



Arartekoaren 2015R-1595-15 Ebazpena, 2015eko azaroaren 25ekoa. Horren bidez, Donostiako Udalari gomendatzen zaio berriz azter dezala izapidetzen ari den autobus-geltoki berriaren arkitektura- eta jarduera-proiektua, eta ahaleginak egin ditzala ditxoetarako aurreikusi den diseinuak irisgarritasun unibertsalaren printzipioa berma dezan.

Aurrekariak

1. Elkartu elkarteak gure esku-hartzea eskatu du Donostian eraikitzen diharduten autobus geltoki berriak behar besteko irisgarritasunik ez bide duelako mugikortasun urritua duten pertsonentzat.

Aipatutako elkarteak bere idatzian zehazten du aurten udal ordezkariekin izandako bileretan zenbait proposamen aurkeztu dituztela bai idatziz bai zuzenean, betiere Donostiako autobus geltoki berriak irisgarritasunaren inguruan indarrean dagoen arautegia beteko duela bermatze aldera. Horri buruz, adierazten dute ez datozela bat geltokiaren dartsenetarako aurreikusitako dimentsioekin; izan ere, haien esanetan, dartsenek ez dituzte betetzen indarreko arautegiak jasotako ezarpenak eta ez dute bermatzen mugikortasun urriko pertsonak ibilgailura sartzeko eta handik irteteko aukera izatea irisgarritasun eta segurtasun baldintzei eutsiz eta modu autonomoan.

Halaber, jakinarazi digute, aurreikusitako 23 dartsenetan irregulartasun horien berri eman eta gero, 2015eko abuztuaren 24an beste proposamen bat helarazi diela udal agintaritzak; proposamen horren arabera, bi dartsena nagusi eta irisgarrien erreserba aurreikusten da eta hirugarren osagarri bat, desgaitasunen bat duten pertsonen beharrezko zerbitzua eman ahal izateko.

2. Lehendabiziko balorazioan eta azaldutakoaren arabera, erakunde honen ustetan, geltokiaren proiektuaren proposamenak irisgarritasunari eta diseinu unibertsalari buruzko printzipioak urra ditzake. Izan ere, eraikuntza berriko azpiegitura batean irisgarritasuna arautzen duen indarreko arautegiak beharrezko diseinua exijitzen du, betiere ibilgailuetatik irteteko eta horietara sartzeko irisgarritasuna berdintasun egoeran izango dela bermatze aldera.
3. Hori ikusita, 2015eko irailaren 23an Donostiako Udalera zuzendu gintzaizkion, txosten baten bitartez adieraz ziezagun zein zen kexaren gaiari buruz zeukaten iritzi arrazoitua.
4. Aldi berean, azpiegitura horren obrek aurrera jarraitzen zutela kontuan hartuz, egokitzat jo genuen Donostiako Udalarekin bilera bat egitea, erreferentziarako gai hau zehatzago eta sakonago aztertzeko; horrela, bilerara Arartekoaren erakundearen ordezkariak eta Donostiako Udaleko Proiektu eta Obra Saileko arduradunak bertaratu ginen.





5. Bilera horretan jakinarazi ziguten autobus geltokia eraikitze eta kudeatzeko kontratua adjudikatzeko oinarri gisa erabilitako baldintza agiriak lau dokumentu edo proiektutan jasotzen zuela burutzapen proiektuaren prestaketa:
- Zerbitzuak eta pantailak desbideratzeko proiektua.
 - Egiturari buruzko proiektua.
 - Arkitektura eta jarduerari buruzko proiektua.
 - Urbanizazioari buruzko proiektua.

Kasu horretan, Toki Gobernuko Batzordeak onetsi zituen zerbitzuak eta pantailak desbideratzeko proiektua eta egiturari buruzkoa eta horietatik ziren aurrera eramaten ari ziren egitasmoak.

Hala eta guztiz ere, arkitektura eta jarduerari buruzko proiektua oraindik ere onesteko zegoen, hots, Toki Gobernuko Batzordeak oraindik ere onetsi beharra zeukan egitasmo hori. Azken agiri horren gaia ekipamendu berriaren elementuak definitzea zen, hain zuzen ere, eta, ondorioz, marko egokia zen geltoki berriaren irisgarritasuna aztertzeke.

