

LAB SINDIKATUAK BIZKAIBUSEKO ZERBITZU-ESKAINTZA BERRIAREN AURREPROIEKTUEI EGINDAKO ALEGAZIOAK

Dokumentu honetan LAB sindikatuak Bizkaibusen zerbitzu-eskaintza berriari buruz Bizkaiko Foru Aldundiak 2026ko apirilaren 22an argitaratutako errepideko bidaiarien erabilera orokorreko garraio erregularreko zerbitzu publikoaren aurreproiektuei egindako alegazioak jasotzen ditugu. Lehenengo atalean, Bizkaibuseko langileek azken urteetan antzemandako arazoak azaltzen dira. Bigarren atalean argitaratutako aurreproiektuei buruzko bost iruzkin orokor egiten dira. Hirugarren atalean, argitaratutako aurreproiektuei buruzko bederatzi iruzkin espezifiko azaltzen dira.

Kontaktua:

LAB¹
**EUSKAL
SINDIKALISMO
ERALDATZAILEA**

LAB SINDIKATUA

AURKIBIDEA

| | | |
|----------|---|----------------|
| 1 | AZKEN URTEETAN ANTZEMANDAKO ARAZOAK | 4.orr. |
| 2 | AURREPROIEKTUEI BURUZKO IRUZKIN OROKORRAK | 5.orr. |
| | 2.1 BIZKAIBUS ZERBITZUA PUBLIKO BIHURTZEKO BIDEAN AURRERA EGIN | 6.orr. |
| | 1. Alegazioa | |
| | 2.2 ARRETA ELEBIDUNA (EUSKARA - GAZTELANIA) BERMATZEA | 6.orr. |
| | 2. Alegazioa | |
| | 3. Alegazioa | |
| | 4. Alegazioa | |
| | 5. Alegazioa | |
| | 2.3 MUGIKORTASUN JASANGARRIA PLANIFIKATZEKO BEHAR BESTEKO HAZKUNDERIK EZ | 9.orr. |
| | 6. Alegazioa | |
| | 2.4 LANTOKIRAKO GARRAIO PUBLIKOKO SARBIDEA BERMATZEA | 11.orr. |
| | 7. Alegazioa | |
| | 2.5 ONDORIOA: BIZKAIBUSEN IGOERA ESKASA ETA AURREKONTU PUBLIKOA HANDITZEKO BEHARRA | 14.orr. |
| | 8. Alegazioa | |
| 3 | IRUZKIN ESPEZIFIKOAK | 17.orr. |
| | 3.1 EGUTEGIAN ETA DENBORA-ESPARRUAN FUNSGABETASUNA | 17.orr. |
| | 9. Alegazioa | |
| | 3.2 IBILERA-DENBORAK AURREPROIEKTUETAN ZEHAZTUTA EGON BEHAR DIRA | 18.orr. |
| | 10. Alegazioa | |
| | 3.3 LINEA BAKOITZARI ESLEITUTAKO AUTOBUS KOPURUA EZARTZEA | 18.orr. |
| | 11. Alegazioa | |
| | 3.4 AZPIKONTRATAZIOAK DEBEKATZEA ETA LANPOSTUEI EUTSIKO ZAIELA BERMATZEA | 19.orr. |
| | 12. Alegazioa | |
| | 3.5 AUTOBIDEKO EDO AUTOBIAKO BIDAIA ESERITA EGITEN DELA BERMATU BEHAR DUTE MAIZTASUNEK | 19.orr. |
| | 13. Alegazioa | |
| | 3.6 IRISGARRITASUNA BERMATU BEHAR DA | 20.orr. |
| | 14. Alegazioa | |
| | 15. Alegazioa | |
| | 3.7 INSTALAZIO FINKOAK BIZKAIBUSEK SOILIK ERABILTZEKOAK IZAN BEHAR DIRA | 20.orr. |
| | 16. Alegazioa | |
| | 17. Alegazioa | |
| | 3.8 LANGILEAK BERMATUTA IKUSI BEHAR DUTE KOMUNA ESKURAGARRI EDUKIKO DUTELA BEHAR DENEAN. | 21.orr. |
| | 18. Alegazioa | |
| | 3.9 BALDINTZA-AGIRIAK BETETZEN DIRELA ZAINTEKO TALDEA SORTZEA. | 22.orr. |
| | 19. Alegazioa | |

LAB SINDIKATUA

1. AZKEN URTEETAN ANTZEMANDAKO ARAZOAK

2015-2025 aldian, Bizkaibuseko langileek hainbat arazo antzeman dituzte zerbitzuaren antolaketari lotuta. Hiru eremu nabarmenduko ditugu.

