



Arartekoaren 2018R-2979-17 Ebazpena, 2018ko irailaren 4koa. Horren bidez Oñatiko Udalari gomendatzen zaio udalerriko hiri barruko bide batean oinezkoen segurtasuna bermatzeko.

Aurrekariak

1. (...) Arartekoan kexatu egin zen, Oñatin Arantzazuko Ama kaletik Berazao industrialdearen sarbidean oinezkoentzako segurtasuna falta delako, eta adierazi zuenaren arabera, derrigorrez bertatik pasatu behar da bere etxetik herrigunera joateko.

Kexagileak adierazi zuenaren arabera arazoa nagusiki "Natra-Zahor" eta "Ceur" enpresak kokatuta dauden bide tartean dago, eta zehazki aipatutako kalearen bidegurutzearen eta industrialdearen artean ez dago etengabeko espaloirik bidetik oinez doazenak arriskurik gabe igarotzeko, hau da, galtzadatik doazen ibilgailuek edo aipatutako enpresen inguruan ibiltzen diren kamioiek edo eskorgek harrapatzeko arriskurik gabe ibili ahal izateko.

Bestalde, kexagileak adierazi zuen espaloia (hura dagoen eremuetan), bai eta alboko banda ere (espaloia ez dagoen tokietan ezarritakoa), behar ez bezala aparkatutako ibilgailuek okupatu ohi dituztela, eta, hori dela eta, oinezkoek zati horietan ere galtzadatik joan behar izaten dutela, eta hori arriskutsua dela haien segurtasunerako.

Gainera, aipatu zuen "Ceur" enpresara sartzeko arrapalak alboko banda horren azken tartearen zati bat okupatzen duela, eta, "Natra-Zahor" enpresaren pabilioietako batean dagoen aparkalekuan sartzeko zein handik ateratzeko ibilgailuek pabilioi horren ondoko espaloitik igaro behar dutela halabeharrez.

Kexagileak era berean azaldu zuen "Natra-Zahor" enpresaren beste pabiloiaren ondoan kamioiak aparkatzeko plazak (eremu hori oinezkoen bidearen aurrez aurreko errepide ondoan dago) normalean baimendu gabeko ibilgailuek okupatzen dituztela, eta ondorioz, enpresan lan egin behar duten kamioiek oinezkoentzako utzitako lekua hartzen dutela lana egiteko beharrezkoak diren maniobrak egiten dituztenean.

Horrez gain, interesdunak adierazi zuen, haren kasuan, arrisku egoera hori are larriagoa zela, ikusmen arazoak zituelako.

Kexagileak adierazi zuen Oñatiko Udalean egon izan dela hainbat aldiz 2001. urtetik, arazoa azaldu duela eta irtenbidea bilatzeko eskatu izan duela, eta ordutik igarotako denbora guztian zehar salatu izan dituen bide segurtasuneko arazoak ez direla konpondu.

Kexarekin bat eginez, Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak egoera aztertu zuen 2010eko ekainaren 30eko txostenean. Bertan, "Natra-Zahor" eta "Ceur" enpresak kokatuta dauden bide tartea aztertu zuen, eta kexagileak salatutako bide segurtasuneko arriskua zegoela aipatu zuen.

Interesdunak erakunde honi emandako txosten horren kopiaren arabera, erakunde horrek uste zuen bide horretako hirigintzarako, mantentzerako eta trafikoko





kontrolerako eskumena duten erakundeek azterketa bat egin eta zati horretan oinezkoen segurtasuna bermatzeko dagozkion neurriak hartu beharko lituzketela. Era berean, jakinarazi zuen Oñatiko Udalarari arazoaren berri emango ziola, baita Gipuzkoako Foru Aldundiari eta Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailaren Trafiko Zuzendaritzari ere. Horrez gain "Natra-Zahor" enpresari egoeraren berri emango ziola aipatu zuen, instalakuntzetan eta inguruetan zirkulazioaren segurtasun azterketa egiteko eskatzeko, bai enpresaren ibilgailuei dagokienez, baita kanpoko enpresen ibilgailuei dagokienez ere, eta arrisku horiek arriskuen ebaluzioan eta enpresari zerbitzua ematen dioten garraio enpresekiko koordinazio jardueretako prozeduretan gehitu beharko zituzketela adierazi zuen.

