



# EUSKADIKO AUTOBUS-GARRAIO PUBLIKOAREN IRISGARRITASUN- BALDINTZEI BURUZKO

AZTERLANA





---

Simón Bolívar plaza 9 behea  
01003 Vitoria-Gasteiz  
Tel.: 945 225 516  
[www.eginez.org](http://www.eginez.org)  
[info@eginez.org](mailto:info@eginez.org)



---

Ondarreta pasealekua 5 behea  
20018 Donostia-San Sebastian  
Tel.: 943 316 770  
[www.elkartu.org](http://www.elkartu.org)  
[elkartu@elkartu.org](mailto:elkartu@elkartu.org)



---

Blas de Otero 63 behea  
48014 Bilbo  
Tel.: 944 053 666  
[www.fekoor.com](http://www.fekoor.com)  
[fekoor@fekoor.com](mailto:fekoor@fekoor.com)





EUSKADIKO DESGAITASUN FISIKOA DUTEN PERTSONEN ELKARTE KOORDINATZAILEA

## AURKIBIDEA

---

SARRERA	4
AZTERLANAREN XEDEA	6
METODOLOGIA: PARTE-HARTZE AKTIBOA ETA IRISGARRITASUN-KATEA	8
AZTERLANETIK ATERATAKO INFORMAZIOA ETA DATUAK	11
AZTERLANAREN DIMENTSIO KUALITATIBOA	22
ONDORIO OROKORRAK ETA PROPOSAMENEN DEKALOGOIA	29
ERANSKINA	33



# SARRERA



01

**Elkartean** (Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Euskadiko Elkarteko Koordinatzailea) Euskadiko Hirugarren Sektorre Sozialeko erakundea da, eta Euskadiko hiru lurraldeetan banatuta dago, eginaren eginez (Araba) fekoor (Bizkaia) eta elkartu (Gipuzkoa) elkarteen bidez.

Gure helburu nagusia da gizarte guztiz inklusiboa lortzea, non desgaitasun fisikoa dugunok gainerako herritarren baldintza berberetan garatu eta parte hartu ahal izango dugun. Esparru horretan, ondasun, zerbitzu eta produktuen irisgarritasun unibertsaleko baldintzak defendatzea eta sustatzea izan da, eta egun ere bada, gure jardunaren funtsezko ardatzetako bat, irisgarritasuna funtsezko eskubidea baita komunitatean erabateko parte-hartzea bermatzeko.

Beraz, azterlan honek Euskadiko garraio publikoaren —kasu honetan, autobus-zerbitzuaren—irisgarritasun unibertsaleko baldintzak bermatu eta bultzatu beharra aztertzen du, eta jardueraren erdigunean jartzen du desgaitasuna duten erabiltzaileen parte-hartzea, ahalduntzeko eta konpromiso kolektiborako tresna gisa, legez aitortutako eskubideak defendatu eta sustatzeko.

Azken batean, azterlan honen bidez, gizartea eraldatzeko aldarrikapen-lanarekin jarraitzen dugu, sinetsita bai kaude lortutako emaitzek aukera emango digutela kolektiboari berari, erakunde publiko eta pribatuei eta herritarrei oro har, gizarte erabat inklusiboa lortzeko bidean aurrera egiteko, Desgaitasuna duten Pertsonen eskubideei buruzko Konbentzioan aitortutako eskubideak bermatuz, oinarritzat hartuta aniztasunaren aintzatespena eta aniztasunarekiko errespetua.

# AZTERLANAREN XEDEA



02

Azterlanaren helburu nagusia Euskadiko autobus-garraio publikoan dauden irisgarritasun unibertsaleko baldintzak aztertzea izan da, behar den informazio objektiboa eskuratzeko, behar diren neurriak har daitezten herritar guztiek garraio publikoa berdintasun-baldintzetan erabili ahal izango dutela bermatzeko.

Azterlanaren helburu espezifikoetara dagokienez, honako hauek dira, labur-labur:

- Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuen arteko hiriarteko autobus-zerbitzuan legez aurreikusitako irisgarritasun unibertsaleko baldintzen betetze-maila zein den ezagutzea.

---

- Hiriarteko autobusen erabilerari buruzko informazio kuantitatiboa eta kualitatiboa sistematizatzea, dagozkion hobekuntza-proposamenak zehazteko.

---

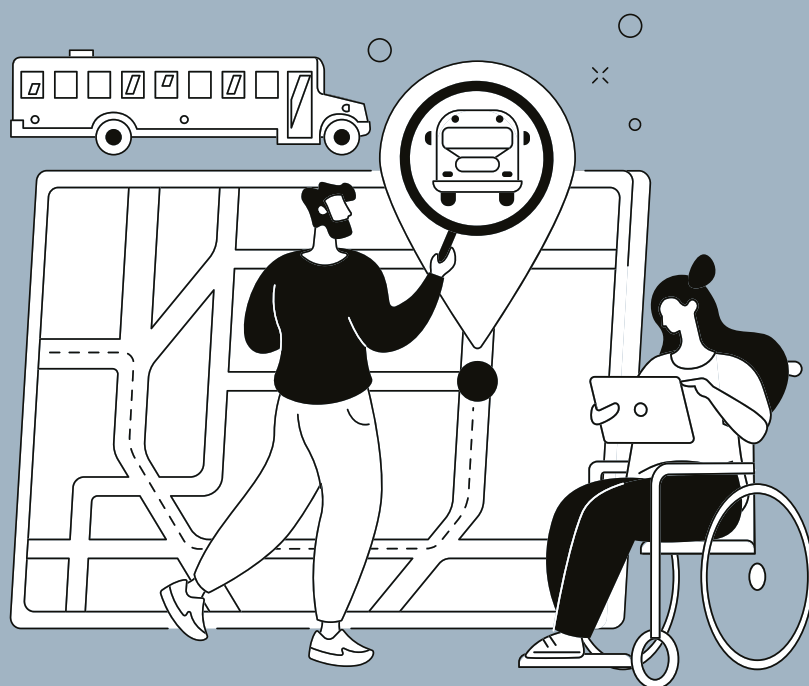
- Zerbitzua erabiltzen duten desgaitasun fisikoa duten pertsonen parte-hartzea bultzatzea garraio publikoan irisgarritasun unibertsala sustatzeko neurrien azterketan, aldarrikapenean eta jarraipenean.

---

- Datuak eta ondorioak edukitzea, behar diren neurriak diseinatzeko herritar guztiak eta erakunde eskudunak kontzientziatu ahal izateko pertsona guztientzat irisgarriak diren ondasunak, zerbitzuak eta produktuak bermatzeko beharraz.

---

# METODOLOGIA: PARTE-HARTZE AKTIBOA ETA IRISGARRITASUN- KATEA



03



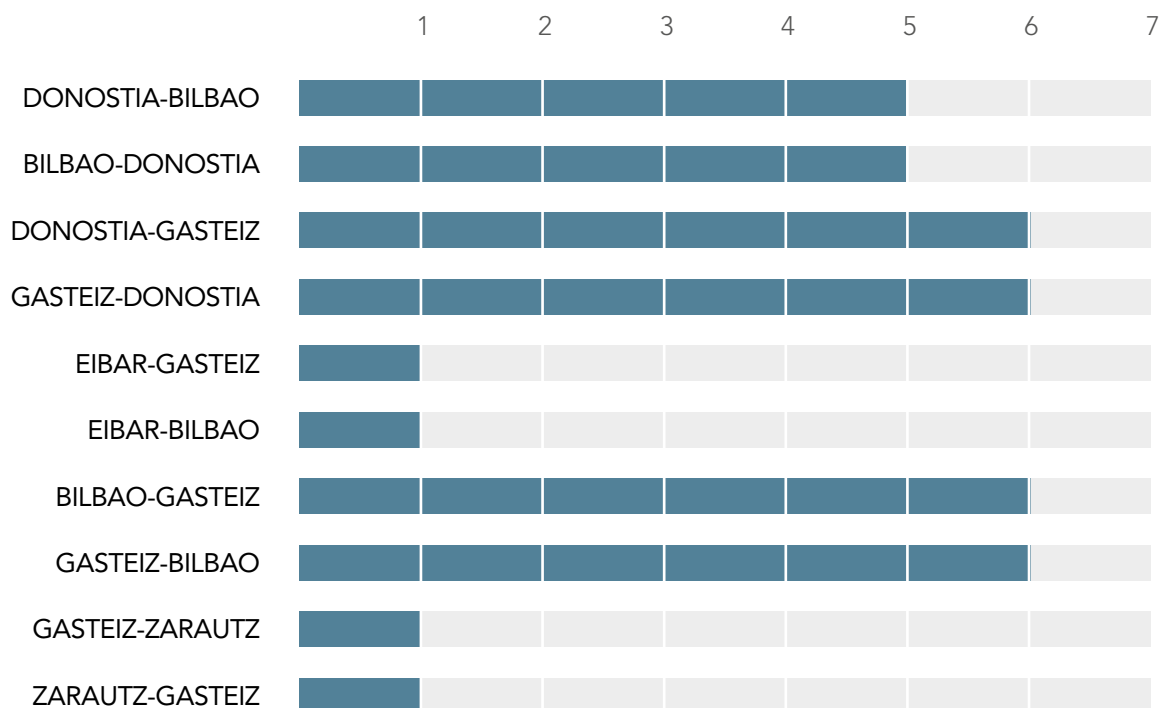
Azterlana partaidetza-metodologiaren bidez egin da, hau da, autobus-garraio publikoa erabiltzen duten desgaitasuna duten pertsonen irisgarritasun-baldintzen azterketan modu aktiboan parte har dezaten sustatuz. Horretarako, hainbat joan-etorri egin dira hiru lurraldeen artean, honako alderdi hauei buruzko informazioa biltzeko: txartelak erostea, ibilgailuen irisgarritasun-baldintzak, arrapala edo plataforma jasotzailea erabiltzea, desgaitasuna duten pertsonentzako gunee eta eserlekuak, barne-mugikortasuna, dei-abisua, ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako abisu akustikoa, langileen tratua, geltokietako irisgarritasuna, etab.



**DESGAITASUNA DUTEN  
16 PERTSONEK PARTE  
HARTU DUTE ETA GUZTIRA  
37 JOAN-ETORRI EGIN  
DITUZTE AUTOBUSEZ**

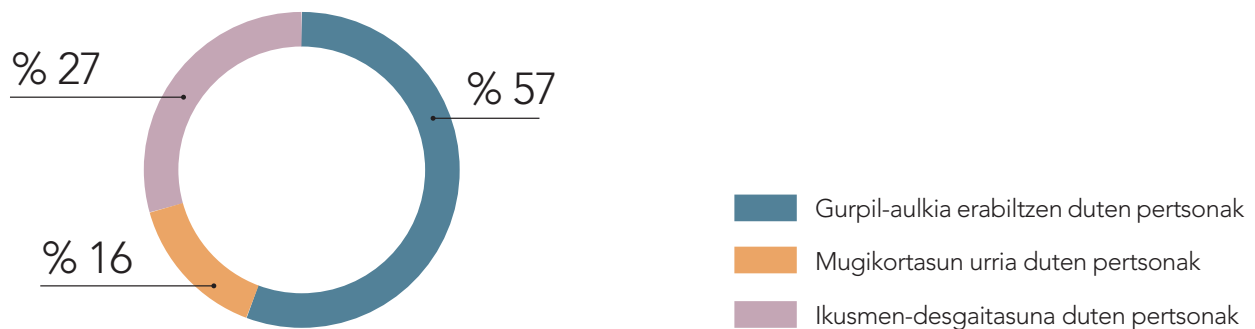
Zehazki, desgaitasuna duten 16 pertsonak parte hartu dute (gurpil-aulkiak erabiltzen dituzten 10 pertsona, gurpil-aulkirik erabiltzen ez duten mugikortasun urriko 3 pertsona eta ikusmen-desgaitasuna duten 3 pertsona). Guztira 37 joan-etorri egin dituzte autobusez, eta hauek izan dira ibilbideak eta ibilbide kopurua:

GRAFIKOA: **Joan-etorriak**



Bestalde, joan-etorriak desgaitasun mota desberdinak dituzten pertsonak egitea sustatu da, azterlanean ahalik eta pertsona gehienek ikuspegia eta egoera txertatzeko, betiere Elkartearen ordezkagarritasuna eta helburu soziala kontuan hartuta.

GRAFIKOA: Desgaitasun motaren ordezkagarritasuna joan-etorrietan



Lana egiteko, Irisgarritasun Unibertsalari buruzko UNE 170001 arauan definitutako irisgarritasun-katearen kontzeptua hartu da kontuan: "erabiltzailearen eta ingurunearen arteko interakzio-prozesuan zehar, prozesuan aurreikusitako jarduerak garatzeko aukera ematen duten elementuen multzoa". Beraz, hiru lurraldeak lotzen dituen autobus-zerbitzuan eragina duten elementu edo faktoreak aztertu dira: txartelak erostea, informazioa eta komunikazioa, geltokia, ibilgailurako sarbidea, kokapena, langileen tratua, segurtasun-sistemak.

## 1. IRUDIA. Irisgarritasun-katea

### BARRUALDEKO IRISGARRITASUNA

Modu autonomoan eta segurtasunez mugitzeko aukera  
Oinarrizko zerbitzuak eskuratzeko aukera  
Informazioa eskuratzeko aukera

1

TXARTELAK  
EROSTEA

2

INFORMAZIOA/  
KOMUNIKAZIOA

3

GELTOKIAREN  
IRISGARRITASUNA

4

IBILGAILURA  
IGOTZEA

5

KOKAPENA  
ETA LANGILEEN  
TRATUA

6

INFORMAZIO-  
ETA SEGURTA-  
SUN-SISTEMAK

### IBILGAILUAREN IRISGARRITASUNA

Garraio-ibilgailuan funtzionaltasunez mugitzeko aukera  
Sartzeko eta oinarrizko funtzioak burutzeko aukera

# AZTERLANETIK ATERATAKO INFORMAZIOA ETA DATUAK



04

Jarraian, egindako joan-etorrien bidez bildutako informazioa erakusten da, autobusen erabileran irisgarritasun-katea osatzen duten elementuak hiru eremutan txertatuz: txartelak erostea, ibilgailuaren beraren irisgarritasun-baldintzak eta autobus-geltokienak.

