

# Mugikortasun eredua eraldatuz trantsizio ekosozialerantz



[www.ela.eus](http://www.ela.eus)

**ELA**  
EUSKAL SINDIKATUA



**AURKIBIDEA**

Mugikortasunaren hainbat ertz.....	4
Mugikortasun eredia eraldatzeko proposamenak.....	13

Mugikortasunaren inguruko azterketa hau trantsizio ekosozialaren inguruan ELA egiten ari den hausnarketa eta lanaren ondorio izan da. Ez dugu benetako trantsizio ekosozial bat izango mugikortasun jasangarria ez bada lortzen. Eta gaur egun helburu horretatik oso urrun gaude oraindik.

Trantsizio ekosozialaren erronkak hainbat eremutan aldaketa sakonak egitea exijituko du eta aldaketa handienak beharko dituen eremua mugikortasunarena izango da, gure mugitzeko moduak duen energia fosil kontsumo handiagatik eta horrek suposatzen duen ingurumen inpaktuengatik.

Gaur egun dugun mugikortasun ereduak kezagarriak diren beste hainbat ezaugarri ere baditu:

- Dugun gehiegizko mugikortasunak ingurumenean inpaktu larriak sortzen ditu, bai kutsaduragatik, bai azpiegituren eraikuntzagatik.
- Garraio sektorearen eta pertsonen mugikortasunaren energia iturri nagusia petrolio eta bere eratorriak dira, ondorioz, berotegi efektuko gas emisio handienak dituen sektorea da.
- Pertsonen mugikortasuna auto pribatuan oinarritua dago eta ibilgailu pribatu bakoitzean pertsona bat edo bi ibiltzen dira batezbeste. Honek izugarriko ibilgailu kopurua behar izatea dakar.
- Garraio publikoaren erabilera mugatua da. Oraindik ere garraio publikoa ez da biztanleriaren mugitzeko modu nagusia, gehienak ibilgailu pribatua dute lehen aukera.
- Garraio publikoaren eskaintza eskasa da hiriguneetatik kanpo eta horrek lurraldean desorekak ekartzeaz gain, garraio publikoaren erabilera murrizten du.
- Merkantziei dagokienez, gehienbat errepidez garraiatzen dira eta horrek energia fosil kontsumoa eta emisioak izugarriak izatea dakar.
- Merkantziek gero eta kilometro kopuru handiagoa egiten dute ekonomia globalizatuan. Ekonomia eredu honen funtzionamendurako mundu mailako garraioa ezinbestekoa da eta horrek inpaktuak, bai ekonomikoak eta baita ingurumenekoak ere, are gehiago larritzen ditu.

Sarritan garraio publikoaren zerbitzua areagotzea (ez nahkoa) eta erabilera sustatzea dira mugikortasunaren inguruko politika publiko bakarrak. Eta hauek beharrezkoak dira, baina ez dira nahikoa. Dugun mugitzeko beharra murriztea eta mugikortasun ereduak aldatzea ezinbestekoak izango dira trantsizio ekosozial justu baterako.