2. Kexa aztertu eta izapidetzerako onartu ondoren, Arartekoa Oñatiko Udalarari, Gipuzkoako Foru Aldundiari eta Eusko Jaurlaritzaren Segurtasun Sailari zuzendu zitzaion planteatutako gaiari buruzko informazioa jasotzeko, ulertzen zuelako une horretan zituen datuen arabera, arazoak hiru administrazioei eragin ahal ziela.

Eskari horri erantzunez, Segurtasun Sailak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak erakunde honi jakinarazi zioten kexaren errepidearen gaineko eskumenik ez zutela, eta hurrenez hurren justifikatu zuten udal titulartasuneko bidea zela eta ez zegoela Foru Aldundiaren errepide sarearen barnean.

Oñatiko Udalak bere aldetik kexan salatutako egoera konpontzeko azken urteetan hartutako neurrien berri eman zuen bakarrik, eta adierazi zuen zenbait eremu pribatuak direnez ezin zuela horietan aparkatzea debekatu. Hala, ez zuen baloratu kexagileak bere kexan adierazitako ezer, eta ez zuen ezta ere horri buruzko aipamenik egin. Ez zuen adierazi ezta ere Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak 2010eko ekainaren 30eko txostenean aipatu bezala egin beharreko bide segurtasunari buruzko azterketa egin zuen edo ez.

Udalak jakinarazitako neurriak kexaren aurrekoak ziren, "Zahorren Santa Lutzia parkerako sarbidea hobetzeko azterlana" izeneko agirian jasotako tarte bat konpontzeko erabakia salbuetsiz (2018. urtean hartutakoa).

Emandako azalpenekin bat eginez, kexaren aurretik ezarritako neurriak hauek izan ziren: Udaltzaingoak zaintza egitea eta "Natra-Zahor" enpresarekin elkarriketarik izatea (horien edukiari buruzko ezer ez zen aipatu). Horrez gain, inbertitutako U formako mutiloi batzuk jarri ziren oinezkoentzako sortutako bandaren zenbait tartetan.

Informazio horretan ez zen zehaztu zertan datzan espaloien tarte bat konpontzeko neurri berria (kexa jarri ondoren hartutakoak), ez eta hura nola gauzatuko zen ere; hortaz, erakunde honek ezin du baloratu neurri hori egokia den salatutako egoera konpontzeko.

Arartekoaren iritziz, emandako informazioak agerian uzten zuen udalak 2006tik kexa arrazoitu zuten arazoaren berri bazuela, informazio horren arabera urte horretan hartu baitziren lehenengo neurriak, eta ematen zuenez kexaren aurretik hartutako neurriek ez zuten balio izan salatutako egoerarekin bukatzeko, Arartekoaren iritziz hori frogatzen zuelarik kexa berriz ere aurkeztu izanak.

Arartekoak interesatuari bildutako azalpenen berri eman zion, eta azken horrek adierazi zuen kexa arrazoitzen zuen egoerak jarraitu egiten zuela, eta urteko zenbait





alditan egoera larritu egiten zela, hain zuzen ere kamioi gehiago egon ohi diren sasoietan, eta hala, erakunde honek ulertu zuen neurri berriak (hartu baldin bazen behintzat) ez zuela balio izan ezta ere arazoa konpontzeko.

Jasotako informazioarekin, Arartekoak ulertu zuen kexan adierazitako bidearen titularra udala zela eta hiri lurzorutik igarotzen zela. Datu horretatik abiatuz (hori egiaztatzeko udalak eskatu zuen), ondoren azalduko den bezala, Arartekoaren iritziz administrazio horrek egin behar zuen Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak adierazitako azterketa, oraindik egin ez baldin bazuen behintzat, eta era berean, udalak egiaztatu behar zuen kexan adierazitako trafiko araubideari buruzko ez-betetzeak gauzatzen ari ziren edo ez, eta bereziki araubide hori betetzen dela bermatzeko neurri egokiak egiaztatu behar zituen, baita eremuan oinezkoen segurtasuna bermatzeko neurri egokiak ere. Arartekoak adierazi zuen era berean planteatutako arazoa aztertu ondoren, udalak kontuan hartu behar zituela kexagileak aipatutako egiturazko arazoak, egiaztatzen baldin bazen horiek bazeudela, eta horiek oinezkoen segurtasunari dagokionez sortutako arriskua saihesteko neurri egokiak ezarri behar zituela.

