Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta 30eko eremuak (baketze-eremuak) ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan. Bizikletek kontrako noranzkoan zirkulatzeko aukera sartzea

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie hiri-barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziiplina ezartzea eta sustatzea.

Beraz, udalek zehaztu beharko dituzte bake-eremuen zehaztapenak.

15.3 alegazioa: B1.P3 proposamena, (E1.P2) proposamenean bezala: Egungo bizikleta-sare funtzionalaren gainera jarduketa, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.

Erantzuna: Onartzen da.

Proposamena B7.P1 jarduketari gehitu zaio (Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea), eta egungo bizikleta-sarearen azterketa gehitu da, haren segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.

15.4 alegazioa: B1.P4 proposamena, (E1.P4) atalean bezala: Zentro bereziak bizikleta-sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk B5.P1 jarduketan jasotzen du proposamena (Gune Bereziak bizikletaz iristeko aukera aztertzea).

15.5 alegazioa: B1.P5 proposamena: Trafiko gutxiko tokiko sareko errepideetan 2 ken 1 errepideak ezartzea. Bi noranzkoetan ibilgailuen zirkulaziorako galtzada bakarra duten errepideak dira, erdian banalerrorik ez dutenak, baina bi aldeetan marra etenak dituztenak oinezkoen eta bizikleten zirkulaziorako.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Beraz, aipatutako administrazioek definitu beharko dituzte beren eskumeneko sareko errepide eta bideen zehaztapenak.

15.6 alegazioa: B1.P6 proposamena: Jarraibide lotesleak biltzen dituen dokumentu bat egitea EAEko administrazio guztientzat, gutxieneko harmonizatutako bizikleta-sare bat eta gutxieneko kalitate-estandarrak dituen lortzeko, Europako beste herrialde batzuetan bultzatzen denarekin bat etorritz.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Beraz, Eusko Jaurlaritza ez dago legez gaituta jarraibide lotesle batzuk ezartzeko bizikleta-azpiegituraren eremuan. Hala ere, Eusko Jaurlaritzak 2017an idatzitako «Bizikleta-bideen zoruak diseinatzeko gomendioak» dokumentuaren esparruan, jarduketa berri bat sartu da, administrazio eskudunen arteko koordinazio-lanak egiteari buruzkoa, bizikleta-azpiegiturretan diseinu-jarraibide homogeneoen falta murrizteko.

Ekipoak hornitzea/hobetzea (B2), definizioak eta epeak:

1. proposamena (B2.P1). Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.
2. proposamena (B2.P2). EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea.

15.7 alegazioa: B2.P3: (E2.P1)-n ibilgailuen parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea proposatzen zen, eta proposamena automobilen elektrifikazioan oinarritzen zen. Bizikleta da ibilgailurik jasangarriena, eta parke mugikorretan sartu beharko da, batez ere distantzia handietarako desplazamendurik behar ez duten eta karga handiak eraman behar ez dituzten zerbitzuertarako.

Erantzuna: Onartzen da.

B6.P1 jarduketaren deskribapena aldatu da (Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea), eta bizikletak erosteko eta bizikletaren erabilera sustatzeko laguntza-programak sartzeko aukera aipatu da, batez ere lan-eremuan, dela lan-joan-etorrietarako, dela in itinere bidaietarako.

15.8 alegazioa: B2.P1: Bizikleta-aparkalekuak bizikletentzat estaliak eta seguruak izatea, eta metroari dagokionez, barruan eta kanpoan sartzea. Bai eta geltoki intermodaletan, aldageltokietan eta trenen geltoki nagusietan ere, biztanle-kopuruaren arabera, eta bizikleta elektrikoentzako karga-puntuak barne.

Erantzuna: Onartzen da

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

B2.P1 jarduketan (Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea) proposamena sartu da EMJPn.

1. proposamena (B3.P1). Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.

Garraiobidea sustatzeko jarduera-ildoak (or.: 149)

1. proposamena (B7.P1). Gaur egun loturarik ez duten bizikleta-ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

Mugikortasun aktiboa bultzatzeko egungo testuinguruan, zerbitzu horiek finantzatzeko aukera asko daude.

15.9 alegazioa: Proposamen horiek epe laburrean ezartzeko egutegia ezartzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

B7.P1 jarduera epe laburrera ezartzeko egutegia aldatu da.

15.10 alegazioa: Eredu bateratu bat ezartzea enpresa guztien artean (publikoak zein pribatuak izan), bizikletak alokatzeko. Bilbok eskuinaldearekin eta ezker aldearekin duen bateraezintasuna saihestea. Garraio Agintaritzak nahi ez diren bateraezintasun-egoera horiek zaintzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Bizikletak alokatzeko baldintzak eta arauak zerbitzua ematen duen enpresak berak ezartzen ditu, betiere trafiko-arloko legeriak, udal-ordenantzek eta aplikatu beharreko gainerako arauak ezarritako betekizunen arabera.

15.11 alegazioa: Foru plan sektorialak udalekoekin koordinatzea eta Garraio Agintaritzak bizikleta modua lantzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Indarrean dagoen araudiaren arabera, Foru Aldundien Lurraldearen Arloko Planak udal-planekin koordinatuta daudela uste da, eta bizikleta modua Garraio Agintaritzetan ere sartuta dagoela.

Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legearen arabera, lurralde-plan sektorialek Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak garatzen dituzte, eta, beraz, gidalerro horietan ezarritako zehaztapenetara egokitu beharko dira. Era berean, beren izaeragatik udalarena den eremua edo interesa gainditzen duten eta garatzen dituzten Antolamendu Gidalerroek eta Lurralde Plan Partzialek definitutako lurralde-esparruan txertatuta dauden Lurralde Plan Sektorialek beren zehaztapenekin hirigintza-planak lotuko dituzte.

Bestalde, Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legearen arabera, EGAK bere eginkizunak beteko ditu EA Eren eskumenekoak diren trenbide, errepide, itsaso, ibai eta kable bidezko garraioei, portuei, heliportuei eta aireportuei dagokienez. Garraioaren lurralde-agintaritzek Euskadiko Garraio Agintaritzaren oinarritzko irizpideen arabera beteko dituzte beren eginkizunak.

15.12 alegazioa: 8. proposamena: B7.P1 proposamenarekin lotuta:

Boluetako zubiaren eta Atxuriko Bilbotar auzoaren artean dauden lotu gabeko tarteei jarraipena ematea.

Basauri da Bizkaia barruko bizikleta-ibilbideek eta Arabatik datozenek Aiara eskualdean bat egiten duten lekua, eta, beraz, udalerri horretatik igarotzen diren tartetean, lehentasunezko zat jotzen da dagozkion obrak egitea.

Bidegorriak eta bizikletak tarte zaharretan araudiaren irizpide berrietara eguneratzea. Horrela, bateratu egingo dira, eta baldintza berberekin hornituko dira. Era berean, aurrekontuetan sartu beharko da bizikleta-sareen mantentzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

EMJPk gaur egun loturarik ez duten bizikleta-ibilbideen konexioa aztertzea proposatzen du, baina aipatutako administrazioek adostu eta lehenetsi beharko dituzte beren eskumeneko bizikleta-azpiegituran egin beharreko ekintzak.

Bizikleta eta eskola-prestakuntza:

2. proposamena (B6.P2). Eskola Mugikortasuneko Planak egitea bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.

1. proposamena (B9.P1). Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea.

Kontuan hartuta eskola-mugikortasunak ibilgailu pribatuen zirkulazioaren % handia eragiten duela, ez dugu ikusten horri heltzeko modua noizbehinkako eta borondatezko prestakuntza-planak edo -kanpainak egitea denik.

Beharrezkoa da zuzeneko ekintzara pasatzea. Europako herrialde askotan, adibidez, eskola-curriculumaren barruan txirrindulariak gidatzeko prestakuntza eta, batez ere eskola-ingurunean, segurtasuna bermatzen duen azpiegitura dira aldaketa modala benetan sortzen dutenak.

Era berean, garrantzitsua da ikasleen sedentarismo- eta kontzentrazio-arazoen arazoari heltzea. Arazo horiek hobetzea, joan-etorri autonomoen eta bitarteko aktiboen (oinez edo bizikletaz) kasuan, nazioko eta nazioarteko azterlan ugarik bermatzen dute, bai eta medikuen eta irakasleen kolektiboek ohiko erreklamazioa egitea ere, Mugikortasuneko eta Haurtzaroko Mintegiaren txostenetan eta beste lantalde batzuetan ikus daitekeen bezala <https://entornosescolares.es/>

Eskolak eman beharreko prestakuntzak eta kontzientziazioak lehentasunezkoa izan behar du.

Jarraitu beharreko eredua erabat garatuta dago hainbat proiektutan: ikus <https://www.bikeability.org.uk/> (BH), edo Espainian, DGTk abalatuta, <https://unabicimas.com/>

15.13 alegazioa: Eskolako curriculumean txirrindulariak gidatzeko prestakuntza ezartzea, beste erakunde batzuek bermatutako ereduei jarraituz.

Erantzuna: partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

E9.P2 (Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin), B6.P2 (Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin) eta B9.P1 (Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea) jarduketan irismena egokitzen eta koherentetzat jotzen da EMJPk eskoletan bide-hezkuntzaren esparruan dituen helburuak lortzeko, hargatik eragotzi gabe horiek garatu bitartean ekintza gehigarriak sartzea.

15.14 alegazioa: Bide-hezkuntza: eskoletan eta kolektibo kalteberetan bide-hezkuntzako prestakuntza-kanpainak berrantolatzea; gidatze efiziente eta jasangarriko ikastaroak egitea; segurtasuna hobetzeko eta txirrindulari-istripuak murrizteko prestakuntza.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk eremu horretako jarduketak aurreikusten ditu, hala nola E9.P2 (Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin), E9.P3 (Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea) edo B9.P1 (Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea).

15.15 alegazioa: Bide-hezkuntza: Basauriko Institutu Zaharraren (Urbi) parean dagoen parkea berreskuratzea, hezkuntza-ekipamenduak gaitzeko eta modu seguru eta jasangarrian irisgarria izateko. Antzeko jarduketak ekipamendu horiek dituzten beste udalerrri batzuetan edo ekipamendu eramangarriekin egitea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie udal-mugarte barruko hiri barruko bide publikoak antolatzea eta kudeatzea, bai eta honako zerbitzu hauek antolatzea, kudeatzea eta ematea ere: argiteria publikoa, bide-garriketa, biztanleguneetarako sarbidea eta hiri-bideen zoladura, bai eta parkeak eta lorategiak ere.

Beraz, udalek adostu beharko dute beren udal-mugarteko bide publikoen eta parkeen erabilera eta xedea.

16. alegazioa: Ekintza-plana - Informazioaren teknologia berriak.

Informazioaren teknologia berrien ezarpena (B4)

Errepideetarako dagoen jarduketa-ildo hori ez da existitzen bizikletentzat.

2021eko GNSren goi-bileran, orduko Europako Batzordeko mugikortasuneko eta garraioa zuzendari nagusi laguntzaile Matthew Baldwinek garraio-sistema adimendunek (ITS) bizikletaz mugitzeko dituzten aukerei buruz hitz egin zuen. «Bizikleta-mugikortasunak potentzial digital handia du ITSetan, eta sistema horiek gero eta tresna garrantzitsuagoak izango dira hiriek beren klima-helburuak lor ditzaten».

Harrezkero, sentsoreetan eta adimen artifizialean egindako aurrerapenak are potentzial handiagoa sortu dute bizikleta seguruago, erosoago eta praktikoago erabiltzeko. Orain inoiz baino gehiago, garraio-sistema adimendunen sektoreak gero eta gehiago erreparatzen dio bizikletak garraioa deskarbonizatzeko, hiriak bizigarriago egiteko eta Europako mugikortasunaren etorkizuna eraldatzeko moduari.

16.1 alegazioa: (B4.P1). Lehendik dagoen bizikleta-sare nagusiaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako IKT sistemez hornitzeko.

Erantzuna: Onartzen da.

Jarduketa berri bat sartu da, bizikleten azpiegituran ITS sistemen aplikazioa baloratzeko, haien kudeaketa optimizatzeko, erabiltzaileen prestazioak hobetzeko, herritarrekin komunikatzeko eredu bat egiteko edo bizikleta-korridore adimendunak ezartzeko.

16.2 alegazioa: (B4.P2). Mugikortasunari buruz herritarrekin komunikatzeko eredu bat egitea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena.

Erantzuna: Onartzen da.

Jarduketa berri bat sartu da, bizikleten azpiegituran ITS sistemen aplikazioa baloratzeko, haien kudeaketa optimizatzeko, erabiltzaileen prestazioak hobetzeko, herritarrekin komunikatzeko eredu bat egiteko edo bizikleta-korridore adimendunak ezartzeko.

16.3 alegazioa: (B4.P3). Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

Erantzuna: Onartzen da

Jarduketa berri bat sartu da, bizikleten azpiegituran ITS sistemen aplikazioa baloratzeko, haien kudeaketa optimizatzeko, erabiltzaileen prestazioak hobetzeko, herritarrekin komunikatzeko eredu bat egiteko edo bizikleta-korridore adimendunak ezartzeko.

16.4 alegazioa: (B4.P4) bizikleta-korridore adimendunak sortzea, adibidez, txirrindulariak hautematen dituzten semaforoak dituzten bidegurutze jakin batzuetan bizikletek pasatzeko lehentasuna izan dezaten

Erantzuna: Onartzen da.

Jarduketa berri bat sartu da, bizikleten azpiegituran ITS sistemen aplikazioa baloratzeko, haien kudeaketa optimizatzeko, erabiltzaileen prestazioak hobetzeko, herritarrekin komunikatzeko eredu bat egiteko edo bizikleta-korridore adimendunak ezartzeko.

17. alegazioa: Ekintza-plana - MPIentzako jarduera-planik eza

Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI) mugikortasun jasangarri eta ekologikorako irtenbide bikaina dira, eta pertsona batek egunero egiten dituen joan-etorri gehienei erantzun diezaiekete. 30 kilometroko batez besteko autonomia nahikoa dute hirigunean edozein ibilbide egiteko. Era berean, eramangarritasun eroso dela eta, ezin hobeak dira hiriarteko garraio publikoarekin konbinatzeko edo automobilek disuasioko aparkalekuak erabiltzeko osagarri egoki gisa.

17.1 alegazioa. MPIentzako jarduera-plan baterako proposamenak egitea proposatzen dugu, eta, horretarako, erabiltzaileen kolektiboekin kontsultatu beharko litzateke.

Erantzuna: Onartzen da.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera, udalei dagokie hiri-barruko bideetan pertsonen, ibilgailuen (motordunak izan edo ez) eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna eta pertsonen eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, diziplina ezartzea eta sustatzea.

Hala ere, jarduketa berri bat sartu da EMJPn, garraiobideen arteko bizikidetzak hobetzeko neurriak koordinatzeko, batez ere oinezkoen, bizikletaren eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen artekoa.

18. alegazioa: Ekintza-plana - Bideak, bidezidorrak...

18.1 alegazioa: Eusko Jaurlaritzak aldundiei eskatzea proposatzen dugu, eta aldundiek bideak, bidexkak, bidezidorrak eta bide-zorrak babesteko eta ikuskatzeko lana egitea, aldameneko jabeek espazio horiek pribatizatzearen eta bereganatzearen aurkako neurri egokiak har ditzaten.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Beraz, aipatutako administrazioek egin beharko dute landa-bideak zaintzeko eta ikuskatzeko lana.

18.2 alegazioa: Aipatutako inbentarioen eguneratzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Beraz, aipatutako administrazioek eguneratu beharko dituzte landa-bideen inbentarioak.

18.3 alegazioa: Toki-administrazioak gainbegiratzea, gune komunitarioak zaintzeko eginkizuna bete dezaten.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

Beraz, ez da bidezkoa Estatuko Mugikortasun Planean sartzeko toki-administrazioen ikuskipena, alegatutako baldintzetan.

19. alegazioa: Ekintza-plana - Trenbidea

19.1 alegazioa: Proposatzen dugu Euskal Trenbide Sarearen (ETS) helburua izatea elektrifikatutako bide bikoitza jartzea eta Bilboko eta Pasaiaiko itsas portuetako dartsenetara luzatzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPN partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Bilboko porturako trenbide-sarbideari dagokionez, ETSren zabalera metrikoko sarerako konexioa ez da teknikoki eta ekonomikoki bideragarria, gaur egun, portuaren eta ETSren egungo sarearen artean dagoen urruntasunagatik. Trenbide bidezko garraio-eskariaren bilakaeraren eta Estatuko Administrazio Orokorren lineen balizko transferentziaren arabera, ETSri eskatuko zaio sarbide hori aztertzeke.

Pasaiaiko portuari dagokionez, P1.P3 jarduketan (Pasaiaiko eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea) egindako proposamena jasotzen du EMJPk.

19.2 alegazioa: Proposatzen dugu dauden zabalerak (metrikoa, iberikoa, estandarra) Bilboko eta Pasaiaiko merkataritza-portuen barrualdera iristea. Horrela, ontzi-aldaketak saihesten dira, eta enpresak lehiakorragoak izango dira garraiobide hori edukitzean. Horrek esan nahi du trenbideak portu horietako dartsenetaraino luzatuko direla.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

P1.P3 jarduketan (Pasaiaiko eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea) aipatutako proposamena zati batean txertatzen du EMJPk.

Bilboko portuari dagokionez, ETSren zabalera metrikoko sarerako konexioa ez da teknikoki eta ekonomikoki bideragarria, gaur egun, bai portuaren eta ETSren egungo sarearen artean dagoen urruntasunagatik, bai ETSren sarearen ezaugarriengatik. Trenbide bidezko garraio-eskariaren bilakaeraren eta Estatuko Administrazio Orokorren lineen balizko transferentziaren arabera, ETSri eskatuko zaio sarbide hori aztertzeke.

Pasaiaiko portuari dagokionez, EMJPk egindako proposamena jasotzen du, zabalera iberiko eta metrikoko egungo konexioak hobetzea aurreikusten duena, bai eta zabalera estandarrerako konexio berri bat sortzea ere, Astigarraga-Lezoko salgaien saihezbidearen bidez.

19.3 alegazioa: Bermeoko portua salgaien trenbide-sare batez hornitzeko azterlan bat garatzea proposatzen dugu.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

T1.P1 (Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena) eta LS1.P1 (Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea) jarduketan bidez sartu da proposamena EMJPn. Azterlan horien helburua da aztertzea ea bideragarria den pertsonen eta salgaien mugikortasuna erakartzeko eta sortzeko zentro garrantzitsuenak trenbide-sarera konektatzea. Horien artean dago Bermeoko portua, egungo trenbide-konexioaren hobekuntza aztertuko duena.

19.4 alegazioa: Eusko Jaurlaritzak, aldundiei dagokien zatian, gaueko trenbide-garraioa sustatzeko neurriak hartzea proposatzen dugu.

Inguruan, beren lanpostuetara jotzen duten langileen eta ikasleen eskaeretara egokitzeke. Distantzia ertaineko trenak, lehenik Autonomia Erkidegoko lurralde historikoetako hiriburuak eta bigarrenik probintzia mugakideetako hiriburu eta gune nagusiak lotzen dituztenak.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk partzialki jasotzen du proposamena T10.P3 jarduketan (EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak). Duela gutxi eskualdatutako aldiriko trenbide-zerbitzu horri dagokionez, Eusko Jaurlaritzak, RENFErekin lankidetzan, eskaera posiblearen eta bideragarritasun tekniko, sozial eta ekonomikoaren arabera ikusten diren hobekuntza egokiak aztertu eta ezarriko ditu pixkanaka.

19.5 alegazioa: Nafarroako Foru Komunitatearekin konektatzen den zabalera iberikoko trenbide-sarearen zatia lehendik dauden trenbide eta lineen ahalik eta proportzio handienean aprobetxatzea proposatzen dugu.

Hobekuntza eta modernizazioa: trazadura, trenbide-plataforma, elektrifikazioa, seinaleztapena, trenbide-segurtasuna, logistika eta ustiapena.

Geltokiak eta geralekuak irekitzea, egungo zerbitzuarekin edo zerbitzurik gabe, geltoki berriak barne.

Ibilbide horretan distantzia ertaineko trenen eta aldiriko trenen garraioa hobetzea.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Interes Orokorreko Trenbide Sarearen azpiegituraren kudeaketa, aipatutako tartea barne, eta autonomia-erkidego arteko trenbide-zerbitzuen ustiapena Estatuaren eskumenekoak dira, eta, beraz, Estatuko Administrazio Orokorrak egin beharko ditu jarduketa egokiak eremu horretan.

Hala ere, EMJPk T10.P3 jarduketan (EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak) proposamena partzialki jasotzen du, Miranda de Ebro – Vitoria-Gasteiz – Altsasu trenbide-ardatzean emandako zerbitzuei dagokienez, dagoen eskumen-esparrua errespetatuz.

19.6 alegazioa: Trenbide-lineak bide elektrifikatu bikoitzera egokitzea proposatzen dugu, trenak abiadura handiagoa izan dezaten Bilbo eta Santander lotzen dituen zabalera metrikoko sarearen zatian (Sodupetik, Karrantzatik igarotzen da, Santanderreko mugaraino).

Erantzuna: Ez da onartzen

Interes Orokorreko Trenbide Sarearen azpiegituraren kudeaketa, aipatutako tartea barne, Estatuaren eskumena da, eta, beraz, Estatuko Administrazio Orokorrak egin beharko ditu jarduketa egokiak aipatutako eremuan.

19.7 alegazioa: Linea hori modernizatzearen aldeko apustua egitea proposatzen dugu. Horregatik, Eusko Jaurlaritzak Kantauri aldeko erkidegoekin bilerak egitea bultzatzen du, helburu hori lortzeko eta, horrela, etorkizunean bidaiatu ahal izateko, salgaiak garraiatu ahal izateko eta penintsulako iparraldeko biztanleei zerbitzuak eman ahal izateko.

Erantzuna: Ez da onartzen

Interes Orokorreko Trenbide Sarearen azpiegituraren kudeaketa, aipatutako tartea barne, Estatuaren eskumena da, eta, beraz, Estatuako Administrazio Orokorrak egin beharko ditu jarduketa egokiak aipatutako eremuan.

B.1. JARDUKETA PLANA: ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA.

80. or. JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBETUNTZA. LOTUTAKO XEDEAK ETA DESKRIBAPENA.

19.8 alegazioa: trenbide-sareak nagusi izan beharko dira mugikortasunerako ardatz nagusietan; horregatik, autobus-anezka, autobusak eta eskariaren arabera taxiak garatu behar dira, baita bizikleta- eta oinezkoentzako sarea ere, tren iristen ez den lekuetan. Horrela, garraio horren erabilera sustatzen da.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk, besteak beste, jarduketa hauetan jasotzen du proposamena: EGP3.P1 (Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea), EGP3.P2 (Eremita Funtzional bakoitzeko udalerrak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa), EGP3.P3 (Eremita Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziak eta Lurralde Historikoko hiriburuak EGP bidez duten konexioaren azterketa), T1.P1 (Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena) edo T1.P2 (Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez).

B.2. JARDUKETA-PLANA. TRENBIDEA. 101. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBETUNTZA.

3. PROPOSAMENA (F1P3). Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren-geltokietan Irisgarritasun Planak egitea eta garatzea.

19.9 alegazioa: Etorkizuneko tren-geltoki berriak berriz diseinatzea, mugikortasun urriko pertsonentzako arrapala, eskailera, igogailu, baranda eta seinale gehiagorekin. Ingurune seguruagoa eta irisgarritasunerako egokiagoa.

Zehazki, eta adibide gisa, irizpide horiek berak honako hauetan kontuan hartzea proposatzen dugu: Saratuko tren-aldageltokia (Basauri); Lapatzako behin-behineko geroakua (Basauri); Bidebietako geltokia; Abaroko geltokia (San Migel auzoa, Basauri) eta metroko geltokiak.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk jarduketa hauetarako proposamena jasotzen du: T1.P3 (Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan), autonomia-erkidegoaren eskumeneko geltokiei dagokienez, eta T10.P3 (EARA transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak), aldirietako zerbitzuak ematen dituzten Estatuaren eskumeneko geltokiei dagokienez.

B.3. 104. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBEKUNTZA.

6. PROPOSAMENA (F1F6). Langak dituzten trenbide-pasaguneak kentzea.

19.10 alegazioa: Basauriko udalerriko trenbide-pasagune guztiak kentzea, Urbi/Arizko trenbidea berrantolatzeko azterlana kontuan hartuta.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk proposamena partzialki jasotzen du T1.P6 jarduketan (trenbide-pasaguneak kentzea). Alde horretatik, ETSren trenbide-pasaguneak kentzeko planaren arabera jardungo da.

19.11 alegazioa: Basurtutik (Bilbo) Arizera (Basauri) doan trenbideko hesiak kentzea Basauritik igarotzeagatik, oso arriskutsua delako. (Kareaga Behekoa edo Baskonia).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk proposamena partzialki jasotzen du T1.P6 jarduketan (trenbide-pasaguneak kentzea). Alde horretatik, ETSren trenbide-pasaguneak kentzeko planaren arabera jardungo da.

19.12 alegazioa: ETSren trenbide-linean dauden hiru trenbide-pasaguneak kentzea: Ariz (bi pasagune) eta Urbi.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk partzialki jasotzen du proposamena T1.P6 jarduketan (Trenbide-pasaguneak kentzea). Alde horretatik, ETSren trenbide-pasaguneak kentzeko planaren arabera jardungo da.

B.4. 105. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBEKUNTZA.

7. PROPOSAMENA (F1F7). Bilboko eta Gasteizko tranbia-lineak handitzea.

19.13 alegazioa: Luzatzeko proposamenari dagokionez, tranbia Etxebarritik Sarratuko geltokiraino (Basauri) luzatzea proposatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk Bilboko eta Gasteizko tranbia-lineak zabaltzeko proiektuak deskribatu besterik ez du egiten, baina ez ditu zehazten haren eraikuntza-xehetasunak. Beraz, jarduketa horren zehaztapen teknikoei dagokienez, Bolueta-Kukullaga tranbiarizazioko eraikuntza-proiektura jo behar da.

B.5. 106. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBEKUNTZA.

8. PROPOSAMENA (F1F8). Bilboko metroaren 4. eta 5. lineak handitzea.

19.14 alegazioa: plan honetan ez da aurreikusten Usansolotik ETSren trenbide-sarerako lotura, eta hori sartzeari proposatzen dugu.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPk Bilboko metroaren 5. linearen proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Hala ere, deskribapena aldatu da, eta Galdakaoko Ospitaleko geltokiaren eta Bilbo-Donostia linearekiko loturaren arteko zatia obra aipatu da, Bediako udalerritik igarotzen baita. Eraikuntza-proiektua idazten ari dira gaur egun.

19.15 alegazioa: Usansoloko hirigunean geltoki bat jartzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk Bilboko metroaren 5. linearen proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linea eraikitzeko proiektura jo behar da (Galdakao-Ospitalea tarte), indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruzko xedapenen arabera (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko urriaren 25eko eta 2025eko urtarrilaren 10eko ebazpenak).

19.16 alegazioa: Sarratuko estazioan pixatokiak/komunak sartzeari, eskualdekoa baita. Gure aldetik akatsik ez badago, orain arte argitaratutakoa ez da kontuan hartzen.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk Bilboko metroaren 5. linearen proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linea eraikitzeko proiektura jo behar da (Sarratu-Aperribai tarte), indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruzko xedapenen arabera (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko urriaren 25eko eta 2025eko urtarrilaren 10eko ebazpenak).

B.6. 109. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBEKUNTZA.

10. PROPOSAMENA (F1F10). Trenbide-saihesbideak sortzea.

19.17 alegazioa: Altzolan geltoki berri bat eraikitzea: EMJP-2_Ekintza-plana_Proiektua-ren 109. eta 264. orrialdeetan ez da adierazten Altzola-Elgoibarko geltokia eraikiko denik, ETSren 2013ko memorian, 18. orrialdean, agertzen den bezala. Eta halaxe dago jasota 2011ko maiatzaren 30eko EHAA (101. zk.) eta 2012ko abuztuaren 20ko EHAA (161. zk.). Hau da: Altzola auzoan trenbideko garraio publikoaren zerbitzua mantentzea, eta egungo geltokia Dair ingeniariaren proiektuan (Altzolako saihesbideari buruzko informazio-azterlana) adierazitako lekura aldatzea. (<https://www.dair.es/es/proyecto/variante-ferroviaria-de-altzola/>).

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPK Altzolako saihesbidearen proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak definitu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, Administrazio honek onartutako «Altzolako saihesbidea eraikitzekeo proiektua»ri lotu behar zaio, indarrean dagoen araudiaren arabera eta parte-hartze publikoari buruz ezarritako xedapenen arabera (Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2022ko abenduaren 15eko Ebazpena).

B.7. 112. or.

JARDUKETA-ILDOAK: ZERBITZUEN HORNIDURA/HOBEKUNTZA

12. PROPOSAMENA (F1F12). Trenbidea hobetzeko obrak egitea.

19.18 alegazioa: «Basauriko trenbide-azpiegiturak berrantolatzekeo eta integratzeko azterlanaren» proposamenak berrikustea eta gauzatzea (Fulcrum, 2022ko uztailea).

Arizko salgaien terminala Nerbioi ibaiaren ertzera eramatea eta ibaiertza leheneratzeko plan bat gehitzea.