## 1. MUGIKORTASUNAREN HAINBAT ERTZ

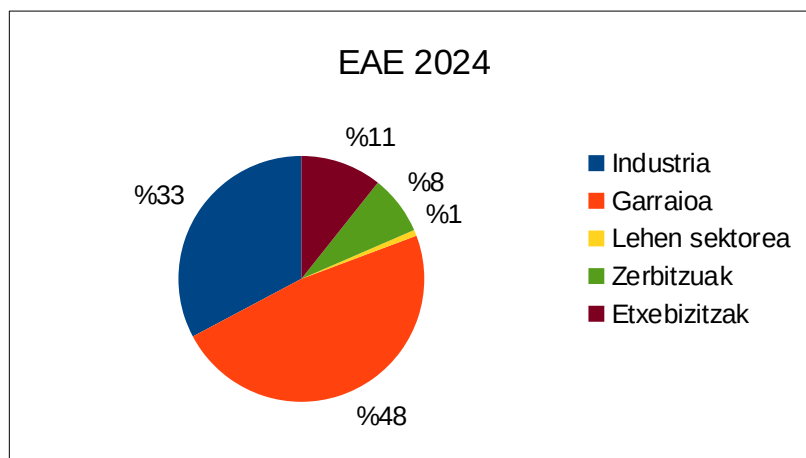
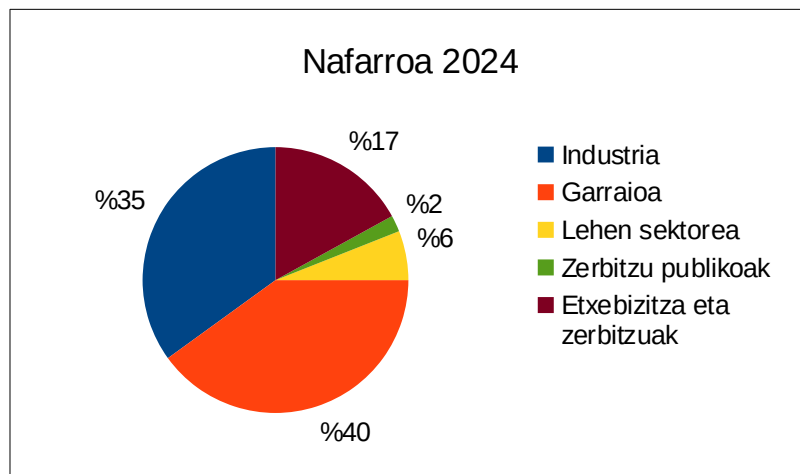
### 1.1. Ingurumen inpaktu handiko sektorea da garraioarena

Garraioaren sektorea da, bai pertsonena bai merkantziarena, gaur egun ingurumen inpaktu gehien sortzen dituen sektoreetako bat:

#### ***Energia fosilen gehiegizko kontsumoa***

Garraio sektorearen energia kontsumo datuei erreparatuz, kontsumo handikoa eta energia fosilaren guztiz menpekoa dela ondoriozta dezakegu:

- Nafarroan 2024an, kontsumitutako energiaren %40 garraio sektoreak kontsumitu zuen.
- EAEn 2024an, kontsumitutako energia guztiaren %48 garraio sektoreak kontsumitu zuen.



- EAEn garraioak kontsumitzen duen energiaren %94,7 petroliotik eratorria da, beraz, elektrifikazio maila oso txikia da. Eta herrialdeak kontsumitzen duen petrolio guztiaren %72,3 garraio sektoreak kontsumitu du, beraz, petroleo gehien kontsumitzen duen sektorea da.
- Nafarroan ez dugu petrolio kontsumoaren daturik, baina EAeko datuen antzekoak direla ondoriozta daiteke, garraio sistema antzekoa baita.

### ***Berotegi efektuko emisio gehiegi***

Energia fosilen kontsumo izugarria duen sektorea izanik, berotegi efektuko emisioak ere handiak ditu. Gehien emititzen duen sektore ekonomikoa da garraioarena. Azken hamarkadetan EAEn emisio orokorrak gutxitu egin dira eta nafarroan ia berdinetan mantendu, garraioaren emisioek ordea izugarri egin dute gorantz Hego Euskal Herrian orohar:

<i>EAE ko emisioen adierazleak</i>	
2024 garraioaren emisioak GEI guztietatik	% 41
2023-2024 emisioen bilakaera	-% 1
2023-2024 garraio emisioen bilakaera	% 6
1990-2024 emisioen bilakaera	-% 24
1990-2022 garraio emisioen bilakaera	% 134,6

<i>Nafarroako emisioen adierazleak</i>	
2023 garraioaren emisioak GEI guztietatik	% 25,1
2022-2023 emisioen bilakaera	-% 2,4
2022-2023 garraio emisioen bilakaera	-% 2,5
1990-2023 emisioen bilakaera	% 26,6
1990-2023 garraio emisioen bilakaera	% 51,6

### ***Azpiegitura gehiegi eraikitzen dira***

Garraibideek ingurumenean inpaktu handiak sortzen dituzte, emisioez gain, azpiegitura asko eraikitzea ekartzen dutelako: errepideak, trenbideak, elektrifikazio sareak,... beharrezkoak diren azpiegiturak dira, baina horrek ez du esan nahi neurrik gabe eraiki behar direnik.