- **Martxa-denbora irrealak, eta horrek zerbitzuaren eta lanaren kalitate txarragoa dakar.** Udalerri barruan abiadura-mugak aplikatzearekin batera, ez dira egokitu Bizkaibuseko lineen martxa-denborak. Hori dela eta, denbora horiek betetzeko, gidariek uko egin diete atsedendaldiei eta beste behar batzuei. Martxa-denbora irreal horiek, bidaiari-kopurua nabarmen igotzearekin batera, zerbitzuaren eta lanaren kalitateak okerrera egin du, eta horrek estres eta estutasun handiagoa dakar egunerokoan.
- **Erreserbako ibilgailuen bolumena handitzea.** Autobus-flotak elektrifikatu egin behar du, eta horrek esan nahi du orain arte erabili den materialarekin lan egin behar dela. Horretarako, zenbat eta autobus elektriko gehiago egon, orduan eta gehiago erreserba-flota. Hori beharrezkoa da horrelako ibilgailuek eragindako beharrak asetzeko.
- **Azpikontratazioak eta lanpostuen amortizazioak.** Enpresa emakidadunak gero eta zerbitzu gehiago azpikontratatzan ari dira, hala nola tailerra edo mantentze-lanak, etekinak handitzeko. Horrekin batera, erretiroen edo beste behin betiko bajaren ondoren lanpostuak amortizatzen ari dira gidatzeari lotuta ez dauden lanpostuetan. Horrek berekin dakar kategoria edo atal operatibo jakin batzuetan lanpostuak suntsitzea, eta, jakina, baita azpikontratatuta lan egiten duten langileen baldintzak prekarizatzea ere.

2. AURREPROIEKTUEI BURUZKO IRUZKIN OROKORRAK

Euskadiko mugikortasun iraunkorrari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 4. artikulua ezartzen duenez, euskal administrazio publikoek mugikortasun iraunkorreko politika bat egin beharko dute, **irisgarritasun unibertsala berrmatuko duen garraio publikoaren eskaintza bat eskaintzeko helburuarekin.**

Lege horren 7. artikulua mugikortasun iraunkorrerako eskubidea aitortzen du. Eskubide hori, besteak beste, honako hau da: (1) ondasunak eta zerbitzuak mugikortasun-baldintza egokietan, irisgarrietan eta seguruetan eskuratu ahal izatea, eta ahalik eta inpaktu txikiena izatea ingurumenean eta gizartean, eta (2) garraio publikoko zerbitzu bat izatea, edozein lekutan bizi direla ere, mugikortasun-baldintza egokietan, irisgarrietan eta seguruetan, eta ahalik eta ingurumen- eta gizarte-inpaktu txikienarekin.

Mugikortasun Iraunkorrari buruzko abenduaren 3ko 9/2025 Estatuko Legearen 4. artikulua **mugikortasun iraunkorrerako eskubidea** ezartzen du. Horretarako, administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, mugikortasunerako eskubidea erraztu behar dute, desgaitasunaren, adinaren, osasunaren, sexuaren, generoaren, egoera sozioekonomikoaren edo aurrekoen antzeko garrantzia duen beste edozein ezaugarriren inguruabarrak gorabehera, autonomiari, segurtasunari, erosotasunari eta eskuragarritasunari dagokienez.

Lege horren 28. artikulua ezartzen du administrazio publikoek mugikortasun-eskema sustatu beharko dituztela, **hierarkia honekin**: (1) mugikortasun aktiboa, (2) garraio publiko kolektiboa, (3) okupazio handiko mugikortasuna, (4) ibilgailu pribatua.

