

# Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana

*Mugikortasunaren aldeko Ituna*



*2017ko otsailaren 20a*

## AURKIBIDEA

1	Mugikortasuna Iruñeko Metropolialdean .....	2
2	Metropoli-mugikortasunaren diagnostikoa Iruñean .....	7
3	Beste hiri batzuen esperientzia .....	8
4	Mugikortasun-politikaren helburu berriak .....	9
5	Mugikortasunaren aldeko itun baterantz .....	10
5.1	Itunaren helburu orokorrak .....	10
5.2	Lidergoa, koordinazioa, parte-hartzea eta jarraitutasuna .....	11

## 1 MUGIKORTASUNA IRUÑEKO METROPOLIALDEAN

Iruñeko Metropolialdeak **biztanleria-hazkunde** jarraitua eduki du azken hamarkadetan, eta zahartzeko joera eta familien batez besteko tamaina txikitzekoa nabarmena izan da. 2007an krisia iristeak langabezia asko emendatzea ekarri zuen, eta orain poliki-poliki gutxitzen doa.

Metropolialde hau Espainian trinkoki jendeztatuen dagoenetako bat da, eta bertan, erdialdean eta hiriburuaren kordoi periferiko batean jarduera-kontzentrazio handia dago. Lurralde-egitura horrek ekartzen du lurralde-ehun osoaren elkarrekiko erlazio izugarria, mugimendu erradial garrantzitsuekin. Kopuru soil batek fluxu horien garrantzia nabarmentzen du: lanpostua hiriburuan zuten langile guztietatik (2011ko Erroldan 100.000 inguru ziren) %45 gutxi gorabehera Iruñetik kanpokoak ziren.

Metropolialdean egunero milioi bat **desplazamendu** inguru egiten da, eta haietatik gehienak metropolialdea eratzen duten gune desberdinen barnean egiten dira. Lekualdatze luzeenek, jeneralean, forma erradiala dute, jatorria edo helmuga hiriaren erdialdean izanda, baina, hala ere, zeharkako erlazio batzuk ere garrantzitsuak dira.

**Desplazamendu nagusiak makroguneen artean, garraiobide guztietan.**



Iturria: Egilea bera, EDM 2013<sup>1</sup> inkestako datuetatik abiatuta.

**Oinezkoen mugikortasunak** garrantzi handia du, lekualdatze askoren tamainak aintzat hartuta, eta egun desplazamendu guztien %42 egiten dira oinez. Oinezkoen mugikortasunaren alde egin berri diren jarduketak jarraituak (30eko eremuak, erdi

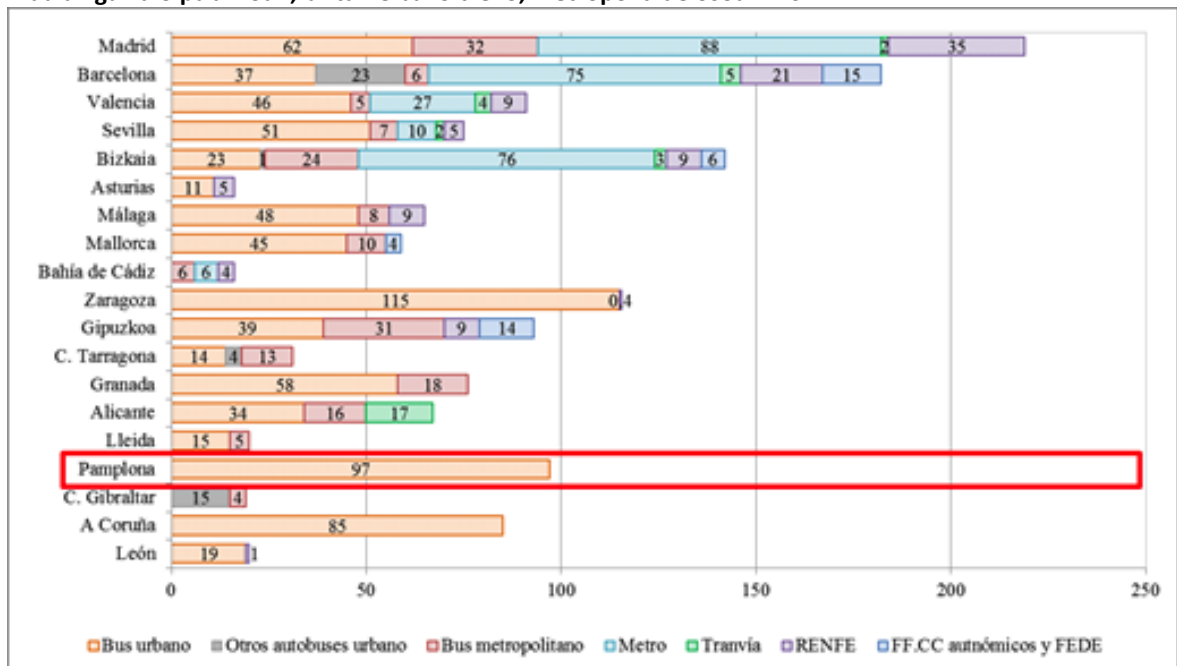
<sup>1</sup> Mugikortasunari buruzko etxex etxeko inkesta, 2013koa.