Arartekoak balorazio hori helarazi zion udalari, horren gainean zuen iritzia eman ziezagun eta guk adierazitako ildoan jarduteko prest dagoen azal ziezagun. Era berean, honako alderdi hauen berri emateko ere eskatu genion:

- a) Kexak hizpide duen bidea udal titulartasunekoa den, eta hura edo haren tarte bat hiri-lurzorutik igarotzen den.
 - b) Zer azterketa egin duen udalak kexaren inguruan, eta zer balorazio egin duen horren gainean.
 - c) Zertan datzan aurten hartutako neurria, espaloia zati bat konpontzea helburu duena, eta nola ezarriko den neurri hori. Halaber, adierazi diezaguzu zer azterketa egin duen udalak neurri hori buruz, bide-segurtasunaren ikuspegitik nahiz kexa eragin duen arazoa konpontzeko egokia den aintzat hartuz.
 - d) Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak 2010eko ekainaren 30eko txostenean adierazitako azterketa egin duen udalak.
 - e) Bidearen zer eremu pribatutan ezin den debekatu aparkatzea, administrazio horrek helarazitako informazioari jarraituz.
 - f) Zedarriztatutako plano bat. Han, adieraz itzazu zehatz bidea, oinezkoak igarotzeko espazioak, oinezkoen ibilbideetatik igarotzen diren ibilgailuen pasabideak, eta (hala badagokio) titulartasun publiko zein pribatuko eremuak.
3. Eskaera berri horri erantzunez, udalak honako informazio hau helarazi zion erakunde honi:

Ondoren erakundeak emandako informazioa oinarri hartuz egindako itzulpena jaso da:

“Zuen azken jakinarazpenean eskatu bezala, hona hemen adierazitako kontuei erantzunak:





- *Kexak hizpide duen bidea udal titulartasunekoa den, eta hura edo haren zati bat hiri-lurzorutik igarotzen den.*

Bidea udal titulartasunekoa da eta hiri-lurzorutik igarotzen da.

- *Zer azterketa egin duen udalak kexaren inguruan, eta zer balorazio egin duzuen horren gainean.*

-

Udalak arazoa ezagutzen du eta azken urteotan bide hori hobetzeko egin dituen ekintzak horren erakusgarri dira.

- *Zertan datzan aurten hartutako neurria, espaloia zati bat konpontzea helburu duena, eta nola ezarriko den neurri hori. Halaber, adieraz diezaguzu zer azterketa egin duen udalak neurri horri buruz, bide-segurtasunaren ikuspegitik nahiz kexa eragin duen arazoa konpontzeko egokia den aintzat hartuz.*

- *Udalak, Zahorretik Santa Lutzia parkerako sarbidea hobetzeko azterlana egin du eta proiektu honen arabera Natra-Zahor enpresa parean 1,50 m. zabalerako espaloia egitea aurreikusten da 30 zm.ko areka batekin. Ibilgailuek espaloia zeharkatu beharra duten zatian, espaloia beheratutakoa egingo da. Natra-Zahorreko hormigoizko espaloia pasatuta, egoera txarrean dagoen espaloia dago, Berezaoko industrialderako sarreraraino; espaloi zati hau da momentuz Udalak aurten asfaltoz konpontzea erabaki duena. Udalak uste du, eremu honetan espaloi jarraitua eginda, arazoa gutxituko dela.*

(Azterlan honen planoak bidaltzen dira)

- *Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak 2010eko ekainaren 30eko txostenean adierazitako azterketa egin duen udalak.*

Ez da egin.

- *Bidearen zer eremu pribatua ezin den debekatu aparka dadin, administrazio horrek helarazitako informazioari jarraituz. CEUR enpresa pareko zatia eta Natra-Zahor enpresak hormigoiztaturik duen zatia lursail pribatuak dira eta Udalak ezin du debekatu bertan aparkatzea. "*

Aurretik aipatutako "Zahorretik Santa Lutzia parkerako sarbidea hobetzeko azterlana" izeneko agiriari buruzko informazioa eman zuen udalak, eta agiri horrek 2017ko maiatzeko data du. Hala, bertan agertzen da Arantzazuko Ama kaleak eta bidegurutzeak bat egiten duten lekutik beste puntu batera arte (azalpenak falta direlako erakunde honek uste du Santa Luzia ermitara artekoa dela) eraikitako espaloi berria.