Ingurumen inpaktu larriak eragiteak inoiz baino irizpide zorrotzagoekin erabakiak hartzea ekarri beharko luke: eraginkortasun handiagoa izatea eta beharrezkoa denean soilik eraikitzea. Baina zoritxarrez gaur egungo politika publikoen norabidea guztiz kontrakoa da Hego Euskal Herrian. Mugikortasun eredia aldatzeko balio ez izateaz gain, auto pribatuak gehiago erabiltzea ekarriko duten azpiegiturak ari dira egiten

etengabe. Horren adibideak dira Subfluviala bezala ezagunagoa den Ibaizabal azpiko autoentzako pasabidea (450M€), Supersurra (900M€) eta AHTa (EAEn momentuz 5.000M€ eta Nafarroan 300M€ gastatu dira, bukatzerako 10.000M€ eta 4.000M€ gastatzea aurreikusten da hurrenez hurren).

## 1.2. Mugikortasuna generoak eta klaseak zeharkatuta dago

Dugun mugikortasuna ez da neutroa, ez gara denok berdin mugitzen eta denok ez dugu mugitzeko ahalmen bera. Generoak eta klaseak baldintzatzen gaitu. Bakoitzaren egoera sozioekonomikoaren arabera ibilgailu pribatu bat izan dezakegu edo ez. Horrek gure mugitzeko modua aldatzen du.

Dirusarrera altuagoko pertsonak ibilgailu pribatuaren erabilera handiagoa egiten dute eta garraio publikoaren erabilera txikiagoa. Eta horrek beste ondorio batera eramaten gaitu: garraio publikoaren beharra klase kontua dela. Garraio publikoa gehien erabiltzen dutenak erosahalten gutxiagoko pertsonak dira, eta ondorioz beraien urrats ekologikoa ere txikiagoa da.

Bestalde, gaur egun auto elektrikoa mugikortasun jasangarrirako alternatiba nagusi bezala eskaintzen da, baina honen atzean bada beste arrakala bat, ez baita kasualitatea auto hauek nork erosten dituen. BC3 eta EHUren ikerketa baten arabera, ibilgailu elektrikoak diru sarrera handiak dituztenek, hezkuntza maila altua dutenek eta hiriguneetan bizi direnek dituzte gehienbat. Datu honek ibilgailu elektrikoak eskuratzeko garaian dagoen arrakala sozial esanguratsua erakusten du.

Auto elektrikoen erosketa dirulaguntza publiko handiak jasoz egiten da (MOVES Planak) gainera, baina laguntza publiko hauen eraginkortasun eza agerikoa da. Ikerketak ondorioztatu du gaur egungo laguntza publikoek ez dutela arrakala hori zuzentzen, areagotu baizik. Diru laguntzak baliabide ekonomiko handienak dituzten etxeetara iristen dira batez ere, hau da, laguntzarik gabe ere ibilgailua erosi dezaketen pertsonak ematen zaizkie. Diru publiko asko bideratzen ari dira ibilgailu nahiko eskusibo eta garestiak erosten laguntzeko. Gainera, erabiltzaile askok ez dituzte beren ibilgailu zaharrak ordezkatzeko, ibilgailu elektrikoa flotara gehitu baizik, eta horrek laguntzen ingurumen eragina ezerezean uzten du.

Pertsona migratu eta emakumeen kasuan ere, ibilgailu pribatu gutxiago eta garraio publiko gehiago erabiltzen da.

Garraioa eta Mugikortasun Jasangarriaren Ministerioak argitaratutako "Perspectiva de genero en el Transporte y la Movilidad" txostenak baieztatzen du alde nabarmenak daudela emakumeen eta gizonen mugikortasun ereduetan, eta hauek kontuan izan beharko dira neurriak hartzerako garaian:

- Emakumeek zaintzari lotutako joan-etorri gehiago eta etapa gehiagotan (ikastetxea, erosketak, lana) egiteko joera dute, eta garraio publiko gehiago edo motorrik gabeko garraiobide gehiago erabiltzen dituzte.

- Segurtasunak, eta segurtasun ezaren pertzepzioak, emakumeen mugikortasuna gizonen mugikortasuna baino gehiago baldintzatzen du.
- EAEn 2021ean gizonezkoek modu motordun pribatuak (autoa eta motorra) erabili zituzten joan-etorrien % 49an; emakumezkoek motorrik gabeko garraioak (oinez edo bizikletaz) erabili zituzten joan-etorrien % 50,2an. Gainera, emakumeen joan-etorrien % 69,3 udalerrian bertan egin ziren, hau da, gizonen baino % 11 gehiago.
- Iruñerrian 2011n eskualdeko hiri garraioaren erabiltzaileen %76 emakumeak izan ziren.