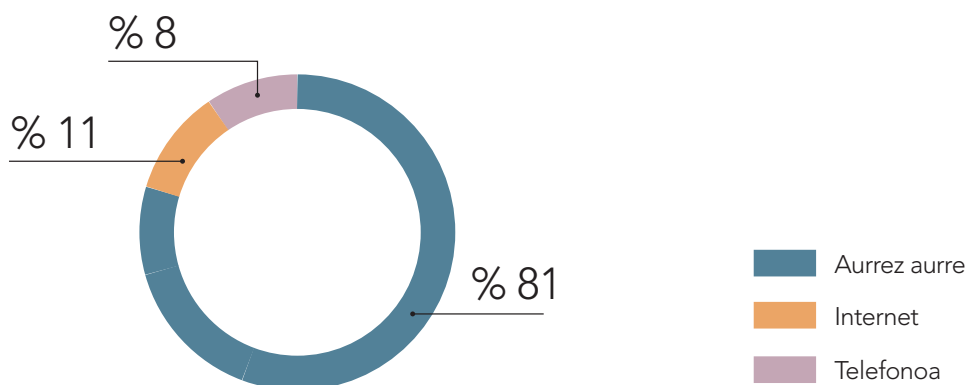
#### 4.1. TXARTELAK EROSTEA

Atal honetan, azterlanean parte hartu duten pertsonen txartelak nola erosi dituzten aztertu da, eta horretarako hiru aukerak hartu dira kontuan: Internet bidez, telefono bidez eta aurrez aurre.

Lortutako informaziotik ondorioztatzen da desgaitasuna duten pertsonentzat muga argia dela modu telematikoan erostea, nahiz eta hori izan autobuseko bidaia planifikatzeko aukerarik arinena, azkarrena eta erosoena. Horrela, txartela 4 bidaiatarako bakarrik erosi ahal izan da Internet bidez, 4 bidaia horietarako ez baitzuten zerbitzurik behar; desgaitasuna duten pertsonen berriz, aurrez aurre erosi behar izan dute 30 bidaiatarako eta 3 bidaiatarako telefonoz (telefonoz erositako sarrerak, ondoren aurrez aurre jaso behar ziren).

GUZTIRA JOAN-ETORRIEN  
% 89AN, DESGAITASUNA  
DUEN PERTSONAK AURREZ  
AURRE EROSI BEHAR IZAN  
DU TXARTELA

GRAFIKOA: Txartelak erosteko modua



EGINDAKO BIDAIETAKO  
BATEAN ERE EZIN IZAN DA  
MODU TELEMATIKOAN  
EROSI GURPIL-  
AULKIA ERABILTZEN  
DUTENENTZAKO  
GUNEETAN EDO  
MUGIKORTASUN URRIA  
DUTEN PERTSONENTZAKO  
ESERLEKUETAN  
BIDAIATZEKO TXARTELA

Halaber, adierazi behar da webguneen bidez ezin daitekeela erosi gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzat gordetako guneetan bidaiatzeko txartelik, ezta mugikortasun urria dutenentzat gordetako eserlekuetan bidaiatzeko txartelik ere. Azterketan zehar, gurpil-aulkia erabiltzen duten desgaitasuna duten pertsonak 14 saiakera egin dituzte txartelak erosteko, baina azkenean ezin izan dute txartelik erosi. Era berean, laguntzaile gisa doan bidaiariak bidaietako batean ere ezin izan du doako txartela eskuratu, mugikortasun urria duen pertsona baten laguntzaile gisa.

Errealitate hori egiaztatzeko, Avanza Mobility ADOren web-orriak berak honako hau ezartzen du:

*GURPIL-AULKIAK ERABILTZEN DITUZTEN DESGAITASUNA DUTEN PERTSONEN TXARTELAK INTERNET BIDEZ EROSTEA.*

*Gurpil-aulkiak erabiltzen dituzten desgaitasuna duten pertsonak ezin izango dute txartelik erosi Internet bidezko [www.gipuzkoa.avanzagrupo.com](http://www.gipuzkoa.avanzagrupo.com) erosketa-pasabidearen bidez.*

*Horren arrazoia da Avanza Movilidad Gipuzkoa SAn aplikatu den jarduera-protokoloa:*

*Autobusa desgaitasuna duen pertsonaren beharretara egokitzeko, ibilbide luzeko zerbitzu batean gurpil-aulkian 40 kilometro baino gehiago egin behar dituen desgaitasuna duen pertsonak enpresa honi jakinarazi beharko dio ezarritako ordua baino gutxienez 24 ordu lehenago. Jakinarazteko, Bezeroen Arretarako 900 12 14 00 telefonora deitu beharko du, (astelehenetik igandera 07:30etik 21:30era), edo leihatilara joan.*

*Gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzako txartelak Avanza Movilidad Gipuzkoa SAn leihatiletan jarriko dira salgai, aurrez adierazitako protokoloa bete ondoren.*

## 4.2. IRISGARRITASUN UNIBERTSALEKO BALDINTZAK IBILGAILUAN

Autobusen irisgarritasun unibertsalerako behar diren baldintzak bermatzea funtsezkoa da desgaitasuna duten pertsonak Euskadiko hiru lurraldeen artean behar bezala mugitu ahal izateko. Horregatik, azterlanak garrantzi berezia eman die ibilgailuen elementuei, erabiltzaileen esperientzian oinarritutako ezagutza kontuan hartzen duen ikuspegitik.

### IGOTZEKO PLATAFORMA EDO ELEMENTU MEKANIKOA

Euskadin zerbitzua ematen duten hiriarteko autobusak zoru altukoak dira, eta, beraz, autobusera igotzeko plataformak edo mekanismoak behar dituzte mugikortasun urria duten pertsonentzat, ibilgailura sartu ahal izateko.

Horri dagokionez, nabarmentzekoa da desgaitasuna duten pertsonen % 15ek adierazi duela arazoren bat izan dutela autobusera sartzeko, batez ere plataformen ezaugarriengatik eta baldintzengatik, bai eta gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzako gunee-tara edo mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekue-tara sartzeko maniobrak egiterakoan zailtasunak eduki dituzte-lako ere.

Autobusera sartzeko edo bidaiarekin lotutako beste alderdi batzuetan (adibidez, gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzako lekurik edo mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekurik ez egotea) zailtasun kualitatibo handiak daudela egiaztatu arren, kasuen % 69an ez da joan-etorria egiteko beste aukerarik eskaini, nahiz eta legezko betebeharra izan ezarritako egoerak gertatzen direnean.

Adierazitako datuak kuantitatiboki duen larritasunaz harago, aipatzekoa da autobusera sartzeko ikusitako gabeziek deserosotasuna eta segurtasunik ezaren sentrazioa eragin dutela kasu askotan, eta horrek bidaiaren alderdi guztietan eragin duela (parte-hartzaileen balorazio subjektiboetara dagokien atalean jaso dugu).

PERTSONEN % 15EK  
ZAILTASUNAK IZAN DITUZTE  
AUTOBUSERA SARTZEKO

ZERBITZUAN ERAGOZPE-  
NAK EGON DIREN KASUEN  
% 69AN EZ DA BESTE GA-  
RRAIO MOTARIK ESKAINI

**IRISGARRITASUNA AUTOBUSAREN BARRUAN**

KASU BAKAR BATEAN  
ERE EZ DA BERMATZEN  
GUTXIENEZ 1,50 M-KO  
DIAMETROKO ESPAZIO  
LIBREA MUGIKORTASUN  
URRIKO PERTSONENTZAT

→ Autobusaren barrualdea oso txikia da, eta korridorearen eremuak altuera desberdinak ditu. Gurpil-aulkian sartuz gero, behin barruan, maniobrak egiteko leku gutxi dago. Pertsona bakar batek aipatu du nahitaez jarri behar den “kutxa” jarri dutela korridorean, maniobra errazteko. Gainerako pertsonak ez dute izan leku nahikorik. 68/2000 Dekretuak ezartzen duenez, biraketa-maniobra bat egin behar denean, gutxienez 1,50 m-ko diametroa duen espazio librea bermatu behar da, eta hori ez da gertatzen aztertutako joan-etorri bakar batean ere.

IBILGAILU GEHIENEK EZ DUTE  
BERMATZEN MUGIKORTASUN  
URRIKO PERTSONENTZAKO  
LAU ESERLEKU ETA GURPIL-  
-AULKIA ERABILTZEN DUTE-  
NENTZAKO BI GUNE EGON-  
GO DIRENIK

→ Autobus gehienetan bi eserleku baino ez daude mugikortasun urriko pertsonentzat gordeta, eta ez lau, nahiz eta hala ezartzen duten irisgarritasunaren arloan indarrean dauden arauak, eta gurpil-aulkiaren erabiltzaileentzako gune bakarra dago, exijitzen diren bi guneak egon beharrean.

JOAN-ETORRIEN % 53AN  
IBILGAILUAK EZ ZUEN  
AINGURAKETARIK EDO  
GIDARIAK EZ ZEKIEN NOLA  
ERABILI

→ Erabiltzaileen % 21ek adierazi du ibilgailuak ez zuela ainguraketarik, eta beste % 32k esan du gidariak ez zekitela nola jartzen ziren, eta inoiz, autobusa bidean gelditu izan behar dutela, gaizki jarrita daudelako eta, ondorioz, berriro jarri behar dituztelako. Behin, gidariak esan zuen “*aulkiak balazta zeukanez, ez zela beharrezkoa ainguraketak jartzea*”.

AUTOBUS BATEK ERE  
EZ DAUKA EUSTEKO  
SISTEMARIK, ETA  
NORMALEAN ZORUA EZ DA  
GUZTIZ IRRISTAGAITZA

→ Egiaztatu da autobus batek ere ez duela eusteko sistematik. Gainera, autobus gehienetan zorua ez da guztiz irristagaitza, eta aulkiak dezente mugitzen dira ibilbidean zehar, segurtasunik ezaren sentazioa sortuz.

AUTOBUSEK EZ DUTE HELDULEKURIK GURPIL-AULKIA ERABILTZEN DUTENENTZAKO GORDETA-KO GUNEETATIK GERTU

- Ez dago heldulekurik gurpil-aulkiaren erabiltzaileentzat gordetako guneetatik gertu, eta, beraz, ez dute heltzeko lekurik behar den segurtasunez bidaiatzeko.

### **INFORMAZIOA ETA KOMUNIKAZIOA AUTOBUSAREN BARRUAN**

MUGIKORTASUN URRIKO PERTSONENTZAT GORDETA-KO LEKUA EZ DAGO BEHAR BEZALA SEINALEZTATUTA

- Mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako gunearen seinaleztapena ez da guztientzat irisgarria. Mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekua ez da ikusgai egoten, eta, horregatik, askotan, ez dagokion pertsona batek betetzen du, eta erabiltzaileen artean haserreak, gatazkak eta liskarrak sortzen dira.

SOINU BIDEZKO INFORMAZIOA EMATEKO SISTEMA EZ DA MARTXAN JARTZEN

- Soinu-informazioari dagokionez, parte-hartzaileen % 100ek aipatu dute normalean ez dagoela martxan. Eskaintzen den informazioa atzeratuta ematen da askotan, edo geralekuaren izena esaten denerako autobusa geralekutik ateratzen ari da, eta ziurgabetasuna sortzen du informazio hori behar duten pertsonengan.

EZ DAGO INFORMAZIO EGOKIRIK BRAILLEZ EDO KONTRASTE EGOKIRIK

- Ez dago informaziorik Braille sisteman, ezta kontraste egokirik ere ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzat.

MUGIKORTASUN URRIA DUTEN PERTSONEN % 80K ZAILTASUNAK IZAN DITUZTE MUGIKORTASUN URRIKO PERTSONENTZAKO ESERLEKUA IDENTIFIKATZEKO

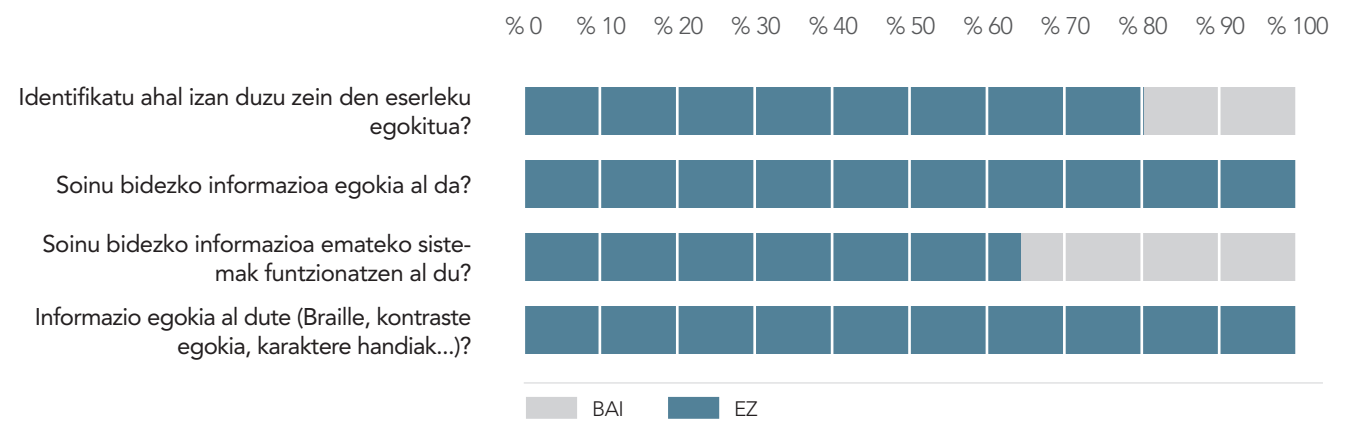
- Mugikortasun urriko pertsonen % 80k ezin izan du erraz eta behar bezala identifikatu ibilgailuaren barruan egokitutako eserlekua, seinaleztapenaren arloan dauden gabeziak direla eta.