Gure iritziz, Bizkaibusen zerbitzu-eskaintza berriaren errepideko bidaiarien erabilera orokorreko garraio erregularreko zerbitzu publikoaren aurreproiektuek (Bizkaiko Foru Aldundiak 2026ko apirilaren 22an argitaratuak) **ez dituzte betetzen lege hauetan zehaztutako legezko betebeharrak.**

2.1. BIZKAIBUS ZERBITZUA PUBLIKO BIHURTZEKO BIDEAN AURRERA EGIN

Beharrezkoa den lehen urratsa **Bizkaibusen zerbitzua osorik publiko bihurtzea da**. Emakidadunen bidez privatizatutako egungo kudeaketak zerbitzu okerragoa eta baliabide publikoen erabilera okerra dakartza, hauek interes ekonomikoak bilatzen baitituzte, eta, gainera, zerbitzu berean eta izen berarekin (Bizkaibus) funtzio berberak betetzen dituzten langileen arteko desberdintasuna dakar. Enpresa emakidadunek askatasuna izan dute enplegua suntsitzen eta prekarizatzen duten azpikontratazioak egiteko. **Zerbitzuaren kudeaketa %100 publikoa** ezinbesteko baldintza da mugikortasun iraunkorrerako eskubidea bermatuko duen garraio publikoa lortzeko.

Azken batean, garraio publikoaren kudeaketa pribatuaren egungo ereduak ondorio negatibo nabarmen ugari ditu zerbitzurako:

- Gaur egun ez da inola ere bermatzen zerbitzua ematen duten enpresa pribatuek herritarrei arreta lurraldeko bi hizkuntza ofizialetan ematea.
- Egungo lan-araudiak kudeaketa-askatasun handia ematen die enpresei, eta horrek urteak daramatza enplegua suntsitzen eta prekarizatzen zerbitzu publikoaren barruan.
- Enpresek plantillen lan-baldintzak negoziatzeak desberdintasunak sortzen ditu zerbitzu bera egiten duten pertsonen artean.

LAB sindikatuaren ustez, **publifikazioa egingarria eta beharrezkoa da, eta orain da momentua gaiaz hitzegiteko**. Bestela, 2040ko hamarkadara arte iritsiko gara Bizkaiko garraio publikoko zerbitzu nagusiarekin, emakidadun pribatuen kudeaketapean.

1. ALEGAZIOA: Bizkaibus zerbitzua publiko bihurtzeko bidean aurrera egitea, errepideko bidaiarien erabilera orokorreko garraio erregularreko zerbitzua emango duen enpresa publiko bat sortuz.

2.2. ARRETA ELEBIDUNA (EUSKARA - GAZTELANIA) BERMATZEA

Bizkaiko Foru Aldundiko Leixuri Arrizabalaga bozeramaileak, 2025eko otsailaren 6an egindako agerraldian, Gobernu Kontseiluak *2023-2027 urteetarako*

Euskararen Erabilera Normalizatzeko Plana onartu zuela adierazi zuen. Plan Estrategiko honen helburu nagusia da euskararen erabilera areagotzen jarraitzea, bai herritarrei ematen zaien zerbitzuan, bai erakundearen barruko kudeaketan, betiere bermatuz **herritarren hizkuntza-eskubideak betetzen direla Aldundiarekin dituzten hartu-eman guztietan.**

Plan Estrategiko honek, Eusko Jaurlaritzak VII. Plangintzaldirako emandako irizpide eta gidalerroekin bat egitea du helburu bezala. Era berean, 2024ko otsailaren 22an *argitaratu zen 19/2024 euskararen dekretuaren* irizpideetara egin beharreko egokitzapenari hasiera ematen dio, adibide bezala, EME markotik (Erreferentzia Marko Estandarra), KEMEN markorainoko (Kudeaketa eta Erabilera Markoa Euskararen Normalizazioarkol igarobidea eginez.