### 1.3. Politika publikoek eragina dute mugikortasunean

#### ***Lurralde Antolaketak baldintzatzen du mugitzeko beharra***

Mugikortasuna gutxitu edo areagotzen duten neurrien artean lurralde antolaketaren ingurukoek berebiziko eragina dute. Lurraldea planifikatzean erabakitzen dira non eraiki etxebizitzak, zerbitzu publikoak, kirol ekipamenduak edo industrialdeak. Eta honen arabera bata eta besteen arteko distantziak handiagoak edo txikiagoak izango dira, oinez edo bizikletaz egin ahalko dira, edo auto pribatua beharko dugu garraio publiko saretik kanpo badaude.

Lurralde antolaketa eskasaren beste ezaugarri bat hirien, herrien eta landa eremuen arteko desoreka izaten da: komunikazio eskasak, zerbitzu publikoen eskaintza lurralde osoan bermatuta ez egotea,... kasu hauetan hiriek beste eremu batzuetako biztanleak erakartzen dituzte mugikortasuna areagotuz. Jarduera ekonomiko gehiena hiriguneetan zentratzeak ere eragin bera izaten du.

Gaur egun dugun lurraldearen antolaketak beraz gehiegizko mugikortasuna izatera eramaten gaitu. Lurralde antolaketarako irizpideak ere berrikusi behar dira mugikortasun baxuko etorkizun baterarako.

#### ***Ekonomiaren globalizazioa eta internazionalizazioak gehiegizko mugikortasuna dakar***

Azken hamarkadetan Hego Euskal Herriko ekonomiak eraldaketa sakonak bizi izan ditu. Lurraldean errotuta egotetik ekonomia globalizatuaren parte izatera pasa da. Gaur egun ekonomiak duen funtzionatzeko modua lehengaiak inportatu, hemen eraldatu eta produktuak esportatzean oinarritzen da. Guzti hau posible egiteko ezinbestekoa da energia fosilean oinarrituriko merkantzien gehiegizko garraioa, eta funtzionamendu horrek aurretik aipatu ditugun ingurumen inpaktuak dakartza berarekin. Gehiegizko garraioaren tendentzia moztu den momentu bakarra pandemia egoera izan zen. Momentu hartan beste herrialdeekin harremana, baita merkantziarena ere, asko murriztu zen eta horrek mugikortasuna gutxitzeaz gain berotegi efektuko gas emisioen beharakada handia ekarri zuen:

		2019-2020	2020-2021
Nafarroa	Emisio guztiak	- %8,8	%8,6
	Garraioa	- %14,7	%23,3
EAE	Emisio guztiak	- %12	%8
	Garraioa	- %11	%7

Posible da beraz tokiko ekonomian zentratuago bizitzea eta emisioak murriztea, eta horregatik hartu beharreko neurriek ekonomiaren birkokapenaren norabidea jarraitu behar dute.

### ***Azpiegitura handien eraikuntzaren aldeko apustua***

Gaur egun garraio politika errepideen eraikuntzan dago oinarritua. Joera hau gertuago dago 80. hamarkadako politiketatik XXI. mendeko mugikortasun jasangarriaren inguruko politiketatik baino. Errepideak eraikitzea efizientzia ekonomikorako eta ongizate sozialerako guztiz kaltegarria dela frogatuta dago eta gainera autoen erabilera areagotzen du. Azken adibidea Ibaizabal azpiko tunela da (Subfluviala). 450 milioiko kostea izando du eta Bizkaiko Foru Aldundiak berak aurreikusi du autoen erabilera %33 areagotuko duela. Beste azpiegitura batzuk ordea eraiki bai bana ez dira erabiltzen, horrelako porrotak ere ezagunak dira. Esaterako Supersur autobideak, Bilbo inguratzen duen 17 kilometroko ordainpeko saihebidetako, 900 milioi euroko kostea izan zuen. Egunero 24.000 auto eta 9.000 kamioi Bilboko hirigunetik desbideratuko zituela aurreikusi zuten. Baina inauguratu eta hurrengo bi urteetako datuen zioten egunero 11.832 auto eta 2.992 kamioi pasatzen zirela, aurreikuspenetatik oso urrun. Beharrezkoak ez ziren horrelako proiektu andana aurki daitezke Euskal Herrian.

