

Mugikortasun jasangarri planak lantokira bidean

*In itinere istripuak murriztu eta
errepide segurtasuna sustatu aldaketa
klimatikoari aurre eginez*



OBSERVATORIO VASCO PARA LA CULTURA PREVENTIVA
EN LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA
ENPRESA TXIKI ETA ERTAINETAKO
PREBENTZIO-KULTURAREN EUSKAL BEHATOKIA



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

EKONOMIA, LAN ETA
ENPLEGU SAILA
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA,
TRABAJO Y EMPLEO



euskadiko langile komizioak

Lantokirako desplazamenduak gure osasuna kaltetzen al du?

Uste duguna baino gehiago. Lantokira egiten diren joan etorrietako asko autoan egiten dira, **eta errepide garraioa estatu osoko berrotegi efektuko gasen emisioen %30 da**. Ez da bakarrik ingurumen kutsadura arazoa sortzen, **aldaketa klimatikoaren arazoa ere areagotu egiten da**, beste gauza batzuen artean bero boladak eta euri jakak sortuz, **eta hauek herritarren osasunean eragiten dute**.

Kutsadura akustikoak eta trafikoko pilaketak jasaten dituzte langile klasearen parte handi batek egunero eta horrek arrisku psikosozialak eta suminkortasuna handitzen dute. Auto ilarak denbora hila dira, osasuna lapurtzen dutenak, baina baita ere **inork ordaintzen ez duen eta inork bere gain hartzen ez duen lanaldiaren luzapena ere**, lana eta familia bateragarri egiteko arazoak sortuz.

In itinere suertatzen diren trafikoko istripuak lanerako joan etorrietan gertatzen diren arazoaren %60 dira. Beraz lotura argia eta zuzena dago errepide bidezko garraioa eta ondorioen larritasunaren artean:



in itinere gertatzen diren trafikoko istripuen baja eragiten dutenen %9 dira, baina istripu larrien %14 eta heriotza suertatzen dutenen %19. Lanaren ondorioz bizia galtzen duten bost pertsonatik bategatik lanera joatean edo lanetik itzultzean galtzen du.

Lanerako joan etorriek gure poltsikoa kaltetzen al dute?

Noski baietz. Auto pribatuak gure soldata murrizten du eta beste gauza batzuetara bideratu ditzakegun partidak kentzen dizkigu: autoa erostea, mantenua, erregaia, aparkalekua edo aseguruak, bai ala bai, lanera joateko garraio publikorik ez duenak aurre egin beharreko kostuak dira.

Azken honek **gizarte bazterketari eragiten dio: adinez nagusikoen**



%30ek ez du gidabaimenik, eta, beraz, lan aukerak galtzen ditu garraio publikorik gabeko gune edo poligono isolatuetan.

Ibilgailu pribatuak tasa ikusezin bat ordaintzen du lanera joategatik. Hilaren amaierara zailtasunekin iristeak edo ez iristeak eragiten duen guztiak gure osasun psikosozialari ere eragiten dio.

Lanera joatea ingurumen-arazoa al da?

Ingurumen-kutsadurari eta klima-aldaketari buruz esandako guztia errepide garraio orokorra rekin lotzen da, eta, bereziki, errekuntza-motorra duen ibilgailu pribatuaren erabilerarekin, erregai fosilei lotuta mantentzen baikara neurri handi batean. **Kalitatezko garraio publikoak eta iturri berri-erregiarrien bidezko elektrifikazioak egoera hobetzen lagunduko lukete.**

Era berean, **mugikortasun jasangaitzak**, ibilgailu pribatuen oinarrituta **lurralde-okupazio handiagoa eta lurzoru-hedadura handiagoak eragiten ditu**, eta horrek mugatu egiten du erabilera sozialetarako aprobetxatu ahal izatea.

Zer dio legediak?

Laneko Arriskuen Prebentzioari buruzko 31/1995 Legearen 14.1 artikulua ezartzen du **langileek eskubidea dutela laneko segur-**

tasunaren eta osasunaren arloan babes eraginkorra izateko, eta hori enpresak laneko arriskuetatik babesteko duen betebeharra dela.