Aitzitik, udal ordezkariak aurreratu ziguten, haien ustetan, azpiegitura irisgarria zela egokitutako dartsena bakarra ezarriz; izan ere, horren bidez bermatzen zen mugikortasun urriko pertsonak autoetatik irten eta horietara sartzeko aukera izatea. Nolanahi ere, adierazi ziguten onespeneraren pean jarriko zen behin betiko dokumentuan jasotzen zela egokitutako bost dartsena egitea; horietariko hiruk beharrezko neurriak izango zituzten mugikortasun urriko pertsonak autoetatik irteteko eta haietara sartzeko aukera izan zezaten, eta beste bik ibilbide irisgarria ahalbidetuko zuten, autobusak atzera martxan maniobratuz.

Erakunde honek azaldu zuen neurri hori irtenbide partziala zela eta ez zuela bermatzen pertsona guztiek berdintasun egoeran autoetatik irten eta haietara sartzeko duten eskubidea.

Azkenik, zehaztu beharra daukagu batzar horretan adostu zela toki erakundeak beste txosten juridiko bat egingo zuela, ordura arte emandako dokumentazioa zabalduz.

Edozein kasutan ere, agerian jarri beharra daukagu Donostiako Udalak igorritako txosten bakarra (erakunde honetan azaroaren 13an jasotakoa) Donostiako Udaleko Proiektu eta Obra Atalak igorri duela. Gauzak horrela, txosten horretan honako ohartarazpen hauek egiten dira:

“Donostiako udala Atotxako autobus geltoki berriaren eraikitze-lanetan sartuta dago buru- belarri. Eraikitze-lan horien harira, udal honek hainbat bilera izan ditu honako elkarte hauekin: ELKARTUrekin (Gipuzkoako Gutxitasun Fisikoa duten pertsonen federazio koordinatzailea) eta





BEGIRISekin (Gipuzkoako itsuen eta ikusmen urritasuna duten pertsonen inklusioa sustatzeko elkartea). Bilera hauen helburua, ekipamendu berri honen diseinuak eta bere elementuek irisgarritasun unibertsala eta pertsona guztientzako diseinua irizpideak beteko dituztela segurtatzea da. Harreman hauen emaitza izan da, desiratutako irisgarritasun unibertsal hori bermatuko duten eraikuntza-diseinua eta elementu teknikoak barneratzea geltoki berriaren eraikuntza prozesuan.

Donostiako udalak, bai bere hautetsien bidez bai autobusen geltokiaren espedientean lanean diharduten teknikarien bidez, ahalegin berezia jarri du hiri-garraibideko azpiegitura honek edozein pertsonentzako erabilgarri izan dadin diseinu egoki bat izan dezan. Ahalegin berezi horren ondorioz, eta aurrez aipatutako taldeekin izandako harremanak suposatu duen ideien aberastasunaren ondorioz, zera izan du emaitzat udal honen iritziz: etorkizuneko geltoki horrek edozein pertsonaren erabilera bermatuko duen diseinu bat izatea.

Horren froga bezala bidaltzen dizut geltokiaren nasen kokapen oin-planoa. Bertan ikusi ahal izango duzu autobus geltokiaren nasa eta ditxoan solairuak bermatzen duela mota askotako ezgaitasuna duten pertsonentzako erabilgarri izatea.

Hala ere, eta jakinda irisgarritasun unibertsalari buruzko araudiak interpretazio anitz izan ditzakeela, eskertuko genizuke gai honi buruz esateko izan zenezakeen guztia jasoko duen txosten bat helaraziko bazenigu. Modu horretan, eta interpretazio desberdina duen punturen bat izango balitz, Donostiako udalak konkretuki ezagutu ahal izango du, eraikuntzako ze elementu zehatz eta araudiaren ze puntu zehatz diren, Arartekoaren iritziz, interpretazio desberdina jaso beharko luketenak.

Guzti honek erakundeen arteko elkarlana bideratuko luke, Donostiarentzat hiritargo osoaren erabilera bermatuko duen autobus geltoki bat lortze aldera.”

6. Informazio hori osatzeko asmoz, udal arduradunek komunikabideen bitartez emandako informaziora jo behar dugu (*Diario Vasco* egunkarian 2015eko azaroaren 12an jasotako artikulua).