oinezkoentzat bihurtzea eremu batzuk...), bereziki hiriguneetan baina ez bakarrik haietan, oinezkoen joan-etorriak eta hiriko ingurumen-kalitatea hobetzeko ahaleginaren adibide bikainak dira. Iruñean hamar bat hiri-igogailu eta mugikortasun bertikala laguntzeko arrapala mekaniko bat egotea nabarmentzen da. Alabaina, orokorra da konektibitate pobre bat bai udalerrri bakoitzeko auzoen artean bai eta udalerrien artean ere, eta indarrean irauten dute oztopo handiek, bereziki Metropolialdeko bigarren koroako udalerrien kasuan. Gainera, orain dela gutxi arte, oinezkoen eta beste garraiobide batzuen arteko gatazkak lehenbizikoen kaltean konpondu izan dira (nahiz eta egoera aldatzen edo itzultzen ari den pixkana).

Beste alde batetik, **bizikletaren** erabilera handitzen doa, baina desplazamendu guztietan duen kuota txikia da oraindik. 2013ko EDM inkestaren arabera, bizikleta lekualdatzeen %2tan erabiltzen zen, gutxi gorabehera, eta lehentasunez aisiarako. 18 eta 44 urte arteko biztanleek erdiek bizikleta dutenez, bizikletaz egiten diren desplazamendu gehienak nor bere bizikletan egiten dira. Txirringarientzako azpiegiturak oso heterogeneoak dira eta sarearen kontzeptua hasi berria da. Bere aldetik, eskaria pilatzen den gunetan bizikleten aparkalekuak nahikoak ez izaten, eskasak izaten, hasi da.

**Garraio kolektiboak** kuota murrizta du Iruñeko Metropolialdean, desplazamendu guztien %13 baino txikiagoa, eta beheranzko joera du, gainera. Edonola ere, hori ez da gertatzen Eskualdeko Hiri Garraioaren (EHG) erabilera eskasa delako: beste metropolialde batzuekin alderatuta, EHGaren erabiltzaileek desplazamendu kopuru handia egiten dute garraio publikoan (100 bidaia inguru biztanle eta urte bakoitzeko), antzeko metropolialdeetan baino nabarmen gehiago.