Udalak gainera beste plano bat bidali zuen, eta adierazi zuenaren arabera, erakunde honek eskatutako zedarritutako plano da. Plano horretan funtsean "Ceur" eta "Natra-Zahor" enpresen ondotik doan bide tarteak jasotzen da, eta ez





dira jasotzen eskatutako zehaztapenekin oinezkoentzako gordetako espazioak, ezta oinezkoen bideak zeharkatzen dituzten ibilgailuen pasabideak ere, eta ez dira azaltzen ezta ere zeintzuk diren batak eta zeintzuk besteak.

Transkribatu den informazioan agertzen den bezala, udalak ez ditu baloratu ezta ere Arartekoaren oharrak, eta ez du berariaz aipatu ezta ere erakunde honek bere balorazioan adierazitakoaren arabera jarduteko prest zegoen edo ez. Azken finean, ez du kexak merezi duen balorazioari buruzko informaziorik eman, horri buruz bakarrik adierazi baitu arazoaren berri baduela.

4. Kexagileak, bere aldetik, berretsi egin du kexa izapidetzean ez dela aurrerakuntzarik egon errepidea oinezkoentzako seguruagoa egiteari dagokionez, eta nabarmendu egin du egoera larria dela eta arrisku asko daudela.

Era berean jakinarazi du espaloien zati batean hornidurarako ur hoditeriarekin lotutako obrak egiten ari direla eta oinezkoentzako behin-behineko bidea bide segurtasunerako arriskutsua den leku berri batean jarri dutela, estua delako eta "Natra-Zahor" enpresari zerbitzua ematen dioten kamioiak igarotzen diren espazio batean kokatuta dagoelako hain zuzen ere.

Gogoetak

1. Trafikoko araudiak udalei esleitzen die beren titulartasuneko hiri-bideetan trafikoa antolatu, kudeatu, kontrolatu, zaindu eta diziplinatzeko eskumena. Horrez gain, bide horietan egiten diren arau-hausteak salatzeko eta horiek zigortzeko eskumena esleitzen die, beste administrazio bati berariaz esleitu ez bazaio eskumen hori (Trafikoari, motordun ibilgailuen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legearen testu bategina onetsi zuen urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 7. artikulua).

Araubide horretan zehapen bezala sailkatuta daude aginteen kontrako ekintzak eta ez-betetzeak, eta horien artean dago espaloietan aparkatzeko debekua, oinezkoen pasabideetan aparkatzeko debekua, eta bereziki oinezkoentzat arriskutsuak diren lekuetan aparkatzeko debekua, baita erabiltzaile berezientzat gordetako bide tarteetan aparkatzeko debekua ere [40.2.a.) eta e) artikulua, 40.1.c) artikuluekin eta 74. eta hurre. eta 76.d) artikuluekin lotuta. Hori guztia Trafikoari, Motorrezko Ibilgailuen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bateginarekin eta Zirkulazioari buruzko Araubide Orokorraren 94.2.e) artikuluekin (azaroaren 21eko 1428/2003 Errege Dekretuaren bidez onetsitakoa) eta Oñatiko udalerrian zirkulazioko arau-husteak arautzeko ordenanza izeneko agiriaren 4. eta 5. artikuluekin bat eginez].

Hala, Tokiko Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak hiri-bideetan ibilgailuen eta pertsonen antolamenduaren ardura udalen kargu uzten du [25.2.g) artikulua].

Bestalde, Euskadiko Tokiko Erakundearen apirilaren 7ko 2/2016 Legeak euskal udalerriei esleitzen dizkie eskumenak trafikoa antolatzeari, bide-segurtasunari eta ibilgailuak aparkatzeari dagokienez, hain zuzen ere, legeria aplikagarriaren esparruan [17.1.4) artikulua].





Abiapuntutzat hartuta udalei trafikoko araudian esleitutako eskumenak eta Tokiko Araubidearen Oinarriak arautzen dituen Legearen 25.2.a) artikuluaurreko idazketak udalei leku publikoetako segurtasunarekin lotuta esleitzen zizkienak, Auzitegi Gorenak hauxe adierazi du: *"existe un auténtico derecho subjetivo de los ciudadanos a que se adopten las medidas que, de una manera realmente eficaz, garanticen la seguridad de la circulación viaria peatonal"* (Administrazioarekiko Auzien Salaren uztailaren 19ko 6056/2000 Epaia, 4. atala, Zuzenbideko Bigarren Oinarria).