Basurtutik Arizerako merkataritzako trenbide-linea desbideratzea, lehen aipatutako salgaien terminal berriarekin konektatzeko.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPren T1.P12 jarduketan jasotako bidearen gaineko hobekuntza-proiektuak adierazpen gisakoak dira, eta, duten garrantziagatik ez ezik, eraikuntza-proiektua idazteko fase aurreratuan edo obrak egiteko fasean daudelako ere hautatu dira. Zerrenda horretan ez sartzeak ez du esan nahi tren-azpiegiturako beste proiektu batzuk gauzatzea baztertu behar denik, baldin eta proiektu horien bideragarritasun tekniko, sozial eta ekonomikoa aldekoa bada.

B.8. 128. or.

JARDUKETA-ILDOAK: LEGERIA/ESKUMENAK.

2. PROPOSAMENA (F10P2). EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea.

19.19 alegazioa: "Denbora kontuan hartuta... aipatutako LPSaren eguneratzea, egungo behar eta zehaztapenetara egokitzekeo" paragrafoan, amaieran "... eta etorkizunekoak" gehitzea proposatzen dugu.

Erantzuna: Onartzen da.

T10.P2 jardueraren deskribapena aldatu da, proposatutako baldintzetan.

B.14. 162. eta 164. orrialdeak

JARDUKETA-ILDOA. AZPIEGITUREN HORNIDURA/HOBEKUNTZA.

1. PROPOSAMENA (A1P1). Bilboko Aireportuko Plan Zuzentzailean proposatutako eguneratzeak inplementatzea.

3. PROPOSAMENA (A1P3). Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-konexio bat sortzea.

172. or., JARDUKETA-ILDOA. SEKTOREAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA. 1. PROPOSAMENA

19.20 alegazioa: Aireportua tren-konexioz hornitzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk A1.P3 jarduketan (Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-konexio bat sortzea) jasotzen du proposamena.

B.15. JARDUKETA-PLANA. PORTUAK.

178. or.

JARDUKETA-ILDOAK. AZPIEGITUREN HORNIDURA/HOBETUNTZAK.

3. PROPOSAMENA (P1P3). Pasaiko eta Bilboko portuekiko trenbide-lotura hobetzea.

19.21 alegazioa: hobe da azpiegitura berririk ez sortzea Trenbide hegoaldeko saihebidetara planteatzen den moduan, baina, eginez gero, Serantesko tuneletik Arrigorriagaraino fase bakar batean egitea proposatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk Trenbide Hegoaldeko Saihebidetaren proiektua deskribatu besterik ez du egiten, haren eraikuntza-xehetasunak zehaztu gabe. Beraz, jarduketaren zehaztapen teknikoei dagokienez, dagokion eraikuntza-proiektura jo behar da. Nolanahi ere, Interes Orokorreko Trenbide Sarearen azpiegituraren kudeaketa, aipatutako saihebidetara barne, Estatuaren eskumena da, eta, beraz, Estatuako Administrazio Orokorrek egin beharko ditu jarduketa egokiak aipatutako eremuan.

20. alegazioa: Ekintza-plana - Aireko trafikoa

Aenak eta Espainiako Gobernuak lurralde-konektagarritasunean eta garapen ekonomikoan funtsezko rola dutela defendatu arren, aireko garraioa eta masa-turismoa etengabe estimulatzeko lurralde askok gaur egun jasaten dituzten arazo ugariak larriagotzearen ondorio zuzena da: zarata, kutsadura atmosferikoa, turistifikazioa (inpaktu anitzekin), naturagune babestuak suntsitzea, etab. Horri guztiari klima-krisi bat gehitu behar zaio, zeinak behartzen baikaitu emisio gehieneko garraiobideen erabilera murriztera, hala nola hegazkina, eta gizartean, energian, ingurumenean eta ekonomian eragin txikiagoa duten mugikortasun- eta turismo-ereduetarantz igarotzera.

20.1 alegazioa. Proposatzen dugu Plan hau aireportuak handitzearen aurka agertzea, eragin negatiboa duelako eta garraio-aukerak badaudelako, askoz efizienteagoak direnak, gizarteari, energiari, ingurumenari eta ekonomiari dagokienez.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Aireportu-azpiegituren plangintza dagozkien Plan Zuzentzaileak ezartzen dute. Plan horiei esker, aireportua modu koherentean garatuko dela bermatzen da, epe ertain eta luzerako perspektibekin, eta etorkizuneko eskaerari ingurunean ahalik eta eragin negatibo txikiarekin erantzun zaiola bermatzen da.

Beraz, horrelako azpiegituretan egin beharreko garapenak aztertu eta adostu egin beharko dira aipatutako plan zuzentzaileak egiten edo eguneratzen diren bitartean.

21. alegazioa: Ekintza-plana - Hidrogenoa

247. or., 1. PROPOSAMENA (E5.P1) Garraioan ordezeko energia-iturriak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...

Hidrogenoa garraiorako energia-iturri egokia ez dela uste dugu. Orain arte ez dago ebidentziarik, eta, beraz, ordezeko erregaia dela egiaztatu ondoren kontuan hartzea proposatzen dugu.

21.1. alegazioa. Plan honetan kontuan ez hartzea proposatzen dugu, bideragarria dela frogatu arte.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Aipatutako E5.P1 jarduera Mugikortasun Elektriakoaren Euskal Estrategiaren barruan dago, eta garraio-sektorean erabiltzen diren ohiko erregaiei alternatiba jasangarriak emateko I+G+Bko lanak egitera bideratuta dago. Gaur egun, hainbat jarduketa-eremu daude eremu horretan (bateria elektrikoak, hidrogeno-pilak, motor elektrotikoak ibilgailuan integratzea, birkarga-puntuen efizientzia eta azkartasuna...), eta ez da bidezkoa horietako bat bera ere aldeztu aurretik baztertzea, horri buruzko azterlan eta ikerketa kontrastaturik izan gabe.

22. alegazioa: Ekintza-plana - Aipatu gabeko beste gai batzuk

Planak ez du ezer esaten Eusko Jaurlaritzak mugikortasunari buruz argitaratzen dituen txostenei buruz. Gaur egun, 4 urtean behin argitaratzen dira mugikortasun-txosten horiek. Gure ustez, urtero egin beharko lirateke, mugikortasunaren arloko bilakaeraren jarraipen hobe egin ahal izateko.

22.1 alegazioa: Urtero mugikortasun-txostenak argitaratzea

Erantzuna: Onartzen da.

Gaur egun, Eusko Jaurlaritzak urtero egiten eta argitaratzen du «Euskadiko Garraioaren Panoramika» txostena, EAEko garraioaren egoeraren diagnostikoa jasotzen duena.

Gipuzkoako azpiegituren proposamenean ez da sartzen Irun eta Erreterria arteko lotura, funtsezkoa baita Eurovelo-rako, ez eta Donostia eta Mutriku arteko kostaldea ere. Oro har, proposamenak ez datoz bat Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialarekin.

22.2. alegazioa: Irun-Erreterria eta Donostia-Mutriku konexioak gehitzea.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eksklusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean, eta horien artean daude bizikleta bidezko mugikortasunerako azpiegiturak.

EMJPak gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak (B7.P1) lotzea aztertzea proposatzen du, baina administrazio eskudunek zehaztu beharko dute egin beharreko jardueren xehetasuna.

23. alegazioa: Ekintza-plana - Beste adierazle batzuk gehitzea (MJLn aurreikusitakoez gain)

Garraiobide pribatuak dira kutsadura atmosferikoaren arrazoi nagusietako bat, erregai fosilen errekontzaren ondorioz osasunerako eta ingurumenerako kaltegarriak diren gasak askatzen baitituzte. Horregatik, garrantzitsua da jakitea biztanle bakoitzeko zenbat errekontza-ibilgailu eta ibilgailu elektriko dauden.

Bestalde, administrazioetako langileen artean distantzia laburreko edo ertaineko joan-etorri ugari egiten dira, bizikletekin egin daitezkeenak. IEA.2 adierazle bat dago (Ordezko erregaiei ibilgailuak ibilgailu-parkean), eta uste dugu beharrezkoa dela ibilgailu-parkeko bizikleta arrunten eta elektrikoen kopurua ere ezagutzea.

23.1. alegazioa. Proposatzen dugu adierazle bat gehitzea, biztanle bakoitzeko errekontza-ibilgailuen eta ibilgailu elektrikoen kopurua aztertuko duena (horien joera beheranzkoa izan behar da), bai eta ibilgailu-parkeko bizikleta arrunten eta elektrikoen kopurua zenbatuko duen adierazle bat ere (horien joera goranzkoa izan behar da).

Erantzuna: Ez da onartzen.

Biztanle bakoitzeko errekontza-ibilgailuen eta ibilgailu elektrikoen kopurua aztertzen duen adierazleari dagokionez, uste da EMJPren IEA.2 adierazlea (erregai alternatiboko ibilgailu-parkeko ibilgailuak) egokia eta koherentea dela EMJPren helburuak lortzeko, proposatutakoa bezalako beste adierazlerik gehitu behar izan gabe.

Bestalde, ibilgailuen parkeko bizikleta arrunten eta elektrikoen kopurua kontabilizatzen duen adierazleari dagokionez, gaur egun ez dago dagoen bizikleta kopurua kontabilizatzen duen datu ofizial eta fidagarriarik, eta, beraz, ez da teknikoki bideragarria.

24. alegazioa: Ekintza-plana - Neurri zuzentzaileak gehitzea

Ez da neurri zuzentzailearik aurreikusten ezarritako helburuak betetzen ez badira.

24.1 alegazioa. Proposatzen dugu neurri zuzentzaileak gehitzea helburuak betetzen ez badira, neurria berrikustea, gizarte zibilarekin kontrastatzea jarduketa-ildoak aldatzeko, edo egokitzat jotzen diren beste batzuk.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk helburuen lorpenaren jarraipena egitea eta haren zehaztapenak bost urtean behin berrikustea aurreikusten du, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 14.7 artikulua arabera.

3.14 EH BILDU ZAMUDIO

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ekintza-plana - Jarduketa-plana: Trenbidea

Zamudioko herrigunean trenbidea lurperatzea.

Neurri horrek, gure herritarren segurtasuna eta bizi-kalitatea hobetzeaz gain, gizarte-kohesioari eta hiri-garapen jasangarriari ere lagunduko lioke. Jarraian, alegazio hori justifikatzen duten arrazoiak azalduko ditut:

1. Segurtasuna eta irisgarritasuna: bideak lurperatzeak istripu-arriskua ezabatuko luke (azken istripua 2023/04/01ean gertatu zen – honekin batera doa gertaera horren gutuna, ETSri bidalia), eta herriaren bi aldeetara sartzeari erraztuko luke, oinezkoen zirkulazio seguruagoa ahalbidetuz eta oinarritzko zerbitzu publikoetarako irisgarritasuna hobetuz.

Kontuan izan behar da udalerriko biztanleriaren bi heren inguru gaur egungo trazaduraren hegoaldean dagoen udalerriko herrigunean bizi dela. Trenbide-pasagunea gune kritikoa da, eta herritarrek nahitaez igaro behar dute. Haurrak eta adinekoak ibili behar dira bertatik, horrek dakarren arriskuarekin; izan ere, eskola berria eta zahar-etxea trenbidearen trazaduraren iparraldean daude. Gainera, garraio publikoetara (tren-geltoki eta autobus publikoak, eskola-autobusak, etab.) eta beste zerbitzu publiko batzuetara (udaletxea, liburutegia, kiroldegia, frontoia, futbol-zelaia, etab.) sartzeko pasabidea da. Lurperatzeak trenbide-pasagune hori kentzea ahalbidetuko luke, aurreikus daitezkeen arriskuak saihestuz.

2. Hiri-ingurunearen hobekuntza eta kohesioa: trenbideek dakartzaten oztopo fisikoak kentzeak hiri-espazioak hobeto integratzea ahalbidetuko luke, komunitateari mesede egingo lioketen berdeguneen eta espazio publikoen garapena sustatuz. Gainera, Zamudioko hirigintza-garapena hipotekatzen duen hirigintza-oztopo bat da; izan ere, udalerriko hirigunea egungo hirigunearen beste alderantz zabaltzen ari da, Arteaga sektorearen bidez (planaren argazkiak erantsi ditugu) eta beste UER batzuen bidez. Azken horiek dagoeneko martxan daude eraikitako hainbat lurzatiarekin, eta 500 etxebizitza berri baino gehiago eraikitzeko ahalmena dute. Etxebizitza horiek, gaur egungo trazaduraren iparraldean dauden ia 200 etxebizitzekin batera, egungoaren ia baliokidea den nukleo bat osatuko dute. Pentsatzekoa da eremu horretako biztanleria nabarmen handituko dela, eta, beraz, egungo hirigunean biltzen diren zerbitzueta (hala nola supermerkatuak, tabernak, bankuak, saltokiak, kultura etxea, mediku-kontsultategia, etab.) iristeko trenbide-pasagunetik nahitaez igaro behar duten pertsonen joan-etorriak ere areagotu egingo du arriskua.
3. Garraio jasangarria sustatzea: bideak lurpean jartzean, kontuan har liteke mugikortasun jasangarriko korridore bat sortzea, bizikleta eta oinezkoentzako ibilbideak barne hartuko dituen eta bizimodu osasungarriagoa eta ingurumenarekiko errespetuzkoa sustatuko duena. Gainera, hirigunea zeharkatuko lukeen birika berde txiki horrekin, hirigunearen bi aldeetako kohesio soziala handituko litzateke.

4. Garapen ekonomikoa: konektibitatea eta irisgarritasuna hobetzeak inbertsioak erakar litzake eta tokiko garapen ekonomikoa sustatu, gure herriko saltoki, ostalaritza eta zerbitzuei mesede eginez.

Justifikazio horiekin batera, proiektu honen beharra indartzen duten informazio garrantzitsua eta emandako urratsak erantsi ditugu:

1. Zamudioko Udalaren mozioa: 2020ko azaroaren 18an egindako osoko bilkuran, gehiengo osoz onartu zen ETSri eta Eusko Jaurlaritzari alegazio honetan azaldutakoari irtenbide bat bilatzeko eskaera egiteko mozioa (dokumentua erantsi dugu).
2. LPPari egindako alegazioak: bai EH Bildu taldeak, bai Zamudioko Udalak, aho batez, Bilboko metropoli-areako Lurralde Plan Partzial berriari alegazioak aurkeztu zizkieten, eta bertan onartu egin zuten orain dokumentu honetan aurkezten dugun alegazioa (dokumentua erantsi dugu).
3. Hainbat laguntza ekonomiko eskatzea: EH Bildu udal-taldeak hainbat laguntza eta dirulaguntza eskatu ditu azken urteetan, proiektua ekonomikoki finantzatzen laguntzeko: Next Generation funtsak, Estatuko aurrekontuak...
4. Udal planeamendua eta ETSren proiektua: Udal Arau Subsidiarioetan, 1987koan, jasota zegoen trenaren trazadura berria herrigunetik igarotzean, eta 2008ko arauak berretsi ziren. Arau horietan, sistema orokorren plangintzan trazadura berria jasotzen da, dagokion lurzoru-erreserbarekin. Gainera, Euskal Trenbide Sareak berak egindako "Zamudioko trazaduraren saihebidetaren eta tren-geltokiaren azterlana" dago, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saileko Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzak 2008. urtean ofizialki aurkeztu zuena Zamudioko Udalean.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Lehendik zegoen informazio-azterlanak trazadura aldatzea (luzatzea) eta geltokia berriz kokatzea aurreikusten zuen, hirigunetik urrunduz. Bere bertute teorikoak hiri-onurei zegozkien, baina inola ere ez mugikortasun jasangarria hobetzeari, hori baita EMJPren xedea.

3.15 ESTASERBI (Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia – Bizkaiako Zerbitzugune Elkarte)

Alegazioen edukia:

Uste dugu funtsezkoa dela neutraltasun teknologikoaren printzipioa zorroztasunez aplikatzea EMJPren proposamen guztietan. Teknologia espezifiko bat (kasu honetan, mugikortasun elektrikoa) nagusiki edo eksklusiboki sustatzeak beharrik gabe mugatzen ditu beste alternatiba bideragarri, eraginkor eta erabilgarri batzuk, hala nola erregai berriztagarriak (HVO100, E85, e-fuel, hidrogeno berdea), eta horiek ere ahalbidetzen dute deskarbonizazio-helburuak lortzea eraginkortasun egiaztatuarekin.

Berariaz eskatzen dugu gaur egun mugikortasun elektrikoari soilik erreferentzia egiten dioten EMJPren proposamen zehatzak aldatzea, emisioak murrizten eta ingurumen-jasangarritasuna lortzen eraginkortasunez lagun dezaketen teknologia guztiak berariaz eta modu orekatuan sartzeko, benetako neutraltasun teknologikoa bermatuz.

Era berean, mugikortasun jasangarri integralerako prestakuntza-, sentsibilizazio- eta hedapen-kanpainak zabaltzea proposatzen dugu, mugikortasun elektrikoa ez ezik, deskarbonizazio-potentzial erreala eta emisio neutroak dituzten energia alternatibo guztiak ere barnean hartuta, neutraltasun teknologikoari buruzko Europako eta nazioko helburuekin bat etorritz.

(Elektrizitatea eta hidrogenoa kargatzeko azpiegituren hedapenari eta instalazioari eta bioetanolaren energia- eta ingurumen-fiskalitateari buruzko txostenak eransten ditu).

1. alegazioa: Ekintza Plana – E2.P1 Proposamena: Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.

Uste dugu teknologia guztietako ibilgailuak sartu beharko liratekeela, eta neutraltasun teknologikoaren printzipioa ekintza-planean nagusitu beharko litzatekeela.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPk honako jarduera hauetan jasotzen du ibilgailuen parkea eta flotak modernizatzea ibilgailu jasangarriagoen bidez, hau da, elektrizitatearen edo beste erregai alternatibo batzuen bidez propulstaturak: E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea), EGP2.P2 (EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboaren propulsiotegia bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz) eta LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea). Hala ere, argiagoa izan dadin, E2.P1 jarduketaren deskribapena aldatu da, ordezkari erregaiei erreferentzia eginez.

2. alegazioa: Ekintza Plana – E2.P2 Proposamena: Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.

Puntu honetan, CEEESen txostena erantsi dugu, kargatzeko zutoinak instalatzeko kostuekin, EMJPn jasotakoan aldean.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPk, birkarga-zutoinak instalatzeko kostuak kalkulatzeko, iturri publiko ofizial gisa erabili du REEk, FEMPe eta IDAEk egindako "Toki Erakundeentzako Mugikortasun Elektrikoaren Gida".

3. alegazioa: Ekintza Plana – E2.P4 proposamena: Car-sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin

Zero emisio garbiko erregai berriztagarriak sartu beharko lirateke, lehen aipatutako neutraltasun teknologikoaren printzipioan oinarrituta, gure eskura dauden energia alternatibo guztiekin emisioak murriztu ahal izateko. Mugikortasunaren deskarbonizazioa elektrifikazioarekin ez berdintzea. Ibilgailuen emisioak aztertzeke, ibilgailuen ziklo osoa neurtu beharko litzateke, sehaskatik hilobira, bai eta horiek mugitzen dituzten energiena ere, sortutako energiaren emisioak kontuan hartuta.

Ez da ezer gertatzen, 2023/851 (EB) Erregelamenduan jasota dago (EBAO, 2023ko apirilaren 25ekoa). EBko estatu kide guztietan zuzenean aplikatzekoa den arau horretan, 7bis artikulua sartzan da, eta honela dio, hitzez hitz:

"CO2 emisioak bizi-zikloan

1. Beranduenez 2025eko abenduaren 31n, Batzordeak txosten bat argitaratuko du, metodologia bat ezarriko duena Batasunean merkaturatutako turismoen eta merkataritza-ibilgailu arinen bizi-ziklo osoan zehar egindako CO2 emisioei buruzko datuak modu koherentean ebaluatzeko eta jakinarazteko. Batzordeak Europako Parlamentuari eta Kontseiluari aurkeztuko die txosten hori."

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduera hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzan da. Estrategia horrek ibilgailu elektrikoak partekatzeke (sharing) proiektuei laguntzeko jarduketa-ildo bat jasotzen du (1. ardatz estrategikoa: Mugikortasuna elektrifikatzea).

Bestalde, EBN merkaturatutako turismoen eta merkataritza-ibilgailu arinen bizi-ziklo osoko CO2 emisioen ebaluazioari dagokionez (2019/631 (EB) Erregelamenduaren 7bis artikuluan definitutakoa; 2023/851 (EB) Erregelamenduak aldatu zuen erregelamendu hori), adierazi behar da Batzordeak ez duela horri buruzko metodologiarik ezarri gaur egun, eta metodologia horretan oinarrituta lortutako datuen jakinarazpena fabrikatzaileei dagokiela, eta fabrikatzaileek borondatez aurkeztu ahal izango dizkiotela Batzordeari.

4. alegazioa: Ekintza Plana – E9.P1 proposamena: Mugikortasun elektrikoaren abantailei buruzko prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egitea.

Neutraltasun teknologikoa. Emisioak murrizten dituzten energiekiko neutralak izan beharko lukete, ez soilik mugikortasun elektrikorako.

Neutraltasun teknologikoa Europar Batasunaren printzipio gidari bat da, eta Batasuneko estatu kideetako edozein arau nazional edo autonomikoren oinarri izan beharko luke. Teknologia bakar baten prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egiteak neutraltasun teknologikoaren printzipioa nabarmen haustea dakar.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk proposamen hori jasotzen du E9.P1 jarduketaren deskribapenean, eta honako hau aipatzen du: «trantsizio-helburuarekin bat datozen erregai alternatiboak dituzten ibilgailuei ere aplikatuko zaizkie jarduketa horiek».

5. alegazioa: Ekintza Plana – E10.P2 Proposamena: Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.

Neutraltasun teknologikoa. Emisioak murrizten dituzten energiekiko neutralak izan beharko lukete, ez soilik mugikortasun elektrikorako.

Neutraltasun teknologikoa Europar Batasunaren printzipio gidari bat da, eta Batasuneko estatu kideetako edozein arau nazional edo autonomikoren oinarri izan beharko luke. Teknologia bakar baten prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egiteak neutraltasun teknologikoaren printzipioa nabarmen haustea dakar.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduera hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzen da. Estrategia horrek politikak eta arau-esparrua koordinatzeko jarduketa-ildo batzuk jasotzen ditu (4. ardatz estrategikoa), eta horien artean daude mugikortasun elektrikoari laguntzeko politika publikoak modu koordinatuan garatzea eta homogeneizatzea; ibilgailu elektrikoak eskuratzea eta erabiltzea erraztuko duten pizgarri eta neurri fiskalak sustatzea; mugikortasun elektrikoaren garapena zailtzen duten oztopo arautzaileak identifikatzea eta erakunde eskudunei aldaketak proposatzea; edo administrazio-prozedurak sinplifikatzea lortuko duten neurriak proposatzea.

6. alegazioa: Ekintza-plana – EGP2.P2 proposamena: EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propulzio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.

Gasolina-zerbitzuguneetan dagoeneko saltzen den HVO bezalako erregai berriztagarrien erabilerak autobus-flota berarekin murrizten ditu emisioak, inolako inbertsiorik egin beharrik gabe eta mantentze-kostu gehigarriak izan gabe.

2025ean zero emisio garbiko erregai berriztagarriak (hala nola HVO) lurraldeko ZGetan salgai daudenez, kontuan hartu behar dira emisioak murrizten dituen ordezkio erregai gisa, ibilgailu berrietan edo karga-azpiegiturretan inbertsiorik egin beharrik izan gabe.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk EGP2.P2 jarduketan sartu du proposamen hori, erregai alternatiboen propulzio-sistemei erreferentzia eginez.

Ildo horretan, Erregai alternatiboetarako azpiegitura bat ezartzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2023ko irailaren 13ko 2023/1804 (EB) Erregelamenduaren 2. artikulua erregai alternatiboen artean sartzen ditu biomasa-erregaiak, biogasa barne, eta bioerregaiak, 2018/2001 (EB) Zuzentarauaren 2. artikuluko 27., 28. eta 33. puntuetan definitzen diren bezala, hurrenez hurren.

7. alegazioa: Ekintza-plana – EGP2.P3 proposamena: Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.

Neutraltasun teknologikoa. Emisioak murrizten dituzten energiekiko neutralak izan beharko lukete, ez soilik mugikortasun elektrikorako.

Neutraltasun teknologikoa Europar Batasunaren printzipio gidari bat da, eta Batasuneko estatu kideetako edozein arau nazional edo autonomikoren oinarri izan beharko luke. Teknologia bakar baten prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egiteak neutraltasun teknologikoaren printzipioa nabarmen haustea dakar.

Gasolina-zerbitzuguneetan dagoeneko saltzen den HVO bezalako erregai berriztagarrien erabilerak autobus-flota berarekin murrizten ditu emisioak, inolako inbertsiorik egin beharrik gabe eta mantentze-kostu gehigarriak izan gabe.

2025ean zero emisio garbiko erregai berriztagarriak (hala nola HVO) lurraldeko ZGetan salgai daudenez, kontuan hartu behar dira, emisioak murrizten dituen ordezkoko erregai gisa, ibilgailu berrietan edo karga-azpiegituretan inbertsiorik egin beharrik izan gabe.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPren EGP2.P3 jarduketak garraio publikoko sistemaren tipologia jakin bat aipatzen du: edukiera handiko autobus elektrikoak, errei eskusiboak eta semaforo-lehentasuna dituztenak.

Bestalde, EMJPk erregai alternatibo guztien propulsio-sistemetara bideratutako zenbait jarduketa aurreikusten ditu, mugikortasunean neutraltasun teknologikoa bermatzeko; besteak beste, honako hauek: E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasagarriagoekin berritzea), EGP2.P2 (EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboaren propulsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz) edo LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea).

8. alegazioa: Ekintza Plana – O5.P2 Proposamena: Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea HMJPetan eta Lantokietako Mugikortasun Planetan

Neutraltasun teknologikoa. Emisioak murrizten dituzten energiekiko neutralak izan beharko lukete, ez soilik mugikortasun elektrikorako.

Neutraltasun teknologikoa Europar Batasunaren printzipio gidari bat da, eta Batasuneko estatu kideetako edozein arau nazional edo autonomikoren oinarri izan beharko luke. Teknologia bakar baten prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egiteak neutraltasun teknologikoaren printzipioa nabarmen haustea dakar.

Gasolina-zerbitzuguneetan dagoeneko saltzen den HVO bezalako erregai berriztagarrien erabilerak autobus-flota berarekin murrizten ditu emisioak, inolako inbertsiorik egin beharrik gabe eta mantentze-kostu gehigarriak izan gabe.

2025ean zero emisio garbiko erregai berriztagarriak (hala nola HVO) lurraldeko ZGetan salgai daudenez, kontuan hartu behar dira, emisioak murrizten dituen ordezkoko erregai gisa, ibilgailu berrietan edo karga-azpiegituretan inbertsiorik egin beharrik izan gabe.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduera hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzen da. Estrategia horrek enpresetan mugikortasun elektrikoko planak egitera bideratutako

jarduketa-ildo bat jasotzen du (1. ardatz estrategikoa: Mugikortasunaren elektrifikazioa).

9. alegazioa: Ekintza Plana – O5.P3 Proposamena: Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea.

Neutraltasun teknologikoa. emisioak murrizten dituzten energiekiko neutralak izan beharko lukete, ez soilik mugikortasun elektrikorako.

Neutraltasun teknologikoa Europar Batasunaren printzipio gidari bat da, eta Batasuneko estatu kideetako edozein arau nazional edo autonomikoren oinarri izan beharko luke. Teknologia bakar baten prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egiteak neutraltasun teknologikoaren printzipioa nabarmen haustea dakar.

Gasolina-zerbitzuguneetan dagoeneko saltzen den HVO bezalako erregai berriztagarrien erabilerak autobus-flota berarekin murrizten ditu emisioak, inolako inbertsiorik egin beharrik gabe eta mantentze-kostu gehigarriak izan gabe.

2025ean zero emisio garbiko erregai berriztagarria (hala nola HVO) lurraldeko ZGetan salgai daudenez, kontuan hartu behar dira, emisioak murrizten dituen ordezkoko erregai gisa, ibilgailu berrietan edo karga-azpiegituretan inbertsiorik egin behar izan gabe.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Jarduera hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzen da. Estrategia horrek jarduketa-ildo bat jasotzen du, honako hauek garatzeko lankidetzak eta proba pilotuak sustatzeko: kargarekin lotutako zerbitzuak, birkargak adimenek kudeatzeko eta potentziak optimizatzeko irtenbideak, eta ibilgailuen, sare elektrikoaren eta azpiegituren komunikazio-soluzioak (3. ardatz estrategikoa: Garapen teknologikoa eta industrial).

Bestalde, EMJPK ordezkoko erregai guztietarako beste ikerketa- eta berrikuntza-jarduketa batzuk aurreikusten ditu, hala nola E5.P1 jarduera (Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...), mugikortasunean neutraltasun teknologikoa bermatuz.

10. Alegazioa: Ekintza Plana – E2.P3 Proposamen.: Ohiko erregaien horniketako estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.

Praktikan, ZG berriak ireki daitezke, karga elektrikorako zutoinik izan gabe.

Desadostasun handia ikusi dugu EMJPN xedatutakoaren eta benetako praktikaren artean, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legean ezarritako legezko betebeharrak betetzea dagokionez. Betebehar horren arabera, gasolina-zerbitzugune berri guztiek elektrizitatea kargatzeko puntuak izan behar dituzte jarduerari ekin aurretik. Praktikan, kasu espezifiko batzuk dokumentatu ditugu, zeinetan administrazio autonomikoak aukera ematen baitu gasolina-zerbitzugune berriak irekitzeko nahitaezko zuzkidura hori izan gabe.