% 64K ZAILTASUNAK IZAN DITUZTE ORDUTEGI ETA GERALEKU IRISGARRIEI BURUZKO INFORMAZIOA LORTZEKO

- Azterlanean parte hartu duten pertsonen % 64k adierazi du ez dagoela informazio egokirik ordutegi eta geraleku irisgarriei buruz.



GRAFIKOA: Informazioaren eta komunikazioaren eskuragarritasunari buruzko datuen laburpena



### 4.3. GELTOKIETAKO IRISGARRITASUN UNIBERTSALEKO BALDINTZAK

Azterlanean parte hartu duten desgaitasuna duten pertsonen autobusez egindako joan-etorriei esker, hiru hiriburuetako autobus-geltokien irisgarritasun-baldintzei buruzko informazioa ere bildu ahal izan da. Jarraian, atzemandako gai nagusiak jaso dira, garraio-azpiegituren azterketa sakona egiteko asmorik gabe.

#### **SARBIDEA**

- Zailtasun handienak dituen sarbidea Donostia-San Sebastianeko geltokikoa da; izan ere, sarbideko arrapalak, nahiz eta luzea izan, ez du eskailera-bururik, ez eta bi aldeetan eskudel-barandarik ere.
- Bilboko geltokiak zailtasunak ditu sarbideren batean, San Mamesetik sartzeko hain zuzen ere; izan ere, bertara iristeko, mugikortasun urriko pertsonen lau igogailu hartu behar dituzte.

#### **ATEAK**

- Geltokietako batek ere ez du kontraste eta seinale egokirik ateetan.

**SEINALEZTAPENA**

- Geltoki batek ere ez du betetzen seinaleztapenari buruz indarrean dagoen araudia. Hala, beirazko ateetan, seinaleztapen-banden seinaleak ez dira egokiak, eta lurzoruko seinaleek (seinaleztapen-zerrendak) ere ez dituzte beharrezko baldintzak betetzen.

**INFORMAZIOA ETA KOMUNIKAZIOA**

- Geltokietan ez da soinu bidezko informaziorik ematen, eta horrek kalte egiten die, bereziki, ikusmen-desgaitasuna duten pertsoneri.

**ERAKUSMAHAIK**

- Irisgarritasun-baldintza teknikoak betetzen dituzten erakusmahaiak egon arren, batzuetan itxita egoten dira, edo ez dira erabiltzen, informazioa edo hainbat material jartzeko erabiltzen direlako.
- Ikusi da erakusmahai bakar batek zuela behar bezala seinaleztatuta begizta magnetikoa.

**IGOGAILUAK**

- Igogailuei buruz ematen den informazioa ez da egokia. Bilbon, bi igogailu hartu behar dira dartsenetara iristeko; hala ere, ez dago inon seinaleztatuta edo seinaleak ez dira egokiak. Kasu batzuetan Brailleko informazioa falta da, botoian bakarrik erabiltzen baita, baina ez eskainitako gainerako informazio guztian. Oro har, ez dago informazio argirik, eta ez da piktogramarik erabiltzen, pertsona guztientzako erabilgarriak izan daitezkeen arren, baita bertatik dabiltzan atzerriko askorentzat ere, hizkuntzak ez dakizkitelako.
- Igogailu guztiek ez dute oinez hautemateko-zerrendarik sarbidean.
- Halaber, igogailu guztiek ez dute ispilurik barruan, gurpil-aulkia erabiltzen dutenen maniobrak bermatzeko.
- Ez dago komunikatzeko modurik entzumen-desgaitasuna duten pertsonentzat (bideo-atezaina).

- Kasu batzuetan, igogailuaren ondoan ez dago pertsona zein solairutan dagoen adierazten duen informazio-idazkunik.
- Donostia-San Sebastianeko igogailuetan argi bidezko informazioa falta da kanpoaldean.
- Vitoria-Gasteizko geltokia da dartsena bakoitzari buruzko informazioa brailez duen posterik ez duen bakarra.

### **ITXARONGELAK**

- Bilboko eta Donostia-San Sebastianeko geltokietako itxarongeletan ez dago legez eskatzen diren baldintza teknikoak betetzen dituen lekurik gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzat, ezta legez eskatzen diren baldintza teknikoak betetzen dituen eserlekurik ere mugikortasun urria dutenentzat.
- Ez dago begizta magnetikorik, ezta soinu bidezko informaziorik ere.

### **DARTSENAK**

- Dartsena-gunera sartzeko ateen ez dute soinu-informaziorik.
- Kristalezko ateen seinaleztatzeko bandek ez dituzte legez ezarritako irisgarritasun-baldintza teknikoak betetzen, eta kasu batzuetan ez dute zokalo babeslerik.
- Donostia-San Sebastianeko geltokia da dartsena bakoitzari buruzko informazio-zutuinak Braillez dituen bakarra.
- Vitoria-Gasteizko geltokiak ez du arrisku seinalerik dartsenetan.
- Donostia-San Sebastianeko geltokiko dartsena kopuru jakin batek bakarrik ditu gurpil-aulkidun pertsonak erabili ahal izateko neurriak, autobusera igo edo autobusetik jaitsi ahal izateko. Horrek irisgarritasun unibertsalaren printzipioa urratzen du, ez baita bermatzen azpiegituran dauden dartsena guztien erabilera.

### **KOMUNAK**

- Zenbait kasutan, ateen ez dute zokalo babeslerik, eta, oro har, kisetak txikiak dira, eta horrek zailtasunak sor diezazkiekete manipulatzeko mugak dituzten pertsonen.

- Batzuetan, ez dago sexu bakoitzerako komun irisgarri bana; bi sexuentzako komun irisgarri bakarra dago.
- Bilboko geltokian, desgaitasuna duten pertsonentzako komun batzuetan ez dago babes-barrarik edo legez ezarritakoa baino altuera txikiagoan daude.
- Vitoria-Gasteizko komunetako txorrota ez da aginte bakarrekoa.
- Zisterna deskargatzeko mekanismoa ez dago inon ere altuera egokian.
- Komun askok ez dute ispilurik, eta ispilua duten komun batzuetan, ez du behar den inklinazioa.
- Desgaitasuna duten pertsonentzako komun batzuek ez dituzte pixatokiak baxuago.
- Komuneko elementuak (toalla-euskarria, xaboi-ontzia, zintzilikagailua, etab.) hainbat altueratan jarrita daude, eta batzuetan ez dute betetzen kokapenaren altuera.
- Komunetako batek ere ez du okupatuta dagoela adierazteko seinale bisualdun itxitura-sistematik.
- Vitoria-Gasteizko eta Donostia-San Sebastianeko komunetan ez dago langileei abisatzeko alarma-sistematik.
- Oro har, argi-etengailu automatizatua erabiltzen da, eta debekatuta dago erabiltzea; izan ere, oro har, denbora gutxi egoten da piztuta, eta arazoak eragiten dizkie mugikortasun urria duten pertsoneri.
- Batzuetan, zaila izaten da erabiltzen diren piktogramak bereiztea.

### **APARKALEKUAK**

- Vitoria-Gasteiz eta Donostia-San Sebastianeko geltokietan mugikortasun urriko pertsonentzako aparkalekuek ez dituzte betetzen legez eskatzen diren neurriak, eta kasu batzuetan ez dute hurbiltzeko gunerik.
- Donostia-San Sebastianeko geltokiko kobratzeko kutxazainek edo makinek ez dituzte betetzen legez ezarritako irisgarritasun-baldintza teknikoak.

#### 4.4. GIDARIEN JARDUNAREN BALORAZIOA

Bidaariak eta, bereziki, mugikortasun urriko pertsonak zerbitzua erabili ahal izango dutela bermatze aldera, garrantzi handia du autobusak gidatzen dituzten langileen jardunak.

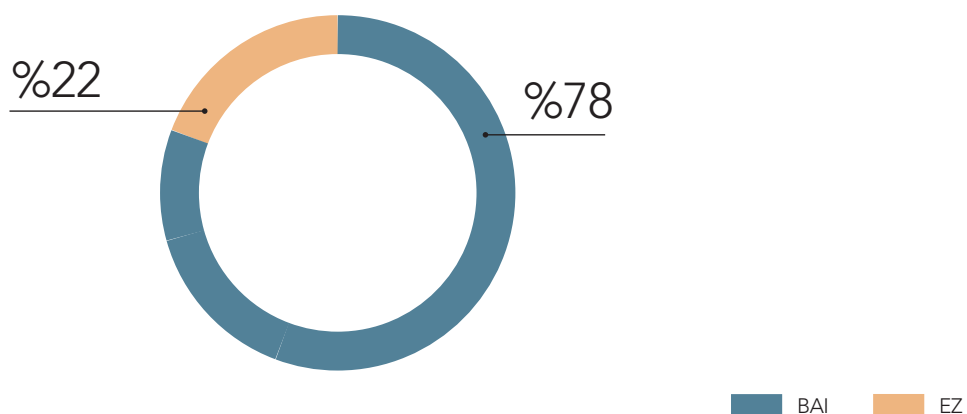
Azterlanean parte hartu duten pertsonak baloratu dute zein neurritan izan den ego-kia profesional horien jarduna bidaian eragina duten alderdi guztietan, eta kontuan hartu dute lanpostuari dagozkion zereginak nola bete dituzten (plataforma jasotzailea erabiltzea, gurpil-aulkiak ainguratzea, eserlekuak mugikortasun urriko pertsonentzat gordeko direla bermatzea, etab.) eta tratu eta jarrera pertsonalarekin lotutako alderdiak.

Erantzunak aztertu ondoren, ondorioztatu da, erabiltzaileak, oro har, pozik daudela gidarien jardunari dagokionez; izan ere, % 78k egokitzat jo dute, baina ezin dugu ahaztu parte hartu duten pertsonen % 22 ez daudela pozik gidarien jardunarekin, egoera onartezinak bizi izan dituztelako.

---

#### 5. GRAFIKOA. Gidarien jarduera egokia

---



# AZTERLANAREN DIMENTSIO KUALITATIBOA



05

Azterlanak partaidetza-ikuspegia izan du nagusiki, eta, ondorioz, garrantzi berezia eman zaio desgaitasuna duten pertsonak autobus-garraioko zerbitzu publikoaren erabileran parte hartzeari. Parte-hartze horretatik, informazioa eta haien balorazio subjektiboak bildu dira.

Beraz, alderdi kualitatiboak garrantzi berezia du zerbitzu publiko bat aztertzerakoan; izan ere, zerbitzu hori funtsezkoa da desgaitasuna duten pertsonen inklusioa eta partaidetza komunitarioa bermatzeko, eta Euskadiko hiriarteko autobus-garraioarekin lotutako alderdien irisgarritasun-baldintzetan behar diren hobekuntzak bultzatu nahi ditu.



BIDEGABEA DA, EZ DU  
ZENTZURIK INTERNET  
BIDEZ EROSI EZIN  
IZATEAK

**Txartelak erosteko prozesuak** parte-hartzaileen balorazio ugari eragin ditu, zaila delako eta gainerako bidaiariekin alde-ratuta tratamendu diskriminatzailea eragiten duelako. Horrela, mugikortasun urria duten pertsonen kasuan txartela Internet bidez erostea ezinezkoa dela adierazi dute: *“txartela Internet bidez erosten duzunean inoiz ez du galdetzen premiarik duzun, Lurraldebusen txartela txertatzen duzunean soilik erakusten du deskontua. Horrek ez du esan nahi autobusa irisgarria denik; horregatik, itsuek edo gurpil-aulkia erabiltzen dutenek ezin izango dute Internet bidez erosi”,* edo *“PESAren webgunean berariaz esaten da mugikortasun urriko pertsonak ezin dugula txartela Internet bidez erosi, txarteldegian erosteko aukera baino ez dugu, eta txartela erosi baino bi egun lehenago telefonoz jakinarazi behar diegu autobusa zein ordutan hartuko dugun. Bidegabea da, ez du zentzurik Internet bidez erosi ezin izateak”*.

Txartelak erosteko web orriak berak ere gabeziak ditu erabileraztasunean, batez ere ikusmen-urritasuna duten pertsonentzat, eta horixe adierazi du pertsona batek: *“orrialdea ez da oso erabilerraza, eta, ondorioz, ezin da txartela online erosi, eta ez dago laguntzailearentzako txartela hartzeko aukerarik”* Telefonoz erosteko aukerak ez du beti emaitza onik izan: *“Te-*

*lefonoz deitu dut eta ez dut inolako erantzunik jaso". "Web orrian begiratu dut, baina ez da oso erabilerraza", edo "telefonoz deitu genuen, eta leihatilara jotzeko esan ziguten. Internet bidez erosi nahiko nukeen".*

Aukera bakarra txartelak leihatilan bertan erostea izan deanean, mugikortasun urria duten pertsonentzat ere zailtasunak izan dira: *"informazio-guneak bi leihatila zituen, bata egokitua eta bestea ez; informazioa eskatzeko orduan, ez zuten leihatila egokitua erabili".*

Mugikortasun urria duten pertsonak aurrez jakinarazi behar dute noiz bidaiatuko duten, eta horrek *"eragotzi egiten dit txartel bat erostea edo bidaiaria bat-batean planifikatzea"*, beste edonork egin lezakeen bezala. Beste pertsona batek ere gauza bera dio: *"bada sutan jartzen nauen gauza bat. Zergatik abisatu behar dut bi egun lehenago eserlekuak kendu eta autobusean lekua egin diezadaten? Baliteke eserlekuak ez kentzea, eta nik ezin bidaiatu izana; ez da gauza puntuala, askotan gertatzen da. Ez dut zein autobus hartuko dudana erabakitzeke aukerarik, egunaren arabera. Eta joanekoan aurreikus dezaket, baina itzulerarako? Ez dakit zer ordutan amaituko den bilera, edo bazkalostea, edo agian euria hasiko da eta lehenago itzuli nahiko dut, edo gustura nago eta garagardo bat hartu nahi dut lagunekin. Oso bidegabea da inprobisatu ezin izatea, asko mugatzen ditu nire planak. Autobus guztiek gurpil-aulkientzako gune bat izan beharko lukete gutxienez (leku nahikoarekin), betiere, eskatu behar izan gabe. Eta norbaitek gune bat erresebatu badu, bigarren gune bat izan beharko luke erresebatu ez duenarentzat".* Hala ere, protokolo hori betetzeak ez du erabat bermatzen zerbitzua gorabeherarik gabe egingo denik, ez baitaie beti modu egokian jakinarazten gidariei; parte-hartzaile batek honako hau dio: *"urduri samar nengoen, bidaiatzen dudana bakoitzean arazoak izaten direlako langileen eta gidariaren arteko komunikazioarekin, ia inoiz ez dietelako jakinarazten mugikortasun urriko pertsona batek bidaiatuko duela, eta hor hasten dira arazoak".*



IA INOIZ EZ DIETE  
JAKINARAZTEN  
MUGIKORTASUN URRIKO  
PERTSONA BATEK  
BIDAIATUKO DUELA,  
ETA HOR HASTEN DIRA  
ARAZOAK

Bereziki aipatu behar da desgaitasuna duten gurpil-aulkidun bi pertsonak bizi izan duten egoera, autobusean elkarrekin



bidaiatzen uzten ez zaielako: *“Vitoria-Gasteizko La Union autobusetara deitu genuen gurpil-aulkientzako bi leku erreserbatzeko, eta ez ziguten bi gurpil-aulkientzako erreserba egiten utzi, aulki bakarra joan daitekeela argudiatuta. Behin eta berriz esan genien legez kanpoko delat; zentralera deituko zutela esan ziguten, eta berriro deituko zigutela. Aulki bakarra joan daitekeela esan ziguten, eta bi joan behar badira, autobus banatan joan behar zirela”*.