**Bidaiak garraio publikoan, biztanle bakoitzeko, metropolialde osoan. 2014.**

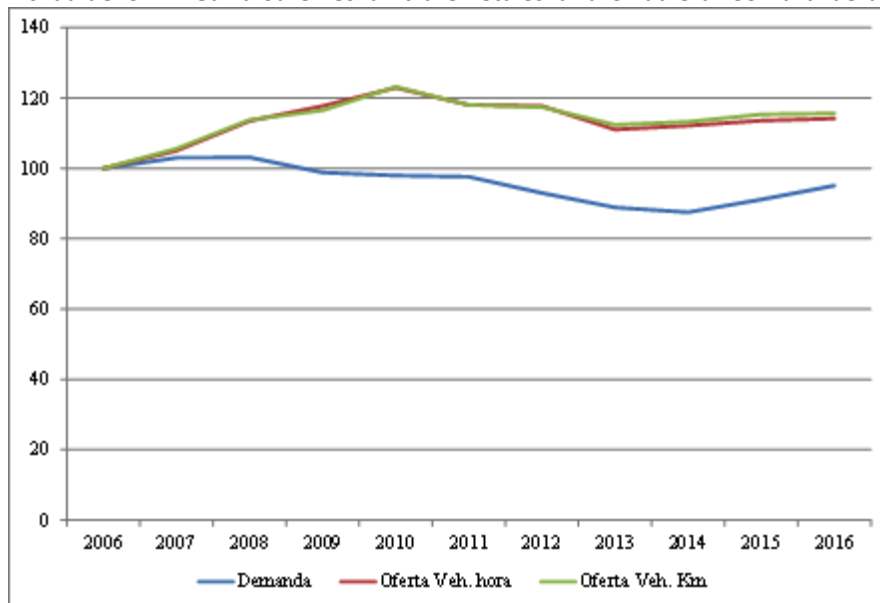


Oharra: Erabilitako biztanleria metropolialdekoa da.  
Iturria: OMM 2014<sup>2</sup>.

Garraio kolektiboaren eskariaren bilakaera negatiboa izan da krisia hasi zenetik eta 2014ko amaiera artean. Hori dela-eta, aldi horretan, nahiz eta eskaintza handitu egin den, okupazioa gutxitu egin da. Dena dela, badirudi azken urteetan joera hori aldatzen edo itzultzen ari dela eta eskaintzaren eta eskariaren bilakaera antzekoagoak izaten ari direla.

<sup>2</sup> Metropoli Mugikortasunaren Behatokia analisirako eta gogoetarako ekimen bat da, hauek eratutakoa: Espainiako metropolialde nagusietako Garraio Publikoko Agintariak (ATP), Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioa, Sustapen Ministerioa, Industria Ministerioa (IDAE Dibertsifikaziorako eta Energia Aurrezteko Institutuaren bidez) eta Barne Ministerioa (DGT Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren bidez). Ekimenaren xedea da garraio publikoak hirietako bizi-kalitatea eta garapen iraunkorra hobetzeko egiten duen ekarpena islatzea. Parte hartzen duten metropolialdeen mugikortasuna aztertzen duen txosten bat argitaratzen dute urtean.

**Eskualdeko Hiri Garraioaren eskaintzaren eta eskariaren adierazleen bilakaera.**



Iturria: Egilea bera, "Iruñerriko Hiriko Garraioaren V. Plana, 2015-2016. Aldaketa" dokumentua oinarri hartuta egindakoa.

Bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarrera gutxitu egin da azken bi urteetan, hazkunderaldi garrantzitsu baten ondoren, eta tarifa berri merkeagoak (aldi baterako abonua, gizartetarifa...) martxan jarri direlako gertatu da.

Beste alde batetik, egun, Metropolialdean, biztanle kopuruarekiko proportzioan **taxi** kopuru oso txikia dugu, beste metropolialde batzuekin alderatuta. Desplazamenduen %0,2 inguru hartzen duela, oso bigarren mailako eginkizuna du taxiak Iruñeko Metropolialdean.

**Ibilgailu pribatuaren** erabilgarritasuna oso handia da, Espainiako handienetako bat, bai Metropolialde osoan bai eta hiriburuan ere, eta bere kuota lekualdatze guztien %41ekoa da. Ibilgailu pribatua sarritan ibilbide laburretarako erabiltzen da: eremu batzuetan, ibilgailu pribatuan egiten diren joan-etorri guztien bostenak gutxi gorabehera distantzia laburreko barne-desplazamenduak dira.

Iruñeko Metropolialdeko bideen sarearen arazo nagusia da pilaketak gertatzen direla puntako ordutegietan hirirako sarbide erradialean, eta egoera gatazkatsuak gertatzen dira biribilgune eta elkargune batzuetan. Hiriko bide nagusiek duten zirkulazio-bolumena Metropolialdeko hiriarteko bideetan dagoenaren antzekoa da, egunean 15.000 eta 20.000 ibilgailuen arteko kopuruekin. Oro har, zirkulazioaren antolamendua ibilgailuen bolumen osoaren ikuspegitik optimizatuta dago, eta horrek eragin negatiboa du gainerako erabiltzaileengan (garraio kolektiboa eta oinezkoak, batez ere). Aparkaleku-hornidura handia dago, bai doakoa bai eta ordainpekoa ere, metropoli-erdi alde osoan eta horrek erraztu egiten du ibilgailu pribatuak metropoli-hiribururantz erakartzea.