Horregatik, berariaz eskatzen dugu araudi hori zorrotz eta eraginkortasunez betetzen dela bermatzeko, instalazio horiek irekitzeko eta zerbitzuan jartzeko administrazio-baimenaren aurreko kontrol- eta egiaztapen-mekanismoak ezarrit.

3.2.3 taulan ("diru-sarreraren zenbatespena"), erabiltzaileek jasotako zerbitzuarengatik tarifa ordaintzen dutela ulertuta, E2.P3 puntuan 0,10 €/ orduko diru-sarrera unitarioa jasotzen da. Datu hori ZGetako kargatzeko zutoinetako Kw-ren salmentaren zenbatekoari dagokio? Mugikortasun elektrikoa arrakastatsua izango da soilik katearen maila guztiak errentagarriak badira. Eta argi dago, diru-sarrera unitarioen bolumen horrekin, CPOn jarduera defizitarioa izango dela.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Gasolina-zerbitzugune berriak irekitzeko eta martxan jartzeko baimenak honako hauen arabera izapidetzen dira: 7/2021 Legea, maiatzaren 20koa, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzkoa; TED/1009/2022 Agindua, urriaren 24koa, Elektrizitatea kargatzeko azpiegiturak instalatzera behartuta dauden erregaien horniketako instalazioen zerrenda eta horiek betetzeko salbuespen eta ezintasun teknikoak ezartzen dituen; eta aplikatzekoa den Estatuko eta autonomia-erkidegoko gainerako araudia.

Tarifagatiko diru-sarreraren estimazioari dagokionez, EMJP idatzi zen uneko antzeko produktu-zerbitzuen datuetatik abiatuta egin da, eta eguneratu egin beharko da, hala badagokio.

11. alegazioa: Ekintza Plana - Emisioen ziklo osoaren ebaluazioa.

Ezinbestekoa da EMJPk ibilgailuen eta horiek bultzatzen dituzten energien bizi-ziklo osoaren ebaluazioa integratzea, 2023/851 (EB) Erregelamenduaren ildoari jarraikiz (2023ko apirilaren 25eko EBAOn argitaratua). Erregelamendu horrek ibilgailuen bizi-ziklo osoan (fabrikazioa, erabilera eta amaiera) eta erabiltzen dituzten energia-iturrien bizi-ziklo osoan (sortzen direnetik azken kontsumora arte) osoan sortutako emisioak kontuan hartzea behartzen du.

Metodologia hori txertatzeak aukera emango du erabaki informatuak eta errealistak hartzeko, teknologia energetiko bakoitzak ingurumenean duen benetako eragina kontuan hartuta, eta, horrela, klimaren eta ingurumenaren ikuspegitik erabaki desegokiak edo kaltegarriak hartzea eraman dezaketen ikuspegi partzialak saihestuko dira.

Erantzuna: Ez da onartzen.

2019/631 (EB) Erregelamenduaren (2023/851 (EB) Erregelamenduak aldatua) 7bis artikuluan definitutako EBn merkaturatutako turismoen eta merkataritza-ibilgailu arinen bizi-ziklo osoko CO2 emisioen ebaluazioari dagokionez, adierazi behar da Batzordeak ez duela horri buruzko metodologiarik ezarri gaur egun, eta metodologia horretan oinarrituta lortutako datuen jakinarazpena fabrikatzaileei dagokiela, eta fabrikatzaileek borondatez aurkeztu ahal izango dizkiotela Batzordeari.

Bestalde, EMJP egiteko aplikatutako metodologia egokitzen eta koherentetzat jotzen da EMJPren helburuak lortzeko.

12. alegazioa: Ekintza Plana – O6.P1 proposamena: Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).

Hidrokarburoen fiskalitate-proposamena, emisioetan oinarrituta, emisio gutxiko erregaiei mesede eginez.

Funtsezkotzat jotzen dugu erregaiei eta ibilgailuei aplikatutako egungo fiskalitatea berrikustea eta egokitzea, deskarbonizazioa eta ingurumen-jasangarritasuna sustatzeko tresna izan dadin.

Trantsizio energetikoa lehentasunezkoa da EBko estatu kide guztietan. Trantsizio horren zutabeetako bat ekonomiaren deskarbonizazioan oinarritzen da, eta, beraz, gaur egun erabiltzen direnak baino gutxiago kutsatzen duten bektoreak erabiltzean, zehazki, salgaien eta bidaiarien garraioaren sektorean.

Gehiegitan nahastu egiten dira, sinonimo perfektuak balira bezala, deskarbonizazioa eta elektrifikazioa. Argi dago elektrifikazioa, eta are gehiago Espainia bezalako herrialde batean, deskarbonizazio-iturri indartsua dela. Baina egia da, halaber, elektrifikazioa ez dela deskarbonizaziorako bide bakarra.

Erregai berriztagarriak alternatiba lehiakorragoak eta ez hain kutsatzaileak dira jatorri fosilekoak baino, eta lagungarriak izan daitezke epe laburreko mugikortasun-segmentu guztietan trantsizio energetikoaren arloan ezarritako helburuak betetzeko, bai eta elikagaien segurtasuna eta independentzia energetikoa sustatzeko ere.

Hala ere, erregaiei lotutako fiskalitatea ez dator bat sortzen duten ingurumen-kanpokotasunarekin, eta ez ditu sustatzen Espainia deskarbonizatzeko helburuak betetzeko eta Europar Batasunaren eskakizunak betetzeko behar diren eraldaketak.

Gainera, erregai berriztagarrien kontsumora gonbidatzen duten beste seinale fiskal batzuk ezar daitezke:

- Hidrokarburoen gaineko Zerga Berezian hobari espezifikoak sartzea erregai berriztagarrietarako, Frantzia bezalako herrialdeetan arrakastaz ezarritako ereduaren antzekoa (E85, adibidez); horrela, bat dator Zerga Energetikoari buruzko Europako Zuzentarauaren jarraibide berrikusiekin.
- Matrikulazioaren gaineko zergaren (IEDMT) salbuespen espezifikoak, erregai berriztagarriekin lan egiteko gai diren errekuntza malguko motorrak (Flex Fuel) dituzten ibilgailuentzat.
- Nahitaezko hobari bat, eta, horrez gain, aukerako beste hobari bat toki-erakundeentzat, Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen gaineko Zergan (TMIZ), ibilgailu bakoitzaren benetako ingurumen-inpaktuaren mailaren arabera.
- Hobari espezifikoak Ekonomia Jardueren gaineko Zergan (EJZ) eta Ondasun Higiezinaren gaineko Zergan (OHZ), erregai berriztagarrien hornidura-puntuak instalatzen dituzten higiezinentzat (HVO100, E85, efuels), horien erabilera eta hedapen eraginkorra Euskadin sustatuz.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk partzialki jasotzen du proposamen hori O6.P1 jardueran (Mugikortasun jasangarria sustatzeko zerga-neurriak ezartzea (hobariak, tasak...)).

Ildo horretan, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legearen 28. artikulua araber, EAEko administrazio publiko eskudunek zehaztu eta adostu beharko dituzte hartu beharreko zerga- eta finantza-neurriak.

13. alegazioa: Ekintza-plana – Finantza-errentagarritasuna.

Atal honetan, uste da linea berrien elektrifikazioak eragiketa-kostuak murriztea dakarrela, energia fosilen erabilera konbentzionalarekin alderatuta. Puntu honetan, adierazi nahi dugu ez litzatekeela alde batera utzi behar inbertsio-zenbateko handia eragiketa-kostuen murrizketa horretara iristeko. Bi faktoreak batera aztertu beharko lirateke.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJP egiteko aplikatutako metodologia egokitzen eta koherentetzat jotzen da EMJPrek helburuak lortzeko.

14. alegazioa: Ekintza Plana – Finantzaketa-iturriak, moduen eta eremuaren arabera.

Atal horren barruan, ibilgailuei dagokienez, "zero emisioeko garraio-sistema bat" lortzeko helburuarekin, laguntza-multzo jakin batzuk daude ibilgailu elektrikoak gidatzea eta ordeko erregaiak erabiltzea sustatzeko, hala nola ibilgailu elektrikoak erosteko eta erabiltzeko pizgarriak eta kargatzeko azpiegitura bultzatzea.

Atal honetan berriro gogoratu behar dugu neutraltasun teknologikoaren printzipio egituratzailea, eta kontuan izan behar dugu ezen, 2025ean zero emisio garbiko erregai berriztagarriak (hala nola HVO) lurraldeko ZGn salgai daudenez, kontuan hartu behar direla, emisioak murrizten dituen ordeko erregai gisa, ibilgailu berrietan edo karga-azpiegiturretan inbertsiorik egin beharrik izan gabe.

1.3 jarduera-ildoak (ibilgailu elektrikoaren erosketa eta erabilera sustatzea) berariaz aipatzeari dagokionez, berriz ere gogorarazi behar dugu ez dela ahaztu behar lehen aipatutako neutraltasun teknologikoaren printzipioa.

Estaserbik berriz dio printzipio eta neurri zehatz horiek EMJPrek benetan integratzeak mugikortasun benetan jasagarria bermatuko duela, teknologikoki neutrala eta fiskalki orekatua, deskarbonizazioaren eta trantsizio energetikoaren Europako helburuekin bat datorrena, eta indarrean dagoen legeria benetan betetzea erraztuko duela.

Azkenik, galdera hau egin nahi genuke:

- 1-. EEEren finantzaketa MOVESen finantzaketaren osagarria den.
- 2-. "Ibilgailu elektrikoak azkar kargatzeko azpiegiturako korridore iberiarrak (CIRVE)" proiektuari dagokionez, adierazten da Espainian azkar kargatzeko eta lehendik dauden 15en egokitzapenerako 25 puntu pilotu berri instalatzea aurreikusten dela, eta horietatik 6 Euskadi inguruan daudela. Mesedez, informazio gehigarria bidali diezagukete aurreikusitako kargatzeko zutoiden berriei eta dauden egokitzapenari buruz? Esango zenigukete, mesedez, non kokatuko diren?

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

EMJPrek "Finantzaketa-iturriak moduen eta eremuaren arabera" izeneko kapituluak dauden finantzaketa-mekanismoak baino ez ditu zerrendatzen, eta horien artean daude EMJP idazteko unean indarrean dauden laguntza-programak.

EMJPrek jarduketei lotutako ibilgailuak modernizatzeko programei dagokienez (E2.P1, EGP2.P2 edo LS5.P1), esan behar da ibilgailuak eta flotak ibilgailu jasagarriagoen bidez berritzera bideratuta daudela, hau da, elektrizitatearen edo beste erregai

alternatibo batzuen bidez propulstsatuta, mugikortasunean neutraltasun teknologikoa bermatzeko.

Azkenik, EEEn finantzaketari eta CIRVE proiektuari dagokienez, EEEk Mugikortasun Elektroaren Euskal Estrategiaren esparruan deitzen dituen indarreko edo etorkizuneko laguntza-programetara jo beharko da, bai eta IBILEk koordinatutako CIRVE proiektura ere.

3.16 DONOSTIAKO UDALA

Alegazioen edukia:

Lehenik eta behin, aitortzen eta baloratzen dugu Administrazioak Euskadin mugikortasun jasangarrirako esparru estrategiko bat garatzeko egindako ahalegina. Garraio-sistema eraginkorra, irisgarria eta ingurumena errespetatzen duena planifikatzea funtsezko zutabea da lurraldearen garapen sozial eta ekonomikorako.

Hala ere, kontsultara eramandako dokumentua zehatz-mehatz aztertu ondoren, beharrezkotzat jotzen dugu zenbait ohar eta hobekuntza-proposamen egitea, plana optimizatzen laguntzeko, helburuak lortzeko eraginkortasun handiagoa bermatuz.

1. alegazioa: Diagnostikoa - Donostiako HMJP.

Adierazi behar da ez dela behar bezala kontuan hartu Donostian indarrean dagoen Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Plana (HMJP).

Donostiako HMJP 2024-2029k mugikortasun jasangarriaren arloko funtsezko estrategiak eta helburuak ezartzen ditu, bost ekintza-ildo barne:

- Modu aktiboak lehenestea motorizatuen gainetik (pribatuak): mugikortasun aktiboa sustatzea (oinezkoak eta bizikletak), oinezkoentzako eta txirrindularientzako azpiegiturak handitzeko eta hobetzeko neurri zehatzen bidez.
- Garraio publikoa birpentsatu eta sustatzea: garraio publikoa bultzatzea, haren erabilera lehenetsiz ibilgailu pribatuaren aldean, eta beste garraiobide batzuekiko intermodalitatea optimizatuz.
- Hiri-ingurune berriak: ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea, eremu jakin batzuetan trafikoa murrizteko estrategien bidez eta alternatiba jasangarriak sustatuz.
- Trafiko-eskaria kudeatzea, mugikortasuna eraldatzeko.
- Aparkatzeko espazioa optimizatzea: aparkatzeko politika eta horren eskaria kudeatzea, aparkalekua erregulatuz eta pilaketa murrizteko disuasio-neurriak ezarriz.

Hiriko mugikortasun-politiken plangintzan eta garapenean duen garrantzia kontuan hartuta, eta HMJP dokumentu onartua eta indarrean dagoenez, uste dugu analisietan eta proposamenetan ez sartzeari edo erreferentziarik ez izatea omisio esanguratsua dela, eta horrek eragina izan dezakeela Donostiako mugikortasun-politiken koherentzian.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJP eguneratzen da, Donostiako 2024-2029ko HMJPri erreferentzia eginez.

2. alegazioa: Diagnostikoa - Donostiako mugikortasunari buruzko datuak.

Eremu funtzionalari dagokion atalean, Donostiako mugikortasunari buruzko datuak aurkezten dira, datu ofizialekin bat ez datozenak:

Gaur egun, Dbizi bizikleta-sistemak 69 geltoki ditu, 634 bizikleta; horietatik 317 elektrikoak dira, tarifak igoera txiki bat izan du (39/89), eta hiriko autobusen 22 lineatan bizikletaz sar daiteke. Datu horiek erakusten dute bizikletaren zerbitzua etengabe hobetzen ari dela, eta HMJP berriarekin bat etorritz egiten jarraitu nahi dela.

Aparkalekuei dagokienez, gaur egun Donostiak bost P+R aparkaleku ditu, HMJP 2024-2029n jasotzen denaren arabera: Igara, Zuatzu, Miramon, Illunbe eta Garbera. Horiek zentroarekin konektatuta daude Dbus zerbitzuen bidez, eta ez Euskotrenen Lugaritz, Añorga, Anoeta eta Loiolako geltokiak. Aipatzekoa da disuasioko aparkalekutzat hartzeko azterketa-fasean dauden beste kokaleku batzuk daudela (Loiola, Martutene, Irun-Ficoba, Usurbil-Aritzeta eta DV).

Hiriko zentro erakartzaileei eta horiek garraio publikoarekin duten loturari dagokienez, aipatzen da Zientzia eta Teknologia Parkea Euskotrenen Añorgako geltokiari esker dagoela konektatuta. Zentro teknologikoa Miramonen dago, aipatutako geltokitik oso urrun, eta Dbus zerbitzuari esker konektatuta dago, baita hiriarteko beste zerbitzuren bat ere.

Ildo horretan, azpimarratu behar da Donostiako Mugikortasun Zuzendaritzak uste duela hiriburuko hiri-autobusen zerbitzuaren eta hiriarteko zerbitzuaren arteko osagarritasuna (apenas aipatzen da) funtsezkoa dela hiriburuaren (Gipuzkoako joan-etorrien sortzaile eta erakarle nagusia) eta zentro berezien arteko mugikortasuna hobetzeko, eta, horrela, kalitatezko zerbitzua eman ahal izateko. Alderdi hori hurrengo atalean jasoko da, baloratu beharreko ekintza-proposamen gisa.

Donostialdeko eremu funtzionalean dauden zentro bereziei dagokienez, Eskuzaitzeta industrialdea txertatzea proposatzen du, hiriaren hego-ekialdean, Lasarte-Oriako udalerritik hurbil. Ia milioi bat metro koadroko azalera gordina du, eta azken urteetan Gipuzkoan gauzatutako urbanizazio eta obra zibil garrantzitsuenak da. Haren helburua enpresa-ekimenak erakartzea eta Gipuzkoako ekonomia bultzatzea izango da. Kokapen estrategikoa bikaina du, eta A-1 eta AP-68 errepideekin lotuta dago. AP-8 autobidetik oso gertu dago, baina ez du garraio publikoko zerbitzurik. Gainera, laster probintziako kartzela irekitzea aurreikusten da, eta horrek joan-etorriak eragingo ditu.

Logistikari dagokionez, eta, zehazkiago, Salgaien Hiri-Banaketari dagokionez, azpimarratu behar da HMJP 2024-2029 berria, zabalduen erreserben digitalizazioan oinarritua, baita inplikaturako eragileen lankidetzaren jarraipena ere, DUM Foroaren bidez eta AECOCekin.

Erantzuna: Onartzen da.

Dbizi bizikleta-zerbitzuari, P+R aparkalekuei, zentro bereziei eta HMJP berriaren DUM proposamenari buruzko EMJPre informazioa eguneratu da.

3. alegazioa: Ekintza-plana - Balorazio orokorra.

Intermodalitatea, garraio publikoa eta tartean dauden eragileen arteko koordinazioa azpimarratzen jarraitzeko beharra ikusten da.

Ildo horretan, Atotxako tren-geltokia funtsezko puntua da; izan ere, Donostiako autobus-geltokiaren ondoan, abiadura handiko sarea hiriko eta hiriarteko sareekin lotuko du, eta hiriko nodo intermodal garrantzitsuenak bihurtuko da. Bestalde, Euskotrenen trenbide-zerbitzua eskualdeko metro bihurtzeak lurraldearen iparraldeko udalerrien eta hego-mendebaldeko udalerrien arteko konektibitatea hobetuko du, Loiolako Erriberetako aldagunearen bidez. Laburbilduz, garraio publikoa funtsezkoa da Gipuzkoako

mugikortasunean, autobus, tren eta bizikleta publikoko sistema ugari baitaude, eta ikuspegi sendoa dute konektagarritasuna, kohesioa eta jasagarritasuna hobetzeko.

Hala ere, mugikortasun aktiboa sustatzeko, garraio publikoa hobetzeko eta trafiko motordunaren inpaktua murrizteko asmo handiagoko neurriak sartzea eskatzen da, batez ere hiriburuko hiriguneetan.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

EMJPren jarduketak, egungo eskumen-esparruarekiko errespetuan oinarrituta, egokitzen eta koherentetzat jotzen dira EMJPren helburuak lortzeko.

4. alegazioa: Ekintza Plana - Hiriko eta hiriarteko garraio publikoaren integrazioa hobetzea.

Donostiako HMJPk hiriko garraio publikoaren sarea (Dbus) berrantolatzea eta hiriarteko sarearekin (Lurraldebus) integratzea aurreikusten du, intermodalitatea hobetzeaz gain. Hala ere, EMJP-2ak ez du neurri espezifikorik zehazten hiriko eta hiriarteko garraio-sistemen arteko koordinazioa hobetzeko. Donostiako Mugikortasun Zuzendaritzak honako hau proposatzen du:

- Hiriarteko autobus-sarea optimizatzea hirigunean, trafiko berdinak saihesteko eta beste eremu batzuetako zerbitzua hobetzeko (maiztasunak, estaldura, etab.).
- Lekualdaketak sustatzea ordutegien plangintzan lan eginez gehiegizko itxaronaldiak saihesteko, eta disuasioko aparkaleku estrategikoak sortzea.
- Zerbitzu guztien integrazioa sustatzea.

Hiriarteko zerbitzuen eta autobus-zerbitzuen arteko integrazioak bidaiariei mesede egiteaz gain, eragin positiboa du hirian eta ingurumenean.

Sistema eraginkor baten bidez, aldaketa asko egitea saihesten da, eta ordutegiak koordinatuta badaude, itxaronaldiak murriztu egiten dira, eta, oro har, bidaiaren denbora, eta horrek garraio publikoaren eskari handiagoa dakar. Aldaketa-puntu eraginkorrak eta erosoak sortu behar dira erabiltzaileentzat.

Era berean, ondo antolatutako garraio publikoko sare batek auto partikularren erabilera murriz dezake, eta errepidean ibilgailu gutxiagok eragiten dute itomen gutxiago eta COEN emisio gutxiago. Alderdi ekonomikoari dagokionez, garraio publiko integratuak baliabideak optimizatzea eta ibilbideetan erredundantziak saihestea ahalbidetzen du, eta horrek zerbitzuaren eskaria handitzea eragin dezake, errentagarriagoa eginez. Aipatu behar da digitalizazioak eta ordainketa bateratuko sistemak sortzeak ere esperientzia hobea izaten laguntzen dutela.

Hiriko eta hiriarteko garraio publiko kolektiboko zerbitzuen integrazioa ikuspegi integral batetik sustatzea proposatzen da, batez ere hiriburuetan, joan-etorrien bolumen handiagoa baitute.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Errepideko garraio publikoko zerbitzu erregularren kudeaketa (autobus-linea erregularrak) foru-aldundiei dagokie hiriarteko eremuan, eta udalei hiriko eremuan. Beraz, administrazio eskudunek zehaztu beharko dituzte egin beharreko jarduketaren xehetasunak.

Ildo horretan, EMJPK proposamen hori Errepideko Garraio Publikoaren Jarduketa Planean sartzen du, eta EGP3.P2 eta EGP3.P3 jarduketetan proposatzen du azterlan bana egitea, eremu funtzional bakoitzeko udalerrien eta buruen arteko konexioak optimizatzeko eta hobetzeko, bai eta azken horiek zentro bereziekin eta lurralde historikoetako hiriburuekin dituzten loturak hobetzeko ere, betiere dagoen eskumen-esparrua errespetatuz.

5. alegazioa: Ekintza Plana – Disuasioko aparkaleku estrategikoak sortzea.

Disuasioko aparkalekuak (park & ride edo P+R ere esaten zaie) funtsezko irtenbidea dira hiriguneetan trafikoaren pilaketa murrizteko, garraio publikoaren erabilera sustatzeko eta mugikortasunaren jasagarritasuna hobetzeko. Hala ere, haren eraginkortasuna, neurri handi batean, kokapen estrategikoaren mende dago.

Aparkaleku horiek planifikatzean, ohiko akats bat izaten da helmugatik (hirigunea) gertuegi kokatzea, eta horrek murriztu egiten du gidariei autoa erabiltzeko asmoa kentzeko gaitasuna. Aldiz, bidaiaren jatorritik gertu kokatzea eraginkorragoa da. Hala ere, Donostiako Mugikortasuneko Zuzendaritza hirian disuasioko aparkalekuak sortzeko eta/edo hobetzeko lanean ari da, baina udalerrien arteko harremanak sortzeko beharra hauteman da, horien plangintza eraginkorragoa izan dadin.

Garraio publikoarekiko integrazioa funtsezkoa da P+Rek arrakasta izango dutela bermatzeko. Horregatik, norabide horretatik beharrezkotzat jotzen da tren-geltokietatik, metrotik edo hiriarteko autobusetatik gertu kokatzea, garraiobideen konbinazioa errazteko eta erabiltzaileek aldaketa alternatiba eroso eta azkartzat har dezaten.

Bestalde, uste da industrialdeak disuasioko aparkaleku gisa baliatzea estrategia adimentsua dela gutxiegi erabilitako espazioen erabilera optimizatzeko. Industrialdea autobus-, metro- edo tren-lineekin ondo konektatuta badago, erabiltzaileek beren ibilbidearekin jarrai dezakete autoa erabili beharrik gabe. Era berean, industrialdeko enpresek garraio publiko hobetuaren onurak jaso ditzakete.

Donostiako Mugikortasun Zuzendaritzak Euskotrenen geltokietatik gertu aparkalekuak sortzea eta/edo hobetzea aztertzeke eta/edo sustatzeko eskatu du (EMJP-1en arabera, geltokien % 46k baino ez du aparkaleku bat), are gehiago Donostialdeko metropoli-topoaren trazadura berria eta Renferen geltokietako aparkalekuak kontuan hartuta, bai eta geltoki edo geraleku estrategikoetan kokapen berriak aztertzeke ere, hainbat udalerri hiriburuekin lotzen dituzten hiriarteko autobus-zerbitzuen ibilbideetan zehar, jatorrizko eta helmugako joan-etorriak kontuan hartuta. Usurbilgo, Orioko eta Errenteriako industrialdeak aprobeztatzeko aukera aztertzea iradokitzen da, baldin eta gutxiegi erabilitako espazioak antzematen badira.

Laburbilduz, erkidego-mailako kokapen estrategiko posibleak aztertzea proposatzen da, udalaz gaindiko ikuspegi integral batetik, bai eta udalerrien arteko lankidetzaren sustatzea ere, disuasioko aparkalekuen plangintza estrategiko eraginkorra egiteko.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Bestalde, hiri-eremuan trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Beraz, eremu horretan egiten diren jarduketak guztiek egungo eskumen-esparrua errespetatuko dute, eta administrazio eskudunek onartutako arau eta planetan xedatutakora egokituko dira.

Ildo horretan, EMJPk proposamen hori E1.P3 jarduketan jasotzen du (25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin).

6. alegazioa: Ekintza Plana - Mugikortasun aktiboaren aldeko apustua.

Donostiako HMJPk neurri argiak sustatzen ditu mugikortasun aktiboa sustatzeko, hala nola bizikleta-sarea handitzea, funtsezko ardatzak oinezkoentzat jartzea eta oinezkoen irisgarritasuna hobetzea.

Bizikleta tolesgarriak eta karga-zikloak erosteko dirulaguntzen programak sortzea proposatzen da, mugikortasun jasangarria sustatzeko, kutsadura murrizteko, garraio alternatiboaren irisgarritasuna hobetzeko eta hiriko eta hiriarteko garraioaren efizientzia hobetzeko funtsezko estrategia gisa.

Bizikleta tolesgarriak, autobusa edo trena bezalako baliabideetan erraz garraiatzeko modukoak direnez, ibilgailu motordunen alternatiba eraginkor eta ekologikoa dira. Intermodalitatea hobetu egin da, metroarekin, trenarekin edo autobusekin konbinatzea errazten baitu, eta autoa ibilbide luzeetan erabiltzeko beharra murriztu. Bestalde, karga-zikloek furgonetak eta kamioiak ordeztu ditzakete hiri-banaketetan, hirietan azken miliako banaketarako aproposak direlako eta entregan efizientzia hobetzen dutelako.

Erosketa sustatzean, pertsona gehiagok eskura dezakete ibilgailu mota hori, automobilen eta motor kutsatzaileen mendekotasuna murriztuz. Horrelako zikloen prezioak oztopo izaten jarraitzen du pertsona askorentzat. Dirulaguntzek kostu hori murrizten laguntzen dute, herritar gehiagok, batez ere baliabide gutxien dituztenek, garraiobide iraunkorra aukeratu ahal izan dezaten.

Bizikleta tolesgarrietarako eta karga-zikloetarako dirulaguntzak hiri garbiagoetarako, irisgarriagoetarako eta efizienteagoetarako inbertsioa dira. Hala ere, inpaktua maximizatzeko, bizikleta-azpiegituran hobekuntzak eta kontzientziazio-kanpainak egin behar dira.

Erantzuna: Onartzen da.

B6.P1 jarduketaren deskribapena aldatu da (Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea), eta bizikletak erosteko eta bizikletaren erabilera sustatzeko

laguntza-programak sartzeko aukera aipatu da, batez ere lan-eremuan, dela lan-joan-etorrietarako, dela in itinere bidaietarako.

7. alegazioa: Ekintza Plana - Mugikortasun jasangarria industrialdeetan.

Donostiako HMJPan identifikatutako erronka handienetako bat industrialdeetako mugikortasuna da. Bertan, lurralde osotik eta lurralde mugakideetatik datozen ibilgailu pribatuko joan-etorriak dira nagusi. Industrialdeek mugikortasun-arazoak izaten dituzte, hiri-periferietan kokatuta daudelako, garraio publiko eraginkorrik ez dutelako eta auto pribatuarekiko mendekotasun handia dutelako. Industrialdeetan mugikortasuna hobetzea funtsezkoa da produktibitatea optimizatzeke, pilaketa murrizteke eta ingurumen-inpaktua minimizatzeke.

Zalantzarik gabe, enpresa-mugikortasuneko planak funtsezkoak dira joan-etorrietan eragiteko, nahiz eta EMJP-2k ez dion problematika horri modu espezifikoan heltzen, gai hori tratatzen eta definitzen duten jasangarritasun energetikoari buruzko legeak daudelako. Lantokietarako mugikortasunari diziplina anitzeko ikuspegi baten bidez heltzeko eskatzen da, telelana eta ordutegi-malgutasuna sustatuz, puntako orduetan mugikortasun-eskaera murrizteko estrategia gisa, enpresei aholkularitza, laguntza teknikoa eta laguntzak eskainiz telelana ezartzeko.

Laburbilduz, gakoa da administrazioek, enpresek eta langileek elkarrekin planifikatzea, hiriko eta hiriarteko garraio-zerbitzua eta bien arteko koordinazioa hobetuz, alde batetik, eta, bestetik, telelana eta ordutegi-malgutasuna sustatzen duten enpresei laguntzak eskainiz, egungo beharretara egokituz.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Enpresa bateko langileen lan-baldintzak eta modalitateak enpresen eta langileen arteko akordio bidez zehazten dira, lan-araudian ezarritako xedapenekin bat etorriz, eta, beraz, EMJParen jarduera-eremutik kanpo geratzen dira.

8. alegazioa: Ekintza Plana - Hiri-salgaien banaketa (DUM).