**Autobusaren irisgarritasun-baldintzei** dagokienez, mugikortasun urria duten pertsonen kezka gehien sortzen dien alderdietako bat da plataforma jasotzailearen bidez ibilgailura sartzea eta ondoren gurpil-aulkiaren erabiltzaileentzako gunean kokatzeko maniobra egitea. Horrela, pertsona batek hau adierazi du: *“autobusera atzeko aldetik igotzeko plataforma apur bat eskasa da eta segurtasunik ezaren sentazioa ematen du, nahiz eta inoiz ez zaidan ezer gertatu igotzean edo jaistean, baina ez naiz seguru sentitzen. Arazoa da plataforma goian dagoenean, ez dela egoten biratzeko lekurik, korridorea eserlekuen zorua baino maila baxuagoan dago, aurrez aurre sartu eta eskuinerantz biratu behar izaten da aurrera begira jartzeko, eta bira hori egitea oso arriskutsua da, eserlekuen zorua estua delako eta gurpila azalera horretatik atera eta aulkia korridorerantz erortzeko arriskua dagoelako. Ez dago gurpil-aulki motordunek behar duten biraketa-erradiorik. Gainera, eserleku-ilara bakarra kentzen dute, eta ez dago nahikoa leku maniobra egiteko eta kokatzeko”; “oso trebea izan behar da gurpil-aulki motordunarekin biratzeko. Batzuetan erdi zeharkatuta geratu naiz, biratu ezinik, eta horrela bidaiatu dut. Nire sentazioa: bidaiatzeko ziurgabetasuna. Eserleku-ilara kendu ote dute? Bidaiatu ahal izango al dut? Ilara bat edo bi kendu ote dituzte? Nahikoa leku izango al dut? Eta okerrena: nola moldatuko naiz gaur biratzeko, ez al naiz korridorera eroriko? Eta bidaiatzen ari naizenean, hau pentsatzen dut: nola moldatuko naiz, biratzeko, irteteko, plataformara igotzeko eta autobusetik jaisteko? Atzeraka joan beharko al dut, lekurik ez dudalako bira egiteko eta plataformara aurrez aurre igotzeko? 3 metroko altueran dagoen plataforma batean bizkarrez sartu beharko al dut?”*.

Ildo beretik, esanguratsua da parte-hartzaileetako bati gertatutakoa: *“plataformara igo ondoren, ez dute kutxa jarri korridoreak sortzen duen hutsunea estaltzeko eta gurpil-aulkiaren erabiltzailearen maniobra errazteko. Horregatik, eta autobus barruan maniobrak egiteko leku gutxi dagoelako, korridorera erori naiz”*.

Plataformak, batzuetan, gabeziak ditu funtzionamenduan, eta halaxe egiaztatu da azterlanean: *“joanekoan, arrapala ez zebilen. Baina berehala eskaini zidaten beste autobus egokitu batean bidaiatzeko aukera, ordu berean”*. Beste batzuetan, plataforma manipulatzeko ardura duten gidarien ezjakintasunak edo prestakuntza faltak eragiten du zailtasuna; adibidez, honako hau dio desgaitasuna duen pertso-

na batek: *“gidariak ez zekien nola funtzionatzen zuen plataformak, eta lankide bati deitu behar izan zion laguntza eskatzeko”*.

Autobusaren barrualdeari dagokionez, pertsona batzuek hau adierazi dute: *“korridorea oso estua da, mugikortasun urriko pertsonentzat problematikoak, eta, gainera, ez dago heltzeko lekurik”*; *“korridorea hain estua denez, alboz joan behar izan dut”*.

Desgaitasuna duten pertsonen , halaber, gurpil-aulkien erabiltzaileentzako guzuzen konfigurazioa eta baldintzak baloratu dituzte, eta baita mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak ere. Hala, honako hau adierazi dute *“behin baino gehiagotan gertatu izan zait gidariei ez jakinarazi izana gurpil-aulkia erabiltzen duen pertsona batek bidaiatuko zuela, nahiz eta nik telefonoz abisatu, eta gidariak ez zituen autobuseko eserlekuak kendu, eta, beraz, ez zegoen lekurik nire motordun gurpil-aulkiarentzat”*, edo *“autobusa ez zegoen prest mugikortasun urriko pertsona baten aulki bat hartzeko, eta ondorioz, autobusa atzeratu egin zen”*, *“laguntzailearentzako eserlekua niregandik nahiko urrun zegoen”*. Horrekin batera, behin baino gehiagotan adierazi da honako hau: *“ez dago mugikortasun urriko pertsonentzat gordetako eserlekurik, eta, halakorik dagoenean, ez daude behar bezala seinaleztatuta”*.

Gurpil-aulkien ainguraketei dagokienez, hainbat kexa jaso dira ainguraketarik ez dagoelako edo desegokiak direlako: *“ainguraketekin beti daude arazoak, eta gidariak esaten dute nire gurpil-aulkiaren modeloगतिक dela, edo ainguraketak gogor daudelako...”*; *“ainguraketak badituzte, baina ez dituzte jartzen, motordun gurpil-aulkia itzalita badago jada ez dela mugitzen esaten dutelako, eta ez da horrela, uste dute desgaitasuna duten pertsonen baino gehiago dakitela”*; *“ima-jinatzen dut izango zituela, baina ez genuen denborarik, ez ninduen ainguratu”*. *“Ainguraketak zurrinak dira. Ez dira sokazkoak. Hori dela eta, ez da erraza jartzea. Estatuko dekretuaren arabera, martxaren kontrako noranzkoan bidaiatu behar da, buru-euskarri batekin. Ez bata ez bestea. Helduleku gisa ere ez dago barra horizontalik. Geldialdia eskatzeko botoia, erabiltzailearen posizioaren arabera, oso aurrean edo oso atzean gera daiteke”*; *“bidaiari ainguraketetako bat askatu zait. Gidariak ez dute aulki-modelo desberdinak ainguratzeko prestakuntzarik”*; *“ainguratze-sistema ez da ona, ez du balio gurpil-aulki motordunei eusteko, hobe da zoruan ainguratzen diren zinta-sistema bat”*.

**Geltokien irisgarritasun-baldintzei dagokienez**, seinaleztapen- eta komunikazio-sistematan antzemandako gabezia da gehien errepikatzen den alderdia, batez ere ikusmen-desgaitasuna duten pertsonen artean. Horrela, agerian geratu



INFORMAZIO-PANTAILAK  
TXIKIAK DIRA, ETA HANDIA  
URRUN DAGO, EZ DAGO  
IKUSMEN BAXUKO  
PERTSONA BATEK  
IKUSTEKO MODUAN

da honako hau: *“informazio-pantailak txikiak dira, eta handia urrun dago, ez dago ikusmen baxuko pertsona batek ikusteko moduan. Ez dago langilerik laguntzeko edo zalantzak argitzeko, informazio-gunean dauden langileek nasen zenbaki batzuk esaten dizkizute, eta kito, besterik ez”* edo *“geltokiko informazioa bisuala baino ez da, eta horrek ikusmen baxuko pertsonak sartzea eragozten du; ezinezkoa egin zait nasa laguntzarik gabe aurkitzea, modu bisualean baino ezin baita identifikatu”*.

Argiztapenari dagokionez ere gabeziak aipatu dira: *“geltokia oso iluna da, eta argiztapena ez da nahikoa. Gainera, oso geltoki handia da, eta ikusmen baxua duen pertsona batek ezin du identifikatu leihatilen, komunen, igogailuen eta abarren kokapena, modu bisualean baino ezin baita identifikatu”*.

Parte-hartzaileen % 78k adierazi dute, oro har, pozik daudela gidarien jarduteko moduarekin. Hala ere, % 22k adierazi dute ez daudela pozik; beraz, desgaitasuna duten pertsonen premiei buruzko ezagutzetan sakontzeko beharra dago, eta mugikortasun urria duten pertsonen kasuan, autobuseko joan-etorriaren garapenean esku hartzen duten alderdiak prestatzeko moduan ere sakondu behar da. Adibidez, pertsona batek hau xe adierazi du: *“pazientzia izan du ni ainguratzeko, nahiz eta ez jakin nola egin behar den”*. Beste batzuk, berriz, ez dauke pozik langileen jarrerarekin: *“igotzerakoan ez du kutxa jarri dagoen hutsunea estaltzeko. Itzultzean, nire laguntzaileak esan dio kutxa jarri behar dutela (berak badaki derrigorrezkoa dela). Gidariak erantzun du: «ohitu egin behar du, ez baitugu kutxarik, praktikatu egin behar du»*. Alferrikako hitzak alde batera utzita, azkenean jaitsi egin da ea kutxa ba ote zuen ikustera, eta bazeukan. *Kutxa nire laguntzaileak jarri du”,* edo *“gidaria histeriko jarri zen ni ikustean, ez baitzekien mugimendu urriko pertsona bat zuela, haserretuta eta kolpeka jartzen saiatu zen (plataforma)”*.

Aurreko paragrafoan adierazi den bezala, parte-hartzaileen % 22k adierazi dute ez daudela pozik, egoera onartezinak bizi dituelako. Zehazki, plataforma erabiltzean edo gurpil-aulkiak ainguratzean erakutsitako ezjakintasunagatik, *“gidariak ez zekielako plataformak nola funtzionatzen zuen, eta lankide bati*

*deitu behar izan zion laguntza eskatzeko". Era berean, gidariak badakitenean bidaiari bat mugikortasun urriko pertsona dela, horrek deserosotasun-sentsazioa dakarkio desgaitasuna duen pertsonari: "langileen arteko komunikazioa falta da. Gidariak mugikortasun urriko pertsona bat eramango duela ez dakienean, ez zaio gustatzen, plataforma ateratzean ez dakielako funtzionatuko duen eta tentsioa sortzen delako, une horretan gertatzen den atzerapenagatik eta bidaiariei barkamena eskatzen aritu behar duelako. Eta nik deserosotasuna sentitzen dut, horren guztiaren errudun sentitzen naiz, eta haiena da errua, koordinazio ezagatik".*



# ONDORIO OROKORRAK ETA PROPOSAMENEN DEKALOGOIA



06

Azterlanari esker egiaztatu ahal izan denez, hiriarteko autobus bidezko garraio publikoaren irisgarritasun-baldintzetan aurre-rapausoak eman diren arren, oraindik oztopo handiak daude, eta desgaitasuna duten pertsonen berdintasun-baldintzetan bidaiatzea eragozten dute.

Alderdi hauek, besteak beste gabezia handiak izan dituzte: txartelak erostea, autobuserako sarbidea, autobusaren barruan moldatzea, gurpil-aukiaren erabiltzaileentzako guneak, mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak, garraio-azpiegituren irisgarritasun-baldintzak edo gidarien jarrera...; horregatik guztiagatik, batzuetan, ezin izan dute joan-etorria irisgarritasun-, segurtasun- eta berdintasun-baldintza egokiek egin.

Beraz, jarraian adierazten diren neurrien dekalogoak aplikatu behar da, horrek aukera emango baitu Desgaitasuna duten Pertsonen Eskubideei buruzko Konbentzioan aitortutako eskubideak erabat eta eraginkortasunez bermatzeko:

# 1

**Garraioaren irisgarritasunaren arloan indarrean dauden arauak benetan eta eraginkortasunez betetzen direla bermatzea, bai autobusetan, bai garraio bide publiko honen erabilerarekin lotutako azpiegitura eta zerbitzuetan.**

# 2

**Txartelak erosteko orduan desgaitasuna duten pertsonen aukera-berdintasuna bermatzea, eta titulua telematikoki, telefonoz edo aurrez aurre erosteko aukera ematea.** Arreta berezia eskainiko zaio gurpil-aukia erabiltzen dutenentzako guneetarako txartelak edo mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuetarako txartelak Internet bidez erosteko prozedurak eta mekanismoak bermatzeko beharrari.

# 3

**Desgaitasuna duten pertsonen autobusean bidaiatzeko aukera emango diguten mekanismoak eta prozedurak bermatzea, aldezturik abisatzeko protokoloa edo gainerako bidaiariekiko tratua desberdina eta diskriminatzailea dakarten beste baldintza batzuk nahitaez bete beharra izan gabe.**

**4**

Mugikortasun urriko pertsonak autobusetara segurtasunez, erosotasunez eta duintasunez sartzeko, sarbide irisgarria izango dutela bermatzea, plataforma jasotzaileen eta ibilgailuetara sartzeko mekanismoen diseinuan berrikuntza bultzatuz bereziki, desgaitasuna dugun pertsonok sarbidea arrisku-ekintza gisa bizi ez dezagun eta segurtasun-eza ezaugarri nagusi izan ez dezan.