AHT defendatzeko ere erabili da autoak errepidetik aterako direnaren argudioa, baina AHTaren erabiltzaile potentzial kopurua zein den ikusita, ez du helburu horretarako balioko, ez beste ezertarako. AHTa ez da hirietatik kanpo bizi den jendeak erabiltzeko, beste trenbide sareetako zerbitzuak murrizutko ditu,... Mugikortasunean kalte gehiago eragingo ditu onurak baino, eta zer esanik ez ingurumenean.

Azpiegitura guzti hauek eraikitzearen atzean beste sektore ekonomiko batzuen interesa dago, bereziki eraikuntza enpresa handiena. Azpiegitura erraldoi publikoak eraikitzeak aberasten ari diren eraikuntza enpresa handiek beti egingo dute presioa gehiago eraikitzeke, izan errepide, portu, aireportu edo trenbide. Gaur egungo politika publikoen irizpide nagusia ez da errentagarritasun soziala duten azpiegiturak eraikitzea, gutxi batzuen errentagarritasun ekonomikoa areagotzea baino. Diru publikoz azpiegitura hauek egiten aberasten diren enpresen zerrenda luzea da: Urazca, Galdiano, Amenabar, FCC, Ferrovial, Sacyr, Dragados, Mariezcurrena, Comsa, Lurpela, San Jose eta Copasa esaterako.

***Trantsizio energetikoa eta industria politika ez doaz trantsizio ekosozialaren bidean***

Trantsizio energetikoak mugikortasun eredian aldaketa sakonak egitea exijitzen du: mugikortasuna murriztea eta garraio kolektiboak eta elektrikoak bultzatzea energia kontsumoa eta ibilgailu kopurua gutxitzeko.

Garraioaren trantsizio energetikoa elektrifikazioan oinarritu behar da, baina ez da posible izango oraingo ibilgailu pribatuaren kopurua elektrikoekin ordezkatzeko, izan auto hauen prezio altuagatik, azpiegitura faltagatik, edo gehiegizko ekoizpenak material kritikoetan izan dezakeen eskaerari erantzun ezinagatik. Elektrifikazioa batez ere garraio publiko kolektiboan eman behar da lehendabizi, hori baita pertsona gehien mugitzeko aukera.

Industria politikari dagokionez, mugikortasuna gutxitzea ez da lehentasun bat. Garraiorako energia merkea izatea eta nazioartekotzean areagotzea lehenesten dira, eta horrela ezin da mugikortasun ereduaren eraldaketa jasangarri burutu. Industria politikari, eta zehazki autogintza sektoreari lotuta, Hego Euskal Herriko gobernuek jarrera ezberdina izan dute erregai fosila erabiltzen duten autoen salmentaren debekua 2035ean ezartzean. Nafarroako gobernua txalotu egin du neurria, auto elektrikoarenzat bultzada izango delakoan. Eusko Jaurlaritzak berriz, epemuga atzeratzea eskatu du autogintza sektoreak kalteak izango dituela argudiatuz. Agian autogintza sektorea eraldaketa baino erregai fosilak ekoizten dituzten enpresen interesak ari dira defendatzen Eusko Jaurlaritzan.

***Mugikortasun legeek mugarri berriak jarri dituzte***

Hego Euskal Herrian mugikortasun jasangarriaren inguruko marko legala nahiko aurreratua dago: EAEko Mugikortasun Jasangarriaren 11/2023 Legea eta estatuko 9/2025 Mugikortasun Jasangarriaren Legea. Nafarroan, Mugikortasun Iraunkorrari buruzko Foru Legea tramitazioan dago oraindik (Lege proiektu fasean). Taula honetan lege hauen eduki esanguratsuenak biltzen dira:

Neurriak	EAE	Nafarroa (onartzeke)	Estatua
Helburu nagusiak	Mugikortasun aktiboa sustatzen du (oinez, bizikletaz), garraio publikoa lehenesten du eta ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea planifikatzen du.	Mugikortasun aktiboa (oinez eta bizikleta), garraio jasangarriagoak, gutxiago kutsatzen duten ibilgailuak eta garraio publiko kolektiboaren erabilera sustatu.	Mugikortasun aktiboa (oinez ibiltzea, bizikleta), garraio publiko kolektiboa, ibilgailu elektrikoak edo emisio gutxiak sustatzea. Landa eremuetan edo estaldura txikiagoa

			duten zonaldeetan zerbitzua bermatu behar da.
Mugikortasun jasagarria eskubide gisa aitortze da?	Bai	Bai	Bai
Zein hiri daude behartuta mugikortasun planak egitera?	+5.000 biztanle	+ 5.000 biztanle	+ 20.000 biztanle
Zein enpresek dute mugikortasun plana egiteko betebeharra?	+ 100 langile	+ 200 langile eta industria parkeek	+ 200 langile (edo txandako 100)
Enpresetako mugikortasun planetan sustatu beharreko neurriak	Garraio publikoaren, bizikletaren, auto partekatuen eta telelanaren erabilera sustatzea. Ibilgailu pribatuen erabilera gutxitzea eta laneko bide-segurtasuna sustatzea eta joan-etorriekin lotutako emisioak murriztea.	Garraio kolektiboa, auto partekatua eta telelana sustatu. Merkantzia jasagarriak banatzeko neurriak ere jasoko dira ("azken milia").	Bizikletak, garraio publikoa, auto partekatua, telelana, ordutegiak malgutzea, etab. bezalako neurriak hartu behar dituzte.

Legeak norabide egokian doaz baina neurri zehatzagoak behar dira deskarbonizazioaren bidean.

### ***Aurrekontuetan ikusten dira gabeziak***

Mugikortasun ereduaren aldaketa aurrekontu bidez lagundu behar da, beharrezkoak diren inbertsioak eginez. Garraioari loturiko aurrekontuetan ordea, bultzatzen den mugikortasun ereduak ez du zer ikusirik garraio jasagarriarekin. Esaterako, AHTra zuzenduriko partidak handiagoak dira garraio publikora bideratuak baino:

- Nafarroan, azken hamarkadan (2015-2025) batezbeste urteko 10-15 milioi euro artean bideratu dira soilik garraio publikora. AHTra ordea 252 milioi bideratu dira epe berean.
- EAEn, mugikortasun iraunkorrerako Eusko Jaurlaritzaren 2025. urteko aurrekontua 230 milioi eurokoa zen, AHTn ordea 248 milioi euro gastatu ziren.

Beste partida garrantzitsu bat autoak erosteko dirulaguntzak izan ziren eta salatu behar da dirulaguntza hauek diru publikoaren transferentzia bat direla enpresa pribatuen mesedetan. EAEn MOVESIII planerako 14,9 milioi euro bideratu ziren auto elektrikoak edo emisio gutxikoak erosteko. Nafarroan 5,5 milioi euro bideratu ziren plan horretarako. Dirulaguntza lerro honek, kotxe elektrikoak ezezik, emisio bahuak dituzten autoak ere laguntzen ditu diruz, eta gainera auto pribatuaren erabilera bultzatzen jarraitzen du garraio publikoaren erabilera bultzatu beharrean. Gainera kenkari fiskalak ere badira auto elektrikoentzat eta dirulaguntzak erreforma puntuak ezartzeko. Nafarroan esaterako, laguntza guzti hauek batuta, aurrekontu osoa 36 milioi eurokoa izan da 2025ean.

#### **1.4. Garraio publikoa mugikortasunaren oinarria izan behar da**

Garraio publikoa gizartearentzat beharrezko zerbitzu publiko bat izateaz gain (osasuna eta hezkuntzaren pareko) trantsizio ekosozialerako ezinbesteko elementua da. Garraio publikoak gizartearen beharrei erantzun behar die, baina sarritan errentagarritasun ekonomikoa jartzen da erdigunean eta horrek garraio zerbitzuak eskatea eta eraginkortasun gutxi sistema bat izatea du ondorio. Garraio publikoaren eskumena duten gobernuek (Foru Aldundiak, Nafarroako Gobernua, Eusko Jaurlaritza eta Estatua) ez dute garraio sistema hobetzeko apusturik egiten, makro obra bat egiteko aukerarik izan ezean. Bide batez, esan behar da eskumenak hain sakabanatuak egonik, koordinazio falta handia dagoela administrazio ezberdinen artean eta horrek zerbitzuaren efizientzian galera dakar.