Zentzu horretan, egiazta daiteke Donostiako Udalak azken hilabeteotan zenbait proposamen egin dituela, behin autobus geltoki berriaren proiektuan dartsenen irisgarritasuna behar bezala bermatu gabe banatuko zirela ohartarazi eta gero. Lehendabiziko unean, bi dartsena nagusi irisgarri erreserbatzeko aukera ezarri zuen eta hirugarren dartsena osagarria, desgaitasunen bat zuten pertsoneri zerbitzua eman ahal izateko. Bigarren aldi batean, bost dartsenaren inguruan hitz egiten da (nahiz eta guztira 23 izan), hau da, arestian aipatutakoak gehi beste bi dartsena (azken horietara autobusak atzera eginez sartuko ziren). Eta azkeneko eta behin betiko





proposamen bat (*"enpresa emakidunarekin azken orduan adostutako mugimendu batean"*). Horren arabera, udal arduradunek jakinarazi bezala eta helarazi diguten banaketa planoan ikus daitekeen bezala, **bederatzi** dartsena irisgarri azaltzen dira (guztira 21 izan arren); horietariko bostetan arauaren araberrako dimentsioak betetzen dira eta lautan autobusak atzera martxa erabiliz sartuko ziren.

Gogoetak

1. Gure erkidegoan, Irisgarritasunaren Sustapenari buruzko 20/1997 Legeak (ISL) jasotzen du zeintzuk diren hartu beharreko neurriak gure erkidegoko pertsona guztiek ingurune fisikora eta komunikaziora egokitzeko behar duten irisgarritasuna berma dadin; era berean, askotariko arrazoiak direla-eta desgaitasunen bat duten eta, ondorioz, desberdintasun egoera sozialean dauden pertsonen integrazioa alde batera bideratzen diren ekintza positiboko neurriak ere jasotzen dira. Izan ere, zirkunstantzia horiek funtsezko elementuak dira herritar guztiek oinarritzotzat jotzen diren eskubideak izan eta goza ditzaten.

Zentzu honetan, aipatutako legearen 1. artikulua botere publikoak behartzen ditu ekintza positiboko neurriak hartzera, honakoa bermatzeko: "hiri-ingurunearen, gune publikoen, eraikinen, garraio bideen eta komunikabideen irisgarritasuna bermatzea, pertsona guztiek eta, batez ere, mugikortasun murriztua, zailtasunak komunikazioan edo muga psikiko zein sensoriala, aldi baterako zein betirako, dituztenek era autonomoan erabil eta goza ditzaten."

Horregatik, **irisgarritasun unibertsalaren printzipio** horretan oinarrituz, arau hori erreferentziazko marko gisa eratzen da, botere publikoen ekintza koordinatzeko, betiere aukera berdintasunaren oinarritzko printzipioak (nazioarteko antolamenduan jasotakoak) eta Konstituzioaren 14. artikuluan eta Autonomia Estatuaren 9. artikuluan berdintasunerako jasotako printzipioa bermatuko dituzten ekintza positiboko neurriak hartuz, betiere EAERI, besteak beste, lurraldearen antolamenduan, hirigintzan, etxebizitzan eta garraioan emandako eskumenak garatzeko eta aurrera eramateko.

ISLren 5. artikulua garraioaren irisgarritasunari buruzko xedapen orokorrak ezartzen ditu, honela:

"1.- EAEko herri-administrazioen aginpidetzakoak diren bidaiarien garraio publikoek bermatu egingo dute euren irisgarritasuna lege honetan eta berau garatzen duten arauetan oharmandakoaren arabera.

2.- Bidaiarien garraio publikorako den material erosi berria araudiz ezarritako baldintza teknikoek egokitu beharko zaie. Baldintza horiek lege honen helburuekin bateragarri izan beharko dute.





3.- Bidaiarien garraio publikorako diren eraikin edo instalazioek informazio eta komunikazio akustiko, ikustezko eta sentsorialerako sistema egokiak izango dituzte, edozein pertsonak era autonomoan eta behar bezalako segurtasun-baldintzetan erabiltzeko modukoak.

4.- Garraio arloan aginpidedunak diren herri-administrazioek bidezko diren neurriak hartuko dituzte garraio publikoak, bai eta horiekin lotutako eraikin, zerbitzu, instalazio eta altzariak ere, lege honetako eta berau garatzen duten arauetako aginduei pixkanaka-pixkanaka egoki dakizkien.

5.- Garraio arloan aginpidedunak diren euskal herri-administrazioek bidezko diren neurriak hartuko dituzte atal honetan garraio publikoentzat jasotzen diren erregimen eta betebeharrak pixkanaka-pixkanaka garraio pribatuei aplikatu dakizkien.”