Bestalde, nabarmendu beharrekoa da Euskadiko Segurtasun Publikoaren Sistema Antolatzekeo ekainaren 28ko 15/2012 Legeak bide-segurtasuna sistemaren partetzat jotzen duela, eta sistemaren printzipio orientatzaileen artean hauek ezartzen dituela: arriskuen eta mehatxuen prebentzioa; arazoaren identifikazioa; erantzunaren plangintza eta emaitzen ebaluazioa (1., 2. eta 3.1. artikulua).

Legeak udalek bide-segurtasuna mantentzeko dituzten eskumenak ezartzean trafikoko eta bide-segurtasuneko araudira jo behar dela adierazten du (6. artikulua).

2. Kexa jartzea eragin duten oinezkoen segurtasunari buruzko arazoa, erakunde honen ustez, aipatutako xedapenek Oñatiko Udalerri esleitzen dizkieten eskumenen eremuan sartzen da, hain zuzen ere, udalerrian trafikoko eta bide-segurtasuneko arauak betetzen direla bermatze aldera.

Gaia eremu material honetan kokatu ondoren, bidearen hiri izaerak, udalak baieztatu duenak, zehazten du (aipatutako araudiarekin bat eginez) Eusko Jaurlaritzan Segurtasun Sailak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak (Arartekoa hasiera batean horiei ere zuzendu zitzaizkien) ez dutela gai horri buruzko eskumenik, administrazio biek emandako informazioan jakinarazi zuten bezala, eta horregatik, erakunde honek ezin duela kexan beraien esku-hartzearekin jarraitu.

Azaldutakoa kontuan hartuz, Arartekoak uste du udalak arlo horretan dituen eskumenek babesten dutela kexagilearen asmoa, hau da, administrazioak jardutea, hain zuzen ere, salatzen den trafikoko araudiaren ez-betetze egoera eta ez betetze horretatik eratorritako oinezkoen segurtasun arriskua konpontze aldera.

Hala ere gogorarazi behar da kexaren sustatzaileak segurtasun-falta okerreko aparkatzeekin lotzen duela, baina baita egiturazko arazoekin ere, besteak beste "Natra-Zahor" eta "Ceur" enpresen eraikinetan kokatutako aparkalekuetara ibilgailuak sartzeko oinezkoen bidea zeharkatzen duten ibilgailuen pasabideekin, horien ondorioz gehitu egiten baitira trafiko arauak kontuan ez hartzeagatik eratorritako bide segurtasuneko arriskuak.

Erakunde honek batutako informazioarekin bat eginez, kexagileak aipatutako ibilgailuen bi pasabideez gain, era berean oinezkoen pasabidea zeharkatzen duten beste batzuk ere badaude.

Informazio horren arabera, oinezkoentzako ezarritako alboko banda Arantzazuko Ama kaleak bidearekin bat egiten duen espaloia eta "Natra-Zahor" enpresaren pabilioaren (bide ondo horren aldamenean dagoenak) artetik igarotzen da, eta hortik hasten da espaloia. Oinezkoak igarotzeko ezarritako banda eta espaloia U inbertitu formako mutiloiek babesten dute, ibilgailuak igarotzeko tartetean ez ezik.





Gainera, tarteetako batean marka horizontal horiekin margotutako beste banda bat dago, oinezkoak igarotzeko sortutako bandaren paraleloan, eta beste tarte batean mutiloi bilkorak dituen beste eremu bat dago, eta ematen duenez aparkatzeko da baita ere; espazio horretan sartzeko oinezkoak igarotzeko jarritako banda zeharkatu behar da.

Emandako informazioarekin bat eginez, "Natra-Zahor" enpresaren beste pabilioi ondoko espazioan (bidearen ondoan dagoena, oinezkoen bidea dagoen lekuan) zeharka aparkatzeko zenbait plaza daude, marka zuri horizontalekin markatutakoak, eta lurlean "bakarrik kamioiak" esaldia duten zenbait espazio ere badaude. Eremu horren eta galtzadaren artean, era berean, galtzadari lotutako alboko banda dago, horiz margotuta, pabilioiaren paraleloan doana, eta ez du babesik. Pabilioiaren ondoko eremuan, aipatutako espazioez gain, enpresaren zenbait biltegi daude, baita pabilioira sartzeko bi sarrera ere. Pabilioi hori, U inbertitu formako mutiloiekin babestutako oinezkoentzako bidearen ondoan dagoen pabilioia eta horri jarraitasuna ematen dion espaloia batzeko egitura goratu bat dago, eta horren azpitik igarotzen da bidea.