Aurreko guztia aintzat hartuta, Iruñeko Metropolialdean, **garraiobideen arteko banaketak** nahiko kopuru handia erakusten du oinezko desplazamenduetarako, trinkotasun handiari eta distantzia laburrei esker. Baina ibilgailu pribatua oso erabilia da, baita distantzia laburrak

egiteko ere: 10 minututik beherako ibilbideetarako, ibilgailu partikularrak %20 arteko garrantzia du, eta garraio publikoak, aldiz, %2koa. Ibilgailu pribatuaren erabilera handi horrek ekartzen du, nahiz eta autobusa nahiko erabilia den termino absolutuetan, termino erlatiboetan soil-soilik desplazamendu guztien %13 besterik ez egokitzea berari.

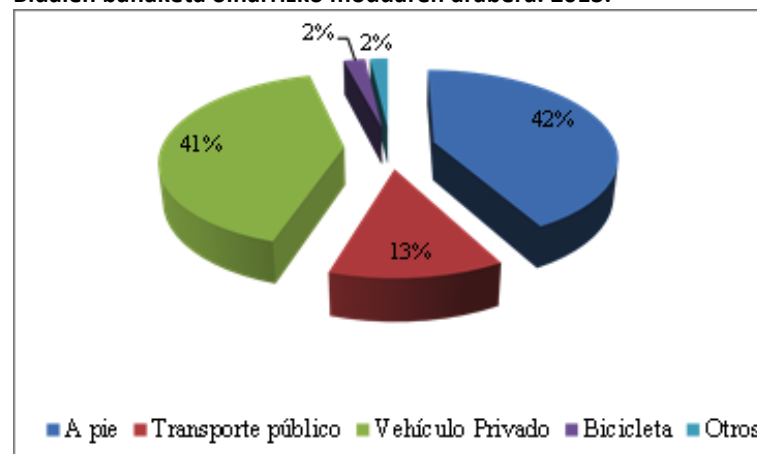
Kopuru horiek berez esanguratsuak diren arren, larriena da azken hamarkadetan **ibilgailu pribatuko garraioaren pisua handitzen doala**, lekualdatzeko gainerako moduen aurrean.

**Bidaiak, garraio-modu oinarrikoaren arabera, Iruñeko Metropolialdean.**

Urtea	Oinez	Garraio publikoan	Ibilgailu pribatuan	Beste modu batzuetara
1996	%43,7	%14,4	%36,8	%5,1
2013	%42,1	%12,7	%41,1	%4,1

Iturria: EDM 2013.

**Bidaien banaketa oinarriko moduaren arabera. 2013.**



Iturria: EDM 2013.

Amaitzeko, **bide-segurtasunaren** ikuspuntutik, sareak gune kritiko gutxi ditu, baina bideetako ezbeharren kopuruak biktima kopuru nabarmen handia eragiten du. Nabarmentzekoa da hiri-eremuan istripuek duten pisu erlatiboa handiagoa dela hiriarteko bideetan gertatzen diren istripuena baino.



## 2 METROPOLI-MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSTIKOA IRUÑEAN

Orain arte ikusitako guztia diagnostiko sintetiko honetan laburbil daiteke:

- ❑ Oraintsuko egoera ez da oso zorrotza **zirkulazioaren** gaian, hein handi batean krisi ekonomikoak mugikortasuna eta pilaketen eraginak murriztu dituelako.
- ❑ **Aparkamenduaren** gaian, plazen hornidura handia dago, eta horrek mesedetzen du bidaien erakarpenera mugan dauden gune askotara edo, are gehiago, hartzeko ahalmenaren gainera daudenetara.
- ❑ **Autobuseko eskualde-garraioak** eragin bikoitza izan du: batetik, eskaria gutxitu da krisi ekonomikoarengatik, eta, bestetik, ibilgailu pribatuaren lehia eduki du, pilaketak gutxitu direnez eta aparkaleku ugari dagoenez, oso aukera erakargarri bihurtu dena, garraio publikoaren aurrean.
- ❑ Distantzia ertain eta luzeetarako, **oinezko lekualdatzeak** ez dira aukera bideragarriak, baina distantzia laburretarako Metropolialdeak ahalmen handia du, bere trinkotasun handia kontuan hartuta.
- ❑ **Bizikleta** –nabarmen handituz doan erabilera izanik– oraindik ere maila baxuetan dago. Bizikletaz egiten diren desplazamenduetan, arazoak daude ibilbideak konektatuta ez daudelako, eta, zenbait kasutan, aparkatzeko orduan edukiera arazoak ikusten hasten dira.