Zalantzarik gabe, salgaien hiri-banaketa da hirietako kaleetan presentzia handiena duen eguneroko mugikortasunaren osagaietako bat.

Mugikortasuneko Zuzendaritza lanean ari da jada operatiba hobetzeko, karga- eta deskarga-erreserbak digitalizatuz, berrikuntza gisa, HMJP 2024-2029k jasotzen duen bezala, DUM efizienteagoa eta jasangarriagoa lortzeko.

Hala ere, udalaz gaindiko irismeneko DUMaren hobekuntzarekin bat datozen beste proposamen batzuk proposatzen dira:

Industria Ministerioarekin lantalde bat sortzea proposatzen da, floten berrikuntzan eta salgaien ibilgailu elektrikoen erosketan eragin handiagoa lortzeko. Ildo horretan, beharrezkotzat jotzen da laguntza-ildo espezifikoak ematea zabalaz lantzeko ibilgailuen flotak berritzea sustatzeko, parke mugikor orokorra berritzetik harago, LS5.P1 proposamenean jasotzen den bezala.

Era berean, DGTrekin lan egiteko lantalde bat sortzea proposatzen da, salgaiak banatzeko ibilgailu txiki berriak homologatzeko.

Amaitzeko, flotaren edo ibilgailu-parkearen elektrifikazioarekin batera, karga-puntu efizienteen azpiegitura bat ere behar da. Ibilgailu elektrikoentzako kargaguneak sortzea proposatzen da.

DUM eraginkorrako baterako azpiegituri dagokienez, hiri-kontsignen edo -lockerren sare bat sortzea proposatzen da, entrega-saiakera alferrikakoak murrizteko, banaketa gaueko ordutegian egin ahal izateko (pilaketak saihesteko), Eusko Jaurlaritzaren laguntzarekin, Euskal Autonomia Erkidegoan salgaien garraio jasangarri, osasungarri eta segururako printzipioak eta helburuak ezartzeko erakunde bultzatzaile gisa.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk, besteak beste, LS5.P1 jarduketan (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea) eta LS7.P3 jarduketan (Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa) jasotzen du proposamena. Zamalanetarako ibilgailuen flotak berritzeari dagokionez, jarduketa horiek E2.P2 eta E2.P3 (ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegiturak instalatzeko inbertsioak) laguntza-programaren oinarrietan zehaztu beharko dira.

9. alegazioa: Ekintza Plana: TPn administrazio publikoen eta hainbat operadoreen arteko koordinazioa eta lankidetza bultzatzea.

Mugikortasun eraginkor eta jasangarriak administrazio publikoen eta garraio-operadoreen arteko koordinazio eraginkorra eskatzen du, zerbitzu irisgarria, fidagarria eta ondo integratua bermatzeko. Lankidetza hori gabe, garraio-sistemak zatitu egin daitezke, erabiltzailearen esperientzia zailduz eta haren eraginkortasuna murriztuz.

Administrazio publikoen eta hiriko, hiriarteko eta trenbideko operadoreen arteko koordinaziorik ezak itxaronaldi luzeak eta eraginkorrak ez diren ibilbideak sortzen ditu. Plangintza bateratuak intermodalitatea hobetzeko aukera ematen du (autobus-tren-bizikleta) eta joan-etorriak errazten ditu, garraio publikoaren erabilera oro har sustatuz. Alde horretatik, tarifa eta txartel bateratuek berebiziko garrantzia dute. Txartel bakar batek edo ordainketa-sistema integratu batek hainbat garraibide modu erosoan eta tarifa asko ordaindu gabe konbinatzeko aukera ematen die erabiltzaileei. Hala ere, esan daiteke azken urteotan asko aurreratu dela arlo horretan, baina ez hainbeste azpiegituren, baliabideen eta zerbitzuen optimizazioan.

Koordinazio eta lankidetza on batekin, inbertsioan bikoiztasunak saihestuko lirateke, eta zerbitzuen, geltokien, autobus-errien, disuasioko aparkalekuen eta abarren plangintza hobetuko litzateke. Era berean, operadoreen artean datuak partekatzeko aukera emango luke, garraio-eskaintza benetako eskariaren arabera kudeatzeko. Horrek guztiak irisgarritasun handiagoa ekarriko lieke herritarrei, bai eta ingurumen-inpaktua murriztea eta mugikortasun jasangarria hobetzea ere.

Ildo horretan, funtsezkoa da autonomia-, probintzia- eta toki-mailako mugikortasun-planak bat etortzea mugikortasun jasangarria eta efizientea lortzeko helburuarekin.

Nabarmentzekoa da Gipuzkoako Foru Aldundiak oraindik ez duela egin mugikortasun-plana, Gipuzkoako lurraldean garraio-eredu koherentea garatzeko eta bermatzeko funtsezko tresna.

Laburbilduz, administrazioen eta operadoreen arteko koordinazioa funtsezkoa da garraio efizientea, irisgarria eta jasangarria lortzeko. Sistema integratu batek pertsonen mugikortasuna errazten du, kostuak murrizten ditu eta zerbitzuaren kalitatea hobetzen du.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

Alde batetik, adierazi behar da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean aurreikusitako plangintza-tresnak mugikortasun jasangarriko eredu bat lortzera bideratutako ekintza guztien tratamendu sistematiko, koherente eta integrala ahalbidetzen duen tresna direla. Planek, dagokien lurralde-eremuan, lege horren mugikortasun-helburuen aplikazioa zehaztu beharko dute, helburu horiek lortzeko egokitzat jotzen diren jarduketak ezarriz.

Bestalde, O5.P4 proposamenean (Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea), EMJPK administrazioen arteko harreman-sistema bat artikulatzea jasotzen du, administrazio publikoen eta mugikortasun jasangarriari lotutako gainerako eragileen arteko koordinazioa eta lankidetzak ahalbidetzeko, esparru horretan diziiplina anitzeko jarduerak gauzatzeko oinarria izango dena.

Azkenik, nabarmentzekoa da Euskadiko Garraio Agintaritzaren rola, EAEko Administrazio Orokorraren kontsulta- eta koordinazio-organo gorena baita garraioaren antolamenduaren eta haren azpiegituren arloan. Haren eginkizunen artean, bestek beste, plangintza eta koordinazioa daude, garraio-sistema integratu bat eraginkortasunez ezarri ahal izateko.

3.17 VINCES CONSULTING SL - PROYECTO CRETÁ

Alegazioen edukia:

CRETÁ (Trafikoaren Emisioen Kontrola eta Murrizketa) proiektua NextGenerationEU funtsen UNICO-5G Sektoriala programak diruz lagundutako Europako proiektu bat da, MASORANGE Taldea buru duena, bere jarduera-sektoreetan liderrak diren Espainiako enpresen parte-hartzearekin (Abertis, Autobideak, Cellnex, Indra, Opus RSE, Syltec eta Vincs Consulting).

Proiektuak hiru teknologiaren sinergia bateratzen du: 5G, trafiko-emisioak urrunetik neurtzeko teknologia, eta analitika aurreratua eta adimen artifiziala. Helburua da denbora errealean lortzea ibilgailu motordunen trafiko-baldintzei eta emisio errealei buruzko datuak, errepideko garraioari buruzko politika publiko seguruagoak eta jasangarriagoak hartzeko. Besteak beste, ibilgailu kutsakorrenak identifikatzea ahalbidetzen du, ibilgailuen trafikoak sortutako emisio gehien erantzule baitira, eta parkea berritzeko politika eraginkorra, bidezkoa eta datuetan oinarritua diseinatzea ahalbidetzen du. Gure proiektuaren barruan, 3 pilotu garatzen ari gara: bat Gipuzkoan (Irun), beste bat Bartzelonako Metropolialdean eta beste bat Madril eta Alcobendas udalerrien artean. Hiriei airearen kalitatea eta trafikoaren arintasuna eta segurtasuna hobetzeko neurketa-tresna teknologiko bat emango diete.

CRETÁ Proiektutik, bat gatoz Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren Proiektuaren ikuspegi integral eta eraldatzailearekin, bai eta egungo mugikortasun-jarraibideak garapen jasangarriko esparru baterantz bideratzeko duen garrantziarekin ere, pertsonen eta salgaien lekualdatze-beharrak, eskualdearen hazkunde ekonomikoa eta gizarte-kohesioa sakrifikatu gabe. Europa-mailan mugikortasun jasangarriko eredu bat lortzea funtsezko erronka bat da, eta, horretarako, Eusko Jaurlaritzak sustatutako Mugikortasun Jasangarriko Plana bezalako planak aurrerapen garrantzitsu gisa aurkezten dira klima-neutraltasunerantz.

Hala ere, gure ustez, Planak honako iradokizun hauek jaso beharko lituzke, emisioak murrizteko eta ingurumenean eragina izateko helburuak betetze aldera. Ildo horretan, jarraian, errepideko mugikortasunaren arloko proposamenak garatzen dituzten fitxei buruzko proposamen zehatz batzuk zirriborratuko ditugu, baita fitxa gehigarri baten proposamena ere.

1. alegazioa: Ekintza Plana - E1.P1 Proposamena: 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.

1. (E1.P1.) proposamenari dagokionez (25.000 biztanletik gorako hirietan emisio gutxiko eremuak sustatzea), gure ustez, «emisioak eta ingurumenaren gaineko eragina murrizteko» helburua lortzeko, zirkulazioan dauden ibilgailuen emisio errealak urrunetik eta banaka neurtzeko tresnak erabiltzea aztertu beharko litzateke zehazki.

Puntu horrekin bat etorritik, adierazi behar da, estatu-mailan, Emisio Gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak I. eranskinean jasotzen duela emisio gutxiko eremuen proiektuaren gutxieneko edukiari buruzko xehetasuna, eta «ibilgailuen emisio errealean neurketa enpirikoak modu indibidualizatuan erabiltzeko» aukera jasotzen duela, sistema horrek ingurumena sailkatzeko egungo metodoa osa dezan. Errege-dekretu honen xedea da toki-erakundeek Klima Aldaketari eta Trantsizio

Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14.3 artikulua arabera ezartzen dituzten EGEek bete beharreko gutxienerako baldintzak arautzea.

Horri dagokionez, adierazi behar da Bilboko eta Donostiako udalerriek dagoeneko erabili dutela ibilgailuen emisioen teledetekzio-teknologia dagozkien EGEak diseinatzeko, ibilgailuek beren lurraldean isurtzen dituzten emisio errealek aztertuz eta ibilgailu talde jakin batzuen zirkulazio-murrizketaren aurrean emisio zehatzetan aurreztutako emisioak kalkulatzeko.

Bestalde, Euskadin, Trantsizio Energetikoaren eta Klima Aldaketaren otsailaren 8ko 1/2024 Legeak, Mugikortasun Jasangarriari buruzko 31.4 artikuluan, berariaz aipatzen du honako hau: «EAEko administrazio publikoek garraio jasangarria sustatzen jarraituko dute, ibilgailuak berrituz eta ibilgailu-parkean energia alternatiboak progresiboki sartuz, trafiko-emisioak urrunetik neurtzeko teknologiak erabiliz, politika publikoen plangintza bidezkoagoa eta efizienteagoa egin ahal izateko, bai eta ibilgailu partekatuen sistemak ere».

Beraz, CRETA proiektua osatzen duen enpresa-partzuergoak aplikazio hori Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean zehaztearen alde egiten du, Bilbo, Donostia eta Irungo esperientzian oinarrituta, eta, horrela, administrazio publikoei behar diren tresna teknologikoak emanez, zirkulazioan dauden ibilgailuen emisioak banan-banan aztertzeko, EGEen helburuak betetzeko bitarteko gisa.

Ildo horretan, adierazi behar da 2024ko irailean Madrilgo Justizia Auzitegi Nagusiaren epaia argitaratu zela. Epaia horretan, Madrilgo EGEak definitzen dituzten ordenantzako zatiak deusez deklaratu ziren, uste baitzen neurri murriztaileak ez zirela behar bezain proportzionalak, ez baitziren kontuan hartu eragin ekonomikoaren eta horrek biztanleriaren sektore jakin batzuetan dituen ondorioen ikuspegitik garrantzitsuak ziren alderdiak. Bestalde, Bartzelonako ordenantza baliogabetzearen kasuan, Kataluniako Justizia Auzitegi Nagusiak emandako epaiaren oinarria izan zen ordenantza idazteko egindako memoriak eta txostenek ez zutela behar besteko informaziorik izan herritarren gaineko eragina, hura aplikatzeko behar ziren baliabideak eta hura aplikatzeko ondorio ekonomiko eta juridikoak balioesteko.

Aurreko guztiagatik, uste dugu 1. proposamenak (E1.P1) esplizituki jaso beharko lukeela trafikoaren benetako emisioak urrunetik neurtzeko tresnen erabilera, BEEen ezarpena bultzatzeko. Ildo horretan, BEEen ezarpenak parke zirkulatzailaren alde aurreko karakterizazio batean oinarritu beharko luke, datu enpirikoetan oinarritutako diseinua eta plangintza ahalbidetzeko. Karakterizazio hori egin ondoren, administrazioek aldizka edo etengabe monitorizatu beharko lituzkete, banaka, eremu horietara sartzen diren ibilgailuen emisioak, modu proportzionallean, zehatzean eta errealitateara egokituta.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxienerako betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPK ez du inolako lege-betebehar gehigarriarik ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetza-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

Beraz, toki-erakundeek mugatu eta arautuko dituzte EGEak, indarrean dagoen araudian ezarritako prozeduraren arabera, EGEen proiektuan eskatutako memoriak eta azterketak barne. Proiektu horretan, gainera, ibilgailuen emisio errealean neurketa enpirikoak erabili ahal izango dira modu indibidualizatuan.

2. alegazioa: Ekintza-plana - E4.P3 proposamena: Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

3. proposamenari dagokionez (E4.P3) "Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...". Fitxa honetan uste dugu proposatutako helburuak gauzatzeko CRETA proiektua osatzen duten pilotuetan ezarri diren teknologiak erabil daitezkeela. Teknologia berriei (ITS) esker, bide-segurtasuna edo trafikoaren kudeaketa hobetzeaz gain, zirkulazioan dauden ibilgailuen emisio indibidualizatuen kontrola ere hobetu daiteke.

Erantzuna: Onartzen da.

Kontuan hartuta aipatutako E4.P3 jarduera bide-segurtasunaren eremura mugatzen dela, EMJPN jarduketa berri bat sartzen da, «Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea» xede duena (ikus Vines Consulting SLren 4. alegazioa - Creta proiektua).

3. alegazioa: Ekintza-plana - E4.P4 proposamena: Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan.

4. proposamenari dagokionez (E4.P4) "Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan", bat gatz fitxa zehatz honekin: trafikoa eta ibilgailuak ikuskatzeko kanpainen eraginkortasuna kanpaina horietan erabilitako metodologiarekin eta tresnekin lotuta dago. Era berean, teknologia berriak aplikatzeak ikuskapenen irismena zabaltzen lagundu beharko lukeela uste dugu. Ildo horretan, gure ustez, trafikoko agintariei ibilgailuen emisioak urrunetik neurtzeko tresnak erabiltzeak aukera emango luke sisteman inpaktu positibo handiagoa sortzeko eta ikuskapen-prozesua optimizatzea lortuko luke.

Horren ildotik, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014ko apirilaren 3ko 2014/47/EB Zuzentarauak, Europar Batasunean zirkulatzen duten merkataritza-ibilgailuen errepideko azterketa teknikoei buruzkoak eta 2000/30/EE Zuzentaria indargabetzen duenak (EEEerako testu egokia), esparru bat ezartzen du Europar Batasuneko merkataritza-ibilgailuen errepideko azterketa teknikoetarako. Helburua da bermatzea EBtik zirkulatzen duten kamioiek, autobusek eta beste merkataritza-ibilgailu batzuek zirkulatzeko gaitasuna dutela eta segurtasun- eta ingurumen-arauak betetzen dituztela. «8.2.1.2. Gas-emisioak» izenekoak prozedura batzuk ezartzen ditu, agintaritzak

errepidean egiazta dezan ibilgailu komertzialen emisioen kontrolak behar bezala funtzionatzen duen. Kontrol-metodo gisa, honako hauek definitzen ditu:

“Emisio-sistemaren funtzionamendu zuzena OBD gailuaren irakurketa egokiaren bidez egiazta daiteke, eta OBD sistemak behar bezala funtzionatzen duela egiaztatuz, emisio-neurketak ralentian motorrarekin egin beharrean, fabrikatzailearen egokitzapen-gomendioekin eta beste eskakizun batzuekin bat etorriz eta perdoi egokiak kontuan hartuta.

Bestela, teledetekzio-ekipoa erabiliz neurtuko da, eta proba-metodo estandarren bidez berretsiko da.”.

Akats gisa, honako hauek biltzen ditu:

“Teledetekzio bidezko neurketa, ez-betetze nabarmena erakusten duena”.

Akats hori ez-betetze larritzat hartuko litzateke, eta zehapenak ezartzeko erabil liteke. Zuzentzarau hori hainbat polizia-agintarik erabili dute (Austria, Danimarka, Belgika eta Espainia), manipulaturako merkataritza-ibilgailuak in situ identifikatzeko teledetekzio-gailuak erabiltzeko. Hainbat herrialdetako emaitzek erakutsi dutenez, horrelako teknologia erabiltzeak 25 aldiz biderkatzen du kamioi manipulatuak aurkitzeko gaitasuna, eta, beraz, teknologia kritikoa izango litzateke Euskadirentzat, kontuan hartuta ibilgailu komertzial astun asko ibiltzen direla beren bideetan.

Horri dagokionez, eta bereziki, aipatu behar da CETA proiektuaren esparruan garatzen ari diren pilotuetako bat Irungo mugan egiten ari dela, eta mugaz gaindiko kontrola eta kutsaduragatiko ordainketa dituela helburu nagusi. Pilotu hori Irunen eginez, Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta Eusko Jaurlaritzaren lankidetzarekin, ibilgailu astunak benetako emisioen arabera bereizteko gaitasunak erakusten ari gara, eta, horri esker, denbora errealeko alertak aktibatu ahal izango ditugu legez kanpo manipulatu diren ibilgailu susmagarriak detektatzen badira. Beraz, kamioi bakoitzaren emisio kutsatzaileak denbora errealean monitorizatzeari esker, agintariekin urrunetik detekta ditzakete behar baino gehiago kutsatzen ari diren kamioiak, eta jarduera selektibo bat gaitu.

Horregatik guztiagatik, CETA proiektuan funtsezkotzat jotzen dugu fitxa horrek berriaz jasotzea trafikoaren emisioak urrunetik neurtzeko tresnak; izan ere, trafikotik datozen emisioak murrizteko helburua betetzen lagunduko du, eta, gainera, eragin positiboa izango du bide-segurtasunean.

Erantzuna: Onartzen da.

E4.P4 jarduketak errepide bidezko garraio-ibilgailuen ikuskarpen-lanetan teknologia berrien aplikazioa modu orokorrean deskribatu besterik egiten ez badu ere, teknologia berrien adibide berriak gehitu dira, hala nola ibilgailuen emisioen urruneko neurketa edo takografo adimendunen urruneko kontrola.

4. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak.

Fitxa berri bat gehitzeko proposamena (E4.P5): trafikoaren emisioak monitorizatzeke eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea.

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailak argitaratutako datuen arabera, errepideko garraioa eskualdeko kutsadura-iturri nagusietako bat da.

Testuinguru horretan, ibilgailu arinak dira igorle nagusiak, eta, ondoren, errepideko salgaien garraioa.

Bilbo, Vitoria-Gasteiz eta Donostia hiriguneak dira airearen kalitate txarraren eragin handiena jasaten dutenak, metropoli-eremu horietan trafiko-dentsitate handia dagoelako, eta zenbait neurketa-estaziotan araudiaren muga gainditzen dute. Plan honetan ezarritako xedeetan laguntzeko, eta airearen kalitatearen arloko eskakizunak Europako zuzentarau berriekin nabarmen areagotuko direla kontuan hartuta, ibilgailuen trafikoaren prebentziozko emisioak monitorizatzea eta murriztea lehentasunezkoa izan beharko litzateke Euskadin.

Beraz, uste dugu Eusko Jaurlaritzak ibilgailuen trafikoaren emisio indibidualak neurtzeko tresnak erabili beharko lituzkeela. Horrelako tresnak erabiltzeak aukera emango du parke zirkulatzailaren monitorizazioa eta karakterizazioa egiteko, bai eta lurralde osoan emisioak murrizteko eta airearen kalitatea hobetzeko politikak modu eraginkorragoan planifikatzeko ere, Bilboko eta Donostiako udalek egin duten bezala.

Horregatik guztiagatik, jarraian zehaztuko dugu gure fitxa-proposamenak jaso beharko lukeen edukia:

- Jarduera-ildoa: Informazioaren teknologia berrien ezarpena
- Lotutako estrategiak:
 - Efizientzia ekonomikoa
 - Eraginkortasun funtzionala
 - Ingurumen-jasangarritasuna
- 5. proposamena. (E4.P5.): Trafikoaren emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasagarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea.
- Proposamenaren xedeak
 - Emisioak eta ingurumenaren gaineko eragina murriztea
- Ezarpen-egutegia: epe laburra/ertaina
- Inplikaturako eragileak: Eusko Jaurlaritza, foru-aldundiak, udalak
- Inbertsioaren kostua: 2.265.500 €
- Kalkulatutako kostua, guztira: (30 urte) 11.610.000 €
- Kalkulatutako irabazia, guztira: (30 urte) 296.903.575 €
- Xehetasuna:

Eusko Jaurlaritzak Plan honen bidez ezarritako ingurumen-jasangarritasuneko helburuak lortzeko, besteak beste, datozen urteetako foku nagusietako bat ibilgailuen trafikotik datozen isurketak murriztea izan behar da. Hala, helburu horiek lortzeko, neurri handi batean, parke zirkulatzailaren errealitatera egokitutako politikak ezarri behar dira.

Horrela, Eusko Jaurlearitzak trafiko-emisioak neurtzeko tresnak erabiliz politikak planifikatzeari esker, politika horiek errealitatera hobeto egokituko dira, eta, beraz, proportzionalagoak, bidezkoagoak eta eraginkorragoak izango dira.

Ildo horretan, adierazi behar da zirkulazioan dagoen ibilgailu-flotaren % 3 dela ibilgailuen trafikoak sortutako emisio guztien % 40ren erantzule. Gainera, igorle handitzat jotzen diren ibilgailuek ez dute zertan kategoria edo antzinatasun jakin bati erantzun. Izan ere, kalkulatzeko da ibilgailu arrunt batek baino 200 aldiz gehiago igortzen duten ibilgailuen % 15ek ia 5 urte baino gutxiago dituztela, eta desdoituta, matxuratuta edo legez kanpo manipulaturik egon ohi direla. Teknologia berritzaileak erabiliz, kutsadura handia eragiten duten ibilgailuak identifika daitezke, eta ibilgailu-parkea aukera jasangarriagoetara aldatzea susta daiteke.

Gainera, ibilgailuen trafikotik datozen isurketak gutxitzeak airearen kalitatea nabarmen hobetzea dakar, eta horrek eragin positiboa du euskal herritarren osasunean, ongizatean eta ekonomian, eta, beraz, eskualdeko administrazio publikoen kostuak murriztu eta eraginkorrago bihurtzen ditu.

Erantzuna: *Onartzen da*

EMJPn jarduketa berri bat sartu da, “Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea” helburu duena.

3.18 AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida) - PUNTO RECARGAS SL

Aipatutako erakundeek alegazio bera aurkeztu dutenez, alegazio guztiak atal bakar batean bildu dira, eta erantzun bateratua eman da.

Alegazioen edukia:

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzea aurrekaririk gabeko aukera bat da eskualdeko garraio-eredua mugikortasun-sistema jasangarriago, efiziente, berritzaile eta elektrikoago baterantz eraldatzeko. Neurrien azterketa sakonak eta Euskadiko Gobernuak neurri horiek antolatzen duen gaitasunak argi eta garbi erakusten du eskualdean garraioaren elektrifikazioa sustatzeko borondate argia izateaz gain, arlo horretan dituen helburuak anbizio handikoak direla dioen adierazpena. Hala ere, Planak ondo egituratutako ibilbide-orri bat planteatzen du, abangoardiakoa eta lurralde nazional osoko aurreratuenetakoa, baina oraindik ere badira hobetu daitezkeen funtsezko alderdiak.

Planaren proiektuak honako neurri hauek aurreikusten ditu karga-puntuak hedatzeko:

- (E1.P1). 25.000 biztanletik gorako herrietan emisio gutxiko eremuak sustatzea.
- (E1.P2). Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.
- (E1.P3). 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.
- (E2.P1). Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea (unitateko kostuak: inbertsio-kostua: • Iturria: MOVES III laguntza-programa • Kostua: 7.000 euroko laguntza ibilgailu elektriko entxufagarriak eta erregai-pilak erosteko).
- (E2.P2). Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea handitzea.
- (E2.P4). Car-sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin.
- (E2.P3). Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.
- (EGP2.P2). EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propulsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.
- (EGP2.P3). Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.
- (T2.P1). Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea.
- (O6.P1). Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).

Illo horretan, AORUk aktiboki lagundu nahi du mugikortasun elektrikoko sare efizienteago eta irisgarriago bat finkatzen, gure esperientzia eta ezagutza eskainiz kargatzeko azpiegitura hedatzen eta garraioaren elektrifikaziorako trantsizioa bizkortzea ahalbidetuko duten hobekuntzak identifikatzen. AORUren ekarpenak bost ardatz estrategikoren inguruan egituratzen dira:

1. Administrazio-prozedurak sinplifikatzea eta burokrazia murriztea
2. Kargatze-azpiegitura lurralde- eta hirigintza-plangintzan integratzea
3. Lizitazio eta esleipen publikoen eredua berrikustea
4. Birkarga-puntuak hedatzea erraztuko duten finantzaketa-tresna autonomikoak onartzea.
5. Herritarrentzako eta enpresentzako elektromugikortasuna sustatzeko pizgarriak ezartzea.

1. alegazioa: Ekintza Plana - Errepideak - Administrazio-prozedurak sinplifikatzea eta homogeneousatzea eta burokrazia murriztea.

Egia da Planaren Proiektuak kargatzeko puntuak instalatzea sustatzeko neurri espezifikoak jasotzen dituela (E2.P2 eta E2.P3), baina bertan ez da aipatzen administrazio-prozedurak sinplifikatzeko eta homogeneousatzeko mekanismorik. Proposamen horien bidez ezarritako helburuak lortzea, neurri batean, burokrazia murriztearen mende dago, eta funtsezkoa da kargatzeko puntuen administrazio-izapideak arintzearen eta mota horretako azpiegiturekin lotutako izapide guztiak zentralizatuko dituen leihatila bakarra garatzearen aldeko apustua egitea.

1.1 alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak – Goi-tentsioko konektatutako karga-azpiegiturak izapidetzeko denborak arintzea.

1. ekarpena: goi-tentsioko karga-azpiegiturak izapidetzeko denborak arintzea.

Problematika: Atzerapen handiak goi-tentsioko ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura izapidetzeko denboran.

Erantzuna: aplikatzekoa den baimen-prozeduraren mende dauden birkarga-azpiegituren potentzia-atalasea eguneratzea.

Justifikazioa: ekainaren 28ko 5/2023 Errege Lege Dekretuak aldaketak sartu zituen Sektore Elektrikoari buruzko abenduaren 26ko 24/2013 Legearen 53.1 artikuluan, eta handitu egin zuen kasu bakoitzean aplikatzekoa zen baimen-prozeduraren mende zeuden karga-azpiegituren potentzia-atalasea (aurretiazko administrazio-baimena, eraikitzeo administrazio-baimena edo ustiatzeko baimena). Zehazki, aldaketaren ondorioz, potentzia-atalasea 250kW-etik 3.000kW-era igo zen, administrazio-oztopoak murrizteko eta edukiera handiko karga-azpiegituren hedapena errazteko diseinatutako neurri gisa.

Hala ere, praktikan, neurri horrek eragin mugatua izan du, autonomia-erkidegoetako industria-ordezkaritzek araudia egokitu ez dutelako. Horren ondorioz, karga-puntuen operadoreek, birkarga-azpiegitura ezartzeko orduan, erdi-tentsioko hartune elektrikoetarako aurretiazko administrazio-baimenak eta eraikuntza-baimenak behar dituzten izapideei aurre egin behar diete oraindik ere, ezarpen-denborak luzatuz eta karga-puntuak martxan jartzea zailduz.

Ildo horretan, Merkatu Batasunerako Idazkaritzak (SECUM), operadore ekonomikoek ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura garatzean aurre egin behar dieten oztopoen irismena aztertzeo txostenean, adierazi du agintari autonomikoek arauak interpretatzeko eta aplikatzeko harmonizaziorik eza oztopo garrantzitsua dela elektromugikortasunaren sektorea garatzeko. Era berean, azpimarratu du Sektore Elektrikoaren Legearen 53.1

artikulua modu uniformean aplikatu behar dela, beharrezkoak ez diren kargak ezabatuz eta araudi autonomikoa Merkatu Batasuna Bermatzeko Legean (MBBL) jasotako premia- eta proportzionaltasun-printzipioetara egokitzen dela ziurtatuz. Horregatik guztiagatik, beharrezkoa da autonomia-erkidegoek birkarga-azpiegituren potentzia-atalasea eguneratzea, aplikatu beharreko baimen-prozeduraren mende baitaude.