Plan Estrategikoaren 9.1 artikulua, sailei, bere eragin-eremuetako kontratuetan, dirulaguntza deialdietan eta hitzarmenetan euskararen erabilerarekin lotutako klausulak txertatzeko ardura ematen die. Horretarako, *63/2019 Dekretuak* ezartzen duena beteko dela adieraziz, eta, bereziki, 13. eta 23. arikuluetan ezarritakoa. Kontratazio administratiboetan jarraitu beharreko irizpideak jasotzen dituen 23. artikulua honek, bere 3. puntuko (Kontratuaren bidez eman beharreko zerbitzuaren prestazioaren ondorioz herritarrekin zuzeneko harremanak izan behar direnean) "a" azpipuntuan honela dio: *Enpresa adjudikaziodunak herritarrek arreta hizkuntza ofizial bietan jasotzeko duten eskubidea errespetatuz eman beharko du zerbitzua.*

Era beran kontuan izan behar dugu, egiten diren lizitazioak 10 urtekoak izaten direla eta 10 urte barru 2024ko otsailaren 22an argitaratutako 19/2024 euskararen dekretu berriak jasotzen dituen irizpideak bete beharko ditugula. Dekretu honek, herritarren hizkuntza eskubideak betetzea, hau da, administrazioan eta zerbitzu publikoan erabiltzaileak euskaraz artatuak izateko eskubidea bermatzea jasotzen du eta eskubide hau, Aldundiak modu zuzenean eskaintzen dituen zerbitzuetatik haratago, konkurtso bidez enpresei esleitzen zaizkien zerbitzu guztietan ere bermatu beharra dagoela kontuan izanda, horretarako beharrezkoak diren neurriak hartu eta dekretu berriaren irizpideak aintzat hartzera ere emana beharko gintuzke.

19/2024 dekretuak, bere 22. artikuluan, Euskal sektore publikoko entitateetako lanpostu bakoitzak bere hizkuntza-eskakizuna esleituta izan behar duela jasotzen du. Hizkuntza eskakizun hau lanpostu bakoitzaren komunikazio-ezaugarrien eta beharren arabera eta lanpostuaren eginkizunak eta zereginak betetzeko eskatzen diren hizkuntza trebetasunaren arabera esleituko da. Lanpostu bati esleitutako komunikazio-ezaugarriak eta beharrak eta lanpostu horretan jarduteko eskatzen diren hizkuntza-trebetasunak aztertuta, ondorioztatzen bada mintzamenaren bidez bete behar diren lanpostu jakin bateko eginkizunak ohikoak direla eta herritarrekin ezartzen den harreman zuzena Hizkuntzen Erreferentzia Marko Bateratuaren arabera maila aurreratukoa bada, lanpostu horri **B2 maila gutxienez duen hizkuntza-eskakizuna esleitu beharko zaio**. (32. artikulua). Honetaz gain, dekretuaren 13. artikulua jasozten duenaren arabera eta kontratazio prozeduraren objektua baldin bada herritarrei zuzendutako prestazio bat edo hura gauzatzean herritarrekin harreman zuzena ezartzen bada, herritarrek aukeratzen duten hizkuntza ofizialean emango zaie arreta, eta, gainera, herritar hartzaileen hizkuntza-eskubideak bermatzeko moduko baldintzetan emango da prestazioa. Horretarako, kontratazio-organoek kontratua betearazteko baldintza berezi gisa ezarriko dute euskarazko arreta bermatzeko plan bat egitea. Guzti honetarako **kontratazio-organoek Kontratazio publikorako prozeduretan beharrezkoak diren klausulak sartuko dituztela** jasotzen du.

Beraz, aipatutako guztia kontuan izanda eta Bizkaiko Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak onartutako 2023-2027 urteetarako Plan Estrategikoaren helburuen artean, herritarrekin harremana duen zerbitzu guztietan euskararen presentzia handitzea eta kontratuetan euskararen erabilerarekin lotutako hizkuntza-klausulen betetze maila areagotzea izanik alde batetik, eta gidari-kobrataileek bezeroekin duten harremana zuzena dela bestetik, LAB sindikatuak exijitzen du **Bizkaibus Kontzesioen kontratazio pleguetan herritarren/erabiltzaileen hizkuntza eskubideak errespetatuko direla bermatuko duten beharrezkoak diren hizkuntza-klausulak txertatu ditzala eta langileen hizkuntza gaitasunari dagokionez, mintzamenean gutxieneko B2 hizkuntza eskakizuna eskatu dezala.**