Lanerako garraioa lan-arriskutzat jotzen da, Gizarte Segurantzaren Lege Orokorraren 156.2.a) artikulua lan-istriputzat jotzen dituelako lantokira joan edo itzultzean gertatzen direnak.

Mugikortasun Iraunkorrari buruzko 9/2025 Legea onartzeak aukera eman digu arriskuak ezabatzeke edo murrizteke lanerako mugikortasun iraunkorreko planen bitartez.

Lege horren 25. artikulua ezartzen du **mugikortasun iraunkorreko planak derrigorrezkoak direla** jarduera-zentro handietan. Ondoren, 26. artikulua zehazten du enpresetan eta sektore publikoko erakundeetan ere, 200 langile baino gehiagorekin edo txanda bakoitzeko 100 langilerekin, nahitaez eduki behar dituztela.

Euskadin, mugikortasun-planak egitera behartzen duten bi arau daude:

« 4/2019 Legea, Euskadiko Jasangarritasun Energetikoarena: **betebeharra ezartzen du** txanda bakoitzeko 100 pertsona baino gehiago dauden industria-, merkataritza- eta zerbitzu-eremuko enpresa jakin batzuek, azpikontratatuak

enpresetako langileak barne, lanerako garraio-planak izan behar dituztela ezartzen du.

« 254/2020 Dekretua, Euskadiko jasangarritasun energetikoari buruzkoa: 100 langile baino gehiago dituzten sektore publikoko lantokiak, lan-kontratuko eta behin-behineko langileak kontuan hartuta, lanerako garraio-planak izatera behartzen ditu.

Estatuko araudiaren arabera, planak langileen legezko ordezkariekin negoziatu behar dira. Halakorik ez dagoen lekuetan, negoziazio-batzorde bat sortuko da, enpresaren ordezkariak eta ordezkaritza handieneko sindikatuak eta hitzarmen kolektiboaren negoziazio-batzordean parte hartzeko legitimazioa duten sindikatu ordezkariak osatua.

Nola egin lanerako mugikortasun-plan bat:

1. Diagnostiko-fasea

Mugikortasun plan on bat egiteko, abiapuntuko egoera ezagutu behar da, mugikortasun ohiturak eta lanera joateko garraioari buruzko beharrak aztertuta. Azterketa hori galdetegi baten bidez egin behar da, eta zehaztu behar da, halaber, planak zenbat pertsonari eragingo dion, enpresakoak zein azpikontratatuak, eta kontuan hartuko dira baita ere txandak (za-

titua, trinkoa, txandakakoa...), ordutegiak edo lanaldi motak (osoa, partziala...).

Bizilekuaren eta ordutegiaren/txandaren arabera taldekatutako langileen kopurua ezagutzea oso informazio erabilgarria da. Helburua da mugikortasun kolektiboa erabiltzeko potentziala aurreratzea.

Era berean, zerbitzuen eta azpiegituren eskaintza bildu behar da lanpostura iristeko, garraibide desberdinen arabera: oinez, bizikletaz, garraio publikoan, enpresako garraio kolektiboan edo ibilgailu pribatuan.

2. Ekintza-plana

Askotan, plana ez da enpresaren barruan bakarrik egiten, kanpoko eragileek ere parte hartzen dute, hala nola udalek edo garraio-partzuergoek. Sustapen, elkartzeko koordinazio eta kudeaketa mekanismoak ezartzea planteatu dezakegu, hala nola mugikortasun-mahaiak edo mugikortasun-kudeatzailea.

Era berean, prestakuntza, informazio eta sentsibilizazio ekintzak bultzatu behar dira, helburu argi batekin:



langileei mugikortasuna ulertzeko ikuspegi eta modu berriak ezagutaraztea, eskura dituzten aukerak ezagututa egokiena eta onuragarriena aukera dezaten. Hain zuzen ere, **helburua ez da ibilgailu pribatua estigmatizatzea**, ezta erabiltzen duena estigmatizatzea ere, baizik eta lanera joateko beharrak asetzen dituzten modu jasangarrietan **alternatiba erabilgarriak eskaintzea**.