Garraio publikoari ekonomikoki errentagarria izatea exijitzen zaio sarritan eta horren arabera zerbitzua eskaintzen da, ez gizartearen beharren arabera. Ez da berdina exijitzen ordea alferrik eraikitzen diren azpiegitura handietan (erabilerarik gabeko errepideak,...) Errentagarritasun soziala lehenetsi behar da garraio publikoaz ari garenean. Garraio publikoak hainbat onura ekartzen dizkio gizarteari:

- Garraio pribatuak baino emisio gutxiago ditu. Garraio pribatua energia fosila erabiltzen duten auto eta kamioietan dago oinarritua; garraio publikoa ordea kolektiboa da, ibilgailu gutxiago behar ditu, trenak guztiz elektrifikatuta daude, eta autobus publikoen flotaren elektrifikazioa norabide onean doa.
- Lurraldearen kohesiorako tresna da. Hiriak eta herriak ongi komunikatuak badaude garraio publikoaren bitartez, lurraldea kohesionatuago dago eta landa eremuek ez dute horrenbeste populazio galtzen. Zoritxarrez, inbertsio faltagatik gaur egun garraio publikoaren kalitatea eta kopurua hirietatik kanpo oso eskasa da. Gabeziak handiak dira: maiztasun eskasak, linea ezeraginkorrak,... Guzti honek auto pribatuaren erabilera ere bultzatzen du.

Orain arte garraio publikoaren erabilera sustatu duen politikarik onena 2022an ezarri ziren deskontuak izan dira, eta kasu batzuetan doakotasunak ere bai. Neurri honek izugarritzko hazkundera suposatu du garraio publikoaren erabileran.

Deskontuen aurreko datuen arabera (2021), EAEn batez besteko lanegun batean, joan-etorrien % 39,8 ibilgailu pribatuan egiten ziren. Garraio publikoa (autobusa/trena / tranbia) guztizkoaren % 13 soilik zen.

Nafarroan, garraio publikoak joan-etorrien kuota txikia zuen: lanegunetan, joan-etorrien % 13, gutxi gorabehera. Auto pribatua da nagusi, batez ere hiriguneetatik kanpo eta industrialdeetan, % 60-90 bitartean.

2022an ezarritako hobariak ondorengoak izan ziren:

- % 50eko deskontua garraio publikoan.
- 14 urte artekoek doan.
- Gazteentzako hobariak.
- Abonu batzuetan doakotasuna.
- Ibilbide ertainetan doakotasuna garraiobide batzuetan.

Deskontuengatik lanegun ertainetan ibilgailu pribatuaren erabileraren jaitsiera 2 eta 5 puntu artekoa izan dela diote estimazioek, bai EAEn eta baita Nafarroan ere. Garraio publikoaren erabileraren hazkundera ordea handiagoa izan da:

- EAeko garraio publikoaren erabilera hazkundera 2023-24 artean:
  - Euskotren (trenak eta tranbiak): batezbeste % 12,67 igo da erabilera.
    - Trena Bizkaian: %12,04 %(15.046.484 bidaia).
    - Trena Gipuzkoan: % 9,60 (17.466.380 bidaia).
    - Tranbia Bilbon: %15,72
    - Tranbia Gasteizen: % 20,68
  - Bilboko Metroa: %8,6 (100 milioi bidaia).
  - Hiriko autobusak: (2024-25) %12,8
  - Renfe. Aldiriak + distantzia ertaina (2022-2023): %46 (doako bonuekin).
- Nafarroako garraio publikoaren erabilera hazkundera 2023-24 artean:
  - Autobus hiritarra. Iruñea eta bere eskualdea: %8,6
  - Hiriarteko autobusak:
    - Iruñea-Tafalla : %11,3
    - Iruñea-Tudela: %18,8
    - Iruñea-Gasteiz: %10,4
  - Renfe. Distantzia ertainak: %9,3 (doako bonuekin).

Datuek argi erakusten dute garraio publikoan ezarri diren deskontuek eta doakotasunak inoiz izan den garraio publikoaren erabilera hazkundera azkarrena eta esanguratsuena eragin dutela. Hau da aurrekontuetan bultzatu behar den inbertsioa, deskontuak betikotu egin behar dira eta ahal den heinean doakotasunerantz egin behar da.