Orobat, 10. artikulua honako erreserba hauek ezartzen ditu garraioan:

“1.- Hiri eta hiriarteko garraiobide publiko kolektiboek, eta batez ere autobus, trenbide eta funikularrek, mugikortasun murriztua duten pertsonen lehentasunez erabil ditzaten, gutxienez gurpil-aulkietarako bi leku eta lau eserleku gorde beharko dituzte kotxe bakoitzeko, sartzeko ateetatik hurbil, behar bezala seinalizatuta eta txirrinak eta gelditzeko eskatzeko seinaleak eskuragarri daudela.

2.- Aipatutako garraiobideak irisgarriak izango zaizkie mugikortasun murriztua duten pertsonen; era berean, barrualdean lekuz aldatzeko behar bezalako segurtasun-baldintzak dituztela bermatu beharko dute, eta gorde egin beharko dute eragindako pertsonen eraman ditzaketen tresnak edo laguntza teknikoak eta/edo itsu-txakurra kokatzeko beharrezko den tokia...”

Aurreneko ondorio gisa zehatz dezakegu EAEn errepide bidezko garraio publikoaren irisgarritasunak azterketarako bi maila funtzional dituela:

- Ekipamenduak: ibilbide luzeko terminalak eta autobus geltokiak.
- Material mugikorra: autobusak.

Errepide bitarteko irisgarritasun osoak exijitzen du terminalaren (geltokia) eta ibilgailuaren arteko binomioak unitate integral modura joka dezan, bi elementuen arteko erlazioa gauza dadin.

2. Ekipamendu edo azpiegituretako irisgarritasunerako baldintza teknikoak ezarriko daude gure antolamendu juridikoan.

Horrela bada, ISLren bigarren azken xedapenak ezarritakoa betez, bi arautegi onetsi dira. Alde batetik, apirilaren 11ko 68/2000 Dekretua; haren bitartez, hiri inguruneetan, eremu publikoetan, eraikinetan eta informazio eta komunikazio sistemetan irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak arautzen dira. Eta, beste aldetik, uztailaren 10eko 126/2001 Dekretua; haren bitartez, garraio arloko irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak onesten dira.





Azken arautegi horren eranskinean jasotzen dira garraio azpiegituren irisgarritasunari buruzko baldintza teknikoak, bai eta errepide eta trenbide bidezko garraio publikoaren material mugikorraren irisgarritasunari buruzkoak ere; gauzak horrela, garraio pribaturako zenbait baldintza exijitzen dira, egokitzapenak burutzeko alderdiak eta irisgarritasun baldintzen kontrola arautuz.

Eraikuntza berriko garraio publikoko geltoki edo terminalei dagokienez, honakoa ezartzen du:

“Eraiki berri diren Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide, itsaso, autobus eta aireportuetako geltokiak, Euskal Autonomia Erkidegoan bidaiarientzako garraioari dagozkionak, apirilaren 11ko 68/2000 Dekretuaren II, III eta IV Eranskinetan adierazitako irisgarritasunerako baldintza teknikoak bete behako dituzte.”

Horren inguruan, zehaztu beharra daukagu 68/2000 Dekretuaren II. eranskinak hiri ingurunekeo irisgarritasunari buruzko baldintza teknikoak ezartzen dituela; halaber, III. eranskinak eraikinetako irisgarritasunari buruzko baldintza teknikoak ezartzen ditu, bai eta kanpo eremuetakoak eta barne komunikazioetakoak ere. Azkenik, IV. eranskinak komunikazioaren irisgarritasunari buruzko ezarpenak jasotzen ditu.

Laburbilduz, bere barnean eraikinak eta hiri espazioak hartzen dituzten autobus geltoki berrietako elementuek erreferentziazko arautegian ezarritako baldintza tekniko guzti-guztiak bete behar dituzte. Horrek berekin dakar irisgarritasun unibertsala bermatu behar dela oinezkoentzako ibilbideak gaituz; horiek ahalbidetuko dute ezarritako baliabide guztiak pertsona guztiek erabili ahal izango dituztela berdintasun baldintzetan.