Horren guztiaren emaitza da **moduen banaketa hondatuta** dagoela: ibilgailu pribatuaren erabilera handitzen ari da eta garraio kolektiboaren garrantziaren galera erlatiboa gertatzen ari da. Oso kezagarria da 1996 eta 2013 artean dagoen hamarkada eta erdian ibilgailu pribatuko lekualdatzeak %37tik %41era igaro izana eta, beraz, gainerako joan-etorri moduak gutxitu izana: oinezko lekualdatzeak %44tik %42ra, garraio publikokoak %14tik %13ra, eta abar.

Hori hala izanik, Iruñeko Metropolialdeko **garraio- eta mugikortasun-sistemaren iraunkortasuna** txikiagoa da orain mende aldaketa gertatu zenean baino, klima aldaketari buruz denok ezagutzen ditugun alarmak, ingurunean duen eragin negatiboa eta abar gorabehera. Ez badugu kemenez jarduten, suspertze ekonomikoak eta horrek berekin dakarren zirkulazio-emendatzeak eragingo dute Iruñeko metropoli-eremuan mugikortasuna eta garraio-sistema gero eta ezin iraunezkoagoa izatea, ibilgailu pribatuaren portzentajea handitzeagatik banaketa modalean eta eraginkortasunik ezarengatik erabilera orokortuan eta bereizkuntzarik gabekoan. Hauek eragingo ditu:

- ❑ Osasun-arazoak eta bereziki ahulenengan (haurrak, zaharrak, ahalmen urritasunen bat dutenak): gaixotasunak, istripuak eta egoneko bizimodua.
- ❑ Ingurumen-arazoak: lurzorua okupatzea eta lurraldea zatikatzea, berotegi efektuko gasak igortzea, zaratak, eta abar.
- ❑ Arazo sozialak: espazio publikoa hondatzea, haurren, zaharren eta ahalmen urritasuna duten pertsonen gizarteratze eza, denbora-galerak pilaketengatik, irisgarritasun eza ibilgailurik ez duten taldeentzat...
- ❑ Arazo ekonomikoak: gastua handitzea garraioan, tokiko lehiakortasun gabezia pilaketen ondorioz...



### 3 BESTE HIRI BATZUEN ESPERIENTZIA

Herrialde aurreratu guztietan, mugikortasunaren gaian, iraunkortasuna helburu duten plan mota desberdinak daude. Haien guztien artean, **hiri-mugikortasun iraunkorreko plan (HMIP)** esaten zaienak nabarmendu behar dira, tresna integral gisa.

HMIP guztiak ez dira berdinak eta desberdintasun nabarmenak dituzte, dagozkien arazoak desberdinak izatearen eta haiei ekiteko aintzat har daitezkeen ikuspuntu alternatiboen emaitza moduan. Hona hemen **adibide** batzuk, aurrekoa agerian uzten dutenak:

- ❑ Gasteizen, hiriko garraio publikoaren sarea aldatzea izan zen aldaketaren katalizatzailea: autobus-sare txikiagoa sortu zen eta tranbiarekin konektatua, non lehenasuna ematen zitzaion linea-aldaketari. Sarea berriro diseinatzean, garraio publikoaren prezioa garestitu zen. Aldi berean, aparkamendu arautuaren prezioa hirukoiztu zen.
- ❑ Burgosen, bizikleta, autobusa, oinezkoentzat bihurtzeak eta zirkulazioaren kudeaketa indartu ziren.
- ❑ Bartzelonan, Metropoli Eskualdeko Mugikortasunaren Plan Zuzentzailearen jarraipen-plan bat egiten da urtero, erakunde guztiekin. Planak esleitu dizkion neurriak onartzen ditu erakunde bakoitzak, erakunde bakoitzarekin adostutako lan-mekanika ezartzen du eta jarduketak gauzatzea errazten du.
- ❑ Zaragozan, tranbiaren alde egin dute. Izugarrizko inbertsio-ahalegina egin dute, eta hiriaren fisionomia errotik aldaraztea ekarri du.
- ❑ Pontevedran, lehenbizi, hirigune historikoa oinezkoentzat bihurtu zuten, eta gero, hiriaren erdialdeko beste kale batzuetara zabaldu dute, komertzialagoak direnetara.
- ❑ Donostian, protagonistak oinezkoak dira. Bizikletaz ibiltzeko hiria ere bada, bide eskusiboetan egiteko ibilbideen 45 kilometro baititu. Garraio publikoari dagokionez, autobusen hiri-sarea hobetzearen alde egin dute Donostian, errei bereizien bidez.
- ❑ Malagaren estrategia hiru alderdi hauetan laburbil daiteke: garraio publikoa sustatzea, aparkamendu-politika eta hirigune historikoa oinezkoentzat bihurtzea.
- ❑ Gijonen, ibilgailuen abiadura mugatzea apustu handietako bat izan zen. Eta harekin batera, garraio kolektiboaren tarifa-politika berria ezarri zuten eta bidegorriak hedatu zituzten.

Azken batean, ondokoa ondoriozta daiteke: zenbat hiri, hainbat eredu. Ez da arrazoizkoa itsu-itsuan kopiatzea beste toki batzuetan garatu dutena. Dena den, denetan joera berbera honi ekin eta eusten diote: ibilgailu pribatuaren hazkunde neurrigabea murriztea eta lekualdatzeko bide alternatiboak indartzea.

## 4 MUGIKORTASUN-POLITIKAREN HELBURU BERRIAK

Nahiz eta Iruñeko Metropolialdean handituz doan mugikortasun bat modu iraunkorren kudeatzera bideratutako konponbide asko diseinatu eta ezarri diren (tarifa berriak Eskualdeko Hiri Garraioan, bizikleta babestea eta abar), kontua da ez dela lortu lehenago aipatutako joera negatiboa aldatu edo itzultzea.

Mugikortasun-politika bere osotasunean planteatu behar da berriro, iraunkortasunetik bideratzeko. **Garraio publikoaren gainean jardutea besterik gabe** ez da nahikoa egun ibilgailu pribatua baliatzen duen eskaria erakartzeko. Beste hiri eta metropolialde batzuen esperientziak erakusten digu inplikaturik dauden faktore guztien gainean jardungo duten neurrien paketeak behar direla. Hain dinamikoa eta konplexua den eremu bateko mugikortasunak alderdi asko ditu eta, horrenbestez, ez dago errezeta edo erremedio hutsezin bakar bat.

Horrenbestez, garraio publikoa sustatzeko neurri kementsuez gain, ibilgailu pribatuaren erabilera arrazoizko bihurtzeko neurriak behar dira; hartara, **kasu eta inguruabar bakoitzean, ikuspuntu guztietatik** (ekonomiakoa, gizartekoa eta ingurumenekoa) **iraunkorra den garraiobidea** erabil dadin. Neurri horiek pakete integraletan sartu beharko dira, mota guztietako laguntza-jarduketak barnean hartuko dituztenak, barne hartuta informazioa eta prestakuntza.

Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Itunak mugikortasun-eredu berri bat definitzeko elkargune bat izan behar du, epe labur, ertain eta luzean. Ados egoteak eta baterako helburuek **garapen ekonomiko zuzena mesedetuko dute, sozialki orekatua, okerren dauden taldeen premiei erantzungo diena eta generoen arteko berdintasuna zeharka hartuko duena barnean, errespetuzkoa izango dena ingurumenarekin**, egungo gabeziak gaituta eta, ez badira neurri egokiak hartzen, iritsiko den larriagotzea saihestuta.