**5**

Gurpil-aulkia erabiltzen dutenentzako guneak eta mugikortasun urriko pertsonentzako eserlekuak daudela bermatzea, irisgarritasun-baldintza teknikoak betetzen dituztenak, behar bezala seinaleztatuta eta ibilbide irisgarri baten bidez komunikatuta, bidaiarien segurtasuna bermatzeko ainguraketa-elementu egokiekin.

**6**

Ibilgailuan barruko seinaleei eta informazioari dagokienez legez ezarritako irisgarritasun-baldintza teknikoak betetzen direla bermatzea, bereziki soinu bidez informazioa emateko sistemen erabilgarritasunean eta aktibazioan.

**7**

Gidarien gaitasuna bermatzea mugikortasun urriko pertsonak garraioa erabiltzearekin lotutako alderdi guztietan, bai ibilgailura sartzeko elementu mekanikoen erabileran, bai horiek behar bezala mantentzeko lanetan eta ainguraketen erabileran, bai garraio irisgarriko eskubidea egikaritzeko desgaitasuna duten pertsonen behar guztietan. Jendeari arreta ematen dieten langileak ere prestatzea, desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta izan ditzakegun beharrei buruz.

**8**

Autobus-geltokietan legez ezarritako irisgarritasun-baldintzak bermatzea, bai guneetan, bai instalazioetako gailuetan eta bertan ematen diren zerbitzuetan, informazio- eta komunikazio-arloan beharrezkoak diren neurriak barne.

**9**

Mugikortasun urriko pertsonak garraio publikoaren erabileran esku hartzen dugun eragile guztiek (erakunde publikoak, operadore pribatuak, desgaitasuna duten pertsonak ordezkatzan

ditugun Hirugarren Sektorre Sozialeko erakundeak, etab.) osatutako jarraipen-mahai edo -batzordeen eraketa eta funtzionamendu eraginkorra bermatzea Euskadiko hiru lurraldeetan, garraioan irisgarritasun unibertsaleko baldintzak bermatzera bideratutako politikak eta neurriak diseinatzeko, horien jarraipena egiteko eta ebaluatzeko, bai eta desgaitasuna duten pertsonen garraioarekin lotutako produktuen eta zerbitzuen diseinuan parte har dezaten sustatzeko ere.

## 10

Kontratazio publikoa garraio publikoan irisgarritasun unibertsaleko baldintzak sustatzeko tresna eraginkor bihur dadin bultzatzea, jarraipenerako, ikuskapenerako eta, hala badagokio, zehapenerako neurriak txertatuz, legez eta kontratu bidez ezarritako betebeharrak betetzen ez direnean.





ERANSKINA

---

## EAE-KO ERREPIDEKO BIDAIARIEN HIRIARTEKO GARRAIOAK (AUTOBUSA) BETE BEHAR DITUEN IRISGARRITASUN-BALDINTZEI BURUZKO TXOSTENA

---

### → I. TXOSTENAREN XEDEA

---

Txosten honen helburua da Euskadiko garraio publikoaren irisgarritasun-baldintzak aztertzeko egindako azterlanari testuinguru juridikoa ematea.

Ibilgailuek, bidaiarien geltokiek eta espazio publiko urbanizatuak bete behar dituzten irisgarritasun-baldintzak aztertuko dira.

Txosten honetatik kanpo geratzen dira EAEn bidaiarien hiri barruko eta hiri inguruko garraioak bete behar dituen irisgarritasun-baldintzak (besteak beste, bidaiariak korridorean edo eremu mugatuetan zutik garraiatu ahal izateko diseinatutako hiri eta hiriarteko garraiorako autobusak) eta garraio horrentzako geltokiak/geralekuak.

### → II. APLIKATU BEHARREKO ARAUDIA

---

Irisgarritasunaren arloan aplikatu beharreko araudia EAeko errepideko bidaiarien hiriarteko garraioaren jatorria eta helmugaren arabera da.

Oro har:

- a) EAeko lurraldetik bakarrik igarotzen diren bidaiarien errepideko garraioari autonomia-erkidegoko araudia aplikatuko zaio, betiere irisgarritasun-baldintzak bermatzeko estatuko oinarrizko gutxieneko araudia errespetatzen badu (Eusko Legebiltzarren 4/2004 Legearen 1. artikulua, EKren 148.5 artikuluari eta Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuaren 10.32 artikuluekin lotuta).

Autonomia-erkidegoko araudiak estatuko gutxienekoa hobetu dezake, baina inola ere ez okertu; estatuko oinarrizko gutxieneko hori errespetatzen ez badu, estatuko araudia aplikatuko da (hala ondorioztatzen da 1544/2007 Errege Dekretuaren azken xedapenetatik hirugarrenean, eta halaxe interpretatu zuen Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzien Salak 414/2013 epaian –Vitoria-Gasteizko tranbiaren markesinei buruzkoan–).

Aplikatzekoa den araudi autonomikoa, betiere estatuko oinarrizko gutxienekoa errespetatzen badu, honako hau da:

- Eusko Legebiltzarraren 4/2004 Legea, martxoaren 18koa, Errepideko Bidaiari Garraioarena, eta Eusko Jaurlaritzaren 51/2012 Dekretua, apirilaren 3koa, Errepideko Bidaiari Garraioaren Erregelamendua onartzen duena (aurrerantzean, Errepideko Bidaiari Garraioaren EAeko Erregelamendua).
  - 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, Irisgarritasuna Sustatzekoa (Desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta haien gizarteratzeari buruzko Lege Orokorren testu bategineko oinarrizko gutxienekoak errespetatuz).
  - Eusko Jaurlaritzaren 68/2000 Dekretua, apirilaren 11koa, Hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazioko sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituenak [(honako hauen oinarrizko gutxienekoak errespetatuz: apirilaren 20ko 505/2007 Errege Dekretua (espazio publiko urbanizatueta eta eraikuntzetara sartzeko eta horiek erabiltzeko desgaitasuna duten pertsonen irisgarritasuneko eta diskriminaziorik ezeke oinarrizko baldintzak onartzen dituenak) eta uztailaren 23ko TMA/851/2021 Agindua (espazio publiko urbanizatueta sartzeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarrizko baldintzen dokumentu teknikoa garatzen duena)].
  - Eusko Jaurlaritzaren 126/2001 Dekretua, uztailaren 10ekoa, Garraioan Irisgarritasun Baldintzei buruzko Arau Teknikoak onesten dituenak (azaroaren 23ko 1544/2007 Errege Dekretuaren oinarrizko gutxienekoak errespetatuz).
- b)** Autonomia-erkidego bat baino gehiagotatik igarotzen diren bidaiarien Espainiako lurraldearen barruko garraioari (jatorria eta helmuga) estatuko araudia aplikatuko zaio (Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legearen azken xedapenetako bigarrena, Espainiako Konstituzioaren 149.1.21 artikulua-rekin eta Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuaren 12.9 artikulua-rekin lotuta). Aplikatzekoa den estatuko araudia honako hau da:
- 16/1987 Legea, uztailaren 30ekoa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzkoa, eta 1211/1990 Errege Dekretua, irailaren 28koa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua onartzen duena (aurrerantzean, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua).
  - 1/2013 Legegintzako Errege Dekretua, azaroaren 29koa, Desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta haien gizarteratzeari buruzko Lege Orokorren testu bategina onartzen duena.

- 505/2007 Errege Dekretua, apirilaren 20koa, Espazio publiko urbanizatueta eta eraikinetara iristeko eta horiek erabiltzeko desgaitasuna duten pertsonen irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarrizko baldintzak onartzen dituena.
- TMA/851/2021 Agindua, uztailaren 23koa, Espazio publiko urbanizatueta iristeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarrizko baldintzen dokumentu teknikoa garatzen duena.
- Eraikuntzaren Kode Teknikoaren SUA-9 "Irisgarritasuna" oinarrizko dokumentua.
- 1544/2007 Errege Dekretua, azaroaren 23koa, Desgaitasuna duten pertsonen garraibideak eskuratzeko eta erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarrizko baldintzak arautzen dituena, bai eta haren aldaketak ere. Errege-dekretu hori martxoaren 21eko 193/2023 Errege Dekretuaren bosgarren xedapen gehigarriarekin lotuta dago (193/2023 Errege Dekretuak desgaitasuna duten pertsonen irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarrizko baldintzak arautzen ditu, jendearen eskura dauden ondasunak eta zerbitzuak eskuratu eta erabiltzeko).

### → III. GARRAIOAREN ARLOKO ESKUMENEN BANAKETA. NORI ERREKLAMATU

---

#### **1. ESKUMENEN BANAKETA**

- a) EAEk eskumena du autobus bidezko bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzu publiko erregular eta diskrezionalak arautzeko eta baimenak emateko, baldin eta beren ibilbide osoa EAEko lurralde barruan egiten badute (EKren 148.1.5a eta 10.32. artikulua, eta Konstituzio Auzitegiaren azaroaren 16ko 37/1981 eta azaroaren 15eko 97/1983 epaiak), foru-erakundeekiko eskumenen barne-banaketa alde batera utzi gabe.
- b) Aldiz, Estatuko Administrazioak eskumena du autonomia-erkidego batetik baino gehiagotik igarotzen den errepideko garraioa arautzeko, eta EAERI dagokio jatorria eta helmuga Euskal Autonomia Erkidegoan duten bidaiarien garraioari buruzko estatuko araudia betearaztea (EKren 149.1.21 artikulua, Euskal Autonomia Erkidegoaren Autonomia Estatutuaren 12.9 artikulua eta Konstituzio Auzitegiaren azaroaren 16ko 37/1981 eta azaroaren 15eko 97/1983 epaiak).

Aurrekoaren ildotik, Estatuko Administrazioak zenbait eskumen transferitu edo eskuordetu dizkie autonomia-erkidegoei autonomia-erkidego bat baino gehiagota-

tik igarotzen diren hiriarteko garraioen arloan [Errepideko eta trenbideko garraio mekanikoen arloko transferentzien Bitariko Batzordearen Akordioa (ekainaren 19ko 1148/1981 Errege Dekretua —1981eko uztailaren 18ko BOE, 171. zk.—, eta Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 30eko 90/1981 Dekretua —1981eko abuztuaren 13ko EHAA, 54. zk.—, azaroaren 16ko 37/1981 eta azaroaren 15eko 97/1983 epaiak, eta uztailaren 30eko 5/1987 Lege Organikoa)].

Horren ondorioz, EAEko Administrazioari dagozkio (foru-erakundeekiko eskumenen barne-banaketa alde batera utzi gabe):

- autobusez doazen bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzu erregularrak ematea, baimentzea eta ustiatzea, baldin eta haien ibilbidea nagusiki EAE barruan egiten badute, Estatuko Administrazioak aldeko erabakia eman ondoren (5/1987 LOren 4. artikulua).
  - eta ibilbidearen zati bat EAEko lurraldetik egiten duten autobus-bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzu diskrezionalak baimentzea (5/1987 LOren 5. eta 6. artikulua):
  - baimena ibilgailu jakin bati ematen bazaio, ibilgailu horrek EAEn du egoitza;
  - baimena ez bazaio ematen ibilgailu jakin bati, baimenaren xede den enpresak (edo sukurtsalak) EAEn du egoitza.
- c)** EAEn eskumenen barruan, EAE Osorako Erakundeei dagokie errepideko garraioen arloko legegintza (beren eskumenekoa den heinean), arauak garatzea, goi-ikuskaritza, plangintza eta koordinazioa; eta lurralde historikoetako foru-organoei dagozkio errepideko garraioaren arloko betearazpen-eskumenak (Autonomia Erkidego osorako erakundeen eta bertako lurralde historikoetako foru-organoen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 10. artikulua).

Beraz, esku artean dugunerako, foru-aldundiei dagokie:

- autobus-bidaiarien hiriarteko garraioaren zerbitzu erregularrak sortzea, ematea, gehitzea, kentzea eta abar (eta ibilgailuak zerbitzuetara atxikitze eta desatxikitze baimena ematea), baldin eta dagokion lurralde historikotik igarotzen bada ibilbide osoa edo ibilbide gehiena (betiere EAEn eskumena bada, nahiz eta eskumen hori gainditu);
- dagokion lurralde historikoan autobus-geltoki terminalak ezartzea onartzea/baimentzea, eta dagokion udalak aurkezten duen proiektua onartzea.

EAEren eta foru-erakundeen arteko errepide bidezko garraioaren eta garraio-azpiegituren arloko eskumen-banaketa Bidaiarien Errepide bidezko Garraioari buruzko martxoaren 18ko 4/2004 Legearen 4. eta 44. artikuluetan eta Autonomia Erkidego osorako erakundeen eta bertako lurralde historikoetako foru-organoen arteko harremani buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 10. artikuluan arautzen da, honako hauei dagokienez:

- Errepide eta trenbide bidezko garraio mekanikoen arloko transferentzien Batzorde Mistoaren Akordioa, ekainaren 19ko 1148/1981 Errege Dekretuaren bidez onartua, (1981eko uztailaren 18ko BOE, 171. zk.), eta Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 30eko 90/1981 Dekretua (1981eko abuztuaren 13ko EHAA, 54. zk.). Dekretu hori honako dekretu hauekin lotuta dago: martxoaren 5eko Eusko Jaurlaritzaren 36/1985 Dekretua (Araba), martxoaren 5eko 57/1985 Dekretua (Bizkaia) eta martxoaren 5eko 46/1985 Dekretua (Gipuzkoa).
  - eta Garraioen arloko Transferentzien Batzorde Mistoaren 2021eko maiatzaren 10eko Akordioa, ekainaren 29ko 476/2021 Errege Dekretuaren bidez onartua (2021eko uztailaren 7ko BOE, 161. zk.) eta Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 6ko 171/2021 Dekretua (2021eko uztailaren 7ko EHAA, 133. zk.), Eusko Jaurlaritzaren urtarrilaren 11ko 1/2022, 2/2002 eta 3/2022 Dekretuekin lotutakoak (Araba, Bizkaia eta Gipuzkoa, hurrenez hurren), eta guztiak 2022ko urtarrilaren 14ko Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian (9. zk.) argitaratuak.
- d)** Azkenik, hiriarteko garraioari dagokionez, dagokion udalaren erantzukizuna da espazio publiko urbanizatuaren irisgarritasuna. Gainera, normalean, udalek erai-ki eta ustiatzen dituzte bidaiarien geltokiak hiriarteko garraiorako (dagokion foru-aldundiaren alde aurreko baimena alde batera utzi gabe).