Illo horri jarraituz, zehaztu behar da desgaitasunen bat duten pertsonen irisgarritasuna izateko eta garraio bideak eskuratzean eta erabiltzean diskriminaziorik ez pairatzeko oinarriko baldintzak arautzen dituen azaroaren 23ko 1544/2007 Errege Dekretuaren IV. eranskinaren 2.1. idatz-zatiak ezartzen duela zeintzuk diren errepide bidezko garraio azpiegituren baldintzak. Arautegi horrek honakoa jasotzen du beren-beregi geltokiaren eta dartsena bakoitzaren interkomunikazioari buruz: *“eraikin nagusiak dartsena bakoitzeraino eta nasetaraino izango duen interkomunikazioa ibilbide irisgarrien bitartez egingo da.”*

Gauzak horrela, artikulu horien hitzez hitzeko interpretazioak exijitzen du geltoki berrien proiektuak guztiz irisgarriak izatea elementu guztietan (dartsenak barne) eta ez du inolako erreserba zehatzik ezartzen dartsenei begira. Hortaz, horiek ere irisgarriak izan beharko dute mugikortasun urritua duten pertsonentzat.

3. Gure antolamendu juridikoak mugikortasunaren arloan ezartzen dituen irisgarritasun baldintza teknikoak.





Honen inguruan zehaztu beharra daukagu uztailaren 10eko 126/2001 Dekretuaren 4. artikulua ezartzen duela ohiko zerbitzuak ematen dituzten eta erosi berri diren garraio bide publiko kolektiboetan (hiri barnekoetan eta hiriartekoetan) gurpil aulkietako erabiltzaileentzat bi lekuren erreserba bermatu behar dela eta, halaber, zehazten du garraio bide horietan mugikortasun urriko pertsonak modu autonomoan sartu eta irten ahal izango direla sarrera ateetatik.

Adierazi behar da hiri garraioaren zerbitzu osoan eta lurraldeen arteko hiriarteko zerbitzuen zati batean (EAEren barneko joan-etorriak) plataforma baxuko ibilgailuak erabiltzen direla; horiek guztiz irisgarriak dira mugikortasun urria duten pertsonentzat, bereziki gurpil aulkiak erabiltzen dituztenentzat. Ibilgailuan sartu eta handik irteteko, bi maniobra osagarri egin behar dira: lehenengoa, *"kneeling"* modura (belauniko jartzea) ezagutzen dena eta ibilgailua alboz espalora okertzea ahalbidetzen duena; bigarrenak barnean instalatutako arrapala erretraktila zabaltzeko gailua abiarazten duena, eta hori manuzkoa da mugikortasun urritua duen pertsonaren sarbideragarritasuna segurtasun eta autonomia osoarekin bermatzeko.

Ibilbide ertain eta luzeko hiriarteko zerbitzuak emateko, ohikoak izaten dira ibilgailu altuak; horien ezaugarria da plataformara eta barnera sartzeko mailak izatea. Zerbitzu horietan bidaiariek fardelak eta ekipajea eraman ditzakete; horretarako, leku osagarria behar da. Gurpil aulkia duten erabiltzaileek plataforma jasotzailea behar dute ibilgailu horietan sartzeko eta handik irteteko; horrela, dartsenaren eta plataformaren artean dagoen aldea gainditu ahal izango dute.

Zentzu horretan, uztailaren 10eko 126/2001 Dekretuaren 4.2.2. artikulua ezartzen du pisu altuko ibilgailuak irisgarritzat hartuko dira, baldin eta honako baldintza hauek betetzen badituzte:

"- Gurpil-aulkien erabiltzaileek autonomiaz erabiltzeko moduko bi eserleku dituztenetan, 45cm baino baxuagokoak eta dagozkien besoentzako euskarri ezkutagarriekin.

- Autobus horietara ontziratu eta lehorreratzeko plataforma elektrohidrauliko bat dutenetan, kai edo kanpoko galtzada eta autobusaren barruko zoruaren arteko desnibela gaindituko duena.

- Plataforma jasotzaile hauen ezaugarriak, neurriak eta gutxiengo kargari dagokionez, apirilaren 11ko 68/2000 Dekretuaren III. Eranskinean jasotakoak egokitzen zaizkionetan."

Orobat, apirilaren 11ko 68/2000 Dekretuaren III. eranskinaren 5.3.5.3. artikulua honakoa ezartzen du lekualdaketa bertikaleko plataforma jasotzaileei dagokienez: *"sartzeko eta irteteko eremuetan 1,80 m-ko eta 1,50 m-ko (etxebizitza-erakinetan) diametroko zirkulu bat egiteko moduko*





oztoporik gabeko espazio libre bat egongo da". Era berean, arautegiaren arabera, plataformen dimentsioak gutxien-gutxienik 1,40 metro luze eta 1,10 metro zabal izango dira.