2. ALEGAZIOA: Enpresak euskara plana aurkeztu behar izatea prozesuan parte hartzeko.

3. ALEGAZIOA: Lanpostuak lortzeko ezinbesteko baldintza izatea euskaraz eta gaztelaniaz gutxienez B2 maila bermatzea.

4. ALEGAZIOA: Enpresak euskara kurtsuak bermatzea egungo langileak euskalduntzeko.

5. ALEGAZIOA: Herritarrentzako idatzizko zein ahozko ohar, abisu, informazio eta bestelakoak nahitaez euskaraz izango dira.

2.3. MUGIKORTASUN JASANGARRIA PLANIFIKATZEKO BEHAR BESTEKO HAZKUNDERIK EZ

2015-2025 aldian, nabarmen egin du gora Bizkaibuseko bidaia-kopuruak: % 45 egin du gora hamarkada batean. Hazkunde hori are nabarmenagoa da Ezkerraldea-Meatzaldeko (+%54), Txorierri-Mungialdeko (+%60) eta Enkarterriko (+%67) emakidetan. COVID-19arekin lotutako mugikortasunaren beherakadaren ondoren, azken urteetan nabarmen hazi da bidaiarien kopurua. 2023 eta 2025 bitartean soilik igo dira Bizkaibuseko bidaiak % 25.

Horren ondorioz, argi dago 2027-2037 aldirako aurreproiektuetan planteatutako **igoerak ez direla nahikoak**. Abiapuntuko oinarriaren arabera, 2027an 2025ean egindako bidaiak baino % 5 handiagoa da eskaria. **Hori ez dator bat azken urteetan ikusitako hazkunde-bidearekin**. Horri % 5eko igoera aplikatzen zaio egindako kilometroetan.

Ezkerraldea-Meatzaldea emakidari buruzko planteamendua bereziki desegokia da. 2023 eta 2025 artean linea guztietan batez beste % 29 bidaia gehiago eginez gero, baldintza-agiri berriek kilometro-kopurua murriztea planteatzen dute, eta bidaia-kopurua murriztea aurreikusten dute. Hori ez da lineen berrantolaketaren ondorio; izan ere, emakida hori lehen Uribe Kostari esleitutako lineek ematen zioten EHUri. Nabarmentzekoa da A3115-Bilbao-Santurtzi (% -39), A3137-Bilbao-Barakaldo (% -59) eta A3151-Bilbao-Santurtzi-Portugalete (% -55) lineetako kilometro-murrizketa. 2023 eta 2025 artean, linea horietan bidaiak % 46, % 50 eta % 41 igo ziren, hurrenez hurren.

Horrekin batera, baldintza-agiriekin etorkizuneko aurreikuspenak oinarritzen dituzte eskariaren elastikotasunaren arabera, BPGd-ari dagokionez, 2015. eta 2025. urteen artean behatutako datuen arabera. Horrek **ez du esan nahi Bizkaian mugikortasun jasangarria lortzeko aldaketa modalik edo eraldaketarik egongo denik** Hori argi eta garbi ikusten da lurralde-eremuko biztanleriaren eta ibilgailu-parkearen bilakaeran. Biztanleria apenas hazi den bitartean, ibilgailu-parkea % 7 eta % 19 artean hazi da. Horrek esan nahi du **ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna** areagotzen dela.

| BIZTANLERIA ETA IBILGAILUEN ALDATZEA | | |
|---|------------------------------|-----------------------------------|
| EMAKIDA | 2014-2024 Biztanleria | Ibilgailu parkea 2014-2024 |
| BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI | %-0,1 | %13,6 |
| ENKARTERRI | %0,8 | %19,2 |
| EZKERRALDEA-MEATZALDEA | %-0,9 | %7,3 |
| NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA | %0,5 | %7,3 |
| TXORIERRI-MUNGIALDEA | %4,2 | %14,8 |
| URIBE KOSTA ETA EZKERRALDEA-EHU | %2,0 | %7,4 |

Beraz, hamarkada horretan garraio publikoaren eskariaren bilakaera etorkizunerako erreferentzia gisa hartzeak mugikortasun jasangarrirantz aldatzeko ahalegin oro alde batera uztea dakar. **2015-2025 hamarkadan, EAEko garraioan energia-kontsumoa (petrolioaren %94) %18,1 igo zen.** Garraioari lotutako CO2 emisioak mantendu egin dira Bizkaian. 2022 eta 2023 artean, -%11ko murrizketa baino ez da ikusten, ziurrenik erregaien prezioen igoerarekin lotuta.