## 2. MUGIKORTASUN EREDUA ERALDATZEKO PROPOSAMENAK

Dugun garraio eredia aztertu eta dituen gabeziak identifikatuta izanik, aldaketa sakonak egitea ezinbestekoa izango da hurrengo urteetan behar dugun trantsizio

ekosoziala gauzatu dadin. Lehenetasuna garraio publiko sistema eraginkor bat bultzatzea izango da, auto pribatuaren erabilera gutxitzeko, baina mugikortasuna bera gutxitzeko neurriak ere behar dira.

## 2.1. Garraio publikoa hobetzeko proposamenak

- Aurrekontuetan garraio publikora bideratzen diren partidak handitu behar dira. Gaur egungo inbertsioarekin ezin da sare eraginkor bat garatu.
- Garraio publikoaren lineak gehitu eta maiztasunak areagotu behar dira, batez ere hiriguneetatik kanpo geratzen diren zonaldeetan. Lurralde kohesiorako ezinbestekoa da garraio publikoaren bidez herriak ongi komunikatuta egotea.
- Deskontuak bateratu administrazio maila guztietan.
- Garraio publikoan dagoeneko ezarri diren deskontuak mantendu behar dira, eta doakotasunerantz egiteko pausuak eman. Deskontu politika izan da azken urteetan garraio publikoaren erabilera areagotzeko politika publiko eraginkorrena.
- Garraio ezberdinak erabiltzeko txartel bakarra behin betiko ezartzea ezinbestekoa da. Urteak daramatzate administrazio ezberdinak txartel bakarra ezarriko dela esaten eta oraindik ez da egia bihurtu guztiz.
- Ibilgailuen elektrifikazioan garraio publikora bideratutako ibilgailu kolektiboek izan behar dute lehenetasuna (tranbia, metroa, autobus elektrikoak, trenak), auto pribatuak eta emisioak gutxitzeko.
- Garraio publikoaren erabiltzaile nagusiak emakumeak, migranteak eta erosahalmen gutxien dutenak dira, eta horregatik, neurri bereziak behar dira kolektibo hauen beharrei hobeto erantzuteko. Esaterako, txandaka edota gauez lan egiten dutenei egokitutako ordutegiak eta maiztasunak.

Administrazioak lan zentru handiak (industrialdeak, ospitaleak, unibertsitateak, administrazio publikoaren zentru handiak,... garraio publikoz ongi konektatu behar ditu.

## 2.2. Mugikortasuna gutxitzeko proposamenak

- Ekonomia birkokatu. Ekonomia gertukoa izan behar da merkantzien garraio beharra gutxitzeko, ondorioz energia fosil gutxiago erabili eta emisio gutxiago isuriko dira. Nazioartekotze estrategiak geldiarazi behar dira, hornidura eta salmentak ahalik eta gertuen eginez.
- Garraio sistema eraldatu. Ez da nahikoa izango ibilgailuen elektrifikazioa. Dugun parke automobilistiko osoa ezingo da elektrifikatu, izan auto elektrikoaren prezioagatik edo beharrezkoa izango den material guztia eskuratzeko ezintasunagatik. Pertsonen mugikortasuna garraio publiko eta kolektiboan oinarritu behar da.
- Elikadura burujabetza areagotu elikagaiak bertan ekoiztu eta kontsumitu, milaka kilometro egin gabe.
- Enpresetako mugikortasun planak: Legeak behartutako enpresez gain, besteetan ere mugikortasun planak egin behar dira merkantzien eta langileen mugikortasuna gutxituz. Horretarako hartu beharreko neurriek aukera

ezberdinak bultzatu behar dituzte: bizikleta, garraio publikoa, auto partekatua, telelana, ordutegiak malgutzea,...

Hirigintza jasangarriak eta lurralde antolaketa politikek lurraldearen kohesioa lortzeko neurriak bultzatu behar dituzte: pertsonen mugikortasun aktiboa posible izateko hiri eta herriak diseinatu (oinez, bizikletaz), zerbitzu publikoak herrialde osoan zehar sakabanatu herritarrengandik distantzia gutxira egoteko, industria eta ekonomiaren zentrua hirietan soilik ez kokatzea,...





[www.ela.eus](http://www.ela.eus)

**ELA**  
**EUSKAL SINDIKATUA**