Lanerako mugikortasun osasungarriagoa, seguruagoa eta iraunkorragoa sustatzen duten hainbat jardunbide egoki daude, hala nola:

- **Auto partekatuaren bidezko desplazamendua sustatzea**: partekatutako autoen webguneak eta app-ak erabiliz, **aparkalekuak erreserbatuz**, urteko azterketen bidez edo **enpresak ordaindutako mantentze-lanen bidez**, partekatutako den autoa erosteko laguntzen bidez, **bidesarien bidez**, etab.

- **Garraio publikoaren erabilera sustatzea eta areagotzea** (nahiz eta garraio publiko batzuei ere eragin diezaieketen auto-ilarek ibilgailu pribatuari bezalaxe, denbora aprobetxagarria da, gidatzeari eskaini gabe eta etengabe auto-ilara batean harrapatuta gidatzeak sor dezakeen estresik gabe): **enpresak bidaietan hobariak emanaz, eskaintzari buruzko informazioa emanaz, garraio publikoan maiztasunak zabalduz, txandaka**

ordutegiak zabalduz eta moldatuz, tren-geltokien eta enpresen edo poligonoen arteko autobus-jaurtigailuen bidez, **autobus geltokien ekipamenduak eta irisgarritasuna hobetuz**, intermodalitatea eta abar. Era berean, **langileek aukera dute PFEZean desgrabazioak izateko** garraio txartelak edo abonuak erosteagatik.

- **Oinez edo bizikletaz egindako joan-etorriak areagotzea**: lanerako bide segurtasunean trebatuz oinezkoak eta bizikleta erabiltzailak ere (ez soilik gidarientzat), joan-etorri mota horiek sustatuz, **sarbideak eta ibilbideak antolatuz eta gomendatuz**, oinezkoen pasabideen segurtasuna hobetuz, **lantokietarako sarbideetan automobilen eta motorren abiadura murriztuz**, enpresaren barruan bizikleten **aparkalekua segurtasun gehiagorako gaituz**, aldagelak eta dutxak jarritz mugikortasun aktiboa egiten duenarentzat (lanaren ezaugarrien-gatik beharrezkoa ez den lekuetan), **bizikleta-konponketa eta mantentze-lan txikietan trebatuz**, **enpresak bizikleta-matxuren konponketak ordainduz**, enpresa bizikleta-flotak gaituz, **ibilbideetan bide-**



gorriak areagotuz, etab.

- **Enpresako garraio kolektiboa ezartzea**, hainbaten artean mankomunatzeko aukerarekin, kostuak murrizteko.

- **Aparkalekua modu iraunkorrean kudeatzea**: sartzeko beste modalitaterik ez duten pertsonen lehentasuna emanez, **aparkalekua erabiltzeari uztea konpen-tsatzuz**, etab.

- **Lanaren antolamenduarekin joan-etorrien beharra murriztea**: telelana eta ordutegi malguak ezarriz garraio publikoaren erabilerara errazteko, **lanaldiak astean bostetik laura murriztuz**, lana bizitokitik ahalik eta hurbilen **sus-tatzuz** enpresak lantoki bat baino gehiago baditu, etab.

3. Emaitzaren ebaluazioa

Planen ekintza-ildoen emaitzak ebaluatzen adierazle nagusi bat dago: **joan-etorrietan mugikortasun-modu bakoitzaren erabilerara neurtzea**, bai eta modalitate seguruagoetarako eta iraunkoragoetarako bilakaera ere. **Beste adierazle batzuk gas kutsagarrien isurien kuantifikazioa**, mugikortasunaren kostu sozial eta ekonomikoa edo in itinere istripuen bilakaera izan daitezke.

Halaber, **garrantzitsua da nahi den emaitza eragotzi duten oztopoak aztertzea.**

**LANERAKO
MUGIKORTASUN
IRAUNKORRA ETA
SEGURUA ESKUBIDEA
DA. ESKATU ETA
ERABILI.**