Azken hamarkada etorkizunerako erreferentzia gisa hartu beharrian, **garraio publikoaren zerbitzua areagotuko duen ikuspegi bat hartu beharko**

litzateke, bidaia-eskaera handiagoa sortzeko, eta, horren ondorioz, aldaketa modala eta auto pribatuarekiko mendekotasuna murrizteko.

Hori ondo ikusten da aurreko hamarkadan. Busturialdea Lea Artibaiko emakidan, A3532 lineako (Gernika Lumo-Narbaniz) kilometro-eskaintza % 309 handitzearen ondorioz, bidaia-kopurua % 1.298 handitu zen 2019 eta 2025 artean. Gauza bera gertatu zen Txorierrri-Mungialdeko emakidan; izan ere, A2153 (Bilbo-Loiu-Lauroeta-Derio) eta A3527 (Bilbo-Mungia - Bermeo) lineetako kilometro-eskaintza % 86 eta % 69 handitu zen, eta, horren ondorioz, bidaia-kopurua % 59 eta % 80 handitu zen 2019 eta 2025 artean. Zerbitzuen eskaintza eskariaren aurretik doa, eta horrela sustatu behar da.

Hori da mugikortasun jasangarrirako eskubidea bermatzeko modu bakarra, EAEko 11/2023 Legean eta Estatuko 9/2025 Legean aitortua. Garraio publikoaren eskaintza egokia eta irisgarria ez emateak ibilgailu pribatuaren erabilera lehenestea dakar. Aurreko legeetan ezarritako erabilera-hierarkiaren aurkakoa da hori.

6. ALEGAZIOA: Zerbitzu-eskaintza berriak ibilgailu pribatutik garraio publikora aldatzea bultzatuko duela bermatzea, mugikortasun iraunkorrerako eskubidea bermatuz. Zerbitzuaren hazkundearen egungo ikuspegia aldatzea, azken urteetan ikusi den eskariaren hazkundeari behar bezala egokitzen ez zaiona.

2.4. LANTOKIRAKO GARRAIO PUBLIKOKO SARBIDEA BERMATZEA

Garraio publikoaren antolaketak lantoki guztiei eragiten die. Bizkaiko garraio publikoaren barometroan horri buruzko hainbat datu agertzen dira. Inkestatutako Bizkaibusen erabiltzaileen artean, % 51k aisialdiko joan-etorrietarako erabiltzen du, **% 32k lanerako**, % 32k kudeaketa pertsonaletarako, % 27k erosketetarako eta % 11k ikasketetarako. Garraiobidetzat Bizkaibus erabiltzeko arrazoen artean, honako hauek nabarmentzen dira: **geralekuetatik hurbil egotea, erosotasuna maiztasunekin eta ibilbide-denborekin batera**. Txosten horretan nabarmentzen da garraio publikoa erabiltzeko oztopo nagusia norberaren autoa erabiltzea eta eremu jakin batzuetan zerbitzurik ez ematea dela.