Manu horretan zehazten da zeintzuk diren dartsenek mugikortasunaren aldetik desgaitasunen bat duten pertsonak sartzea eta irtetea bermatzeko izan beharreko gutxieneko neurriak.

4. Aplikagarria den arauzko markoa aztertu eta gero, Kode Zibilari buruzko 3. artikulua ezartzen dituen interpretazio irizpideei men eginez (hitzez hitzeko interpretazioa eta interpretazio nagusia, bai eta interpretazio teleologikoa, arauen espiritua eta xedea kontuan hartuz), ondorioztatu behar dugu ezin dela zalantzarik izan gure autonomia erkidegoan irisgarritasun unibertsala bermatzeko betebeharraren inguruan, betiere irisgarritasuna sustatzeko arautegia indarrean sartu zenetik aurrera.

Horrela, irisgarritasuna sustatzeko abenduaren 20ko 20/1997 Legearen 10. artikulua hitzez hitzeko interpretazioaren eta interpretazio teleologikoaren arabera, adierazi beharra dago arauak erreserba zehatzak ezartzen dituela garraioan, mugikortasun urriko pertsonentzako garraio unitate mugikor guztien erabilera bermatzera zuzendutakoak. Arauak ez du ezartzen zeintzuk diren autobus geltoki batek dartsena kopuruan izan beharreko erreserba zehatzak. Ez du halako betebeharririk ezartzen; izan ere, ibilgailu guztiek egokiturik egon behar badute, erabiltzaile guztiak berdintasun baldintzetan sartzeko eta irteteko aukera bermatzeko modu bakarra da geltokiko dartsena guztien irisgarritasuna bermatzea.

Mota honetako azpiegitura batean, autobus lineetako enpresa emakidadunek beren nasa ezarria izan ohi dute; hori dela eta, ohiko funtzionamenduan edozein aldaketarik egonez gero, mugikortasun urriko pertsonak beharturik egongo lirarteke alde zehatzetik zehatzetik gabeko nasa batetik bestera ibiltzera. Gauzak horrela, horrek ez luke erabilera autonomoa ahalbidetuko gainerako bidaiarien berdintasun baldintzetan.

Horrenbestez, eta kasu honetan dartsena erreserbatuen kopuru zehatza jaso ez duen arauaren helburuari men eginez, dartsena irisgarrien kopuruan mugarik egonez gero, horrek berdintasun printzipioa urratuko luke. Ingurune irisgarria funtsezko zutabea da eskubide berdintasunean oinarritutako gizartea lortzeko; izan ere, herritarrei autonomia ematen zaie eta beharrezko bitarteko eta baliabideak eskaintzen zaizkie, zeharo aktiboa izango den bizitza sozial eta ekonomikoa garatu ahal izateko. Era berean, ingurune irisgarria funtsezko elementua da diskriminaziorik gabeko gizarte inklusiboa eraikitzeko orduan.

Aukera berdintasunei, bazterkeriarik ezari eta ezintasunen bat duten pertsonen irisgarritasun unibertsalari buruzko abenduaren 2ko 51/2003 Legearen 1. artikulua idazketa berriak (**Ezintasunen bat duten Pertsonen**





Eskubideei buruzko Nazioarteko Hitzarmenaren araudira egokitzeko abuztuaren 1eko 26/2011 Legeak aldatu duena) honakoa ezartzen du:

“Lege honen xedea da desgaitasunen bat duten pertsonen aukera berdintasunerako eskubidea bermatzeko eta eraginkor bihurtzeko neurriak ezartzea, Konstituzioaren 9.2, 10, 14 eta 49. artikuluen arabera.

*Ondorio horietarako, aukera berdintasuntzat hartzen da diskriminaziorik ez izatea, ez zuzenekoa ez zeharkakoa, **desgaitasunagatik edo desgaitasunean oinarrituta; eta horren barruan sartzen da ez pairatzea ez ein bereizkeria, bazterkeria edo muga, helburutzat edo ondoriotzat duena desgaitasunen bat duten pertsonen haur oztopatzea edo deuseztatzea: giza eskubide guztiak eta oinarritzko askatasunak eremu politikoan, ekonomikoan, sozialean, kulturean, zibilean eta beste edozeinetan berdintasun-aukeran erabiltzea, gauzatzea edo onartzea.** Orobat, aukera berdintasuntzat hartzen da ekintza positiboko neurriak ezartzea, desgaitasunen bat duten pertsonen desabantailak saihesteko edo orekatzeko, bizitza politikoan, ekonomikoan, kulturean eta sozialean oso-osorik parte har dezaten.”*

Laburbilduz, eskubideen zinezko berdintasun printzipioak eta giza dibertsitatearekiko begiruneak justifikatzen dute irisgarritasun unibertsala bermatzera zuzendutako neurri zehatzak hartzea eta horrela pertsonen bizi kalitatea hobetzen laguntzea.