Testuinguru horretan, 3.000 kW-etik beherako potentzia duten ibilgailu elektrikoak kargatzeko estazioetako azpiegitura elektrikoek instalazioa behar dutenean garraio-, banaketa- eta ekoizpen-instalazioak eta linea zuzenak abian jartzeko, ez lirateke egon beharko Sektore Elektrikoari buruzko abenduaren 26ko 24/2013 Legearen 53. artikuluen 1.a) eta 1.b) apartatuetan aurreikusitako baimenen araubidearen mende, baldin eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko estazioaren azpiegituraren titularrak egiten baditu, ondoren instalazio horiek konpainia banatzaileari laga behar bazaizkio ere.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPK E10.P2 jardueran jasotzen du proposamen hori (Mugikortasun elektrikoaren garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea).

Jarduketaren deskribapenean mugikortasun elektrikoaren garapena errazteko arau-aldaketak sartu behar direla adierazten bada ere, testua aldatu da, mugikortasun elektrikoaren garapena zailtzen duten oztopo arautzaileak identifikatzeko eta erakunde eskudunei aldaketak proposatzeko jarduketa-ildo espezifikoak aipatzeko, edo administrazio-prozedurak sinplifikatzea lortzen duten neurriak proposatzeko, hori guztia Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren esparruan eta dagoen eskumen-esparrua errespetatuz.

1.2 alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak – Leihatila bakarra garatzea, ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura ezartzeko behar den prozesu osoa izapidetu ahal izateko.

2. ekarpena: Leihatila bakarra garatzea, ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura ezartzeko behar den prozesu osoa izapidetu ahal izateko.

Arazoak: hainbat administrazio-maila eta -erakundek esku hartzea ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura ezartzeko espedienteak izapidetzean.

Erantzuna: karga-azpiegiturak instalatzeko eta abian jartzeko behar diren administrazio-izapide guztiak zentralizatzea, operadoreen eta administrazioen arteko komunikazio eraginkorra bermatuz.

Justifikazioa: Ibilgailu Elektrikoak Kargatzeko Azpiegitura izapidetzeko denboretako atzerapenei eta indarrean dagoen araudia interpretatzeko anbiguitasunei, operadoreek kargatzeko puntuak ezartzeko garaian identifikatu duten oztopo garrantzitsu bat gehitu behar zaie: operadoreek hasi dituzten eta agintari eskudunen aurrean izapidetzen ari diren espedienteen egoeraren berri ez izatea.

Ildo horretan, kargatzeko azpiegiturak instalatzeko eta abian jartzeko izapideek energiaren, hirigintzaren, errepideen, ingurumenaren eta lurralde-antolamenduaren arloetan eskumenak dituzten hainbat administrazio eta erakunde publikoren esku-hartzea eskatzen dute, eta horrek administrazio-sakabanaketa sortzen du, ezarpen-denborak nabarmen atzeratzen dituen eta karga-puntuen kudeaketa eraginkorra zailtzen duena.

Baimenen izapidetzea zentralizatuko duen leihatila bakarra ez egoteak karga burokratikoa gehitzen die operadoreei, eta gardentasunik eta trazabilitaterik eza eragiten du jada hasita dauden prozeduretan; beraz, prozedura arin eta bateratu baten alde ez egiteak geldiarazi egiten ditu mugikortasun jasangarriaren arloko helburu nazionalak eta Europakoak.

Hori guztia indartu egin liteke, halaber, administrazio-isiltasun positiboa aitortuta, automatikoki onartzeko administrazio eskudunaren aurrean operadoreek aurkeztutako proiektuak, baldin eta administrazio-ebazpen espliziturik ez badute.

Kargatzeko puntuak izapidetzeko leihatila bakarra ezartzeak kontaktu-puntu bakar batean bateratuko lituzke hirigintzarekin, energiarekin, ingurumenarekin, errepideekin eta eragindako beste edozein eskumenekin lotutako baimenak izapidetzea, eta neurri horrek amaiera emango lioke egoera horri, eta, gainera, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legeak aldarrikatzen dituen efizientzia-, gardentasun- eta efikazia-printzipioei erantzungo lieke. Administrazioaren isiltasun positiboaren figura juridikoaren alde egiteak ere horretan lagunduko luke.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPK E10.P2 jardueran jasotzen du proposamen hori (Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- lege-aldaketak bultzatzea).

Jarduketaren deskribapenean mugikortasun elektrikoaren garapena errazteko arau-aldaketak sartu behar direla adierazten bada ere, testua aldatu da, mugikortasun elektrikoaren garapena zailtzen duten oztopo arautzaileak identifikatzeko eta erakunde eskudunei aldaketak proposatzeko jarduera-ildo espezifikoak aipatzeko, edo administrazio-prozedurak sinplifikatzea lortzen duten neurriak proposatzeko, hori guztia Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren esparruan eta dagoen eskumen-esparrua errespetatuz.

2. alegazioa: Ekintza Plana - Errepideak - Birkarga-puntuak hedatzea erraztuko duten finantzaketa-tresna autonomikoak onartzea.

Moves III planaren finantzaketa baldintzatzen dute, besteak beste, honako neurri hauek: E2.P1. Ibilgailu-parkea berritzea ibilgailu jasangarriagoekin; E2.P2 Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko birkarga-sarea handitzea; E2.P3. Ohiko erregaiz hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea; edo T2.P1, Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sare bat jartzea.

AORUren ustez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak aurreikusten duena bezalako karga-azpiegitura masiboki hedatzeko, beharrezkoa da baliabide publikoak eta pribatuak eraginkortasunez konbinatuko dituen ikuspegi ekonomiko eta finantzarioa. Estatuko eta Europako laguntzak karga-sarea hedatzeko lehen fase bat bultzatzen ari badira ere eta Planean jasotako neurriak finantzatzeko mekanismo gisa hautatu badira ere, egia esan, horien irismena mugatua da oraindik ere.

3. ekarpena: ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuak hedatzeko finantzaketa-plan propioa onartzea

Problematika: birkarga-azpiegitura garatzeko neurriak MOVES III Planaren finantzaketaren mende jartzea.

Erantzuna: finantza-esparru propioa onartzea, Euskadiko Gobernuak berak mailegatutako eta kudeatutako karga-puntuak sustatzeko laguntzekin.

Justifikazioa: Karga-sarearen hazkunde iraunkorra bermatzeko, Planean ezartzen den bezala, finantzaketa-tresna autonomiko bat antolatu behar da, aurrekontu-zuzkidura propioa duena, Estatuko programak osatzeko, hala nola MOVES III Plana edo Europako Next Generation funtsak.

Mugikortasun Jasangarriaren Plana aukera estrategikoa da elektromugikortasuna bultzatzeko funts autonomiko bat egituratzeko, hainbat jarduketa-ildo kontuan hartuta. Horien artean,:

- Programak sortzea, garraio-ardatz nagusietan (hirikoak zein hiriartekoak) karga ultralasterreko sareen ezarpena partzialki finantzatzeko.
- Herri barruko eta hiriarteko bide publikoetan birkarga-azpiegitura garatzeko laguntzak ezartzea.
- Berariazko dirulaguntzak sortzea biztanleria-dentsitate txikiko udalerrietan IRVE hedatzeko.
- Eragiketa-zentroaren barruan edo handik gertu birkarga-puntuak instalatzea sustatzen duten enpresentzako laguntzak ezartzea.
- Bizitegi-eraikinetan karga-puntuak instalatzea sustatzen duten partikularrentzako edo auzo-komunitateentzako laguntzak ezartzea.
- Pizgarri fiskalen araubide bat ezartzea kargatzeko azpiegitura sortzen inbertitzen duten enpresentzat (kenkari fiskalak edo administrazio-tasen salbuespenak).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa partzialki jasota dago EMJPn.

Elektrizitatea kargatzeko puntuak hedatzea errazteko EMJPren jarduketak (E2.P2, E2.P3 edo T2.P1) ez dira MOVES III Planaren finantzaketara mugatzen soilik.

Beraz, jarduketa horiek garatzean zehaztuko da ezar daitezkeen finantza-neurrien eta laguntza-programen irismena, hori guztia Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren esparruan.

3. alegazioa: Ekintza-plana – Errepideak – Kargatzeko azpiegitura lurralde- eta hirigintza-plangintzan txertatzea.

Proposamenak egikaritzea lortzeko (E1.P2. Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko; E1.P3. 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin; E2.P3. Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea; T2.P1. Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea), aldaketak egin behar dira lurralde- eta hirigintza-plangintzaren araudian.

Hala ere, ez da plangintza estrategikorik planteatzen eskualdean birkarga-azpiegitura instalatzeko, eta ez da birkarga-punturik sustatzen hirigintza-garapen berrietan, Planean

aipatutakoez harago (tren-geltokiak, ohiko erregai-hornidurako geltokiak, autobus-geltokiak).

4. ekarpena: Plangintzako eta zonakatze estrategikoko mekanismoak txertatzea, bizitegi-eraikin, merkataritza-eraikin, industrialde... berrietan karga-azpiegiturak instalatzeko.

Problematika: kargatze-azpiegitura ez sartzea lurralde- eta hirigintza-plangintzako tresnetan

Erantzuna: lurralde- eta hirigintza-plangintzako tresnak onartzea, bizitegi-eraikin eta merkataritza-eraikin berrietan, industrialdeetan, intermodalitate-eremuetan, zerbitzuguneetan eta garraio-geltokietan karga-puntuak nahitaez instalatzeko.

Justifikazioa: Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak, hornidura-geltoki tradizionaletan, tren-geltokietan edo autobus-geltokietan egiten duen arren, lurralde- eta hirigintza-ikuspegi integral bat garatu beharko luke, karga-sarea lurralde-antolamenduaren funtsezko elementu bihurtzen dela bermatzeko.

Ildo horretan, funtsezkoa da nodo estrategikoak lehenestea eta azkar eta oso azkar kargatzeko estazioak zirkulazio handiko puntuetan kokatzea ziurtatzea, hala nola garraio-aldaguneetan, merkataritza-eremuetan eta bide-azpiegitura garrantzitsuetan. Gainera, lurralde-plangintzan banaketa geografikorako irizpideak ezartzea aurreikusi behar da, gune horiek hirigune trinkoetan kontzentratzea eta gune horiek inguruko eremuetan edo landa-eremuetan urriak izatea saihesteko.

Bestalde, birkarga-azpiegitura hiri-garapen berrien plangintzan integratzeko betebeharra ezartzea lehentasun bihurtzen da Planean ezarritako helburuak betetzeko.

Ildo horretan, birkarga-puntuak ezartzea planteatzen da bizitegi- eta merkataritza-eraikin berrietan, bai eta industrialdeetan, intermodalitate-eremuetan, zerbitzuguneetan eta garraio-geltokietan ere, kargagailu publiko edo pribatuekin hornitutako aparkalekuen gutxieneko ehuneko batekin.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPN partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Birkarga-azpiegituren instalazioaren erregulazioa Europako, Estatuko eta autonomia-erkidegoko legerian jasota dago, besteak beste, Ordezko erregaietarako azpiegitura bat ezartzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2023ko irailaren 13ko 2023/1804 (EB) Erregelamenduaren, Klima-aldaketari eta trantsizio energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen edo EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen bidez.

Ildo horretan, horri buruzko erregulazio berriak aztertu edo ezartzeko beharra detektatuz gero, proposamen honetan azaltzen den bezala, EMJPK E10.P2 jardueran (Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea) sartzen du.

4. alegazioa: Ekintza-plana - Errepideak - Lizitazio eta esleipen publikoen eredu berrikustea

Planaren proiektuak ez du jasotzen kargatzeko azpiegitura hedatzeko lizitazio edo esleipen publikoei buruzko aipamenik. Planean jasotako neurriak benetan betetzeko (hala nola E1.P3. 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko

autobus-geltokietatik gertu disuasioko aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin; E2.P2. Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea handitzea; E2.P3. Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea, edo T2.P1. Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sare bat jartzea), kontratazio publikoaren eredia birpentsatu behar da.

5. ekarpena. Lizitazio gehiago sustatzea kargatzeko azpiegitura ezartzen duten operadoreentzat.

Problematika: Ohiko erregai-zerbitzuen eta karga-guneetako operadoreen, langilerik gabeko eskari txikiagoko kokalekuen eta emakida-epe laburraren arteko bereizketarik eza.

Erantzuna: lurralde- eta hirigintza-plangintzako tresnak onartzea, bizitegi-eraikin eta merkataritza-eraikin berrietan, industrialdeetan, intermodalitate-eremuetan, zerbitzuguneetan eta garraio-geltokietan karga-puntuak nahitaez instalatzeko.

Justifikazioa: Gaur egun, zerbitzu-eremuetarako emakidek zerbitzu guztiak biltzen dituzte (erregaia, jatetxeak, zaintzapeko aparkalekua, besteak beste), karga elektrikoaren azpiegitura bereizi gabe. Bereizketa-falta horrek ahalmen ultralasterreko ibilgailu elektrikoak kargatzeko sare bat ezartzea eragozten du; izan ere, kargatzeko puntuak bigarren mailako osagarritzat hartzen dira, emakidaren elementu nagusi eta estrategikotzat hartu beharrean.

Gainera, lizitazioek ez dituzte eskari txikiagoko eremuak estaltzen, eta, beraz, erakargarritasun txikiagoko kokapenei ez zaie arretarik ematen, eskualdearen barruan lurralde-desberdintasunak sortuz.

Ildo horretan, AORUk honako hau planteatzen du:

- Kargatze ultralasterreko azpiegiturak zerbitzu independente gisa lizitatzea: lizitazio publikoen ereduaren erregaien horniketako zerbitzuak kargatzeko azpiegitura banatu behar da, horrek aukera emango bailuke karga-azpiegituran espezializatutako operadoreak sartzeko, eta erregai fosilen eragile tradizionalak zerbitzu horien garapena monopolizatzea saihestuko luke. Bi negozio-ereduak bereiztean eta lizitazio bereiziak sustatzean, birkarga-teknologiako inbertsio espezifiko gehiago susta daiteke, eta funtsezkoa izango litzateke sektorea industria independentetzat eta erregaia emateko industria tradizionalaren ondoan ez dagoen industriadatzat hartzen hasteko.
- Kokapen erakargarriak eta ez hain erakargarriak konbinatzen dituzten lizitazio-sortak proposatzea: lizitazioak eskari handiko eta txikiko kokapenak dituzten sortatan egituratzeak lurralde osoan hedapen orekatua eta errentagarria sustatuko luke.
- Emakidaren epea gutxienez 20 urtera luzatzea: gutxienez 20 urteko emakida-aldi batek inbertsioa berreskuratzeko eta bideragarritasun ekonomikoa bermatzeko nahikoa denbora bermatuko lieke operadoreei.
- Hain ezagunak ez diren kokapenetan inbertitzeko pizgarriak ezartzeak (adibidez, emakidetako edo dirulaguntzetako hobariak) eskari txikiagoko eremuetan birkarga-

puntuak instalatzea sustatuko luke, sare uniforme eta irisgarria sustatuz, eta banakako lizitazioek ez dituzte eskari txikiagoko eremuak estaltzen.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPN partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Gasolindegietatik independenteak diren karga elektriko publiko azkarreko eta ultralasterreko puntuak instalatzea EMJPren E2.P2 proposamenean jasotzen da (Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea handitzea), Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren arabera.

Lizitazio-prozedurei dagokienez, Sektore Publikoko Kontratuei buruzko azaroaren 8ko 9/2017 Legean (Estatuaren eskumenekoa) eta gainerako araudi sektorialean ezarritakora jo beharko da.

5. alegazioa: Ekintza Plana - Errepideak - Herritarrentzako eta enpresentzako elektromugikortasuna sustatzeko pizgarriak ezartzea

Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektuak mugikortasun jasangarria bultzatzeko pizgarriak ezartzeari buruzko aipamen laburra egiten du (O6.P1 proposamena, Mugikortasun jasangarria bultzatzeko zerga-neurriak ezartzea (hobariak, tasak); eta 1.3 jarduera-ildoak: Ibilgailu elektrikoen erosketa eta erabilera sustatzea (erabilera-onurak aplikatzea, erosteko dirulaguntza, zerga-onurak, ingurune jakin batzuetan sartzeko lehenestea beste teknologia batzuen aurretik...).

6. ekarpena: herritarrentzako eta enpresentzako elektromugikortasuna sustatzeko pizgarriak ezartzea.

Problematika: Araudian ez dira zehazten Planean garatuko diren pizgarriak.

Erantzuna: Europako esperientzia erabiltzea eta elektromugikortasuna sustatzeko zerga-pizgarrien proposamenik eraginkorrenak planean sartzeko.

Justifikazioa: Mugikortasun Jasangarriaren Planean garatu beharreko zerga-pizgarriak ez zehazteak tarte zabala uzten du hobekuntza-proposamenak sartzeko. Ildo horretan, AORUren ustez, Europako beste eskualde eta herrialde batzuetako esperientziak, hala nola Portugalekoak, Frantziakoak, Alemaniakoak edo Europako iparraldeko herrialdeetakoak, funtsezko puntu bat ematen du horretarako: zerga-pizgarriak ezartzea tresna bakarra da garraioaren elektrifikazioa sustatzeko.

Gaur egun, ibilgailu elektrikoak erosteko hasierako kostu handiak oztopo dira sektorea hedatzeko, eta, Estatuan nahiz Europan dauden zuzeneko laguntzak gorabehera, zerga-karga oraindik ere disuasio-elementua da mugikortasun elektrikoaren aldeko apustua egin nahi duten partikular eta enpresentzat. Horregatik, Mugikortasun Jasangarriaren Planaren Proiektua aukera paregabea da ibilgailu elektrikoak hartzearen aldeko zerga-araubidea ezartzen lagunduko duten neurriak sartzeko eta karga-azpiegitura hobetzeko. Ildo horretan, bost ardatz edo proposamenen inguruan jardutea proposatzen da:

1. proposamena: Laguntzak jasotzeko aukera ematen duten ibilgailu hautagarrien kopurua handitzea, enpresek erositako ibilgailu elektrikoetarako (aukerakoak edo bigarren eskukoak) dirulaguntzak sartuz eta aitortuz.

Ibilgailu elektriko erabiliak erosteko laguntzak ematea onuragarria da, batez ere, erosteko maila txikia edo ertaina duten herritarrentzat, bai eta enpresa ertain eta txikientzat ere, sarritan muga handiak izaten baitituzte ibilgailu berriak erosteko aurrekontuetan. Ildo horretan, beharrezkoa da ibilgailu erdiberriei buruzko erreferentziak sartzea, eta, beraz, AORUK proposatzen du diruz laguntzeko modukotzat hartzea enpresa-flotara sartzen diren ibilgailu elektriko erdiberrien zuzeneko erosketa edo leasing edo renting eragiketen bidezkoa, betiere [X urte] edo [X kilometro] gainditzen ez badituzte eta Espainian matrikulatuta badaude edo lehen aldiz matrikulatu badira. Eta, gainera, laguntza horiek Euskadiko herritarrentzat ere izan daitezela.

Zenbateko handiagoko zuzeneko laguntzak lortzeko aukera ere azter daiteke, baldin eta kutsatzen duen ibilgailu baten ordez ibilgailu elektriko berri edo erdiberri bat erabiltzen bada enpresa-flotan.

AEDIVERen ustez, proposamen horiek neurri garrantzitsuak dira Europako eta Espainiako auto elektrikoen automobil-industria indartzeko. Horren ustez, enpresa-flotaren elektrifikazioa oso onuragarria da, bigarren eskuko merkatua sortzen eta dinamizatzen baitu, eta, horren ondorioz, ibilgailu elektrikoen salerosketa eskuragarriagoa da.

Gainera, Europako beste herrialde batzuetan ere onartu dira bi neurri horiek, hala nola Frantzia, "bonu ekologikoaren" eta "bihurketa-primaren" bidez. Lehenengoa furgoneta elektriko bat edo 3,5 tonatik beherako ibilgailu bat erosten edo alokatzen duen edozein pertsona juridikori eman ahal izango zaio, eta erosketa-kostuaren % 40 estaliko du, 3.000 euroko mugaraino. Halaber, 1.000 euroko laguntza eskaintzen du bigarren eskuko ibilgailu elektrikoak erosteko, baldin eta gutxienez bi urtez mantentzen badira. Bigarrenari esker, berriz, profesionalek 1.500 eta 8.000 euro artean lor ditzakete ibilgailu zahar baten ordez berri bat edo gutxi kutsatzen duen ibilgailu bat erabiliz, autoa edo furgoneta den kontuan hartuta.

2. proposamena: elektrizitatea kargatzeko azpiegituretarako diruz lagundu daitezkeen partidak handitzea, azpiegitura horiek mantentzeko eta monitorizatzeko laguntzak zabalduz, bai eta proiektuari, obra zibilari, ingeniari- eta kostuei edo obra-zuzendaritzari lotutako kostuak ere.

Elektrifikazio-politiketan aurrerapenak egin diren arren, kargatzeko azpiegitura instalatzeak oraindik ere erronkak ditu, batez ere enpresa ertain eta txikientzat, eta baliteke enpresa horiek beren instalazioetan inbertsio horiek egiteko behar diren baliabideak ez izatea.

Diruz lagun daitezkeen partidak aitortzeaz gain (hala nola proiektua, obra zibila, ingeniari- eta kostuak, obra-zuzendaritza edo karga-azpiegitura bera), AORUK proposatzen du diruz lagun daitezkeen partidak zabaltzea eta funtsezko beste alderdi batzuk sartzea, hala nola mantentze-lanei eta karga-azpiegituraren monitorizazioari lotutako kostuak. Azpiegitura horien funtzionamendu egokia, neurri handi batean, aldizkako mantentze-lanen mende dago, ekipoak operatibo eta baldintza onenetan daudela bermatzeko. Gainera, azpiegitura denbora errealean monitorizatzea funtsezkoa da akatsak detektatzeko, energia-kontsumoa kudeatzeko eta karga-estazioen erabilera optimizatzeko, azken erabiltzaileei kalitatezko zerbitzua eskainiz.

ANFACek dagoeneko adierazi du sarbide publikoko karga-puntuen mantentzea bermatu behar dela. Monitorizazioari dagokionez, antzeko neurriak proposatu ditu Alemaniako gobernuak Kargatzeko Azpiegituraren Plan Nagusiko "Data-based monitoring and controlling of demand, rollout and use" atalean, baina ez Euskadin gara litezkeenak bezain punta-puntakoak.

3. proposamena: ibilgailu elektrikoak jabetza-erregimenean edo leasing edo renting erregimenean eskuratzen dituzten enpresa eta partikularrentzako salbuespen, kenkari edo hobari fiskal berriak formulatzea.

Neurri horiek Europako beste herrialde batzuetan ere proposatu dira, eta eraginkortasun-tasa handiak dituzte. Zehazki, honako herrialde hauek ustiatu dituzte gehien horrelako neurriak:

- Frantzia, ibilgailu erabat elektrikoek matrikulazio-tasen % 50eko salbuespena dute, eta kargarako tarifa elektrikoak ez dira kontuan hartzen enpresentzako ekarpen sozialaren kalkuluan.
- Alemanian, adibidez, erositako ibilgailu elektrikoaren zenbatekoaren % 40rainoko kenkari fiskala izan dezakete enpresek. Herrialde horrek erosketari zerga-onurarik eskaintzen ez badio ere, hamar urteko jabetza-zergatik salbuesten ditu 2025eko abenduaren 31ra arte erregistratutako bateriako ibilgailu elektrikoak (BEV) eta erregai-gelaxkakoak (FCEV).
- Belgikan, berriz, Bruselak eta Valoniak gutxieneko zerga-tasa eskaintzen dute, eta aparkatzeko zerga ordaintzetik salbuesten dituzte enpresak espazioa kargatzaile batez hornituta badago. Era berean, herrialde horretan, enpresetan karga-puntuak instalatzea % 100ean da kengarria, eta % 150ean (2024an), jendearentzat eskuragarria bada.
- Italian, ibilgailu elektrikoek erosketarako zerga-onurarik ez badute ere, bost urteko jabetza-zergatik salbuetsita daude. Aldi horren ondoren, % 75eko murrizketa aplikatzen da zergan gasolinazko ibilgailu baliokideekin alderatuta.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk, neurri batean, ibilgailuen parkea eta flota berritzeko (E2.P1 eta LS5.P1) edo elektrizitatea kargatzeko puntuak hedatzeko (E2.P2 eta E2.P3) jarduketetan laguntzeko programei buruzko proposamena jasotzen du. Hala ere, aipatutako laguntza-programen zehaztapenak eta baldintzak, ibilgailu hautagarriak handitzeko aukera edo elektrizitatea kargatzeko azpiegiturak eta horiei lotutako gainerako kostuak mantentzeko eta monitorizatzeko laguntzen hedapena barne, dagozkien laguntza-programen oinarrietan zehaztu beharko dira.

Salbuespen, kenkari edo hobari fiskal berriak formulatzeari buruzko proposamenari dagokionez, zeina partzialki jasota baitago O6.P1 jarduketaren bidez (Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobaria, tasak...), adierazi behar da, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legearen 28. artikuluaaren arabera, EAEko administrazio publiko eskudunek zehaztu eta adostu beharko dituztela hartu beharreko zerga- eta finantza-neurriak.

3.19 UNIPORT BILBAO / COMUNIDAD PORTUARIA

Alegazioen edukia:

Uniport Bilbao/Comunidad Portuaria logistika multimodalaren klusterrak ekarpen hauek egin nahi dizkio Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planari, kontsulta publikoaren fasean baitago.

1. alegazioa: Ekintza Plana - E2.P1 Proposamena: Ibilgailuen atala ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.

1. EKARPENA: Komenigarria litzateke salgaien errepideko garraio-flotak modernizatzeko laguntza-programaren beste deialdi bat argitaratzea, errekontza-ibilgailuak (Euro VI) eta ordezeko erregaiak barne hartzeko.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk neurri batean jasotzen du proposamen hori LS5.P1 jarduketan (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea).

Ildo horretan, flota berritzeko laguntza-programen zehaztapenak eta baldintzak, ibilgailu hautagarriak barne, dagozkien laguntza-programen oinarrietan zehaztu beharko dira.

2. alegazioa: Ekintza Plana - E4.P1 Proposamena: Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzea eta erabiltzaileen prestazioak hobetzea bideratutako IKT sistemez hornitzeko.

1. EKARPENA: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren trafikoko gorabeheren buruzko informazio-zerbitzuaren tresna hobetzea, informazio gehiago emateko garraio berezien operatiba planifikatzeko erabili ahal izateko.

2. EKARPENA: Euskal Autonomia Erkidegoko errepideetako obra-abisuak, bidearen titularrek jakinarazitakoak, Zirkulazio Baimen Osagarrien aplikazioarekin integratzea, interesdunek bideko edozein afekzio edo jarduketa ezagutu ahal izan dezaten, bidaiari hasi aurretik.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJPk proposamen hori partzialki jasotzen du E4.P2 jarduketan (Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituen). Helburua trafikoaren eta erabiltzaileen arteko komunikazioa hobetzea da, www.trafiko.euskadi.eus web-atariaren edo garatzen diren beste tresna batzuen bidez. Jarduketaren deskribapenak ez du zehazten zer bilakaera izan ditzakeen; izan ere, hura planifikatzea eta aztertzea bideratutako jarduketaren lehen fasean egingo da, eta kontuan hartuko da garraio bereziei eta ZBOei buruz emandako informazioaren hobekuntza.

3. alegazioa: Ekintza Plana - EGP7.P5 proposamena: 500 langiletik gorako industrialdeetan lantokiek Mugikortasun Jasangarrirako Gidalerroak dituztela ziurtatzea, dela Mugikortasun Plan propioen bidez, dela MJPetan sartuta.

1. EKARPENA: Bilboko portua Lantokietarako Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroen garapenaren barruan lanerako espazio fisikotzat hartzea eskatzen da.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPPren EGP7.P5 jarduketaren deskribapena aldatu da, eta neurriaren irismena hedatu da 500 langile baino gehiago dituzten hainbat enpresa barne hartzen dituzten beste jarduera-zentro batzuetara. Era berean, Jarduketa Plan Orokorrean eraman da jarduketa, mugikortasunaren eremu guztietan eragiten duelako, eta ez soilik EGPn.

4. alegazioa: Ekintza-plana - T1.P1 proposamena: Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea (bai salgaiena, bai bidaiariena).

1. EKARPENA: Bilboko portutik eta trenbide-sare orokorretik gertu dauden industriei buruzko errolda bat egitea, baldin eta karga-bolumen handiak sortzen badituzte eta karga horiek zuzenean trenbidez garraia badaitezke portuko instalazioetara, baldin eta toki horretan bertan tren-baztergune bat jartzen bada.

2. EKARPENA: aurreko ekarpena baloratuz gero, finantzaketa publikoko linea bat edukitzeko aukera tren-azpiegitura horien garapena sustatzeko.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJPPk proposamen hori jasotzen du T1.P1 (Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena) eta LS1.P1 (Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea) jarduketetan, egungo trenbide-sareari eta, ondorioz, Bilboko portuari konekta dakizkiokeen zentro bereziak eta industria-eremuak aztertzeke.

5. alegazioa: Ekintza Plana - T1.P12 proposamena: Trenbidea hobetzeko obrak egitea

1. EKARPENA: Bilboko aldirietako C1 linea hobetzeko jarduketa, gaur egun dagoen zabalerako galibo-mugari irtenbidea emateko.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-azpiegituren administrazioa, zeinaren gainean ematen baita Bilboko aldirietako C1 zerbitzua, Garraio eta Mugikortasun Jasangarriko Ministerioari atxikitako ADIF erakunde publikoari dagokio, Estatuaren eskumen-eremuaren barruan. Beraz, aipatutako azpiegiturari buruzko jarduketa oro EMJPPren aplikazio-eremutik kanpo geratzen da.