Jasotako datuen arabera, oinezkoen bidea zeharkatzen duten ibilgailuen pasabideak ez daude seinaleztatuta. Ez dago seinaleztatuta ezta ere oinezkoak igarotzeko alboko banda, ezta galtzadaren aurreko aldean dagoen margotutako banda ere (horien mugapena salbuetsita, marka horizontal horiekin markatutakoa hain zuzen ere). Ez dago, azken finean, oinezkoen segurtasuna bermatzen lagundu dezakeen seinalerik.

Datu horiek, aipatutako bidearen ezaugarriak eta seinaleztapen falta kontuan hartuta, beste alde batetik, ez da argi geratzen aipatutako enpresaren jarduerarako eremua eta bidea bera nola dauden mugatuta. Erakunde honen iritziz, inguruabar hori faktore gehigarri bat da bide segurtasunerako beste arrisku bat delako, albo batera utzi gabe beste neurri batzuk hartu ahal izatea, gure iritziz, neurri gutxiago hartu beharko liratekeelako seinaleztapen egokia jarrita, hau da, espazioen mugapenean dudarik sortzen ez duen seinaleztapena; oinezkoak igarotzeko gordetako espazioen eta ibilgailuak igarotzeko eta zirkulatzeko espazioen artean dudarik sortzen ez duena hain zuzen ere.

Aurretik aipatu den Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak egindako txostenean ere arrisku faktore hori agertzen da, esaten dutenean txostena egitea arrazoitu zuen kontsulta egin zuen pertsonak adierazi egin zuela errepidearen tarte eztabaidagarria "*Natra-Zahor enpresaren barrualdetik iragiten dela*".

3. Kexagileak nabarmendu zuen trafikoko araubidea ez betetzetik eta oinezkoen bideak igarotzen dituzten ibilgailuen pasabideetatik eratorritako bide segurtasun-falta gehitu egiten zela bere kasuan ikusmen arazoak dituelako, eta horrek lotu egiten ditu planteatutako kontua eta espazio publikoen irisgarritasuna.

Arazoaren alderdi horrekin lotuta gogorarazi behar da udalak bidearen oinezkoen segurtasuna hobetzeko egiten dituen obra eta esku-hartze berriek lege ezarritako irisgarritasuneko baldintzak bete behar dituztela, eta zuzentasunez seinaleztatuta egon behar direla (Otsailaren 1eko VIV/561/2010 Agindua, irisgarritasuneko eta sarbidean ez diskriminatzeko eta urbanizatutako espazio publikoak erabiltzeko baldintza teknikoan agiri teknikoak garatzen dituen, apirilaren 11ko





68/2000 Dekretuarekin lotuta, zeinaren bidez, Euskadiko Autonomia Erkidegoko arau teknikoak arautzen diren).

Beharrezkoa da adieraztea aipatutako Aginduak ezartzen dituen baldintza teknikoak 2019ko urtarrilaren 1etik aurrera aplikatu behar direla indarrean jartzen direnean doikuntza arazoizkoak jasan ditzaketen urbanizatutako espazio publikoetan (2. xedapen iragankorra) eta Espainiak sinatutako desgaitasuna duten pertsonen eskubideei buruzko 2006ko abenduaren 13ko Nazio Batuen Hitzarmenarekin bat eginez, *“las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales”* (2. art).

Era berean gogoratu behar da udalek jarduketarako udal planak aurreikusi behar dituztela jada badauden bide publikoak aipatutako Aginduan ezarritako irisgarritasun arauak indarrean jartzearekin doitzeko, eta udalek aurrekontuko ehuneko bat helburu horietarako zuzentzeko betebeharra dutela (azaroaren 29ko 1/2013 Legegintza Errege Dekretuak onesten duen Desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta beraien gizarte bazterketari buruzko Lege Orokorraren testu bateginaren 34. artikulua).