Ezinbestekoa da erabakimenez egitea mugikortasunaren ezin irauneko prozesua geldiaraztearen alde. Hiri-mugikortasunari ikuspuntu berri batetik ekin behar zaio, kasu bakoitzean baliabide gutxien kontsumitzen duten, gutxien kutsatzen duten eta lurzorua alferrik gutxien eralgitzen duten garraiobideak bultzatuta. Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Itunaren asmoa da mugikortasun-eredu berri batzuetarako esparrua zehaztea eta, beraz, **elkarrekin bizitzeko eredu** baterako, non hiri-desplazamenduak ez diren mehatxua izango osasunerako, bizi-kalitaterako, hiriko ingurumenerako edo tokiko ekonomiaren garapenerako.

## 5 MUGIKORTASUNAREN ALDEKO ITUN BATERANTZ

### 5.1 Itunaren helburu orokorrak

Iraunkorragoa den mugikortasun baterantz aurrera egiteko, gauzatu beharreko neurriak zuzenduko dituzten helburu orokorrak hauek izango dira:

- Egungo **lehentasunak** aldatu behar dira, modu guztien erabilera zentzuduna erraztuta, bakoitza bere eskala optimoan.
  - Motordunak ez diren moduak lehenestea distantzia labur eta ertainetan, haietarako aproposenak baitira.
  - Modu kolektiboari lehentasuna ematea banakako konponbideen gainean, gainerako bidaietan.
  - Ibilgailuaren abiadura eta intrusioa murriztea hiriko espazioan.
  - Espazio publikoak eta ekipamenduak egoteko eta elkarrekin bizitzeko espazio moduan diseinatzea.
  - Automobil pribatuaren bereizkuntzarik gabeko erabilera eta erabilera zentzugabea murrizteko neurriak finkatzea, baina errespetatuta garraiobide eraginkorrena den tokian.
- **Oinezkoa** mugikortasun osoaren ardatz gisa ulertu behar da. Oinezkoentzako sare bat sortu behar da, auzo eta udalerrri guztietara ahalik eta baldintza onenetan iritsi ahal izatea bermatuko duena, egungo irisgarritasun-arazo jakin eta zehatzak gaindituta. Sare horrek ahalbidetu behar du erraz iristea garraio kolektibora.
- **Bizikletaren** erabilera gero eta handiagoak oinezkoen kalterik egiten ez dieten mota guztietako neurrietan hartu behar du oinarria. Bizikleta oso eraginkorra izan daiteke ibilbide labur eta ertainetarako, auzo eta udalerrri guztietako irisgarritasuna mesedetuta, azpiegitura lineal egokiak eta helmugan aparkalekuak izanda.
- **Garraio publiko kolektiboak**, baliabide teknologiko aurreratuz hornituta eta prezio erakargarriak dituela, hauetarako bidea ere eman behar du:
  - Ibilbideak hobetzeko, hala herritarren beharrei nola interes orokorreko zerbitzuei erantzuteko.
  - Intermodalitatea sustatzeko, sistemako gainerako moduekin.
  - Bere bidaia-denborak hobetzeko, lehiakorrak izateko automobil pribatuaren aurrean distantzia ertain eta luzeetan.
- **Ibilgailu pribatuaren** erabilera arrazoizko bihurtu behar da, beste garraiobide batzuk askoz ere eraginkorragoak diren desplazamenduetan erabiltzea saihestuta. Lekualdatze erradial errepikarrietan, garraio kolektiboa da aukera onena; desplazamendu laburretan, oinez edo bizikletaz ibiltzea aukera iraunkorragoa da. Edonola ere, zeharkako lekualdatzeetarako eta, batik bat, okupazioa handia bada, ibilgailu pribatua garraiobide eraginkorrena izan daiteke.
- Lekualdatze guztietan **bide-segurtasuna** bermatu behar da, arreta berezia jarrita talde ahulenengan, bereziki oinezko eta txirrindulariengan.
- HMIParen proposamenak emaitza den espazio publikoaren kalitatean ere islatu behar dira, bereziki, erdialdeko hiri-eremuetan eta bizitegi-eremuetan, egun ibilgailu pribatuak erabiltzen duen **espazioaren zati bat berreskuratze** beharrezkoari esker.