6. alegazioa: Ekintza-plana - P1.P1 proposamena: Bilboko portuko gune logistiko baten eta plataforma intermodal baten bideragarritasuna aztertzea.

1. EKARPENA: EMJPPk proposamen honen xehetasunean jasotzen du Bilboko portuak ez dituela “gaur egun portu-instalazio askotan lehiakortasun-tresna erabakigarri gisa erakusten ari diren bi ekipamendu: plataforma intermodal bat eta jarduera logistikoen eremu bat (ZAL), trafikoei laguntzeko”. Hala ere:

- Bilboko portuak badu jarduera logistikoetarako eremu bat, ZAD-Zonako biltegiartze-eta gordailu-gunea izenekoa. Portu-lurzoruan dago, baina aduana-esparrutik kanpo, eta itsaso eta lehorren arteko interfazearen beharrak ahalik eta ondoen betetzeko

diseinatuta dago. Zamalanetarako kaiak, nabe-arrasean sartzeko atetzarrak, aparkalekuak, biltegiak eta bulegoak ditu. Kamioien aparkalekutik eta trenbide-terminaletik hurbil dago. 68.792 m²-ko azalera du.

- Bilboko portua, berez, plataforma intermodal bat da, eta, bertan, egunero trukutzen dira salgaiak: itsasontzi-kamioia, itsasontzi-trena, ontzi-oliobidea, itsasontzi-tankeak, etab. Portuko terminalak dira, bai merkataritzakoak, bai industrialak, terminal intermodal gisa jokatzeko dutenak. Horri gehitu behar zaio portuaren ondoan dagoen ADIFen edukiontzien TECO terminala.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoaren 4.6.2 apartatua (portu-azpiegiturak) aldatu da, proposatutako baldintzetan, eta kendu egin da EMJPren P1.P1 jarduketa.

7. alegazioa: Ekintza-plana - P1.P2 proposamena: Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa

1. EKARPENA: Bilboko porturako sarbideen % 75-80 portuko autobien bidez egiten da, N-644 errepidearen bidez, zeinak zuzenean lotzen baitu, hiriguneetatik igaro gabe, A-8 autobia portu-instalazioekin. Egokitzen jotzen da Mugikortasun Berezikiko Eremuan sartzeko hasiera batean Aldundiak proiektatutako porturako sarbidea, Sanfuentesetik, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean sartu ez dena.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

P1.P2 jarduketan, EMJPk portuen eta zentro logistikoen arteko konexioak optimizatzeko azterlan bat egitea proposatzen du, baina administrazio eskudunek zehaztu beharko dituzte egin beharreko jarduketaren xehetasunak.

8. alegazioa: Ekintza-plana - P1.P3 proposamena: Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea.

1. EKARPENA: Santurtziko geltokitik Bilboko porturako C1 linearen lotura mantentzeko aukera baloratzea, betiere udalerriarekin erabat integratzea erraztuz, baina VSF berrian gerta daitezkeen edozein gorabeheraren aurrean babes-bide bat izatea ahalbidetuz, are gehiago ehuneko oso handi batean tunelean doala kontuan hartuta.

Erantzuna: Ez da onartzen.

VSFk portuaren lehiakortasuna eta udalerrien bizi-kalitatea hobetzen dituela eta kostuak murrizten dituela uste da, egungo lerroarekin alderatuta, eta hori bat dator EMJPren helburuekin.

Tunel modernoaren trazadurak lurrazaleko trazadurak baino seguruagoak eta mantentzeko errazagoak dira, batez ere hiriguneetatik eta hiri-periferiatik igarotzen direnean. Gainera, aukera horretan, gaur egun dagoen trenbide-pasagunea mantendu beharko litzateke.

9. alegazioa: Ekintza Plana - P3.P1 Proposamena: Pasaiaiko portuan instalazio fitosanitarioak jartzea.

1. EKARPENA: Bilboko portuan mugako kontrol-zerbitzuak ematen diren esparruak bateratzea sustatzea. Gaur egun, mugako ikuskapen-zerbitzuekin lotutako kontrolak mugako kontrol-postuan egiten dira; eta aduanarekin lotutako kontrolak, berriz, Itsas Aduanaren bulegoak, Aduanak Ikuskatzeko Zentro Integrala (CIRA) eta eskanerrak (RX eta espektrometrikoa) biltzen dituen espazio batean egiten dira. Bi instalazioen artean 1.100 metro inguruko distantzia dago, eta merkantzien aduana-ordezkariek, instalazioak artatzen dituzten langileak, Babes Fiskala eta abar bertaratu behar dira. Instalazioak bateratzeak eskala-ekonomia handiago bati etekina ateratzea ahalbidetuko luke, prozesuak eta denborak optimizatuz.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren P3.P1 jarduketa aldatzen da, portuetako mugako kontrol-postuei buruzko jarduketa guztiak biltzeko: Pasaiaiko portuko instalazio fitosanitarioak eta Bilboko portuko mugako kontrol-zerbitzuak egiten diren esparruak bateratzea.

10. alegazioa: Ekintza Plana - P4.P1 Proposamena: Estatuko Portuen 4.0 Portu Funtzak proiektuan parte hartzea.

1. EKARPENA: EMJPK proposamen honetan jasotzen duenez, "EAEko portuek (bereziki Bilbokoak eta Pasaiaikoak) eta beren jarduerarekin lotutako eragileek 4.0 ekonomiaren esparruan proiektuak egiteko dirulaguntza hauen deialdietan parte hartu beharko lukete". Hala ere:

- "Estatuko Portuak" erakundean integratutako sistemaren Portu Agintaritzen ekarpenetatik elikatzen da funtsa, haren cash flowaren % 1en baliokidea den ekarpenaren bidez, nahiz eta «Estatuko Portuak» erakundeak kudeatzen duen.
- Funtsa zuzentzen zaie negozio-lerroetako batean osagai berritzailea duten proiektuak identifikatzen dituzten portuko sektore logistikoko enpresei, eta, batez ere, irtenbide berritzaileak ematen dituzten enpresa edo startup teknologikoei. Portu Agintaritzak Funtz horren parte dira jada, eta Cash Flowaren portzentaje horren bidez laguntzen dute.

Erantzuna: Onartzen da.

P4.P1 jardueraren deskribapena aldatu da, proposatutako baldintzetan.

11. alegazioa: Ekintza Plana - P7.P1 proposamena: Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea.

1. EKARPENA: EMJPK Bilboko portuari buruzko erreferentzia bat jasotzen du puntu honetan, Bilboko Portu Autonomo gisa; 1992ko Portuen Legeak egindako portu-erreforma handiaz geroztik, "portu autonomoa" izena desagertu egin zen, eta erakunde kudeatzailea Bilboko Portu Agintaritza da.

Era berean, Bilboko portuko trafikoa 34,6 milioi tonakoa izan da 2024an, eta Pasaiaiko portukoa 3,4 milioi tonakoa.

2. EKARPENA: EMGPak bi portuen eredu bateratua planteatzen du, batera eta modu koordinatuan funtziona dezaten. Informazio gisa, aipatu behar da Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzen artean 2013an aurkeztutako lankidetzaproto-koloaren zirriborroaren aurrean (erakunde horren txostena eskatu zen horretarako), Lehiaren Euskal Agintaritzak, 2014an emandako txostenean, ezarri zuela beharrezkoa zela klausuletako batzuk ezabatzea edo birlantzea.

3. EKARPENA: Interes orokorreko portua ez bada ere, eredu bateratu posible horri begira, Bermeoko portua proposatzen den eredu bateratuan sartzea baloratzea.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren P7.P1 jarduketan, Bilboko portuari buruzko erreferentzia zuzendu da, eta Bermeoko portua proposatzen den eredu bateratuan sartzeko aukera baloratu da.

12. alegazioa: Ekintza Plana - P9.P1 proposamena: Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea.

1. EKARPENA: EMJPK erronka berriei aurre egiteko behar den etengabeko prestakuntza ez galtzearen garrantzia jasotzen du, eta portu eta itsas sektorearen beharrak aztertzeko azterlan bat egitea proposatzen du. UniportBilbao/Comunidad Portuaria, Bilboko portuaren inguruko logistika multimodalaren klusterra, Arku Atlantikoaren hub logistiko nagusia:

- Urtero, portuko logistikaren eta logistika multimodalaren sektoreari berariaz zuzendutako prestakuntza-ekintzak garatzen ditu, langileei etengabeko gaikuntza eta birkualifikazioa emateko. Profesionalak ingurune aldakor batera egokitu ahal izateko prestakuntza arautuan eskaintzen ez diren gaiak jorratzen dira: CAU berria ezartzearen ondoriozko aduana-gaiak, portuan salgai arriskutsuekin jardutea, kaiko operadorearen gaikuntza, mugako ikuskapen-zerbitzuen prozedurak, incotermak eta nazioarteko merkataritza finantzatzeko sistemak, portu-prozedurak, kamioiaren gaineko zamaketa segurua, zibersegurtasuna...
- Aldian-al-dian, jardunean dauden langileen eta epe labur/ertainean beharko dituzten etorkizuneko profesionalen prestakuntza-beharren diagnostikoa egiten du, haien hazkundeari eta belaunaldi-erleleboari erantzuteko.

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

13. alegazioa: Ekintza Plana - LS1.P2 proposamena: Trenbide-autobideak bultzatzea.

1. EKARPENA: Autobidea Bilboko portura hedatzea, bi helbururekin:

- Jundiz-Gasteizko plataforma intermodalaren osagarri izatea, plataforma multimodal gisa, Bilbo trafiko mota horretarako isolatuta gera ez dadin; eta
- Bilboko portuaren posizionamendua mantentzea eta handitzea Europa atlantikoko trafikoetan, are gehiago inguruko erkidegoetako portuen eskumena kontuan hartuta.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPren LS1.P2 jarduketa Garraio eta Mugikortasun Jasangarriaren Ministerioaren «30. Salgaiak» ekimenaren barruan sartzen da. Ekimen horrek zabalera estandarreko trenbide-autobideko korridore gisa ezartzen du Jundizko (Vitoria-Gasteiz) terminal intermodalaren eta Irungo muga frantsesaren artean igarotzen dena.

Bestalde, uste da ohar hori zati batean P1.P3 jarduketan jasotzen dela (Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea). Jarduketa horrek, hegoaldeko trenbide-saihesbidearen bidez, Bilboko Portuko instalazioak TEN-T sarearekin eta aipatutako trenbide-autobideko korridorearekin trenbide-zabalera estandarrean konektatzea ahalbidetuko du.

14. alegazioa: Ekintza Plana – Logistika eta Salgaiak – Informazio-teknologia berrien ezarpena.

1. EKARPENA: Sarrera: Erlazionatutako xedeak eta deskribapena:

Jasota utzi nahi dugu UniportBilbao/Comunidad Portuaria logistika multimodalaren klusterrak (Bilboko portua Euskadiko hub logistiko nagusi gisa duela) 30 urtez egin duen lana Euskal Autonomia Erkidegoko logistikaren alde, eta zeharkako izaera duenez, Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-ehunaren nazioartekotzearen alde. Irabazi-asmorik gabeko elkarte horrek 144 enpresa eta erakunde publiko ditu, eta kate logistiko multimodala osatzen duten enpresen lehiakortasuna hobetzeko eta sektoreak eskaintzen dituen zerbitzuak sustatzeko lan egiten du.

Lehiakortasuna hobetzeari dagokionez, UniportBilbao/Comunidad Portuaria, logistika multimodalaren klusterra, aitzindaria izan da, eta da, informazioaren teknologia berrien ezarpenean, logistika multimodalaren balio-kate osoan sartutako prozedura asko birdiseinatu. Zeregin hori inplikaturako alderdi guztien artean partekatutako prozedurak bultzatuz egiten da, eta berrikuntza irekiko eredutzat har liteke. Horrela, lorpen handi gisa, edukiontzietan sartutako salgaien, ohiko/solteko salgaien eta garraio berezien zerbitzuen erreferentzialen garapena nabarmendu behar da. UniportBilbao/ Comunidad Portuaria-k egindako lanari esker, Bilboko portua aitzindaria izan zen, estatu-mailan, Paperik Gabeko Jasogailua ezartzen (aduna-bulegoa egiaztatzea) karga konbentzionalerako eta solteko kargarako; baita esportazio-jasodura bizkortzen, baskula publikoak LSP sisteman integratzen, ikuskapenerako edukiontzien posizionamendu bakarrean...

Erantzuna: Azalpen-alegazioa.

15. alegazioa: Ekintza-plana - LS5.P1 proposamena: Flota modernizatzeko sustapen-eta laguntza-neurriak aktibatzea.

1. EKARPENA: Neurri hau ibilgailu-flotatik harago zabaltzea, logistika-enpresetako karga-ekipoetara (garabiak, orgak...), ingurumenaren aldetik jasangarriagoak diren ekipo berriak erosteko ez ezik, lehendik daudenak birmotorizatzeko eta berregokitzeko ere, bizitza baliagarriaren amaierara iritsi zein ez. Horri esker, enpresek karbono-aztarna murrizteaz gain, ingurumen-aztarna ere murriztu dezakete.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPK neurri batean jasotzen du proposamen hori LS5.P1 jarduketan (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea).

Ildo horretan, flota berritzeko laguntza-programen zehaztapenak eta baldintzak, ibilgailu hautagarriak barne, dagozkien laguntza-programen oinarrietan zehaztu beharko dira.

16. alegazioa: Ekintza Plana - LS6.P2 Proposamena: Basque Country Logistics eredua Espainian eta European kokatzea.

1. EKARPENA: Basque Country Logistics estrategia 2014koa da, eta UniportBilbao/ Comunidad Portuaria logistika multimodalaren klusterra ere estrategia horren parte izan zen, Euskadik garraioaren eta logistikaren sektorean eskaintzen duen potentziala sustatzeko sortua. Gaur egun, marka hori Bilboko eta Pasaiaiko portuetan jarduten duen enpresa batena da.

Ondoren, eta Eusko Jaurlaritzak bultzatuta, Basque Mobility estrategia sortu zen mugikortasun jasangarrirantz igarotzeko, ingurumen-, ekonomia- eta gizarte-printzipioetan oinarritutako eredu baten pean.

Arestian azaldutakoa ikusita, badirudi komenigarria dela Euskal Autonomia Erkidegoko garraioaren eta logistikaren sektorea sustatzeko estrategiari ekitea, lehendik dagoena alde batera utzi gabe: UniportBilbao/ Comunidad Portuaria-k, logistika multimodalaren klusterrak, 30 urte baino gehiago daramatza Bilboko itsas eta portu logistika sustatzen, eta, ondoren, sektorearen beraren bilakaeraren arabera, logistika multimodala, Bilboko portua Arku Atlantikoko hub logistiko nagusietako bat izanik. Sustapen hori nazio-mailan zein nazioartean egiten da, eta ekintza horietako bakoitzarekin Euskadi gure mugetatik harago kokatzen laguntzen du. Kontuan izan behar da sektore logistikoak Euskadi eta mundua lotzen dituela: soilik Bilboko portua 150 bat herrialderekin eta munduan 860 portu baino gehiagorekin konektatzen da. UniportBilbao/Comunidad Portuaria (logistika multimodalaren klusterra) elkarteko enpresen % 70ek nazioartean presentzia du, eta, horrela, sektorea eta hura osatzen duten enpresetako bakoitza Euskadiko kanpoko enbaxadore onenetakotzat jo daitezke.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

EMJPPren LS6.P2 jarduera eguneratu da, eta Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzera bideratu da.

17. alegazioa: Ekintza Plana – Logistika eta Salgaiak – Sektorearen antolamendua eta kudeaketa

1. EKARPENA: Sarrera: Erlazionatutako xedeak eta deskribapena:

EMJPK salgaien hornidura-zerbitzua birplanteatzeko premia gisa jasotzen du, «non garraioa zerbitzua ematera bideratutako eragiketa-kate konplexu baten beste kate-maila bat baino gehiago izatera igaro baita. Konplexutasun horrek fronte askotan jardutera behartzen du, non administrazio publikoak eta sektore pribatuak elkarri lagundu behar dioten». Lanean ari diren erakunde batzuk aipatzen dira, baina gure ustez falta da UniportBilbao/Comunidad Portuaria, Bilboko portuaren inguruko logistika multimodalaren klusterra, Euskal Autonomia Erkidegoko hub logistiko nagusi baina ez bakar gisa.

Ildo horretan, UniportBilbao/Comunidad Portuaria erakundeak logistika multimodalaren klusterraren sektoreak eskaintzen dituen zerbitzuen lehiakortasuna hobetzeko egiten duen lana aipatu nahi dugu. UniportBilbao/Comunidad Portuaria erakundeak produktuaren edo kate logistikoaren mailen arabera segmentatutako lantaldeen inguruan antolatzen du bere lana. Horrela, Mugako Ikuskaritza Zerbitzuetako, Aduanetako, Edukiontzien eta Karga Konbentzionalaren/Solteko Garraioaren logistikako, Garraio Bereziak... lantaldeak aktibo mantentzen ditu. Horietan guztietan ezinbesteko baldintza da lankidetzaren publiko-privatua eta balio-iturri nagusia, eta oso balioetsia da inplikaturako administrazioen inplikazio estua. Horri esker, sektoreak garrantzi handiko mugak lortu ditu.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren "Logistika eta Salgaiak" jarduketaren planeko "Sektorearen antolamendua eta kudeaketa" jarduketa-ildoaren deskribapenean UniportBilbao/Comunidad Portuaria-ri buruzko erreferentzia bat gehitu da.

18. alegazioa: Ekintza Plana - LS7.P2 Proposamena: Akitania Berria – Euskadi – Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetzaren indartzea, jarduketak batera planifikatzeko.

1. EKARPENA: EMJPk eskualde horien arteko lankidetzaren sustatzeko aukera jasotzen du, eta jardueraren gisa nabarmentzen du lurraldeen arteko koordinazioa areagotzea garraioaren plangintzarako. Gure ustez, egokia da garraio berezien esparruan koordinazioa hobetzea, Bilboko portua Nafarroatik datozen karga handien irteera (eta sarrera) portua baita. Portuko zamaketari-terminalek azken urteotan egin dituzten inbertsio garrantzitsuei esker lortu da hori. Hala ere, hainbat faktoreen baturak palanka gisa jardun dezake beste portu lehiakide batzuetara aldatzeko.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Gaur egun, Akitania Berria – Euskadi – Nafarroa Euroeskualdea osatzen duten lurraldeen arteko lankidetzaren "Akitania Berria – Euskadi - Nafarroa Euroeskualdea" Lurralde Lankidetzarako Europako Taldearen bidez egiten da. Talde horren helburua mugaz gaindiko eta euroeskualdeko lurraldearen garapen ekonomiko, sozial eta kulturala sustatzea da, eta, aldi berean, haren barruan trukeak sustatzea.

Nahiz eta EMJPk zati batean jasotzen duen ohar hori, aipaturako LLETa osatzen duten administrazioek zehaztu beharko dituzte eremu horretan egin beharreko jarduketaren xehetasunak.

3.20 ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)

Alegazioen edukia:

ANESDOR L kategoriako ibilgailuen sektorea (ziklomotorren, motozikleten, trizikloen eta kuatrizikloen fabrikatzaileak eta inportatzaileak, eta horien osagaiak eta osagarriak) biltzen duen enpresa-elkarteak Eusko Jaurlaritzari helarazi dizkio Mugikortasun Jasangarriko Plana ezartzeko orduan baloratu beharko dituen datu garrantzitsuenak, ibilgailu horiek behar bezala tratatzen direla ziurtatzeko, funtsezkoak baitira mugikortasunean.

Mugikortasun segurua eta jasangarria kudeatzeko orduan, beharrezkoa da ibilgailu motordunen tipologian sakontzea eta bakoitzari tratamendu berezia ematea. Bereziki, motorra eta ibilgailu arinak, beren berezitasunagatik eta Plan honetan ezarritako helburuak betetzeko duten ahalmenagatik.

Hain zuzen ere, motorra eta ibilgailu arinak (homologazioko L kategoria: lagundutako zikloak, ziklomotorrak, motozikletak, trizikloak eta kuatrizikloak) kategoria berezia dira, autoak eta furgonetak ez bezalakoa (homologazioko M eta N kategoriak).

L kategoriako ibilgailuak:

- Ibilgailu horiek hiri-mugikortasuneko aukera bat dira, abantaila handiekin, eta hiru zutabetan bil ditzakegu: mugikortasuna, ingurumena eta ekonomia.

Mugikortasunaren abantailak:

- Denbora aurreztea: hiriko ibilbide bererako denboraren % 35-60, beste garraibide batzuekin alderatuta. Parisko hirian egindako azterlanaren arabera (The unpredicted rise of motorcycles: a cost benefit analysis), turismotik motozikletarako aldaketa modalak Paris barruko bidaietan denbora % 45 aurreztea dakar, eta Paristik kanpoaldera egindako bidaietan, berriz, % 39. Denbora aurrezten da aparkatzeko erraztasunarekin batera, eta horrek familia-kontziliazioa hobetzen du.
- Pilaketa murriztea: motozikletak arinak dira, pilaketetan aurrera egiten dute eta errei bereziak erabiltzeko aukera dute. Transport and Mobility Leuvenek Bruselan egindako azterlanaren arabera, turismoen % 10 motozikletekin ordeztuz gero, buxaduren denbora % 40 murriztuko litzateke.
- Espazio publikoaren aprobetxamendua: VIAS InSTITUTEK egindako azterlanaren arabera, turismoek motorrek baino ia 8 aldiz espazio publiko gehiago kontsumitzen dute.
- Okupazio handiko ibilgailua: % 50 eta % 100 artean, bidaiari kopuruaren eta kargaren arabera.

Ingurumen-abantailak:

- Aurrerago zehaztuko dugun bezala, motorraren CO2 emisioak oso txikiak dira, ia garraio publikokoen berdinak bidaiari eta kilometro bakoitzeko inpaktua kontuan hartzen badugu; beraz, garraioa deskarbonizatzen laguntzen du.
- Emisio kutsatzaile txikiak ere baditu (NOx eta PM), ez bakarrik ihes-hodian, bidegainazala gutxiago hondatzen dute eta partikula gutxiago igotzen dituzte, pisu eta

ukipen-azalera txikiagoa dutelako. Ondorioz, airearen kalitatea hobetzen laguntzen dute.

- Modelo elektrikoek kargatzeko erraztasun handia dute, kargatzeko denbora txikia da eta energia gutxiago kontsumitzen dute. Modelo batzuek bateria ateragarriak dituzte, eta ez daude hain lotuta kargatzeko azpiegiturarekin.

Abantaila ekonomikoak:

- Ibilgailu motordun merkeena da erosketan, mantentze-lanetan eta kontsumoan, eta errenta txikienentzat eskuragarriena.
- Modu eraginkorrean konpontzen ditu garraio publikoaren defizita duten eremu periferikoen edo landa-eremuen mugikortasun-beharrak.
- Mugikortasun berriaren beharretara egokitzen da, hala nola mugikortasun partekatura (motosharing) edo azken miliako banaketara.

Abantaila horiek guztiak guztiz bat datoz mugikortasun jasangarria, ibilgailu eskuragarriak eta emisioen murrizketa sustatzeko estrategiarekin.

1. alegazioa: Diagnostikoa - Motoa errepidetako mugikortasunaren kanpo-kostuetan irudikatzea.

4.1.9 puntuan, motorraren kanpo-kostu handiak aipatzen dira, hiriartekoak zein hirikoak, eta klima-aldaketa-erregulazioaren, pilaketaren eta ibilgailuen eskuragarritasunaren kostuak nabarmentzen dira.

Auto-pilaketari dagokionez, motozikletak arinak dira, pilaketetan aurrera egiten dute eta erre bereziak erabiltzeko aukera dute. Transport and Mobility Leuvenek Bruselan egindako azterlanaren arabera, turismoen % 10 motozikletekin ordeztuz gero, buxaduren denbora % 40 murriztuko litzateke. (Ikus I. eranskina). Datu horietan oinarrituta, ez dugu ulertzen nola kalkulatu diren motozikletaren esparruko pilaketari dagozkion kanpo-kostuak, ibilgailu-kategoria hori errepidetako pilaketa murrizteko irtenbide gisa aurkeztzen denean.

Bestalde, kutsadurari lotutako kanpoko kostuei dagokienez, Energia Dibertsifikatzeko Institutuak (IDAE) energia-kontsumoa (bidaierako eta kilometroko gramo baliokidetan) eta emisioak (gCO₂/pkm) argitaratu zituen, desplazamendu-modu bakoitzerako. Errekuntzako motorrak (53 gCO₂/pkm) hiriko autobusaren antzeko datua du (49 gCO₂/pkm). Motor elektrikoak 17 gCO₂/pkm ditu, eta garraio motordun guztien artean txikiena da datua.

Era berean, 2022ko azterlanak, EGEk Bartzelonako Errondetan duen eraginari buruzkoak, CO₂ emisioak aztertzen ditu, ibilgailuen tipologiaren arabera. Turismoak dira CO₂ gehien isurtzen dutenak. Motorren kasuan, ibilgailu-parkearen hazkunde esponentziala gertatu arren, CO₂ emisioak ehuneko 2 puntu murriztu ziren.

Joan-etorri kopuruari dagokionez, Bartzelonan 450.000 joan-etorri baino gehiago egiten dira egunero motorrez. Hiriko joan-etorrien % 20 motorrean egiten dira, baina CO₂ emisioen % 6 baino ez dute sortzen.

Datu horiek guztiak direla eta, ez da ulertzen, ezta ere, nola kalkulatu diren motozikletaren eremuko kutsadurari dagozkion kanpo-kostuak, estatu eta toki mailako

hainbat azterlanek frogatu dutenean ibilgailuen kategoria horrek CO2 emisio txikiak isurtzen dituela.

Azkenik, nabarmentzekoa da ibilgailuen eskuragarritasunaren ehunekoa berotegi-efektuko gasen emisioan oinarritzen dela ibilgailuak eta pabiloiak fabrikatzeko, mantentzeko eta desegiteko prozesuetan. Kasu horretan ere, motorraren balioak handiak dira.

Puntu honetan, errepideko ibilgailuen berotegi-efektuko gasen emisio-faktoreak lortzeko datuak nondik ateratzen diren jakitea falta zaigu; ulertezina iruditzen zaigu, motorraren balioak hain handiak baitira.

Ibilgailu arinen bizi-zikloari buruzko azterlanak kontuan hartuta, motorrek kostu txikiak dituzte fabrikazioan, mantentze-lanetan eta desegitean, ibilgailu arinagoak direlako, erregai-kantitate txikiak behar dituztelako eta bizitza baliagarriaren amaieran inpaktua murrizteko protokolo guztiak zorrotz betetzen direlako; osagaiak berrerabil daitezke, baita beste zati batzuk birziklatu ere.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Motozikleta moduaren kanpoko kostuak zenbatesteko, EMJPn erabilitako informazio-iturria Eusko Jaurlaritzak egindako “EAEko garraioaren kanpoko kostuen eguneratzea 2019” azterlana izan da.

2. alegazioa: Ekintza Plana - Erabiltzaile kalteberen kolektiboaren bide-segurtasunari buruzko kapitulu espezifiko bat sortzea.

Beharrezkoa da Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek ikuspegi guztiak kontuan hartzea, mugikortasunak jasangarria izan behar baitu, baina baita segurua ere. Udalerrietako Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak garatzean, ez da kontuan hartzen bide-segurtasunaren dimentsioa, bereziki kolektibo kalteberena. Gure ustez, oinezkoak, txirrindulariak, MPI erabiltzaileak eta motor-gidariak dira erabiltzaile kalteberak; hala ere, hiriko eta hiriarteko bide-segurtasunari buruzko estatistikak kontuan hartuta, ahalegin berezia egin behar da motor-gidarien segurtasuna kudeatzeko.

Horregatik guztiagatik, beharrezkoa da Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek gabezia hori konpontzea eta kapitulu bat sartzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunean kalteberak diren kolektiboen bide-segurtasunaren kudeaketa baloratzeko. Kapitulu honetan udalerriei eskatu beharko litzaieke dimentsio hori beren HMJPetan kontuan hartzeko eta udaletako bide-segurtasuneko planak ezartzeko.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Nahiz eta EMJPk ez duen bide-segurtasunari buruzko kapitulu espezifikorik, lehentasunezko jarduera-eremutat hartzen du, eta proposamen horren zati bat jasotzen du. Horren erakusgarri da EMJPren helburu espezifikoaren artean dagoela «bide-segurtasuna hobetzea», bide-baldintzak (azpiegiturak eta ekipoak) eta horien kudeaketa hobetzeko, istripuen kopurua eta larritasuna murrizte aldera.

Ildo horretan, EMJPk bide-segurtasuna hobetzeko hainbat jarduketa jasotzen ditu: besteak beste, E1.P2 (Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta

erosotasun-baldintzak hobetzeko), E4.P3 (Teknologiaetan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...), E9.P2 (Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin) edo E10.P1 (Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromisoak garatzea).

3. alegazioa: Ekintza Plana - Udaleko HMJPetan motozikletaren kudeaketa arautzeko jardunbide egokien gida bat sartzea.

Hiri jakin bateko HMJPren garapena ez dago nahitaez bete beharreko araudi baten mende. Hala, HMJP printzipio gidarien multzo bat da, garatu beharreko ekintza eta neurri zehatzak gauzatzean ezarriko dena, nahitaez bete beharreko arauetan baino gehiago. IDAEk argitaratutako gidaren arabera, HMJPe udalerrian dauden garraiobide guztiak estali behar dituzte, eta bi gurpilak Euskadiko hirigune gehienetan daude.