5. Orobat, legezketasunari buruzko printzipioa aldarrikatu behar dugu; izan ere, zuzenbidearen printzipio orokorra da eta Konstituzioak beren-beregi jasotzen du (91.1. eta 103.1. artikulua). Horrek eragiten du Administrazioa legearen eta zuzenbidearen mendean egotea. Esan nahi baita, legezketasunari buruzko printzipioak berekin dakar botere publikoaren jarduketak indarreko arautegiari ezinbestean lotu beharra.

Donostiako Udalak igorritako informazioaren eta argibideen arabera, ezin zehatz dezakegu zein izan den autobus geltoki berria burutzeko proiektua onesteko jarraitu den administrazio prozedura. Edozein kasutan ere, zehaztu behar da, egitasmoa definitzeko orduan eta irisgarritasunari buruz indarrean dagoen arautegian oinarri hartuz, udalak proiektuaren gainean informatu behar izan zuela eta arauzko ezarpenetarako egokitzapena exijitu, betiere nasetarako erabiliko zuen azaleraren banaketari zegokionez.

Horrenbestez, ez da, udal txostenak adierazi bezala, *“askotariko interpretazioak izan ditzakeen gai bat”*, baizik eta gaia da udal proiektu honi begira aplikagarria den arautegiaren betetzea edo ez betetzea; hori udal erabakimena duten organoen erantzukizuna da, bai eta udalaren zerbitzu juridikoena ere.

Izan ere, irisgarritasuna sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legearen 2. artikulua guztiz zehatza da, honako hau ezartzen duenean: *“Lege hau Euskal Autonomi Elkartearen esparruan ezarriko da, nortasun fisikoa edo juridikoa*





duen edozein sujetu publiko zein pribatuk egiten dituen jardueretan, hirigintza, eraikuntza, garraio eta komunikazio arloetan.”

Elkartu elkarteak egindako alegazioen ondorioz, Donostiako Udala ohartu da dartsenetarako aurreikusitako neurrietan irregulartasunak daudela. Egoera hori ikusita, udal agintaritzak erantzuten du zenbait proposamen eginez; horiek, gure ustetan, irtenbide partziala ematen diote egiaztatutako ez-betetzeari. Informatzen denari jarraiki eta aipatutako elkarteak egindako aldarrikapenei erantzun egokiagoa emateko azken ahalegin bat eginez, 5 dartsena irisgarri ezartzen dira eta pentsatzen da beste lautan ere mugikortasun urriko pertsonak sartzeko eta irteteko aukera ere eskain daitekeela, autobusak atzera martxan sartuz.

Ez dugu beharrezko informazioa jakiteko ea udalak proiektuaren aldarazpena eskatu duen eta horretan dartsenak legezko irisgarritasun irizpideen arabera ezartzea aurreikusi duen.

Hala eta guztiz ere, Elkartu elkartean parte hartzen duten pertsonak izandako zailtasunak gorabehera (izan ere, azaroaren 11ra arte ez dute beharrezko baldintza teknikoetan eskuratu autobus dartsenen banaketa azaleraren planoa), azterketa hori egin ahal izan dute eta azalera horren proposamen berria prestatu dute, 18 dartsena irisgarrien kokapena zehaztuz. Halaber, adierazi digute, beharrezko dokumentazio eta informazio teknikoa ez dutenez gero, ezin dezaketela zehatz-mehatz zehaztu 19 dartsena izateko aukera. (Egindako banaketa planoa Donostiako Udalean aurkeztu dute 2015eko azaroaren 19an).

6. Amaitzeko, arlo honi dagokionez, zehaztu nahi dugu 2011. urtean erakunde honek txosten berezi bat aurkeztu zuela honako izenburuarekin: “EAEko garraio sistema publikoak duen irisgarritasunari buruzko diagnostikoa”.

Txostenaren helburua zen EAEko garraio sistema publikoaren akatsak eta gabeziak identifikatzea, mugikortasun urriko pertsonen joan-etorrien segurtasunari eta funtzionaltasunari dagokienez.