4. Oñatiko Udalak adierazi du baduela kexa arazoitu duen oinezkoentzako segurtasuna faltaren berri. Horrez gain, ez du zalantzan jarri ezta ezeztatu ere kexagileak salatutako egoera, eta udalak emandako datuak kontuan hartuz, erakunde honek ulertzen du baieztapen horrekin modu inplizituan egoera hori eta aipatutako datuak onartzen ari dela udala.

Aurretiaz azaldu den bezala, udalak jakinarazi du kexaren aurretik arazoa konpontzeko zenbait neurri hartu zituela. Gogoratu neurri horiek Udaltzaingoaren zaintza, “Natra-Zahor” enpresarekin egindako elkarrizketak (horien edukiari buruzko informaziorik ez dugu jaso) eta oinezkoak igarotzeko jarritako zenbait tartetan U inbertitu formako mutiloiak jartzea izan direla, eta ematen duenez ez dute balio izan kexan salatutako egoera konpontzeko.

Aurrekarietan era berean aipatu da kexaren ondoren hartutako eta udalak erakunde honi jakinarazitako neurri bakarrak “Zahorren Santa Lutzia parkerako sarbidea hobetzeko azterlana” izeneko txostena egitea (bertan dago jasota espaloi berri bat eraikitzeke aukera bidea Arantzazuko Ama kalearekin gurutzatzen denetik eta Santa Luzia ermitara arte) eta asfaltatu bidez gaur egungo espaloien tarte bat (Berezao industrialeko sarreratik eta “Natra-Zahor” enpresaren ondoren kokatuta dagoela ematen duen puntu bateraino, poligonorako noranzkoan) konpontzeko erabakia hartzea izan direla.

Aurretik aipatu den bezala, udalak adierazi du “Natra-Zahor” enpresaren aurrean espaloi bat eraikitzeke asmoa duela, aipatutako bidea hobetzeko azterketarekin bat eginez, baina udalak ez du jakinarazi obra zertan datzan, zein tartetan gauzatuko litzatekeen eginez gero, ezta udalak horri buruz dituen denborazko aurreikuspenak ere.

Udalak ez ditu jakinarazi ezta ere noiz gauzatuko duen gaur egun dagoen espaloia konpontzeko obra (egiteko erabakia hartu duena), obra egikaritzeko aurreikusitako





epeak ezta ere, eta ez du esan bidea hobetzeko azterketan jasota dagoen espaloi berriko gainerako tartekak gauzatzeko konpromisoa hartuko duen edo ez. Gainera, ez ditu jakinarazi, hala badagokio, azterketan proiektatutako espaloia eraikitzea edo bidean oinezkoen segurtasuna bermatuko duten beste neurri batzuk hartzea oztopatzen duten arrazoiak.

Erakunde honen iritziz, "Natra-Zahor" enpresaren eta industrialdearen arteko espaloi tartea asfaltatuz konponketak egiteak (berretsi denez udalak kexaren ondoren hartuko duen erabaki bakarra da, momentuz egingo dena) hobetu egin dezake tarte horretako oinezkoen segurtasuna, baina ez da nahikoa planteatutako arazoa konpontzeko, adierazi den bezala, arazo hori nagusiki "Ceur" eta "Natra-Zahor" enpresen artean dagoen bidearen tartearekin lotuta baitago, eta emandako informazioaren arabera, badirudi tarte horrek ez duela bat egiten aipatutako asfaltatu obra gauzatzeko mugatutako espazioarekin.

Erakunde honi jakinarazitako neurriak baloratzean, Arartekoak ezin du alboratu udalak sekula ere ez duela ezeztatu kexa arrazoitu duen arazoa, ezta kexagileak oinezkoentzako segurtasun faltarekin lotzen dituen arrazoiak ere, eta udalak ez duela jakinarazi salatutako gabeziak zuzentzea oztopatzen dion arrazoirik, ezta eremuko oinezkoen segurtasuna bermatzea oztopatzen dion arrazoirik ere.

Erakunde honek ezin du ezta ere bere balorazioan albo batean utzi hamazazpi urte igaro direla jasotako informazioaren arabera kexagileak lehenengo aldiz kontua udalean aurkeztu zuenetik, eta hamabi urte baino gehiago igaro direla udalak arazoa konpontzeko lehenengo neurriak hartu zituenetik, eta zortzi baino gehiago Osalan-Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundeak kexan salatzen diren arazoak baieztatu zituenetik, eta ulertu zuenetik arriskuei buruzko azterketa bat egin behar zela inguruko oinezkoen segurtasunerako.