Aurreko paragrafoan aipatzen den gidak ez du motozikletetarako berariazko kudeaketarik jasotzen; ibilgailuen kategoria horrek, duen berezitasunagatik, berariazko kudeaketa izan beharko luke udal-mugikortasuneko politiketan.

Motozikleta udal-mailan kudeatzeko, gomendagarria litzateke Mugikortasun Jasangarriaren Planak jardunbide egokien gida bat aipatzea, motozikleta hiri-mailan kudeatzeko gomendioei eta politikei buruzko adibideak jasoko dituen. Berebiziko garrantzia du motozikleta dimentsio guztietan kudeatzeak: bide-segurtasuna, mugikortasuna eta ingurumena (emisio gutxiko eremuak).

Azkenik, Anesdor elkarteak konpromisoa hartzen du erakunde eskudunari jardunbide egokien gida hau emateko, Mugikortasun Jasangarriaren Plan honen eranskinetan erreferentzia gisa erabil dadin eta udalerriek jardunbide egoki horiei buruzko informazioa eskuratu ahal izan dezaten.

Erantzuna: Onartzen da.

Hiri-eremuan, trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Hala ere, jarduketa berri bat sartu da EMJPn, garraiobideen arteko bizikidetzak hobetzeko neurriak koordinatzeko, batez ere oinezkoen, bizikletaren eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen artekoa, eta baita motozikleten artekoa ere.

4. alegazioa: Ekintza-plana - Emisio Gutxiko Eremuetako murrizketak homogeneizatzea eta L kategoriako ibilgailuentzako tratamendu bereizia.

Plan horren helburuetako bat Euskal Autonomia Erkidegoan dauden emisio gutxiko eremuak homogeneizatzea izan beharko litzateke. Udalerriek aplikatzen duten askotariko araudiak nahasmena sortzen du erabiltzaileen artean; izan ere, askotan ez dituzte ezagutzen emisio gutxiko eremu horietan ibilgailuei aplikatzen zaizkien murrizketak.

Emisio gutxiko eremuen araudi komun bat sortzea baloratzera, garrantzitsua da L kategoriako ibilgailuei tratamendu desberdina ematea turismoei dagokienez, ingurumen-etiketatzeari buruz egiten den interpretazio okerragatik eta ibilgailu horien emisio

kutsatzaile txikiagoengatik. Horregatik guztiagatik, honako irizpide hauek aplikatzea proposatzen dugu eremu horietako murrizketak definitzerakoan:

- Etiketarik gabeko L kategoriako ibilgailuek B etiketa duten autoen tratu bera jaso beharko lukete.
- B etiketa duten L kategoriako ibilgailuek C etiketa duten autoen antzeko tratua jaso beharko lukete.
- C etiketa duten L kategoriako ibilgailuek ECO etiketa duten autoen tratu bera jaso beharko lukete.
- "Zero" etiketari dagokionez, ez litzateke sartzeko edo zirkulatzeko inolako mugarik planteatu behar.
- Hori gorabehera, motorren murrizketak geroago hasi beharko lirateke, aldaketa modala errazteko eta hiri-mugikortasun jasangarrian dituzten abantailei balioa emateko.

Justifikazioa: L kategoriaren eta M eta N kategorien arteko aldeak eta ingurumen-etiketen interpretazio zuzena

Homologazioko L kategoriako ibilgailuen ingurumen-etiketak turismoenak (M eta N kategoriak) ez bezalakoak dira, eta emisio-faktoreak ere ez dira berberak.

2018ko uztailan, Ibilgailuen Erregelamendu Orokorrean, L kategoriako ibilgailuentzako etiketatze-sistema espezifikoa sartu zen, bisualki antzekoa, baina M eta N kategorietako ibilgailuetarako aurretik ezarrita zegoenaz bestelakoa.

Gogoratu behar da, halaber, L kategoriako ibilgailuen 5 Euro etapak berezko araudia direla, gidatze motarako egokiak diren entseguak dituztela, eta ez dutela zerikusirik turismoen 6 Euro etapekin. Hau da, adibide gisa, L kategoriako Euro 5a ezin da M eta N kategorietako Euro 5arekin parekatu.

Airearen kalitatea: Europako Ingurumen Agentziak (COPERT 5.3) erabilitako emisio-faktoreek erakusten dutenez, Euro 5 motozikleten emisio-faktoreak (oraindik ez dituzte gaur egun saltzen diren Euro 5+ balioak barne hartzen) ECO etiketako turismoekin, hibridoekin, PGL edo GNC dutenekin konpara daitezke.

Trantsizio Ekologikorako eta Erronka Demografikorako Ministerioaren (MITECO) «Atmosferako Kutsatzaileen Inbentario Nazionaleko» informazioa kontuan hartuta, motozikletek emisio gutxi sortzen dituzte beren parkearen ehunekoarekin alderatuta.

Tokiko mailan, Bartzelonako Metropoliialdea (AMB) aukeratu dugu; izan ere, bi gurpileko ibilgailuen parke handiena duen eremua da (300.000 motozikleta eta ziklomotor baino gehiago), eta, beraz, emisioei dagokionez, agertokirik okerreza izango litzateke. 2020an, Bartzelonako Areako Garraio Metropolitarraren Agintaritzak 2020-2025 aldirako Mugikortasunaren Gida Plana aurkeztu eta onartu zuen. Planak parkeko emisioen analisia jasotzen du. Motozikletak ibilgailuen parkearen %20,1 hartzen badu ere, CO₂ emisioen %2,2 hartzen du, NO₂ emisioen %0,2 eta PM₁₀ emisioen %2,5.

Erantzun: Ez da onartzen.

Emisio gutxiko eremuen arau-esparrua Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 20ko 7/2021 Legearen 14. artikulua eta Emisio gutxiko Eremuak

Arautzen dituen abenduaren 27ko 1052/2022 Errege Dekretuak ezartzen dute. Era berean, hiri-ingurumenaren arloan dituzten eskumenak garatzeko esparruan, toki-erakundeei dagokie EGEak arautzea, aipatutako araudian zehaztutako gutxieneko betekizunen arabera.

Ildo horretan, EMJPk ez du inolako lege-betebehar gehigarririk ezartzen, eta toki-autonomian oinarrituta 25.000 biztanletik gorako udalerrietan emisio gutxiko eremuak pixkanaka hedatzea erabakitzen duten udalekiko laguntza- eta lankidetzak-neurriak aplikatzea proposatzera mugatzen da, bereziki ibilgailuen joan-etorrirako arazo handienak eta trafiko-intentsitate handiena dituzten udalerrietan.

5. alegazioa: Ekintza Plana - Hirirako eta hiri-ingurunerako sarbideen baketzearekin lotutako neurriak sartzeari.

1. Ibilgailu jakin batzuentzat erreserbatutako erriak

Toki- edo erkidego-mailako herri-administrazioek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, aztertu egin beharko lukete beharrezkoak diren jarduketaren beharra eta bideragarritasuna, bideetan honako hauek jartzeko: noranzko bakoitzeko hiru zirkulazio-erri edo gehiago eta horretarako aukera ematen duten beste bide batzuk, garraio publiko kolektiborako, bizikletentzat, zikloentzat, motozikletentzat, ziklomotorrentzat eta okupazio handiko edo zero emisio ibilgailuentzat erreserbatutako edo horiek lehentasunez erabiltzeko erriak, udalerrietako sarbideetan.

Garrantzitsua da udalerriek erri erreserbatu horietan motozikletak kontuan hartzea, ez mugikortasun-arrazoiengatik bakarrik, baita kolektibo kaltebera horren bide-segurtasunagatik ere.

Horrekin guztiarekin, Mugikortasun Jasangarriaren Planak gomendio hauek jaso beharko lituzke:

- Ziklomotorrerako eta motozikletarako hirira sartzeko erri bereziak sortzeko aukera baloratzea, edo puntako orduan sartzeko erriak garraibideen arabera segmentatzea.
- Motozikletak erabiltzen uztea erri berezietan edo berezietan (autobusa, taxia, OHI...).
- Motozikleten zirkulazioa auto-errenkaden artean erregulatzea. Ekintza mota hori baimentzeko baldintza espezifikoak ezarriko dira (auto-ilarak, trafiko oso pilatua edo geldia). Ezkerreko azken erriaren eta azken-aurreko erriaren artean bakarrik egin daiteke hori, noranzko bakoitzean zirkulazio berezia duten galtzadetan. Era berean, 50 km/h-tik beherako abiaduran zirkulatu beharko da. Frantziak dagoeneko erregularizatu du praktika hori, lehen azaldutako irizpideei jarraikiz ("Décret n° 2025-33 du 9 janvier 2025 relatif aux règles de la circulation en inter-files pour certains véhicules à deux ou trois roues motorisés").

Neurri horiekin, motorrak trafikoarekin izan ditzakeen gatazkak murriztu egiten dira, segurtasuna areagotzen da eta istripua izateko aukerak minimizatzen dira.

2. Auto-pilaketetan motozikletei bazterbidetik zirkulatzen uztea.

30 km/h-ko gehieneko abiaduran baimenduta, betiere bidearen baldintzek ahalbidetzen badute. Trafikoa bereizteko neurri horrek eragotzi egingo luke motorrak autoen artean zirkulatzea, arrisku-egoerak murriztuz.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

EMJPk partzialki jasotzen du EGP1.P1 jarduketan ibilgailu jakin batzuentzat erreserbatutako erreiei buruzko proposamena (Lurralde Historikoetako hiriburuetarako sarbideetan erreie itzulgarriak eta BusVao erreieak sortzeko aukera aztertzea). Azterketa horrek ezarriko diren erreie erreserbatuen irismena eta zehaztapenak zehaztuko ditu, hala badagokio.

Bestalde, auto-pilaketetan motozikletek bazterbidetik zirkulatzeari dagokionez, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean (1428/2003 Errege Dekretua) horretarako xedatutakoa bete beharko da.

6. alegazioa: Ekintza Plana - Kontrolatzeko eta zaintzeko neurriak sartzea

Motozikletaren mantentze-lanak kontrolatzeko kanpainak.

Ibilgailuaren mantentze eta egoera egokia funtsezkoa da hiriko istripu-tasa murrizteko. Horregatik, motozikleten zaintza-kanpainak sartu beharko lirateke, ibilgailuaren hainbat elementu kontrolatzeari buruzkoak, hala nola pneumatikoak, frenoak, argiak, IATaren indarraldia eta ibilgailuaren aseguruia. Kanpaina horiek kalean bertan egin ditzakete udaleko trafiko-agenteek, eta hainbat hilean behin programatu daitezke, edo lehendik dauden kamerak erabiliz automatizatu ere egin daitezke.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Errepideko ibilgailuen ikuskapena trafiko, zirkulazio eta bide-segurtasunaren arloko zaintza- eta kontrol-kanpainen urteko programan jasota dago. Kanpaina horiek Ertzaintzak egiten ditu, Euskadiko udaltzaingoekin lankidetzan.

7. alegazioa: Ekintza Plana - Azpiegiturarekin lotutako neurriak sartzea.

Motozikleten bide-segurtasunaren arazo nagusietako bat hiri-azpiegituraren konfigurazioa da. Motoziklistak istripua izaten duenean, maiz gertatzen dira edo larriagotu egiten dira istripuaren ondorioak, galtzadako elementu jakin batzuk edo galtzadaren aldamenekoak daudelako.

1. Motor-istripuen kontzentrazio-tarteak identifikatzea eta tarte horietan ikuskapenak egitea moto-ikuspegiarekin.

Motor-gidarien bide-segurtasunari ikuspegi espezifiko eta desberdinarekin heldu behar zaio bide-azpiegituraren kudeaketaren barruan. Horregatik, motozikleten istripuen kontzentrazio-tarte espezifikoak sakon identifikatzea eta aztertzea proposatzen dugu, kolektibo horren beharretara egokitutako neurri zuzentzaileak ezartzeko.

Funtsezkoa da auditoria horiek moto-ikuspegiarekin egitea, proposatutako analisiek eta irtenbideek moto-gidatzearen berezitasunak kontuan hartzen dituztela ziurtatuz, hala nola zoladuraren itsaspina, bihurguneetako ikuspina, ingurunean elementu arriskutsuak egotea edo seinale espezifikoak.

Bestalde, Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek bide-azpiegituretako segurtasunaren kudeaketari buruzko 2019/1936 (EB) Zuzentarauan ezarritako gidalerroei jarraitzeko eskatu beharko luke, erkidego-mailako transposizio azkarra sustatuz.

2. L kategoriako ibilgailuak kargatzeko azpiegitura inklusiboa sustatzea.

Mugikortasun Jasangarriaren Plan horrek birkarga-azpiegituraren hedapena sustatzeko aukera bat izan beharko luke. Hala ere, hedapen horrek karga-puntuen estaldura nahikoa bermatu beharko luke mota guztietako ibilgailuentzat, ez soilik turismoentzat, eta lehentasuna eman beharko lieke azpiegitura eta konektore elkarreragingarriei.

Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek mugikortasun elektrikoaren garapen egokia berma dezan, baldintza tekniko egokiak bermatu behar dira kargatzeko azpiegitura-sarea osatzen duten instalazioetan. Horrekin guztiarekin, Mugikortasun Jasangarriaren Planak honako hauek jaso beharko lituzke:

Schuko motako konexioen estaldura:

- Sarbide publikoko karga-puntuetan schuko konektorea sartzea, "2 motako" konektorearekin batera (IEC 62196-2).
- Lehendik dauden hiri-sistemetan integratzea, hala nola argiteria publikoko puntuetan eta hornidura elektriko instalazioetan.

Korronte alternoa: 2019/1745 (EB) Erregelamendua betetzen dela bermatzea.

- Potentzia = < 3.7kVA, gutxienez honako hauek dituenak:
 - a) 3A motako konektoreak (3 karga-modu erdi-azkarra).
 - b) Schuko (1 edo 2 karga-modu geldoa)
- Potentzia = > 3.7kVA, gutxienez 2 motako konektoreak + schuko.

Korronte zuzena:

Korronte zuzeneko teknologia oraindik hasierako garapen-fasean dago motozikleta eta ibilgailu arinentzat, baina funtsezkoa da izan dezakeen bilakaera prebenitzea, etorkizunean hedapen egokia bermatzeko.

- CC karga-sistema: IEC 61851-25 arauan deskribatutakoaren arabera.
- CC konektorea eta ibilgailuaren sarrera: 62196-6 arauan deskribatutakoaren arabera.

Bestalde, Mugikortasun Jasangarriaren Planak kontuan hartu beharko lituzke L kategoriako ibilgailuak, eta kargatzeko puntu guztien %20, gutxienez, L kategoriako ibilgailuetara bideratu beharko lituzke, eta kargagailuak ziurtatu motorren aparkaleku-plazetan (kargagailu bat 5 plazako).

Azkenik, Mugikortasun Jasangarriaren Plan hau aukera bat izango litzateke sare horren eraginkortasuna hobetzeko, eta arau-esparruak, ordainketa-sistemak bateratuz, Erregai Alternatiboetarako Azpiegiturei buruzko Europako Erregelamenduak (AFIR) ezartzen duen bezala sartuko luke. Era berean, bateriak trukatzeko rack-ak berariaz erregularizatu beharko lituzke, eta trukerako rack horiek instalatzeko nahitaezko kupoetan sartu. Azkenik, bateria zerbitzu edo harpidetza gisa emateko proposamenak garatzen lagundu beharko litzateke (Battery as Service).

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Bide-azpiegiturari dagokionez, foru-aldundiek eskumen eskusiboa dute errepideen eta hiriarteko bideen plangintzan, proiektuan, eraikuntzan, kontserbazioan, aldaketan, finantzaketan, erabileran eta ustiapenean.

Udalek, bestalde, udal-titulartasuneko hiri barruko bide publikoak eta landa-bideak antolatzeke eta kudeatzeko eskumena dute, kontserbatzea eta mantentzea barne.

EAEko Errepideen III. Plan Orokorraren (2017-2028) esparruan E1.P2 jarduketan (Egungo sare funtzionalaren gaineko jarduketa, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko) egindako oharra jasotzen du, neurri batean, EMJPk, baina aipatutako administrazioek definitu beharko dituzte beren eskumeneko sareko errepideen eta bideen zehaztapenak.

Bestalde, birkarga-azpiegiturari dagokionez, EMJPk partzialki jasotzen du E2.P2 (Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko birkarga-sarea handitzea) eta E2.P3 (ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegiturak instalatzeko inbertsioak) jarduketetarako proposamena, baina hura gauzatzen den bitartean zehaztu beharko dira horien zehaztapenak eta irismena, betiere indarrean dagoen araudia errespetatuz (2023/1804 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2023ko irailaren 13koa, erregai alternatiboetarako azpiegitura bat ezartzeari buruzkoa).

8. alegazioa: Ekintza-plana - Ingurumen-emisioak kontrolatzeko eta ebaluatzeo neurriak sartzea.

1. Udalerrietako eta EAEko ibilgailu-parkeko emisio kutsatzaileak aztertzea.

Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek ibilgailuen parkeko emisio kutsatzaileak kuantifikatu behar ditu, ez bakarrik Euskal Autonomia Erkidegoko guztizko kopurua, baita udalerriena ere. Funtsezkoa da Eusko Jaurlaritzak eta udalek beren parke zirkulatzailaren emisioak ezagutzeko eta aztertzeke betebeharra izatea. Datu horiek baloratzea ezinbestekoa da udalerrri bakoitzaren eta Euskal Autonomia Erkidegoaren beharretara egokitzen diren neurriak ezartzeko. Horregatik, Jaurlaritzak eta udalerriek urteko txosten hauek egitea gomendatzen da:

- Konparazio-azterketa bat egitea, hiriko ibilgailu mota bakoitzaren emisioak kuantifikatzeko.
- Parkea emisio-mailaren arabera katalogatzea, ingurumen-etiketa kontuan hartuta.

2. Erregai berriztagarriak sustatzea.

Erregai berriztagarriak (karbonoan neutroak) teknologia jasangarriak dira motorraren etorkizun hurbilerako. Erregai horiek alternatiba garrantzitsua dira erregai fosil tradizionalen ordezt, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizten eta baliabide berriztaezinekiko mendekotasuna murrizten laguntzen baitute. Horregatik, garrantzitsua da, mugikortasun elektrikoaren sustapen eskusibotik harago eta neutraltasun teknologiko zabalagoarekin, Euskal Autonomia Erkidegoak erregai horien garapena eta merkatuan duten lurreratzea bultzatzea, hainbat ekintzaren bidez:

- Hornidura-sarea: Erregai horien hornidura-sareen hedapena sustatzea, bai lehendik dauden gasolindegien sareen bidez, zeinak interes handia baitute erregai horietarako trantsizioan, bai hornidura-puntu eskusibo berriak instalatzea sustatuz, hala nola hidrogenarako (garraiorako hidrogeno berdearen hornidura-puntuak).
- Erregai berriztagarriak jendartean zabaltzea: Euskal Autonomia Erkidegoak laguntza publikoa ematea, erregai horiek sustatzeko eta herritarren artean zabaltzeko erregai horiek badaudela eta mugikortasun jasangarri berriak beste eragile bat direla, abantailak eta elkarbizitzarako gaitasuna indartuz mugikortasun elektrikoaren garapenarekin.
- Industriarentzako pizgarriak: erregai berriztagarrien inguruko negozio-lerro industrialek ikerketa eta garapena sustatzea.
- Erregai berriztagarria erosteko pizgarriak, erabiltzaileak abantaila izan dezan erregai fosil tradizionalak erostearekin alderatuta.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Ibilgailu-parkearen emisioei dagokionez, gaur egun Estatistikako Institutu Nazionalak (EIN) ibilgailuen parkearen osakerari buruzko datu estatistikoak eskaintzen ditu autonomia-erkidego, probintzia eta udalerri mailan (ibilgailu mota, antzinasuna, erregai mota, ingurumen-bereizgarria...), Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) «Ibilgailuen Parke Nazionalaren Estatistikaren» esparruan.

Bestalde, erregai berriztagarriak sustatzeari dagokionez, EMJPk jarduketak hauetan egindako proposamenetako batzuk jasotzen ditu, mugikortasunean neutraltasun teknologikoa bermatuz: E2.P1 (Ibilgailuen atala ibilgailu jasangarriagoekin berritzea), EGP2.P2 (EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboaren propulzio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkar), LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea), E9.P1 (Mugikortasun elektrikoaren abantailak buruzko prestakuntza- eta hedapen-kanpainak egitea) edo E5.P1 (Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...).

9. alegazioa: Ekintza-plana - Zerga-pizgarrien aldeko neurriak sartzea.

1. Emisio gutxiko ibilgailuak erosteko pizgarrien planak.

Mugikortasun Jasangarriaren Plan horrek emisio gutxiko mugikortasuna sustatzeko tresna izan beharko luke. Euskal Autonomia Erkidegoak ez du nazio mailako akordioen mende egon behar, estatuekiko independenteak diren pizgarrien plan propioa sortu behar du. Mugikortasuna sustatzeko, planak sortu behar dira, burokrazia minimoa izan dadin eta ez dadin arazo bat izan, historikoki gertatu den bezala, eta erabiltzaileak laguntza ahalik eta azkarren jaso/hauteman dezan. Egoera horren aurrean, positiboa izango litzateke Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek mugikortasun jasangarria sustatzeko laguntza-plan bat bultzatzea, Kataluniak 2025-2030 aldirako ibilgailu elektrikoa bultzatzeko planean jasotzen duen bezala.

Planak emisio gutxiko edo zero emisioko ibilgailuak hartu behar ditu, mugikortasuna arinagoa izan dadin. Errekuntza-ibilgailu berriek emisio gutxiago igortzen dituzte aurreko Euro etapekin alderatuta; horregatik, C etiketa duten ibilgailuak sartu behar dira, baldin

eta A etiketa duen M, N edo L kategoriako ibilgailu bat txatar bihurtzen bada. Ekintza horrek emisioak murrizten eta parkearen adina murrizten laguntzen du.

Era berean, garrantzitsua da L kategoriako ibilgailu guztiak prezio-murrizketarik gabe kontuan hartzea pizgarrien plan honetan, akatsetan ez erortzeko, hala nola MOVES, ez baitzituen ziklomotorrak sartzen hobaria jaso dezaketen ibilgailuen artean, eta autonomiari dagokionez prestazio handienak dituzten motozikletak mugatzen baitzituen.

Azkenik, pizgarri-plan horrek zenbait dirulaguntza-lerro jaso beharko lituzke, partikularrentzako ibilgailuak erosteko, baina baita salgai-ibilgailuen eta administrazio publikoaren ibilgailuak berritzeko ere.

2. Ibilgailu eraginkorrenentzako laguntza fiskalak.

Aurreko ataletan aipatu den bezala, motozikletak ibilgailu-parke osoaren % 16 dira; hala ere, emisioei dagokienez, NOx emisio guztien % 0,9 eta PM10 emisio guztien % 3,7 baino ez dira. Ibilgailu horien energia-efizientzia dela eta, Mugikortasun Jasangarriaren Plan honek udalerriei gomendatu beharko lieke motozikletei Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen gaineko Zergan hobari bat aplikatzeko.

Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen gaineko Zergaren (TMIZ) helburua bide publikoan zirkulatzeko egokiak diren ibilgailu matrikulatuen titulartasuna zergapetzea da, eta udalak arduratzen dira zerga hori urtero biltzeaz.

Toki Ogasunak Arautzen dituen Legearen 95. artikuluan TMIZen oinarritzko tarifak sartzen dira. Zifra horietatik abiatuta, udal bakoitzak zergaren tarifetan ezarritako gutxieneko kuotak handitu ahal izango ditu koefiziente bat aplikatuz. Koefiziente hori ezin izango da 2 baino handiagoa izan.

Era berean, Legeak hautazko hiru hobari jasotzen ditu, tarifa osoari aplikatzen zaizkionak:

1. %75erainoko hobaria ibilgailuak kontsumitzen duen erregai motaren arabera, erregai horren errekuntzak ingurumenean duen eragina kontuan hartuta.
2. %75erainoko hobaria, ibilgailuen motorren ezaugarrien eta ingurumenean duten eraginaren arabera.
3. %100erainoko hobaria ibilgailu historikoentzat edo gutxienez 25 urteko antzinatasuna dutenentzat.

Horrekin guztiarekin, eta ibilgailu mota horrek ingurumen-helburuak lortzeko egiten duen ekarpenean oinarrituta, Euskal Autonomia Erkidegoko udalei hobari hauek aplikatzeko gomendioa egitea proposatzen da:

- %75eko hobaria (Mugikortasun Jasangarriko Planak baimendutako gehienekoa) motozikleta elektrikoei edo erregai sintetikoen bidez (efuels) propulsatutakoei.
- %50eko hobaria 5 urtetik beherako antzinatasuna duten motozikletei.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

Emisio gutxiko ibilgailuak erosteko pizgarrien planei dagokienez, EMJPk neurri batean jasotzen du proposamen hori E2.P1 (Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea) eta LS5.P1 (Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea)

jarduketetan. Ildo horretan, flota berritzeko laguntza-programen zehaztapenak eta baldintzak, ibilgailu hautagarriak barne, dagozkien laguntza-programen oinarrietan zehaztu beharko dira.

Bestalde, ibilgailuentzako laguntza fiskalei dagokienez, EMJPK partzialki jasotzen du ohar hori O6.P1 jarduketan (Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)). Hala ere, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legearen 28. artikuluaaren arabera, EAEko administrazio publiko eskudunek zehaztu eta adostu beharko dituzte hartu beharreko zerga- eta finantza-neurriak.

10. alegazioa: Ekintza-plana - Motozikletak eta ibilgailu arinak (homologazioko L kategoria) DUM ibilgailuen kategorian sartzea eta tratamendu bereizia ematea

E-commerceren agerpenak banaketa-eredu tradizionalak aldatu ditu, eta L kategoria azken miliaren eremurako modu eraginkorrenetako bat da. DUMa funtsezkoa da hiri-bizitzari eusteko; izan ere, hirian egiten diren jarduera eta zerbitzu gehienei laguntzen die, eta flota garbien erabilera sustatzen du.

L kategoriak funtsezko zeregina du azken miliaren eremuan; izan ere, txikiagoak direnez, eremu estuagoetan eta pilatuetan jardun dezakete, baita hiri-eremuetan eta ibilgailu handiagoek sarbiderik ez duten puntu estrategikoetan ere.

Energia-efizientziari dagokionez, ibilgailu elektriko gehienek osatzen dute, eta horrek udalerriaren ingurumen-jasangarritasuna bermatzen du.

Azkenik, eraginkortasun logistikoari dagokionez, mota horretako ibilgailuak edozein HUB tipologiara egokitzen dira, eta, beraz, paketeak entregatzeko denbora laburragoa bermatzen du, azken kontsumitzailearengandik hurbilago egoten baita.

Horregatik guztiagatik, gomendagarria da L kategoriak tratamendu bereizia izatea azken miliaren banaketaren eremuan, honako hauen bidez:

- Zamalanetarako espazio egokiak hiriaren erdialdean*
- Eremu mugatuetarako eta/edo oinezkoentzako eremuetarako irisgarritasuna*
- Ordutegi-malgutasuna eremu mugatuetan*

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Hiri-eremuan, trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekua antolatzea eta kudeatzea udalei dagokie, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen arabera.

Nahiz eta EMJPK neurri batean proposamen hori jasotzen duen LS7.P3 jarduketan (Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa), udalek definitu beharko dituzte salgaiak hirian sartzeko eta banatzeko zehaztapenak eta erregulazioak, eta Eusko Jaurlaritzak laguntza- eta koordinazio-lanak baino ez ditu egingo, aipatutako proposamenaren arabera.

11. alegazioa: Ekintza Plana - Mototurismoak osasun mentalerako eta fisikorako dituen onurak baloratzea.

Mototurismoa zaletasun bat baino askoz gehiago da; bizitzari oreka ematen dion jarduera bat da, ongizate fisikoa eta mentala sustatzen duena.

Onura nagusiak:

- Askatasuna eta estresa murriztea: motor bat errepide irekietan eta paisaia aldakorretan gidatzean askatasun-sentsazioak nabarmen murrizten ditu estres-mailak, eta lasaitasun- eta osotasun-egoera mentala sustatzen du.
- Kontzentrazioa eta adimen aktiboa hobetzea: motor bat gidatzeak inguruneari adi egotea, mugimenduei aurea hartzea eta azkar erreakzionatzea eskatzen du. Horrek kontzentrazioa hobetzeaz gain, gogo biziari ere eusten dio, erabakiak hartzea eta koordinazioa bezalako trebetasunak entrenatuz.
- Osasun fisikorako onurak
 - Muskuluak indartzea: motor bat gidatzeak berekin dakar etengabe muskuluak erabiltzea besoetan, hanketan eta gorputz-enborrean, orekari eusteko eta ibilgailua kontrolatzeko.
 - Egonkortasuna: oreka hobetzen laguntzen du, funtsezkoa baita egoera fisiko onerako.
 - Kaloriak erretzea: estatikoa dirudien arren, motor bat maneiatzeak auto batean eserita egotea baino kaloria gehiago erretzen ditu, batez ere ibilbide luze eta teknikoetan.
- Naturarekiko lotura: mototurismoak aukera ematen du hiri-errailetik urrun dauden ibilbideak esploratzeko, paisaia naturaletan eta lasaiagoetan murgilduta daudenak, hala nola Euskal Autonomia Erkidegoan daudenak. Naturarekiko zuzeneko lotura horrek eragin positiboa du ongizate emozionalean, eta antsietateari eta depresioari aurre egiten laguntzen du.
- Bizimodu aktiboa sustatzen du: motorrean ibiltzea bizimodu aktiboa sustatzeko modu bikaina izan daiteke. Ibilbideak planifikatzeak, ekitaldietan parte hartzeak eta gidatzeko jarduera fisiko hutsak aktibo eta konprometituta jarrai zaitzakete. Bizimodu aktiboa funtsezkoa da osasun orokorrerako, eta gaixotasun kronikoen arriskua murriztu dezake.
- Sozializazioa: mototurismoa taldetan egin ohi da, eta loturak sortzen dira interes komunak dituzten pertsonen artean.
- Ekonomia sustatzea: Tokiko turismoa garatzeko motorra da, eta merkataritza, ostalaritza eta jende gutxien dabilen landa-eremuak sustatzen ditu.