Horrez gain, **hiri-garapen** berrietan konektibitate ona aurreikusi behar da garraio publikoko sistemarekin, bertan bizi direnei eta bisitari direnei mugikortasun iraunkorrerako aukera emango diena.

Orekatuagoa den banaketa modal baterako bidea egin behar da, non garraibide guztiek beren eginkizuna izango duten. Asmoa ez da herritarren mugikortasuna murriztea, ez eta garraibide bakar bat ere estigmatizatzea, baizik eta **garraibide guztien eta bakoitzaren erabilera optimoa izatea** lortzea.

Garraibide desberdinen erabileran arazoizko banaketa lortzeko borrokatu behar da. Aurreko helburuak lortzeak ahalbidetu behar du **20/30/50 banaketara** iristea, hau da:

- Garraio kolektiboa desplazamenduen %20 izateraino igotzea.
- Ibilgailu pribatuaren kasuan, egun duen kuotatik %30eraino murriztea.
- Motordunak ez diren desplazamenduak (oinezkoenak eta txirrindularienak) lekualdatze guztien %50 izatera heltzea.

## 5.2 Lidergoa, koordinazioa, parte-hartzea eta jarraitutasuna

Arrakasta lortzeko, funtsezkoa da **agintari politikoek prozesuaren lidergoa** beren gain hartzea, epe ertain eta luze baterako adostasun baten esparruan, baina ez soilik Plana egitean, baizik eta baita betetzean ere. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioak, Eskualdeko Hiri Garraioaren lurralde-esparruan sartuta dauden udalek eta Iruñerriko Mankomunitateak, bakoitzak bere esparruan, giza baliabide eta baliabide ekonomiko nahikoak jarri behar dituzte Mugikortasun Planetik ateratzen diren proposamenak garatzea ahalbidetzeko, konpromiso politiko sendo baten barnean.

Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Itunak akordio handi bat izan behar du, etorkizuna eraikitzeko balioko duten printzipio handiak izango dituen oinarri. **Administrazioen arteko koordinazioa** funtsezkoa da prozesuaren etapa guztietan, eta bermatu behar da diseinatzeko irizpideak homogeenak izatea (segurtasuna, seinaleztatzea eta abar), jarduketak koordinatzea (bereziki, ibilbideak) eta arautzeak harmonizatzea edo egokitzea (bereziki, mugikortasunaren arloko ordenantzak).

**Gizartearen adostasuna lortzea ezinbestekoa da, oinarri tekniko sendoa** duena eta mugikortasunaren edozein ikuspuntu osatugabe gaindituko duena. Horretarako, inoren kontra ez doazen alternatibak diseinatu behar dira; bai, ordea, denontzat hobe izango den etorkizun baten aldeko borondateak bateratuko dituztenak.

Baina eraikitze-lan hori ezin da gauzatu gizarte zibilar protagonismoa kenduta. Zirkulazioa, garraioa eta mugikortasuna kulturaren, gizartearen eta ekonomiaren joeren emaitzak dira, eta ez dituzte bat-bateko konponbideak edo aurreiritzietan oinarritutakoak onartzen. Herritarren eginkizuna oinarritzakoa da mugikortasun-arazoei irtenbidea emateko; izan ere, herritarrak izango baitira jokabide-ereduen aldaketen protagonistak. Hartara, parte hartzeko bideak ezarri behar dira, **herritarrek aldaketa berentzat har dezaten**. Gizarte-adostasunak

eskatzen du interesa duten agente guztiek eta, oro har, gizarte osoak parte hartzea. Inor ez dago sobera; denok egin dezakegu ekarpenen bat.

Eta horrek guztiak ez du ahantzarazi behar da denboran iraungo duen ahalegin bat behar dela, **epe laburra, ertaina eta luzea konbinatuko dituen ikuspegi batekin**. Jarduketei jarraipena egiteko mekanismoz hornitu behar da Ituna, hartara, hartutako konpromisoak zenbateraino bete diren ebaluatu ahal izateko aldian behin. Sistema kuantitatibo batek ahalbidetu behar du adierazleen jarraipena egitea, bermatzeko garatutako ahaleginek espero diren emaitzak ematen dituztela, eta, hartara, Jarraipen Batzordeak prozesuan zehar ematen dituen erantzunetan sendotasuna ziurtatuta.