Arartekoak kontuan izan behar du era berean, arriskuei buruzko azterketa oraindik ez dela egin, ematen duela ez dagoela azterketa hori egiteko aurreikuspenik, arazoa urte guzti hauetan zehar ez dela konpondu, eta ez direla ezta ere kexa izapidetzen ari den bitartean irtenbideari dagokionez aurrerapen esanguratsurik egin.

Kontuan hartu behar da gainera bidea hobetzeko azterketa (arazoari irtenbidea ematearen esparrua hori dela dirudi) orain dela urtebete baino gehiagokoa dela, eta emandako informazioak ez duela inolaz ere bermatzen azterketan jasotako espaloi berria egingo denik.

Erakunde honek nabarmendu egin behar du gainera jasotako informazioaren arabera kexan adierazitako bidearen oinezkoen bideak bide segurtasunerako duen arriskua, nagusiki espaloiak ez duelako jarraikortasunik, oinezkoen bidea zeharkatzen duten ibilgailuen pasabideak daudelako, ez dagoelako seinaleztapen argirik oinezkoen bidea markatzeko eta "Natra-Zahor" enpresaren jarduera eremua eta ibilgailuak eta oinezkoak igarotzeko gordetako eremua argi eta garbi markatzeko. Arreta deitu behar dugu era berean, arriskua sortzen baitute bide segurtasunean behar bezala egiten ez diren aparkatzeak eta trafiko araubidearen ez-betetzeak, jasotako informazioaren arabera gainera aipatutako enpresaren jarduerako ibilgailu pisutsuen trafikoak sortzen duen arriskua ere nabarmendu beharra baitago.





Udalaren informazioak, beste alde batetik, derrigortu egiten du zehaztera une honetan higiezin pribatuetan udalak errespetatu behar ez dituen aparkalekuak egoteak ez duela aldatzen egindako balorazioa, udal administrazioak bermatu egin behar baitu edonola ere oinezkoen bideetatik aparkaleku horietara joateak ez duela oinezkoentzako segurtasuna arriskuan jartzen.

Arartekoak, beraz, berriz ere aipatu behar du Oñatiko Udalak kexaren xede den oinezkoen segurtasunari buruzko azterketa bat egin behar duela, eta bide segurtasuna eta bide horretan trafiko araubidea bete egiten direla bermatu behar duela, arreta berezia jarriz kexagileak salatu duen oinezkoentzako segurtasun falta arazo nagusia kokatutako tartean.

Bukatzeko, kexagilearen arabera egiten ari diren obren ondorioz oinezkoentzako jarritako behin-behineko bidearen konponketei dagokionez aipatu behar da, albo batera utzita zein den obren erakunde arduraduna, udalak, bide segurtasun eta irisgarritasun alorrean dituen eskumenekin bat eginez (aurretik aipatu direnak) bermatu egin behar duela bide hori segurua dela, eta irisgarria pertsona guztientzat.

Horregatik guztiarengatik, gomendio hau egiten diogu Oñatiko Udalari, otsailaren 27ko 3/1985 Legeak -erakunde hau sortu eta arautzekoak- 11.b) artikuluan ezarritakoarekin arabera

GOMENDIOA

Arantzazuko Ama kaletik Berezao industrialdera doan bidean oinezkoentzako ezarritako bidearen tartearen bide segurtasuneko arriskuei buruzko azterketa egitea, eta bide horretan oinezkoen segurtasuna bermatzeko beharrezko neurriak hartzea.

Behin betiko neurriak hartu arte bidean oinezkoen segurtasuna bermatzeko behin-behinean beharrezkoa dena eskuragarri jartzea.

Zuzentasunez seinaleztatzea oinezkoak igarotzeko ezarritako bidea, oinezkoen bidea zeharkatzen duten ibilgailuen pasabideak, bide horri eragiten dioten obrak eta espazio publikoaren eta bide ondoan kokatutako enpresen jarduera eremuaren arteko espazioa mugatzea.

Oinezkoen segurtasuna eta bidean obrak egitearen ondorioz behin-behinean ezartzen diren oinezkoentzako bideen irisgarritasuna bermatzea.

Kexa eragin duen arazoa konpontzeko hartutako neurrien segimendua egitea, horiek egokiak diren egiaztatzea eta horren arabera jardutea.