## **2. ERREKLAMAZIOAK**

Aurreko eskumen-banaketa finkatuta, irisgarritasun-araudia ez betetzeagatik egin daitezkeen erreklamazioak honela aurkeztu behar dira:

- dagokion emakida eman duen administrazioari aurkeztu beharko zaio, autobusetako irisgarritasun-araudia ez betetzeagatik egindako erreklamazioa bada;
- dagokion proiektua baimendu edo onartu duen administrazioari aurkeztu beharko zaio, garraio-azpiegitura batean (geltokietan) irisgarritasun-araudia ez betetzeagatik egindako erreklamazioa bada;

- dagokion udalari aurkeztu beharko zaio, urbanizatutako espazio publikoan irisgarritasun-araudia ez betetzeagatik egindako erreklamazioa bada.

## → IV. BIDAIARIEN HIRIARTEKO GARRAIOAREN IRISGARRITASUN-BALDINTZAK

---

Bidaiarien errepide bidezko hiriarteko garraioa irisgarria izan dadin, irisgarriak izan beharko dira:

- ibilgailuak edo kotxeak (elementu mugikorak);
- garraio-azpiegiturak (markesinak, geralekuak, autobus-geltokiak);
- eta garraio-azpiegitura horietara iristeko espazio publiko urbanizatuak;

Jarraian, garraio-azpiegiturei, horietara sartzeko espazio publiko urbanizatuari eta ibilgailuei oro har zer baldintza eskatzen zaizkien aztertuko da (hiriarteko garraioaren ibilbidea EAEko lurraldetik irteten den edo ez kontuan hartuta), batzuk eta besteak irisgarritzat hartzeko.

### **1. GARRAIO-AZPIEGITURAK**

Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 10eko 126/2001 Dekretuak ezartzen duenez: "Euskal Administrazioen eskumenekoak diren bidaiarientzako garraio publikoetan eta ibilbide osoa erabat Euskal Autonomia Erkidegoaren barruan egiten dutenetan, eta garraio horietara zuzendutako eraikin zerbitzu, instalazio eta altzarietan".

Hala ere, eraikin, zerbitzu, instalazio eta altzari horiek EAEn zein Estatuko Administrazioaren eskumenekoak diren garraioetarako balio baldin badute, eta, nolahi ere, EAEn badaude, eraikin, instalazio eta altzari horiei Eusko Jaurlaritzaren 68/2000 Dekretuaren irisgarritasun-baldintza teknikoak ere aplikatuko zaizkie. EAEn dauden bidaiarien errepideko garraio publikorako eraikin, instalazio eta altzari guztiek irisgarritasunaren arloko araudi autonomikoa bete behar dute beti (betiere, estatuko araudiak ezarritako oinarrizko baldintza gutxienekoak errespetatuz).

Izan ere, bidaiarien markesinen, geralekuen eta geltokien irisgarritasun-baldintza teknikoei dagokienez, Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 10eko 126/2001 Dekretuaren 3. artikulua Eusko Jaurlaritzaren 68/2000 Dekretuaren II., III., IV. eta V. eranskinetara jotzen du.

Oro har, garraio-azpiegituren irisgarritasun-baldintza tekniko nagusiak, araudi horren arabera, honako hauek dira:

**a) Markesinak eta geralekuak:**

- Markesinen eta geralekuen alde batean eta itzaroteko gunean eta nasan oztoporik gabeko zerrenda bat egongo da, 1,80 m-ko zabalerakoa.
- Autobus geraleku guztiak oinezkoentzako pasabide batetik hurbil egongo dira.
- Autobus-gelditzean, espaloitik plataforma bat ateratzen bada, zintarria 20 cm-ko altueran eduki ahal izango du. Horrela, zoladuraren eta autobusaren arteko altuera-desberdintasuna murriztu egingo da.
- Eserlekuak altuera irisgarrian jarriko dira, bizkarraldearekin eta beso-euskarriekin.
- Makina automatikoen komunikaziorako gutxienezko irisgarritasun-baldintzak beteko dituzte, eta ordaintzeko gailuak altuera irisgarrian egongo dira.

**b) Autobus-geltokiak:**

- Sarbideak eta interkomunikazioa (estatuko oinarritzko gutxienezkoa):
  - Geltokira sartzeko ate irisgarri bat egongo da gutxienez, eta nasetara sartzeko beste bat, hala badagokio.
  - Eraikin nagusia eta dartsena eta nasa bakoitza ibilbide irisgarrien bidez komunikatuko dira. Oinezkoentzako barne-ibilbide irisgarri bat egongo da geltokian, eta geltokiaren sarbide egokitua geltokiaren funtsezko puntuetan lotu beharko du (txartelen salmenta, informazioa, komunak, kafetegia eta nasak).
  - Bidaiarientzako terminaletan, "ahal denean eta ahal den neurrian", erabilera orokorreko ebakuazio-bideak pertsona guztiek erabili ahal izango dituzte, eraikin publikoetan suteen aurka babesteko araudia kontuan hartuta.
- Oinezkoentzako ibilbide irisgarria (eraikuntzaren barruan):
  - Eraikinaren barruko ibilbide nagusietan oztoporik gabeko (ateak izan ezik) ibilbidea egongo da (1,80 m-ko zabalera eta 2,2 m-ko altuera); ez da altzaririk, erradiadorerik... jarriko.
  - Zoladura gogorra, trinkoa eta irristagaitza.
  - Komunikazio bertikaleko irisgarritasuna mugikortasun urriko pertsonen modu autonomoan erabili ditzaketen eraikuntza-elementuen edo elementu mekanikoen bidez egin beharko da.
  - Komunikazio horizontaleko espazioek pertsona guztien joan-etorria eta maniobra ahalbidetuko dute (desnibelak saihestuko dira, eta, baldin badaude, arrapalak erabiliz berdinduko dira).



- Ateak: atearen bi aldeetan, bira egiteko 1,80 m-ko oztoporik gabeko diametroa ahalbidetuko duen espazio libre horizontala egongo da; eta ez dute atearen orriek hartuko (zabalera hori duten korridoreetan 1,20 m-ko diametroko biraketa-erradioa onartuko da). Pasagunearen gutxieneko zabalera 0,90 m-koa izango da bi orriko ateetarako, modu normalean irekitzen badira, edo 1,20 m-koa automatikoki irekitzen badira. Eskuz eragiteko gailuak (krisketa, tiragailuak) dituzten ateak badira, altuera irisgarrian jarri beharko dira.  
Ate automatizatuak badira, programatutako irekiera-denbora egokia izango da mugikortasun urria duen pertsona igarotzeko, eta ez da inola ere 0,5 m/s-tik gorakoa izango.
- Korridore nagusiek gutxienez 1,80 m-ko pasagune librea izango dute.
- Arrapalak (eraikuntzaren barruan):
  - Gutxieneko zabalera: 1,80 m.
  - Eskailera-bururik gabeko tartearen gehieneko luzera 10 m-koa izango da. % 8ko gehieneko malda (% 10erainokoa gehienez 3 metro luze edo laburragoa bada), eta % 6koa gomendatzen da. Tarteko eskailera-buruak, 1,80 m-ko gutxieneko luzera.
  - Sarbideek 1,80 m-ko diametroko biraketa-maniobra egiteko aukera eman behar dute.
  - Zoladura irristagaitza; alboko babesak arrapaletan; eskudelak bi alboetan, altuera bikoitzean, arrapala 2 metro baino luzeagoa bada.
  - Tapiz gurgildunak: gutxienez 1 m-ko zabalera librea, eskudelekin bi aldeetan 90,5 cm-ko altueran, 45 cm luzatuko dira eskaileraren hasieran eta amaieran; azalera horizontala izango dute arrapalaren hasieran eta amaieran, 1,50 m-ko luzerakoa gutxienez.
- Eskailerak (eraikuntzaren barruan):
  - Eskaileraren azpitik igarotzeko 2,20 m-ko altuera librea gutxienez.
  - Kontramailaz hornituak.
  - Eskudela izango dute alde bietan, zabalera 1,20 m baino handiagoa bada, eta eskubanda bikoitza eskaileraren zabalera 2,40 m baino handiagoa bada.
  - Maila isolaturik gabe eta mailen gainjartzeak debekatuta.
  - Eskailera mekanikoak: metro bateko zabalera librea gutxienez, eskudelak alde bietan 90,5 cm-ko altueran dituela, 45 cm luzatuta eskaileraren hasieran eta amaieran; gutxienez 2 maila berdinduta, eskaileraren sarreran eta irteeran.

- Eskudela:
  - Finkapen irmoa. Diseinu anatomikoa. Krokadurak saihesteko moduan errematatuko dira.
  - Bikoitzak izango dira eta 45 cm luzatuko dira arrapalen/eskaileraren muturretan, eskaileraren/arrapalaren tarte osoaren estaldura bermatuz.
  
- Igogailuak:
  - Sarbide-plataformetan 1,80 metroko diametroa duen oztoporik gabeko zirkulu bat inskribatu ahal izango da.
  - Bidaiariaren ibilbide irisgarriaren zati gisa erabiltzen diren igogailuetan, gurpil-aulkidun pertsonak ekipajearekin eta beste pertsona batek lagunduta sartu ahal izango dira (estatuko oinarrizko gutxienera). Kabinak 1,40 m x 1,10 m izango ditu gutxienez (sakonera x zabalera) ate bakarrekoa bada (hainbat igogailu badaude, horietako batek gutxienez neurri horiek izango ditu). Kabinak sarrera eta irteera norabide desberdinetatik baditu, 1,80 m x 1,50 m izango ditu gutxienez (sakonera x zabalera). (Autonomia-erkidegoko araudiko kabinaren neurriek estatuko oinarrizko gutxienera hobetzen dute, eta, beraz, autonomia-erkidegoko araudia bete beharko da).
  - Zoladura irristagaitza.
  - Presio bidezko dei-sakagailuak, 0,90 m eta 1,20 m arteko altueran.
  - Kabinako zoladuraren eta sarbide-plataformako zoladuraren arteko aldea 20 mm-koa edo txikiagoa, eta bata eta bestearen arteko tarteak 35 mm-koa edo txikiagoa.
  - Ate automatikoak, mugikortasun urriko pertsonak presarik gabe sartu eta irten ahal izateko behar den irekiera-denborarekin. Pasagunearen gutxienera zabalera librea, ateak irekita, 0,90 m-koa.
  - Komunikazioan irisgarritasuna betetzen duten botoiak.
  
- Komunak:
  - Sexu bakoitzerako bat gordeko da hamar edo frakzio bakoitzeko.
  - Komunentzako espazioetan oztoporik gabeko 1,80 metroko diametroko zirkulu bat inskribatu ahal izango da.
  - Ateetako pasagunearen gutxienera zabalera 0,90 m-koa izango da.
  - Zoladura irristagaitza lehorrean eta bustian.
  - Komun egokituaren kabinak 1,50 m-ko diametroko oztoporik gabeko zirkulu bat (1,80 m gomendatzen da) inskribatzeko lekua izan beharko du lurretik 0,70 m-ko altueraraino. Alarma-sistema edukiko du, 0,40 m-ko altueran, kordoi motakoa edo antzekoa.

- Komun egokituaren kabinaren barruan, idulkirik gabeko konketa bat jarriko da 0,80 m-ko altueran (70 cm x 50 cm-ko espazio librea edukiko du gutxienez (—altuera x sakonera—, estatuko oinarritzko gutxienera, EKT); komun-ontzia 45-50 cm-ko altueran, bi aldeetan lekualdaketa egiteko tokiarekin (estatuko oinarritzko gutxienera, EKT).
  - Altzariak: altzarien arteko pasabide nagusiak 1,80 m-koak izango dira. Gurrpil-aulkietan dauden pertsonen erabiltzeko moduko diseinua izango dute altzariak, eta makilen erabiltzaileentzat edo ikusmen-arazoak dituztenentzat zailtasunik edo arriskurik ez izateko moduan jarriko dira.
  - Erakusmahaiak eta leihatilak: arreta-gune irisgarriaren baldintza teknikoak bete behar dituzte.
  - Makina automatikoak: komunikaziorako gutxienera irisgarritasun-baldintzak beteko dituzte, eta ordaintzeko gailuak altuera irisgarrian egongo dira.
- c) Gainera, estatuko oinarritzko gutxienera gisa, 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskinak, besteak beste, honako hauek ezartzen ditu:
- Garraio publikoko instalazioetan, “duten garrantziagatik haien kudeaketak horretarako aukera ematen duenean”, laguntza-zerbitzua egongo da, behar bezala prestatua, instalaziotik igarotzen diren desgaitasuna duten pertsonen arreta emateko, behar duten informazioa emateko eta txartelak erostean arreta emateko.
- Ez da zehazten zein diren instalazio horiek (“garraio publikoko instalazioak, duten garrantziagatik haien kudeaketak horretarako aukera ematen duenean”). Arauan definiziorik ez dagoenez, uste da gutxienez bete beharrekoa izan behar litzatekeela urtean 1.000.000 bidaiaririk gorako trafikoa duten geltoki eta trukagailuetan eta probintziako hiriburuetan, 1544/2007 Errege Dekretuaren 5.1 artikularekin analogiaz.
- Behar bezala identifikatutako itsu-txakurrak eta laguntzako txakurrak erabile-ra publikoko eraikin eta geletan sartzea eta egotea baimenduko da. Ahal den neurrian, itsu-txakurrek eta laguntzako txakurrek beren beharrezan fisiologikoak egin ahal izateko lekuak prestatuko dira.
- 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskinen baldintza horiek bete beharrekoak dira jada.