Estatuko 9/2025 Legean eta 7/2026 Errege Lege Dekretuan ezarritakoaren arabera, **lanerako mugikortasun jasangarriko planak** nahitaezkoak izango dira 2026ko abendutik aurrera lantoki batean 200 langile baino gehiago (edo 100 langile baino gehiago txanda bakoitzeko) dituzten enpresentzat. Plan horiek negoziazio kolektiboko gaiak izango dira, eta, beraz, ordezkaritza sindikalaren parte-hartzea eskatzen dute. Kasu askotan, **garraio publikoko zerbitzuak ez dira nahikoak plantillak zentro horietara sartzeko**. Ordu-tegien, maiztasunaren edo edukieraren arabera. Horrek zuzenean eragiten dio Bizkaibusen zerbitzu-eskaintzari.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren (2025-2035) diagnostikoak **“mugikortasun-zentro berezien” zerrenda** bat definitzen du: lekualdaketa-bolumen handia duten zentroak. 1 Lekualdatze horietako gehienak zuzenean lotuta daude hamarnaka mila langile lantokira sartzearekin. Autobus-geltokiren bat hurbil izan arren, **garraiobide horretarako sarbidea ez dago bermatuta egunero egiten diren joan-etorrien bolumenean**. Horren ondorioz, mugikortasun-zentro berezi horietarako sarbidea ibilgailu pribatu baten jabetzaren eta erabileraren mende dago, eta hori ez dator bat mugikortasun jasangarrirako eskubidearekin.

Horregatik, **Bizkaibus handitzeak zentro horietarako sarbidearekin lotutako Bizkaibus zerbitzuaren hobekuntzan jarri behar du arreta**. Beheko koadroan, 25-35 PMSEren diagnostikoan jasotako mugikortasun-zentro berezi horiei eragiten dieten emakidadunen bilduma egiten da.

| ZENTRO BEREZIA | EMAKIDADUNA |
|---|--------------------------|
| Bilboko aireportua | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| Bizkaiko Zientzia eta Teknologia Parkea | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| Aparkabisa Logistika Zentroa | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Euskal Herriko Unibertsitatea | BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI |
| | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| | ENKARTERRI |

| | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| | NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA |
| | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| | URIBE KOSTA ETA EZKERRALDEA- UPV |
| Deustuko Unibertsitatea | - |
| Bilboko portua | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Gorlizko Ospitalea | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| Urdulizko Ospitalea | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| Bermeoko Ospitalea | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| Gernika-Lumoko Ospitalea | BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI |
| Zaldibarko Ospitalea | NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA |
| San Eloy Ospitalea | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Gurutzetako Ospitalea | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Basurtuko Ospitale Zibila | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Santa Marina Ospitalea | - |
| Galdakao-Usansoloko Ospitalea | BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI |
| Abanto-Zierbenako enpresa-parkea | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Zamudioko Parke Teknologikoa | TXORIERRI-MUNGIALDEA |
| El Campillo industrialdea | EZKERRALDEA - MEATZALDEA |
| Erletxe industrialdea | NERBIOI - ARRATIA - DURANGALDEA |
| Ugaldeguren industrialdea | TXORIERRI-MUNGIALDEA |

Horrekin batera, egunero milaka langile lekualdatzen diren beste zentro batzuk aipatzen ditugu. Petronor Muskizen, MegaPark eta MaxCenter Barakaldon edo Amazongo zentro logistikoa Trapagaranen.

Hedapen eta hobekuntza hori hiru eremutan egin behar da:

- **Linea horien maiztasunak lantokira mugitzeko nahikoak direla bermatzea, dagoen mugikortasun-bolumenari dagokionez.** Batez ere lantokira sartzeko eta handik irteteko uneetan. Kasu batzuetan,

lineen maiztasuna 40 minutukoa edo goizeko lehen orduan ordubetekoa da.

- **Linea horien eragiketa-ordutegiak lantokirako joan-etorrien beharretarako nahikoak direla bermatzea.** Batez ere gaueko txandak dituzten lantokietan, Bizkaibusen zerbitzu gehienak 23:00ak baino lehen amaitzen baitira
- Mugikortasun-premia oso handiak dituzten **beste lantoki batzuen existentziari eta eragindako lineen egoerari buruzko azterketa** egitea.

7. ALEGAZIOA: Behar adina maiztasun eta errefortzu bermatzea (EHU eredu) lantoki handietara joaten diren lineetan, hala nola txanda-aldaketako orduetan edo lanaldiaren hasieretan adierazitakoak.