Txosten osoaren oinarrian –Arartekoaren eguneroko lanean bezalaxe– ezintasunaren ikuspegi hau agertzen da: irisgarritasun unibertsala sustatzea, guztientzako diseinuaren premisatik abiatuta. Horrela gauzatu ahal izango dira gizartearen eta dibertsitatearen ereduak, Ezinduen Eskubideei buruzko Hitzarmenak aldarrikatzen duen moduan. Hitzarmen hori NBEren Batzar Nagusiak onartu zuen, 2006ko abenduaren 13an.

Irisgarritasunaz hitz egiten dugunean, ezinbestean mugikortasunari lotuta dagoela nabarmendu behar dugu; bata besteari uztartuta daude.

Diagnostikoa egiteko prozesuan, **irisgarritasun-katea** deritzana osatzen duten hiru segmentu edota etapa aztertu dira:



- Lehen segmentuak kanpoko irisgarritasunarekin du lotura, hau da, kalearen eta garraio-ekipamenduaren artean (estazioa, geltokia, terminala, geralekua) dagoen **ibilbide** irisgarri edo erabilgarriarekin.
- Bigarren segmentua barruko irisgarritasuna da: **ekipamenduaren** barruko joan-etorriak eta garraio ibilgailurako sarbidea.
- Azkenik, hirugarren segmentuan **ibilgailu** barruko garraio-baldintzak aztertzen dira.

Errepide bidezko sistemen arloari buruz egindako azterlan horretan egiaztatzen ziren Gasteizko autobusen geltoki zaharrak eta artean ere funtzionamenduan zegoen Donostiakoak gabezia nabarmenak zituztela irisgarritasunaren eremuan. Era berean, ondorioztatzen zen 2012. urtea inflexio puntua izan behar zela EAEn hiriarteko eta ibilbide luzeko zerbitzuen irisgarritasuna sustatzeko; izan ere, data horretatik aurrera aurreikusita zegoen zerbitzuen kontzesio maparen berrikuntza integralari ekitea. Horrela, gure ustetan, horrek iraganarekiko haustura ekarri behar zuen eta baliagarria izan behar zuen garraioaren aro berrian sartzeko; aro berri horretan zerbitzuen kalitatea, modernotasuna eta **erabateko irisgarritasuna** izango ziren konpainia operadoreen lehiakortasuna euskarritzeko zutabeak.

Zentzu horretan, ohartarazi genuen horri laguntzeko geltokien, autobus geralekuen eta oinezkoentzako irisgarritasun ibilbideen arian ariko egokitzapen lana burutu beharko zela.

Hori dela eta, gomendioen kapituluan berretsi genuen udalek irisgarritasun arazoak konpondu behar zituztela geltokietara iristeko oinezkoentzako ibilbideetan eta, jakina denez, autobus zerbitzu guztien aparkaleku dartsenetan (bai hiri barneko bai hiriarteko autobusei zegokienez).

7. Puntu honetara iritsita, azpimarratu behar dugu egoera honetan ezinbestekoa dela gure antolamendu juridikoak exijitutako ezarpenen gainean adostasunak lortzea eta transakzioak egitea. Azken batean, kontua da, legezkotasunaren konstituzio printzipioan oinarri hartuz, gure antolamendu juridikoak exijitutako ezarpenak betetzea. Hori dela eta, ez da bateragarria ezein interpretazio irizpiderekin komunikabideetan azaldutako udal proposamena.

Hori guztia dela eta, erakunde hau sortzen eta arautzen duen otsailaren 27ko 3/1985 Legearen 11 b) artikulua ezarritakoarekin bat etorritik, Donostiako Udalari honako gomendio hau helarazten diogu:



GOMENDIOA

Izapidetzen ari den autobus geltoki berriaren arkitektura eta jarduerari buruzko proiektua berrikustea, dartsenetarako aurreikusitako diseinuari dagokionez.

Irisgarritasun unibertsalerako printzipioa bermatzeko aldarazpen bat onestea, gure antolamendu juridikoan irisgarritasunerako ezarritako baldintza teknikoak egokitzuz, betiere eraikin nagusiaren interkomunikazioa bermatzeko dartsena bakoitzeraino ibilbide irisgarrien bidez, betiere eskubideen zinezko berdintasun printzipioari eta giza dibertsitatearekiko begiruneari jarraituz.