Hala ere, 1544/2007 Errege Dekretuaren IV. eranskinaren oinarriko gutxieneko baldintzak 2025eko maiatzetik aurrera baino ezin izango dira eskatu, 1544/2007 Errege Dekretua indarrean jarri aurretik zeuden geltoki eta trukagailuetan, urtean 1.000.000 bidaiariko trafikoa edo txikiagoa badute (eta probintziako hiriburu ez badira). Urteko 1.000.000 bidaiaritik gorako trafikokoa dutenetan edo probintziako hiriburukoak direnetan jada bete beharrekoak dira.

## **2. INGURUKO HIRI-INGURUNEA:**

EAEEn kokatzen den heinean, hiri-inguruneak Eusko Jaurlaritzaren 68/2000 Dekretuaren II. eranskineko irisgarritasun-baldintza teknikoak bete beharko ditu (edo, hala badagokio, lehendik dauden inguruneetarako, aipatutako dekretuaren V. eranskinetakoak), betiere uztailearen 23ko TMA/851/2021 Aginduan ezarritako gutxieneko irisgarritasun-baldintzak errespetatuz (TMA/851/2021 Agindua, uztailearen 23koa, Espazio publiko urbanizatueta iristeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarriko baldintzen dokumentu teknikoa garatzen duena).

Oro har, inguruko hiri-ingurunearen irisgarritasun-baldintza tekniko nagusiak honako hauek dira:

### **a) Oinezkoentzako ibilbide irisgarria:**

- Oztoporik gabeko pasagunearen gutxieneko zabalera 2 m-koa izango da, eta gutxieneko altuera librea 2,20 m-koa.
- Luzetarako malda hau izango da: % 6koa edo txikiagoa. Zeharkako malda gehienez % 2koa izango da —% 1,5 gomendatzen da—.
- Zoladura gogorra, irtengunerik gabea eta irristagaitza.
- Zuhaitzetako txorokak estali egingo dira. Sareta lautuak.
- Maldak, oinezkoentzako pasabideak edo igogailu irisgarriak dituzten desnibeltan oinezkoentzako ibilbide irisgarrien jarraitutasuna bermatuko da.

### **b) Arrapala irisgarriak:**

- Eskailera-bururik gabeko tartearen gehieneko luzera: 9 m (estatuko oinarriko gutxienekoa). Gutxienez 2 m-ko zabalera. % 8ko gehieneko malda eta % 1,5eko zeharkako gehieneko malda.
- Sarbideetan 1,80 m-ko diametroko biraketa-maniobra egin ahal izango da. Tarteko eskailera-buruak, gutxienez 2 m-ko luzera.
- Zoladura irristagaitza; alboko babesaren arrapaletan; eskudelak albo banatan.
- Tapiz gurgildunak: gutxienez 1 m-ko zabalera librea, eskudelekin bi aldeetan 90,5 cm-ko altueran, 45 cm luzatuko dira eskaileraren hasieran eta amaieran;

azalera horizontala izango dute arrapalaren hasieran eta amaieran, 1,50 m-ko luzerakoa gutxienez.

**c) Igogailuak:**

- Sarbide-plataformetan, 1,80 metroko diametroa duen oztoporik gabeko zirkulu bat inskribatu ahal izango da.
- Kabinak 1,40 m x 1,10 m izango ditu gutxienez (sakonera x zabalera) (hainbat igogailu badaude, horietako batek gutxienez neurri horiek izango ditu). Kabinak sarrera eta irteera norabide desberdinetatik baditu, 1,80 m x 1,50 m izango ditu gutxienez (sakonera x zabalera); zoladura irristagaitza.
- Altuera irisgarriko dei-sakagailuak.
- Kabinako zoladuraren eta sarbide-plataformako zoladuraren arteko aldea 20 mm-koa edo txikiagoa, eta bata eta bestearen arteko tartea 35 mm-koa edo txikiagoa.
- Ate automatikoak, mugikortasun urriko pertsonak presarik gabe sartu eta irten ahal izateko behar den irekiera-denborarekin. Pasagunearen gutxienerako zabalera librea, atek irekita, 0,90 m-koa.

**3. ELEMENTU MUGIKORRAK (AUTOBUSAK) ETA ZERBITZUA EMATEKO BALDINTZAK:**

**IV.3.1.- Autonomia-erkidegoko araudia aplikatzen zaien errepideko bidaiarien hiriarteko garraioa.**

- a)** Autonomia-erkidegoko araudia aplikatzen zaien errepideko bidaiarien hiriarteko garraioetarako, autobusek bete beharko dituzten irisgarritasun-baldintza teknikoak honako hauek dira (Eusko Jaurlaritzaren 126/2001 Dekretuak ezarritakoak, betiere 1544/2007 Errege Dekretuak ezarritako oinarriko gutxienerako errespetatuz):
- Irisgarritzat hartuko dira kotxe edo ibilgailu bakoitzeko gurpil-aulkiak erabiltzen dituztenentzako bi gune dituzten kotxeak eta mugikortasun urriko pertsonentzako (gurpil-aulkirik erabiltzen ez dutenentzat) lau eserleku dituzten kotxeak (bai zoru altukoak, bai zoru baxukoak); sarbide-ateetatik hurbil eta behar bezala seinaleztatuta egongo dira.  
Mugikortasun urria duten pertsonentzako eserlekuetan irisgarritasunaren nazioarteko ikurra jarriko da.
  - Mugikortasun urria duten pertsonentzako eserlekuak izango dira saltzen diren azkenak, baldin eta mugikortasun urriko inork ez baditu aurretik eskatzen.  
Lehentasunez betetzeko lekuak eskainiko dira klase guztietan. Garraiobide batek

goi-mailako klaseetan (lehentasunezkoa, kluba, etab.) baino ez badu lehentasunezko lekurik, desgaitasuna duen pertsonak horiek erabiltzeko eskubidea izango du, beheragoko klaseko txartelaren (turista, etab.) prezioa soilik ordainduta –estatuko oinarrizko gutxienekoa–.

- Garraibideetan modu autonomoan sartu eta jaitsi ahal izango dira pertsonak. Horretarako:
  - Zoru baxua duten autobusek zorua alboz beheartzeko sistemak izango dituzte; sistema horiei esker, zoru-plataformak ez du 25 cm-ko altuera gaindituko, eta arrapala ezkutagarria izango dute (instalatzen den atearen zulo hutsaren zabalerakoa). Igotzeko atetik gertu, gidariei jakinarazteko txirrina egongo da, 90 eta 120 cm arteko altueran. Arrapalak funtzionatzen duen bitartean, seinale akustiko eta argitsu bat igorriko da.
  - Zoru altuko autobusek plataforma jasotzaile bat izango dute kanpoko galtzadaren edo nasaren eta autobusaren zoruaren arteko desnibela gainditzeko, eta gurpil-aulki bat izango dute mugikortasun urriko pertsonen sarbidea errazteko. Plataformak funtzionatzen duen bitartean, seinale akustiko eta argitsu bat igorriko da.
- Ibilgailuen barruan dauden heldulekuek eta barrek 68/2000 Dekretuan jasotako ezaugarri antropometrikoak eta komunikaziokoak bete beharko dituzte. Autobusaren barruan, eusteko barrek jarraitutasuna izan behar dute sartzeko atetik irteeraraino.
- Autobusaren informazio- eta komunikazio-sistemek komunikaziorako irisgarritasun-baldintzak bete beharko dituzte. Larrialdi-egoeretako erabilera publikoko alarma-gailuak desgaitasuna duten pertsonen erabili ahal izateko moduan egongo dira (estatuko oinarrizko gutxienekoa).
- Garraio publikoko zerbitzuen ibilgailu guztietan, behar bezala identifikatutako itsu-txakurrak eta laguntzako txakurrak onartuko dira (doan sartuko dira).

**b)** Gainera, estatuko gutxieneko oinarrizko araudiaren betez:

- Nolanahi ere, desgaitasuna duen bidaiari batek behar dituen ortesiak eta gailuak doan garraiatuko dira maletategian, ez mugitzeko moduan eta segurtasunez.
- Kilometro eta urte bakoitzeko 1.000.000 bidaiariko edo gehiagoko trafikoa duten autobusetan eta linea-zerbitzuetan, edo ibilbide luzeena 100 km-tik gorakoa duten autobusetan eta lineetan txartelak Internet bidez erosteko aukera izan behar da, 10 ibilgailu edo gehiago atxikita dituzten lineetan.
- Eta aurreko guztiaz gain, egunean 750 bidaiaritik gorako trafikoa duten zerbitzuetan, honako hau ere bete beharko da, estatuko oinarrizko gutxieneko gisa (1544/2007 Errege Dekretua):

- Operadore batek zerbitzuan balizko gorabeheraren bat izan duelako laguntza-ibilgailu bat erabili behar badu, kontuan hartu beharko du, ezohiko zerbitzuak duintasun- eta irisgarritasun-baldintzetan eman behar zaizkiela desgaitasuna duten bidaiariei, eta, ahal den neurrian, honako hauek emango zaizkie:
  - laguntza-ibilgailu irisgarriak;
  - matxuratutako ibilgailutik eta laguntza-ibilgailura igarotzeko bitartekoak;
  - eta, hala badagokio, laguntza-ibilgailua irisgarria izango da.
 Salbuespenezko egoeretan izan ezik, saihestu egingo da inprobisatutako baliabideak erabiltzea, hala nola laguntza-premia handiak dituzten bidaiariak (gurpil-aulkien erabiltzaileak, eta abar) "pultsuan" eramatea.
- Bidaiariei arreta eman behar dieten enpresa operadoreek prestakuntza-prozesuak ezarriko dituzte langileentzat, desgaitasuna duten bidaiariei lagundu ahal izateko.

- c) Autonomia-erkidegoko araudiak ezarritako irisgarritasun-baldintzak Eusko Jurlaritzaren 126/2001 Dekretua indarrean jarri ondoren eskatutako baimen, emakida eta lizentziek bete beharko dituzte, eta pleguetan sartu beharko dira (Errepideko Bidaiari Garraioaren Euskal Erregelamenduaren 24.2.b) artikulua).

Araudi hori indarrean jarri baino lehenagoko emakiden kasuan, Desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta haien gizarteratzeari buruzko Lege Orokorraren testu bategina onartzen duen azaroaren 29ko 1/2013 Legegintzako Errege Dekretuaren babesean, bete beharrekoak izan beharko lirateke estatuko araudi horren araubide iragankorren arabera bete beharrekoak diren estatuko araudiaren garraioko gutxieneko irisgarritasun-baldintzak (izan ere, estatuko araudi horren gutxieneko irisgarritasun-baldintza batzuk 1544/2007 Errege Dekretua indarrean jarri ondoren, hau da, 2012ko maiatzetik aurrera, emandako emakida berriek bakarrik bete beharko dituzte).

Bereziki, akatsik edo omisorik ezean, autonomia-erkidegoko araudia indarrean jarri aurreko emakidek honako hauek bete behar dituzte:

- kilometro eta urte bakoitzeko 1.000.000 bidaiariko edo gehiagoko trafikoa duten linea-zerbitzuetan, edo ibilbide luzeena 100 km-tik gorakoa duten linea-zerbitzuetan, 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskineko 1.a), 1.b), 1.c), 1.f) eta 1.i) apartatueta-ko material mugikorraren irisgarritasun-baldintzak, eta 2012tik zerbitzu horietara sartu diren ibilgailu berrientzat, baita 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskineko 1.d), 1.e), 1.g) eta 1.h) apartatueta-koak ere (1544/2007 Errege Dekretuaren 5. artikulua).
- kilometro eta urte bakoitzeko 1.000.000 bidaiari baino gutxiagoko trafikoa duten linea-zerbitzuetan eta ibilbide luzeena 100 km-tik beherakoa duten linea-zerbitzuetan, 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2.1.b), c), f) eta i) eranskinetako material mugikorre-

- rako irisgarritasun-baldintzak, eta 2012tik zerbitzu horietara sartu diren ibilgailu berrientzat, baita 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskineko 1.d), 1.e), 1.g) eta 1.h) apartatuetaoak ere (1544/2007 Errege Dekretuaren 5. artikulua).
- eta, nolana ere, derrigorrez bete behar diren 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskinak ezarritako neurriak (linearen trafiko-erakundearen arabera).

### **3.2. Estatuko araudia aplikatzen zaien errepideko bidaiarien hiriarteko garraioak.**

Estatuko araudia aplikatzen zaien errepideko bidaiarien hiriarteko garraio erregularrari dagokienez, autobusek bete behar dituzten irisgarritasun-baldintza teknikoak 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eta IX. eranskinetan ezarritakoak dira, aipatutako Errege Dekretuaren 5. artikuluekin lotuta.

Hala ere, bete behar den estatuko oinarritzko gutxienekoa zehazteko, zerbitzuaren garrantzia (urteko bidaiari-kopurua) edo ibilbidearen luzera hartu behar dira kontuan, eta baita emakida berriak diren edo Errege Dekretua bera indarrean jarri aurrekoak diren ere.