Horregatik guztiagatik, ezinbestekoa da mototurismoa mugikortasun jasangarriko estrategien barruan sartzea, politika publikoetan integratzea ziurtatuz eta Euskadi garatzeko funtsezko elementu gisa duen ahalmena aprobetxatuz.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Mugikortasun Jasangarriaren Planak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen mugikortasun jasangarriaren helburuak eta zehaztapenak aplikatzea zehazten du.

Ildo horretan, 11/2023 Legeak, besteak beste, honako hauek ezartzen ditu: EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriko politikaren helburu gisa ezarriko dutela mugikortasun aktiboa lehenestea, arreta berezia jarritz desgaitasuna duten pertsonen beharrei, garraio publiko eta kolektiboari edo, hala badagokio, mugikortasun partekatu eta kolaboratiboari, betiere ordezeko erregaiak kontsumitzen dituzten bitartekoak aukeratuz (4.d artikulua); EAEko administrazio publikoek oinezko eta motorrik gabeko joan-etorriak sustatuko dituztela, hurbiltasun-, ingurumen-, ekonomia- eta segurtasun-irizpideetan oinarrituta (8.1); hirigintza-plangintzak eta hirigintza egikaritzeko tresnek kaleen, plazen eta etorbideen zeregina indartzera joko dutela, trafikoa lasaitzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasunezko arreta emanez, motorrik gabeko beste garraiobide batzuekin batera daudela kontuan hartuta (8.2); indarrean dagoen legerian xedatutakoaren arabera, ibilgailu motordun pribatuaren erabilera eragozteko neurri koordinatuak pixkanaka sartzera sustatuko dela, bai zuzeneko kostuak ezarritik, bai ingurumen-eragin handiena duten hiriguneetarako sarbidea mugatzeko sistemak txertatuz, zeinak proportzionalak eta ingurumen- eta osasun-irizpideetan oinarrituta justifikatuak izan behar baitira (9.3); edo administrazio publiko eskudunek disuasioko aparkalekuak sustatuko dituztela hiri-periferian, hiriko eta hiriarteko garraio publikoarekin lotuta, edo, bestela, motorrik gabeko zentro eta ibilbide periferikoetara joateko aukera emango dutela, distantzia egokiekin (9.4).

3.21 EUSKAL TRENBIDE SAREA - RED FERROVIARIA VASCA

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Ekintza Plana - Lankidetzta mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera.

Euskadiren eta Akitania Berriko eskualdearen arteko mugaz gaindiko mugikortasun jasangarria hobetzea aukera estrategikoa da Europar Batasunaren klima-helburuetarantz aurrera egiteko, lurraldearen eta ekonomiaren kohesioa indartzeko eta mugaren bi aldeetako herritarren bizi kalitatea hobetzeko.

Europako Trenbide Espazio Bakarra ezartzeko, oztopoak kentzeko eta merkatua eragile eta zerbitzu berriei zabaltzeko eskualdeko eta nazioko politikak hobetzea helburu nagusi duen eta ETS buru den Europako proiektuaren (INTERREG EUROPE CROSUSMOB) esparruan, positibotzat jotzen da Eusko Jaurlaritzaren Garapen Jasangarrirako Planaren zenbait alderdi indartzea, mugaz gaindiko mugikortasunari dagokionez, batez ere.

CROSUSMOB proiektuak politika horiek garatzeko esparru egokia eskaintzen du, mugaz gaindiko garraioaren arloan soluzio berritzaileak ezartzeko esperientzia, ezagutza eta baliabideak emanez. Proiektuan zehar, beste gobernu batzuek mugaz gaindiko mugikortasunaren arloan gauzatutako jardunbide egokiak ari dira aztertzen, eta horrek gurea hobetzeko ikastea ahalbidetuko du.

Proposamena funtsezko hainbat kontsideraziotan oinarritzen da. Lehenik eta behin, Europako testuingurua eta klima-helburuak: Europar Batasunak klima-neutraltasuna lortu nahi du 2050erako, Europako Itun Berdetik eratorritako eta Parisko Akordioaren konpromisoekin lerrokatutako helburua. Esparru horretan, Frantziarekiko mugak jasaten duen garraio fluxu handia dela eta, mugaz gaindiko mugikortasun jasangarria hobetzea elementu estrategikoa da helburu horiek lortzeko.

Bigarrenik, egungo mugaz gaindiko zerbitzuak indartzeak bidaiariak garraio pribatutik garraio publikora aldatzeko aukera emango du, eta, azkenik, Donostia eta Baiona arteko trenbide-loturaren potentzial estrategikoa erronka da mugaz gaindiko mugikortasun jasangarrirako, pertsonen zein salgaien mugikortasunerako garapen-potentzial handia baitu.

Erantzuna: Onartzen da.

“Mugikortasun estrategikoko proiektuetan Europako beste eskualde batzuekin batera lankidetzan aritzeko” jarduketa berri bat sartu da EMJPn.

2. alegazioa: Ekintza Plana - E10.P3 proposamena: Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.

C10.P3 jardueran araututakoari dagokionez, mugikortasun iraunkorraren arloan euskal, espainiar eta frantziar agintarien arteko koordinazioa errazteko mugaz gaindiko gobernantza-mekanismoak indartzeko beharra dela eta, proposatzen da proposamen hori zabaltzea (Euskadiren, Estatuaren eta Europar Batasunaren ekintzen koordinazioa eta

integrazioa) Planean jasotako garraiobide guztietara zabaltzea proposatzen da, koordinazioa eta integrazioa zeharkako ardatz bihurtuz.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren E10.P3 jarduketa «Orokorra» jarduketa-planera eraman da, eta haren deskribapena aldatu da, garraiobide guztiak kontuan hartzeko.

3. alegazioa: Ekintza Plana – Trenbidea

Planaren onarpen izapidetze-aldian zehar aldaketaren bat edo aurrerapen bat izan duten dokumentuan jasotako trenbide-azpiegiturei buruzko jarduketak berrikustea eta, hala badagokio, eguneratzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Plana onartzeko izapidetze-aldian aldaketaren bat edo aurrerapenen bat izan duten EMJPko trenbide-azpiegituretako jarduketei (F1 jarduketak) buruzko informazioa berrikusi eta eguneratuko da.

3.22 ERREENTERIAKO UDALA

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: EMJP – Udalen parte-hartzea.

Dokumentuaren helburua mugikortasun jasangarriko estrategiak koordinatzea eta Eusko Jaurlaritzaren erantzukizuna izanik horiek artikulatzea, harrigarria da dokumentuan planteatzen diren proposamenak inplikaturako udalekin landu ez izana. Ezarritako prozeduraren arabera, udalerriek ere ez zaie entzunaldirik eman, Erreenteriaiko Udalak behintzat ez du horren inguruko jakinarazpenik jaso. Lurraldean neurriak behar bezala aplikatzeko eta modu eraginkorrean hedatzeko, gure ustez baterako lana egin behar da, eta eragileak hasieratik inplikatu behar dira.

Hori dela eta, Mugikortasun Iraunkorraren Sailari eskatzen diogu zehaztu eta ezar ditzala proposatzen dituen neurrien hedapena garden eta inplikaturako eragile guztiekin koordinatuta egiteko behar diren prozesua eta lan-eremuak.

.

Erantzuna: Onartzen da.

Foru-aldundiei, udalerriek eta EMJP proiektuak eragin diezaiekeen gainerako administrazioei entzuteko izapidea Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean horri buruz ezarritakora egokitu da, behar bezala eta epean, eta erakunde guztiek egokitzat jotzen dituzten alegazioak, oharrak eta iradokizunak egin ahal izatea bermatu da.

Ilde horretan, 2025eko urtarrilaren 15ean, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren proiektua jakinarazi zitzaion EUDELi (Euskadiko Udalen Elkarteak), horren berri izan zezan eta, hala bazegokion, oharrak egin zitzaion.

Era berean, 2025eko urtarrilaren 20ko idazkiaren bidez, EUDELi jakinarazi zitzaion administrazio hau prest zegoela bilera bat edo antzeko bat antolatzeke, EMJPri buruz beharrezkotzat jotzen ziren gaiak aztertzeke.

Bestalde, EMJPren neurriak hedatzeko inplikaturako eragile guztiekin koordinatzeko lan-tarte bat ezartzeari dagokionez, EMJPren "Kudeaketa Eredua eta Jarraipen, Ebaluazio eta Berrikuspen Sistema"-ren 1.2.3 atalean (Kudeaketa Erakundeak), Euskadiko Garraio Agintaritzaren barruan EMJPren jarraipen eta koordinaziorako ponentzia bat sortzeko proposamena sartu da, inplikaturako eragile garrantzitsuenak barne hartuko dituen, aurreikusitako jarduketak modu eraginkorrean eta efizientean gauzatu ahal izateko.

2. alegazioa: EMJP – Indarraldia eta koordinazioa HMJPekin.

GHPk zenbait neurri ezartzen ditu foru-aldundiek eta udalek parte har dezaten 10 urteko denbora eskalan. Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planek (HMIP) proposatzen dituzten denbora-esparruak 5 urtekoak dira. Mugikortasun jasangarria bultzatzeko helburua duten tokiko neurri batzuk bultzatzea eta aplikatzen laguntzea bada helburua, harrigarria da EAE mailan lehentasunak ezartzea (ezarpenegutegi baten bidez), tartean dauden udalen asmoak eta proposamenak ezagutu gabe.

.

Horregatik guztiagatik, Mugikortasun Iraunkorraren Departamentuari eskatzen diogu neurriak planifikatzeko, HMIPen garapen-egoera eta tokiko eskalan planteatzen diren neurriak ezagutu eta gero, are gehiago denbora-esparruak desberdinak direnean.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 16. artikulua arabera, eskumen-araubideari dagokionez, «udalei dagokie hiri-mugikortasun jasangarriko politika planifikatzea hiri-mugikortasuneko planen bidez, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planari jarraikiz eta aplikatu beharreko araudian aurreikusitako edukiaren arabera».

Era berean, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 16. artikulua arabera, «hiri-mugikortasuneko planen xedea izango da lege honen 3. eta 4. artikuluetan eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planean ezarritako printzipioak eta helburuak garatzea udalerriaren eremu geografikoan, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legean arlo horretan esleitutako eskumenen arabera jardunez».

Beraz, udalek garatu beharko dituzte udalerriaren eremu geografikoan EMJLn eta EMJPn ezarritako printzipioak eta helburuak, hargatik eragotzi gabe eskumenak administrazio publikoen koordinazioaren, kooperazioaren, lankidetzaren, erantzukidetasunaren, efizientziaren, efikaziaren eta gardentasunaren printzipioen arabera gauzatzea.

Azkenik, gogorarazi behar da EMJLren 14.7 artikulua: Bost urtean behin, edo aipatutako planak hala ezartzen badu, helburuen lorpenaren jarraipena egingo da, eta haren zehaztapenak berrikusiko dira. Funtsezko aldaketa dakarten berrikuspenak egiteko, beste plan bat onartu beharko da.

3. alegazioa: Ekintza Plana – T1.P10 Trenbide-saihesbideak sortzea eta T1.P12 Trenbidea hobetzeko obrak egitea proposamenak

Trenbide-gaietako jarduera-planari dagokionez, EMJPk ez du Erreterian inolako esku-hartzerik egin trenbide-saihesbideen eraikuntzaren atalean (F1.P10 proposamena). Gogoan izan Donostialdeko topoaren metralizazioari buruzko 2012ko Informazio Azterlanean trenbide-saihesbide bat eraikitzea proposatzen dela, bi trenbiderekin, eta topoaren lurperatzea herri horretan.

EAEn topoaren beste hirigintza-integrazio batzuk proposatzen diren trenbidea hobetzeko lanekin lotutako ekintzarik ere ez du jasotzen EMJPk (F1.P12 proposamena).

Beraz, Mugikortasun Iraunkorreko Sailari eskatzen diogu azal dezala zergatik ez den aurreikusi udalerri honentzat hain garrantzitsua den obra bat EMJPn, eta zehaztu dezala Erreteriarako zer esku-hartze mota proposatzen den. Dokumentu horretan epe motzean gauzatzeko lehentasunezko ekintza gisa sartzea eskatzen dugu.

Erantzuna: Ez da onartzen.

EMJPren T1.P10 eta T1.P12 jarduketetan jasotako trenbide-saihesbideen eta trenbidearen gaineko hobekuntzen proiektuak adierazgarriak dira, eta, duten

garrantziagatik ez ezik, eraikuntza-proiektua idazteko fase aurreratuan edo obrak egiteko fasean daudelako ere hautatu dira.

4. alegazioa: Ekintza-plana – T1.P6 proposamena: Trenbide-pasaguneak kentzea

Trenbideari dagokionez ere, EMJPk ez du jasotzen Errenteriako Gaztañoko trenbide-pasagunea kentzea (F1.P6 proposamena).

Halaber, EMJPren planifikazioan lehentasunezko jarduera gisa sartzea eskatzen dugu, epe laburrean gauzatzeko.

Erantzuna: Partzialki onartzen da.

Alegazioa EMJPn partzialki jasota dagoela ulertzen da.

T1.P6 jarduketan (trenbide-pasaguneak kentzea) proposamena partzialki jasotzen da EMJPn. Alde horretatik, ETSren trenbide-pasaguneak kentzeko planaren arabera jardungo da.

5. alegazioa: Ekintza Plana – T1.P9: Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea proposamena.

Trenbiderako jarduketa-planean ere ez da jasotzen Errenteriako tren-geltokiak birgaitzeko eta eraberritzeko ekintzarik (T1.P9 proposamena).

EMJPren plangintzan Galtzarabordako geltokiaren birgaitzea eta eraberritzea sartzea eskatzen dugu, baita estaltzea ere. Gaur egun, proiektuaren idazketa argitaratu da.

Erantzuna: Ez da onartzen

Hiri Antolamenduko Plan Bereziaren T1.P9 jarduketan jasotako trenbide-geltokiak birgaitzeko eta eraberritzeko proiektuak adierazgarriak dira, eta, duten garrantziagatik ez ezik, eraikuntza-proiektua idazteko fase aurreratuan edo obrak egiteko fasean daudelako ere hautatu dira. Zerrenda horretan ez sartzeak ez du esan nahi beste berritze-proiektu batzuk gauzatu behar ez direnik, baldin eta haien bideragarritasun tekniko, sozial eta ekonomikoa aldekoa bada.

Galtzarabordako geltokiaren aurreikusitako erreforma (proiektua idazten ari dira) ez da garraioaren jasangarritasunari eragingo dion hobekuntza funtzional baten ondorio; aitzitik, batez ere udal-kolektore baten iragazketa-arazoak konpontzen saiatzen da, bidean usainak eta kutsadura sortzen baitituzte.

3.23 ARABAKO FORU ALDUNDIA

Alegazioen edukia:

1. alegazioa: Diagnostikoa - 1/2024 Legea, otsailaren 8koa, Trantsizio Energetikoari eta Klima Aldaketari buruzkoa.

1. dokumentuan eta diagnostikoan jasotako arau-esparruan, ez da aipatzen Eusko Legebiltzarrak onartutako Trantsizio Energetikoaren eta Klima Aldaketaren otsailaren 8ko 1/2024 Legea. Lege horren xedea da 2050. urtea baino lehen EAEn klima-neutraltasuna lortzeko esparru juridiko egonkorra ezartzea, Europako eta Estatuko legeriak ezarritakoaren esparruan. Beraz, haren edukia kontuan hartu behar da Mugikortasun Jasangarriaren Planaren helburuak lortu ahal izateko. Zehazki, 31. artikulua mugikortasun jasangarriari buruzkoa da, eta aipatzen du EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriagoa sustatu behar dutela, oinezkoen eta bizikleten mugikortasun aktiboa, garraio publikoa eta garraiobide efizienteenak eta gutxiago kutsatzen dutenak sustatuz.

Erantzuna: Onartzen da.

Euskadiko Mugikortasun Planean Trantsizio Energetikoaren eta Klima Aldaketaren otsailaren 8ko 1/2024 Legeari buruzko aipamenak sartu dira.

Horri dagokionez, adierazi behar da Mugikortasun Planaren helburuak, proposamenak eta jarraipen-adierazleak bat datozela aipatutako legerian xedatutakoarekin.

2. alegazioa: EMJP – Nahitaezko txostenak EMJPk eragindako eremuetan.

Kasuan kasuko erakundeek egindako nahitaezko txostenen edukia hartu beharko da kontuan, Mugikortasun Jasangarriaren Planaren gidalerroek eraginpean hartzen dituzten eremuei dagokienez, eragindako administrazio guztien arteko kohesioari eta lankidetzari eusteko.

Erantzuna: Onartzen da.

Mugikortasun Jasangarriaren Plana onartzeko prozedura Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean eta aplikatu beharreko gainerako araudian xedatutakoari egokituko zaio.

Bestalde, Mugikortasun Jasangarriaren Planaren barruan proposatutako jarduketa guztiak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legean xedatutakoaren arabera planteatzen dira, eta, nolanahi ere, dagoen eskumen-esparrua eta nahitaez bete beharreko gainerako printzipioak errespetatuz.

3. alegazioa: Diagnostikoa – Alavabus eta eskualdeko garraioari buruzko erreferentziak.

1. LIBURUKIA: Diagnostikoa atalean sartzea eskatzen dugu, zehazki 4.2.5 atalean. Eskualdeko garraio-zerbitzuaren bidez ematen dugun foru-garraio publikoko zerbitzuaren operadoreak (120. orrialdea) (Eskualdeko Garraioa marka komertziala). Zerbitzu horrek taxi-zerbitzu baten bidez komunikatzen ditu landagune txikiak oinarritzko zerbitzuak (hezkuntza, osasuna, merkataritza, administrazioa, etab.) dauden

erreferentziazko herriein, bai eta Alavabusein eta beste garraiobide batzuen linea erregularrekin ere.

Bestalde, atal honetan bertan (bai eta aipatzen den gainerako dokumentuan ere), errepideko bidaiarien hiriarteko garraio publiko kolektiboaren zerbitzuaren marka komertziala zuzentzeko eskatzen dugu, hau da, Alavabus, ez Álava Bus. Eta, bestetik, zerbitzu horrek lurralde historiko osoa elkarren artean eta lurralde mugakideekin konektatzen duela gehitzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoaren 4.2.5 atalean (Operadoreak) Eskualdeko Garraioa izeneko foru garraio publikoko zerbitzua aipatzen da.

Era berean, EMJPren kapitulu guztietan Alavabus merkataritza-marka zuzendu da (ez Álava Bus).

4. alegazioa: Diagnostikoa – Alavabus eta Eskualdeko Garraio Zerbitzuak.

Eskatzen dugu 59. taula eguneratzea, 1. LIBURUKIAN: Diagnostikoa atalean kokatua, 4.2.6 atalean zehazki. Zerbitzuak (121. orrialdea).

Eskualdeko garraio-zerbitzuak, gaur egun, 28 linea ditu guztira, 22 lotetan banatuta lurraldeko eremuetan.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoaren 4.2.6 ataleko (Zerbitzuak) taula eguneratu da, proposatutako baldintzetan.

5. alegazioa: Diagnostikoa – Eskualdeko garraio-zerbitzuaren eskaerari buruzko datuak.

Eskualdeko Garraio Zerbitzuaren eskari-datuak sartzeko eskatzen dugu. Zerbitzu horrek 29.654 erabiltzaile izan zituen 2019an, aurreko ekitaldian baino %1,47 gehiago.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoko 4.2.8 ataleko informazioa eguneratu da (Eskaria/trafikoak), proposatutakoaren arabera.

6. alegazioa: Diagnostikoa – Tarifak integratzea eta elkarreragingarritasuna Araban

Gure ustez, 1. LIBURUKIAN, Diagnostikoa ataleko edukian, zehazki 4.2.11 atalean. (Tarifen bateratzea; 124. orrialdea), tarifen bateratzea eta elkarreragingarritasuna kontzeptuak nahasten dira Arabaren kasuan.

Arabaren kasuan, BAT txartelaren sistema erabiltzen da. BAT txartela diru-txartel bat da, eta hilero bonuak jaulkitzeko aukera ere ematen du. Sistema hori tranbian, Tuvisan, Alavabusein eta eskualdeko garraio-zerbitzuan ezarrita dago. Bi kasuetan tarifa murriztua aplikatzen du, aurrez aipatutako garraiobide integratuetan.

Gaur egun, tarifak bateratzeko sistema ezartzeko lanean ari dira, Arabako Mugikortasun Agintaritzaren Partzuergoa sortzeko lanekin batera.

BAT/BARIK/MUGI txartelen elkarreragingarritasunari dagokionez, Araban dago ezarrita osorik 2021az geroztik, eta BAT txartelaren elkarreragingarritasuna EAEko gainerako lurraldeetan ezartzeari dagokionez, gaur egun elkarreragingarria da 61. taulan adierazten diren garraiobide guztietan. Hala ere, taula horretan eskualdeko garraio-zerbitzua sartzeari falta da.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoaren 4.2.11 atalean (Tarifak bateratzea) zuzendu dira tarifak bateratzeari buruzko aipamen okerrak, hiru lurralde historikoetako garraio-txartelen elkarreragingarritasunari erreferentzia eginez.

7. alegazioa: Diagnostikoa - Arabako eta Eskualdeko Garraioko Ibilgailuak.

4.2.15 atalean. Adierazleak (LH/EAEren arabera), honako azalpen hau gehitzeko eskatzen dizuegu:

"Alavabusean hiriarteko lineei atxikitako autobus guztiak III. motako ibilgailuak dira, eta, Europako araudiaren arabera, gaur egun ibilgailu ekologikoaren kalifikaziotik salbuetsita daude. Ibilbideen orografiaren eta beharrezko potentziaren ondorioz, oraindik ez dago alternatiba ekologikorik ibilgailu-segmentu horretarako. Alavabuseko 81 autobusez gain, Eskualdeko Garraio Zerbitzuak 5 eta 9 plaza arteko 22 ibilgailu ditu (gidaria barne).".

Erantzuna: Ez da onartzen.

Arabako hiriarteko zerbitzua ematen duten autobusak ibilgailu ekologikoaren kalifikaziotik salbuetsita egoteak ez du esan nahi 4.2.15 taulan egindako konparazio-azterketa alde batera utzi behar denik. Diagnostikoaren adierazleak.

8. alegazioa: Diagnostikoa – 2025-2034 Arabako Mugikortasun Jasangarriaren Planaren erreferentzia.

2024ko abenduan onartutako 2025-2034 Arabako Mugikortasun Jasangarriaren Plana kontuan hartzeko eta aipatzeko eskatzen dugu, 4.2.17 apartatua. 1. LIBURUKIA: Diagnostikoa planifikatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

Mugikortasun Jasangarriaren Planaren Diagnostikoaren 4.2.17 atalean (Plangintza) 2025-2034 aldirako Arabako Mugikortasun Jasangarriaren Planari buruzko aipamenak sartu dira.

9. alegazioa: Diagnostikoa – 2025-2034 Arabako Mugikortasun Jasangarriaren Planaren erreferentzia.

Eskatzen dugu kontuan har dadila eta aipa dadila Arabako 2025-2034 Mugikortasun Jasangarriaren Plana, 2024ko abenduan onartua, 4.3.18 apartatua. 1. LIBURUKIA: Diagnostikoa planifikatzea.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren Diagnostikoaren 4.3.18 atalean (Plangintza) 2025-2034 aldirako Arabako Mugikortasun Jasangarriaren Planari buruzko aipamenak sartu dira.

10. alegazioa: Diagnostikoa – Zentro berezietarako irisgarritasuna.

4.4.4 atalean "VC2-Vitoria-Gasteiz-Arabako Parke Teknologikoa Bizikleta Bidea Eraikitze Proiektua" kontuan hartzeko eta aipatzeko eskatzen dugu. 1. LIBURUKIA: Diagnostikoa zentro berezietarako irisgarritasuna, obrak 2024ko abenduaren 27an esleitu baitziren Arabako Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluan.

Erantzuna: Ez da onartzen.

Bizikleta Bidea (VC2-Vitoria-Gasteiz-Arabako Parke Teknologikoa) eraikitze proiektua obrak egiteko fasean badago ere, diagnostikoko 4.4.4 ataleko (Zentro Berezietarako irisgarritasuna) taulak bizikletaz sartzeko azpiegitura espezifikoa duten zentro bereziak aipatzen ditu, eta, gaur egun, zentro horien artean ez dago oraindik Arabako Parke Teknologikoa.

11. alegazioa: Diagnostikoa – Mugikortasunari buruzko prestakuntza sistema aktiboetan.

4.4.16. atalean kontuan hartzeko eta aipatzeko eskatzen dugu. 1. LIBURUKIKO (Diagnostikoa) prestakuntza. Araban bizikletaren erabilera sustatzeko ardatz estrategikoen barruan, gazteen artean eguneroko bizitzan bizikletaren erabilera sustatzeko programak eta jarduerak ere sartzen dira, bai eta lantokietara sartzeko eguneroko eremuan bizikletaren erabilera sustatzeko hezkuntza-programak eta jarduerak ere.

Erantzuna: Onartzen da.

Diagnostikoaren 4.4.16 ataleko (Prestakuntza) informazioa eguneratu da, proposatutako baldintzetan.

12. alegazioa: Ekintza Plana – EGP2.P1 Irisgarritasuna hobetzeko neurriak ezartzea hiri barruko eta hiriarteko autobus irisgarrien flotan.

77. orrialdean (Ekintza Plana), honako zuzenketa hau sartzea eskatzen dugu: Alavabuseko flotaren % 43 soilik dela irisgarria dioen datua eguneratu gabe dago. Une honetan, Alavabusean lineei atxikitako flotaren % 100 gurpil-aulkian doazen mugikortasun urriko erabiltzaileentzat da.

Erantzuna: Onartzen da.

EGP2.P1 proposamena zuzendu da, alegazioaren baldintzetan.

13. alegazioa: Ekintza Plana – EGP7.P1 proposamena: BAT-BARIK-MUGI elkarrengarritasuna amaitzea operadore guztietan.

2. LIBURUKIAN (Ekintza Plana) kokatutako 91. orrialdeko taula zehatza eguneratzea eskatzen dugu, Eskualdeko Garraioaren (OT) zerbitzuan sartuz. Bertan ere EAEn 2021eko ekitalditik ari diren 3 garraio-txartelen elkarrengarritasun osoa dago.

Erantzuna: Onartzen da.

EMJPren EGP7.P1 jardueraren taula eguneratu da, proposatutako baldintzetan.

14. alegazioa: Ekintza Plana – Trenbidea – Zerbitzuen horniketa eta hobekuntza.

Eskatzen dugu "Ekintza-plana. Trenbidea. Zerbitzuak ematea eta hobetzea" atalean sartzea Arabako lurraldean, Miranda de Ebro/Vitoria-Gasteiz/Altsasu linean, zerbitzuak hobetzeko aurreikuspena, duela gutxi EAEra transferitua.

Erantzuna: Onartzen da.

Alegazioa EMJPn jasota dagoela ulertzen da.

Euskadiko Mugikortasun Planean jasota dago proposamen hori T10.P3 jarduketan (EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak).

EGINDAKO ALEGAZIOEN AZTERKETAREN EMAITZA

Egindako alegazioak, oharrak eta proposamenak aztertu ondoren, honako hau da lortutako emaitza:

Pertsona/Erakunde interesduna	Ez da onartu	Partzialki onartu da	Onartu da	Azalpen-alegazioa	Guztira
Foru Admin.	7	7	37	8	59
Arabako Foru Aldundia	2		12		14
Bizkaiko Foru Aldundia	5	7	25	8	45
Toki Admin.	4	1	7	2	14
Donostiako Udala	1		6	2	9
Errenteriako Udala	3	1	1		5
Elkartea	210	130	171	4	515
ANESDOR	4	6	1		11
AORU		4	2		6
Bizikleta erakundeak eta Ekologistak	155	100	155		410
CRONORENT SL - AEVAN	1	1			2
Elkartean	2	3	3		8
ESTASERBI	9	1	3		14
FACONAUTO		2			2
Uniport Bilbao	3	7	6	2	18
Club Amigos Clásicos Renault "El Rombo"	36	6	1	1	44
Enpresa	7	5	6		18
Fastned España SL	3	1	1		5
Mercadona, S.A.	3				3
Punto Recargas SL		4	2		6
Vinces Consulting SL - Proyecto CRETA	1		3		4
Entitate publikoa			5	1	6
BGP			2	1	3
ETS			3		3
Talde politikoa	2		1		3
EH Bildu Zamudio	1				1
Usansolo Herria Hauteskunde Elkarte	1		1		2
Partikularrak	682	63	309	11	1065
EIG	1	1		1	3
Altzolako tren-geltokia (hainbat partik.)	22				22
Usansoloko tren-geltokia (hainbat partik.)	298		298		596
ISL	1	2	1		4
ZBE (hainbat partik.)	360	60	10		440
Guztira	912	206	536	26	1680

Sin.: Sara Barreal Jimenez
Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren zuzendaria