Funtsean, 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eta IX. eranskinetako gutxieneko baldintzak honako hauek dira:

- a)** 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinetako baldintzak.
  - Kilometro eta urte bakoitzeko 1.000.000 bidaiariko edo gehiagoko trafikoa duten edo ibilbide luzeena 100 km-tik gorakoa duten linea erregularretako zerbitzuek bete beharreko baldintzak:
    - a) 2012ko maiatzetik aurrera bete beharreko baldintzak (1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinaren 1.b), 1.c), 1.f) eta 1.i) paragrafoak).
    - b) Desgaitasuna duten pertsonentzako lekuak gordetzea ibilgailuko sarbideetatik hurbil.
    - c) Ibilgailuaren zorua ezin izango da irristakorra izan.
    - d) Itsuei edo beste desgaitasun bat duten pertsonen laguntzeko aplikatzen den araudiaren arabera identifikatutako itsu-txakurrak edo laguntzako txakurrak doan sartzeari.
    - e) Desgaitasuna duen bidaiari batek behar dituen ortesiak eta gailuak doan garraiatuak dira maletategian.
  - 1544/2007 Errege Dekretua indarrean jarri baino lehenagoko emakiden ondorioz ematen diren zerbitzuetan maiatzaz geroztik sartutako ibilgailu guztiek bete behar dituzten baldintzak: (1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinetako 1.d), 1.e), 1.g) eta 1.h) apartatuak):



- a) Barrak, heldulekuak edo beste elementu batzuk egongo dira, kanpotik ibilgailura errazago sartzeko eta errazago irteteko. Kontraste handia izango dute ibilgailuaren gainerakoarekin alderatuta.
  - b) Mailen ertzek edo egon daitezkeen bestelako oztupoek behar bezala seinaleztatuta egon beharko dute.
  - c) Ibilgailura sartzeko eta ibilgailutik irteteko elementuak barnean seinaleztatuta egongo dira.
  - d) Ibilbidean zehar ikus-entzunezko proiektzioa egiten bada, azpigituluak jarriko dira.
- 2015eko maiatzetik bete beharreko baldintzak (1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinaren 1.a apartatua):
    - a) Txartelak Internet bidez erosteko aukera, 10 ibilgailu edo gehiago atxikita dituzten lineetan.
  - 2012ko maiatzetik aurrera ematen diren zerbitzuen emakidek bete beharreko baldintzak (1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinaren 2. eta 3. apartatuak); pleguetan sartu beharko dira nahitaez (1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskinaren 4. apartatua eta Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduaren 68.3.b) eta 71. artikulua):
    1. Autonomia-erkidego bat baino gehiagotik igarotzen diren zerbitzuek, aurreko apartatuan aurreikusitako baldintzez gain, honako hauek ere bete beharko dituzte bidaia guztietan:
      - a) Gurpil-aulkian bidaiatzen duten pertsonentzako irisgarritasuna, bai eta bidaiariak aulkian ibilgailura sartzeko beharrezkoak diren bitartekoak ere.
      - b) Soinu eta testu bidezko informazioa ibilgailuen barruan, bidaiariei zer-bait jakinarazi behar zaienean.
      - c) Doako lekua gordetzea desgaitasuna duten pertsonentzako laguntza teknikoko tresna, laguntza, gailu edo mekanismoentzat.
    2. Ibilbide osoa autonomia-erkidego baten barruan edo Ceuta eta Melilla hirietan egiten duten zerbitzuetan, 10 ibilgailu edo gehiago atxikita badituzte, horien % 10ek, gutxienez, 2. apartatuan ezarritako baldintzak bete beharko dituzte".
  - b) Kilometro eta urte bakoitzeko 1.000.000 bidaiari baino gutxiagoko trafikoa duten eta ibilbide luzeena 100 km-tik beherakoa duten linea erregularretako zerbitzuek bete beharreko baldintzak: irisgarritasunari eta diskriminaziorik ezari buruzko oinarriko baldintzat hartuko dira 1544/2007 Errege Dekretuaren IV.2 eranskineko 1.b) -tik 1.i) -ra bitarteko apartatuak eta 2.c), 3. eta 4.

apartatuak, aurreko a) apartatuan transkribatu direnak (trafiko gehiagoko edo ibilbide luzeagoko ibilbideen baldintza eta epe berberetan).

**b)** 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskineko baldintzak.

Egunean 750 bidaiaritik gorako trafikoa duten azpiegitura eta zerbitzuen kasuan, nahitaez bete behar dira irisgarritasuneko gutxieneko baldintza hauek, zeharkako neurri gisa (1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskina):

- “Duten garrantziagatik haien kudeaketak horretarako aukera ematen duen” garraio publikoko instalazioetan, laguntza-zerbitzua egongo da, behar bezala prestatua, desgaitasuna duten pertsoneri arreta emateko, instalazioan dauden bitartean, behar duten informazioa emateko eta txartelak erostean arreta emateko –IX.2 eranskina— (ez da zehazten instalazioak zenbaterainoko garrantzia eduki behar duen. 1544/2002 Errege Dekretuaren 5. artikuluekin analogiaz, urtean 1.000.000 bidaiari baino gehiago dituzten eta probintziako hiriburu diren geltokietan, behintzat, hori betetzen dela pentsatu beharko litzateke).
- Garraio publikoko zerbitzuetako ibilgailu guztietan, behar bezala identifikatutako itsu-txakurrak eta laguntzako txakurrak onartuko dira. Jabearekin batera bidaiatuko dute. Era berean, zerbitzu horietako erabilera publikoko eraikin eta geletan sartu eta egon ahal izango dira. Ahal den neurrian, itsu-txakurrek eta laguntzako txakurrek beren behar fisiologikoak egin ahal izateko lekuak prestatuko dira (IX.3 eranskina).
- “Haien kudeaketak horretarako aukera ematen duen zerbitzu eta instalazioetan” honako neurri hauek hartuko dira (IX.4 eranskina):
  - a) Interneteko webguneak. Interneteko orrialderik edo gunerik izanez gero, desgaitasuna duten bidaiarientzat erabilgarria izan daitekeen informazio guztia bildu eta esteka batean jasoko da.
  - b) Informazio-liburuxka espezifikokoak. Desgaitasuna duten balizko bidaiarien eskura informazio-liburuxkak jarriko dira, ahalik eta desgaitasun gehienetarako baliagarri diren formatuetan. Bidaia ahalik eta ondoen prestatzeko eta egiteko behar den informazioaren laburpena jasoko dute, desgaitasuna duten bidaiariaren eskubideak, segurtasun-arauak, protokoloak, etab.
  - c) Beste bitarteko batzuk. Garraio-zerbitzuak beste informazio-baliabide batzuk baditu, orokorrak edo konbentzionalak, hala nola inprimatutako gidak, gutxienez oinarrizko informazioa izango dute azpiegituren irisgarritasunari, eskura dauden zerbitzuei eta abarri buruz.

- Desgaitasuna duten pertsonen jabetzako material osagarria edo laguntza teknikoak leku egokian, ez mugitzeko moduan eta segurtasunez biltegitratuko dira (IX.5.2 in fine eranskina).
- Bidaiarientzako terminalatan, "ahal denean eta ahal den neurrian", erabile-ra orokorreko ebakuazio-bideak pertsona guztiek erabili ahal izango dituzte, eraikin publikoetan suteen aurka babesteko araudia kontuan hartuta (IX.6 eranskina).
- Operadore batek zerbitzuan balizko gorabeheraren bat izan duelako laguntza-ibilgailu bat erabili behar badu, kontuan hartu beharko du, behar diren ezohiko zerbitzuak duintasun- eta irisgarritasun-baldintzetan eman behar zaizkiela desgaitasuna duten bidaiariei, eta, ahal den neurrian, honako hauek emango zaizkie:
  - Laguntza-ibilgailu irisgarriak.
  - Matxuratutako ibilgailutik eta laguntza-ibilgailura igarotzeko bitartekoak;
  - Hala badagokio, laguntza-ostatu irisgarria.

Garraio-zerbitzuetan, desgaitasuna duten pertsonentzako bidaia eta laguntza duintasunez eta arrazoizko erosotasun eta segurtasunez ematen zaiela ziurtatuko duten ekipoak eta gailuak jarriko dira, eta, salbuespenezko egoeretan izan ezik, ez da erabiliko bitarteko inprobisaturik, hala nola laguntza-premia handiak dituzten bidaiariak «pultsura» lekualdatzea (gurpil-aulkien erabiltzaileak, etab.). (1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskina, 7. paragrafoa eta "bidaiariari arreta emateko baldintzak" atala).

- Larrialdi-egoeretan, jendeak erabiltzeko alarma-gailuak ibilgailu guztietan egongo dira eskuragarri, eta, ahal den neurrian, edozein desgaitasun duten pertsonentzat ere eskuragarri egongo dira (IX.8 eranskina).
- Bidaiariei arreta eman behar dieten enpresa operadoreek prestakuntza-prozesuak ezarriko dituzte langileentzat, desgaitasuna duten bidaiariei lagundu ahal izateko, egoera edozein dela ere (IX.9 eranskina).
- Garraiobide publiko guztietan, "bideragarria bada", lehentasunez desgaitasuna duten pertsonak betetzeko lekuak egongo dira. Lehentasunez betetzeko lekuak eskainiko dira klase guztietan. Garraiobide batek goi-mailako klaseetan (lehentasunezkoa, kluba, etab.) baino ez baditu lehentasunezko lekuak, desgaitasuna duen pertsonak horiek erabiltzeko eskubidea izango du, beheagoko klaseko txartelaren (turista, etab.) prezioa soilik ordainduta. (IX.10 eranskina)

(1544/2007 Errege Dekretua indarrean jarri baino lehenagoko emakidak badaude, eta emakida horiei ezin zaienez eskatu atxikitako autobusak irisgarriak izatea; beraz, zerbitzuan autobus irisgarri berriak sartu ez badira, salbuespena aplikatu ahal izango zaie, "bideragarria ez delako").

Garrantzi gutxiko azpiegitura eta zerbitzuetarako (egunean, eta urteko batezbestekoa kontuan hartuta, 750 bidaiari edo gutxiagoko trafikoa dutenak), 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskineko aurreko zeharkako neurrietatik, irisgarritasunari eta diskriminaziorik ezari buruzko oinarritzko baldintzat hartuko dira IX. eranskineko 3., 4.c), 5.2 in fine, 6., 8. eta 10. puntuetan adierazitakoak bakarrik.

## → V. MUGIKORTASUN URRIA DUTEN PERTSONEN ALDEKO ERRESERBA ERREPIDEKO GARRAIOAN

- a) Autonomia-erkidegoko araudiari lotutako hiriarteko garraioetan, kotxe edo ibilgailu bakoitzeko, gurpil-aulkiak erabiltzen dituztenentzako bi gune egongo dira, eta mugikortasun urriko pertsonentzako (gurpil-aulkiak erabiltzen ez dituztenentzako) lau eserleku.
- b) Estatuko araudiari lotutako hiriarteko garraioetan, ez da zehazten zenbat leku egongo diren desgaitasuna duten pertsonentzako edo lehentasunez haiek betetzeko:
  - Emakida berrietan (2012ko maiatzetik aurrera), ibilbidea autonomia-erkidego bat baino gehiagotik igarotzen den zerbitzuetan, gurpil-aulkian bidaiatzen duten pertsonentzako irisgarritasuna bete beharko dute, eta bidaiariak aulkian ibilgailura sartzeko behar dituen baliabideak izan beharko dituzte. Eta gauza bera bete beharko dute zerbitzu-emakida berriei atxikitako ibilgailuen % 10ak, baldin eta ibilbide osoa autonomia-erkidego baten barruan egiten badute eta 10 ibilgailu edo gehiago atxikita badituzte (1544/2007 Errege Dekretuaren IV. eranskinaren 2. eta 3. apartatuak).
  - Eta 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskinak honako hau baino ez du adierazten: "bideragarria den garraiobide publiko guztietan lehentasunez desgaitasuna duten pertsonak betetzeko lekuak egongo dira"; baina ez du lekuen kopurua zehazten.

Uler daiteke 1544/2007 Errege Dekretuaren V. eranskinean, bidaiarien errepide bidezko hiri inguruko eta hiriarteko garraioaren analogiaz, kotxe edo ibilgailu bakoitzeko, leku bat gordeko dela gurpil-aulkien erabiltzaileentzat, eta lau eserleku mugikortasun urriko pertsonentzat (gurpil-aulkirik erabiltzen ez dutenentzat), sartzeko

ateetatik gertu. Baina, egia esan, arauak gutxieneko oinarrizko erreserba hori ezartzen du hiri barruko eta hiri inguruko garraiorako, baina ez du argi eta garbi ezartzen errepide bidezko hiriarteko garraiorako.

- c) Bestalde, oinarrizko gutxieneko hau ezartzen da (autonomia-erkidegoko araudiari lotutako zerbitzuei nahiz estatuko araudiari lotutako zerbitzuei aplikatu dakieke): baldin eta garraio bide batek goi-mailako klaseetan (lehen klasea, lehentasunezkoa, kluba, etab.) desgaitasuna duten pertsonentzat gordetako edo lehentasunez betetzeko lekuak baino ez baditu, desgaitasuna duen bidaiariak horiek erabiltzeko eskubidea izango du, beheragoko klaseko txartelaren (turista) prezioa soilik ordainduta. 1544/2007 Errege Dekretuaren IX. eranskina.

## → VI. ONDORIOA

---

- Aplikatu beharreko araudia eta, ondorioz, errepideko hiri-garraioko azpiegiturek, espazio publiko urbanizatuak eta material mugikorrak (autobusak) bete behar dituzten irisgarritasun-baldintza teknikoak, bai eta gurpil-aulkietako erabiltzaileentzat eta desgaitasuna duten pertsonentzat gordetako lekuen kopurua ere, desberdina da bidaiariak autobusez garraiatzeko hiriarteko garraioa EAetik bakarrik igarotzen den edo ez kontuan hartuta.
- Estatuko araudiaren arabera (1544/2007 Errege Dekretua) bete behar diren gutxieneko oinarrizko baldintzak desberdinak dira zerbitzuaren garrantziaren (urteko bidaiari kopurua) edo ibilbidearen luzeraren arabera, eta emakida berriak diren edo errege-dekretua bera indarrean jarri aurrekoak diren kontuan hartuta.
- Autonomia-erkidegoko araudiak estatuko gutxieneko baldintzak errespetatu behar ditu beti, eta baldintza horiek hobetu ahal izango ditu.



EUSKADIKO DESGAITASUN FISIKOA DUTEN PERTSONEN ELKARTE KOORDINATZAILEA

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ONGIZATE, GAZTERIA ETA  
ERRONKA DEMOGRAFIKOAREN SAILA

DEPARTAMENTO DE BIENESTAR,  
JUVENTUD Y RETO DEMOGRÁFICO