2.5. ONDORIOA: BIZKAIBUSEN IGOERA ESKASA ETA AURREKONTU PUBLIKOA HANDITZEKO BEHARRA

Argitaratutako aurreproiektuek **Bizkaibus zerbitzu eskasa** planteatzen dute. Bizkaian mugikortasun jasangarrirantz aldatzeko, askoz ere gehiago handitu behar da garraio publikoa. Bereziki, lantokirako sarbideari lotutakoa. Hori gabe, auto pribatuarekiko mendekotasuna mantenduko da, horrek dakarren inpaktu sozial eta ekologikoarekin: gastu ekonomiko handiagoa, petrolioaren erabilera handiagoa. Hori gabe, ez da bermatuko EAEko 11/2023 Legean eta Estatuko 9/2025 Legean aitortutako mugikortasun jasangarrirako eskubidea.

Baldintza-agiri hauen arabera, 2027an egindako kilometroak eta bidaiak %5 baino ez dira izango hasierako urtean. LAB sindikatutik ezin dugu egin behar diren aldaketa eta zabaltze guztiak deskribatzen dituen lan teknikoa, baina adierazi dezakegu zer norabide izan behar duen: **lineak, maiztasunak, ordutegiak, ibilgailuak eta langile kopurua handitzea**. Batez ere absentzia handienak detektatzen diren lekuetan.

Ildo horretan, beharrezkotzat jotzen dugu **Bizkaibusera bideratutako aurrekontu publikoa %50ean** handitzea, aurreproiektu hauetan deskribatutakoaren aldean. Bizkaibusera bideratutako aurrekontu publikoaren

%50eko igoera hori lineen, maiztasunen, ordutegien, ibilgailuen eta langile kopuruaren igoera horretara bideratuta egongo litzateke.

Egungo emakidaren kostu-egitura berari eutsiz gero, aurrekontu publikoa % 50 handituta, **gidatze-orduak % 45 handitu litezke**. Horrek esan nahiko luke **570 pertsona gehiago** kontratatuko liratekeela Bizkaibusen gidaritzan, argitaratutako aurreproiektuetan planteatutako plantillari dagokionez.

| EMAKIDAREN LEHEN URTERAKO ZENBATETSITAKO KOSTUAK (2027) | | |
|--|--|------------------------------------|
| | EGUNGO BALDINTZA- AGIRIAK [M €] | LABen PROPOSAMENA [M €] |
| Inbertsio-kostuak | 22,1 | 33,1 |
| Eragiketa-kostuak | 167,8 | 251,7 |
| Gidarien kostua | 95,0 | 142,5 |
| Mantentze-lanetako langileen kostua | 10,5 | 15,8 |
| Egiturako langileen kostua | 19,3 | 28,9 |
| Ustiapen-kostua, guztira | 198,3 | 297,4 |
| Konpentsazio publikoa | 161,0 | 241,4 |

| | EGUNGO BALDINTZA- AGIRIAK | LABen PROPOSAMENA | ALDEA |
|------------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------|
| Gidaldiak | 2.015.759 | 2.922.858 | +%45 |
| Gidariak | 1.266 | 1.836 | 570 |

Kostuen urteko %3ko igoera kontuan hartuta, 2027tik 2037ra bitartean metatutako inbertsio publikoa 3.092 milioi eurokoa izango litzateke. Egungo pleguen eta gure proposamenaren arteko aldea **80 milioi euro gehigarrikoa**

izango litzateke lehenengo urtean, eta 1.031 milioi euro gehigarrikoa emakidaren hamarkadan.

Inbertsioaren hazkunde hori Bizkaiko Foru Aldundiaren **proiektu kaltegarri eta alferrikakoekin** alderatu behar da: **Lamiakoko ibai-azpia eraikitze**ko ia 600 milioi euro beharko dira. Proiektu horrek, gainera, ibilgailu pribatuaren erabilera eta haren inpaktu ekologikoa areagotuko ditu. Hain zuzen ere, horrelako proiektuak beharrezkoak ez izateko, **inbertsio hori Bizkaibusen garraio publikoko zerbitzuak hobetzeko erabiltzea planteatzen dugu**, mugikortasun jasangarrirako eskubidea bermatzeko.

8. ALEGAZIOA: Zerbitzu-eskaintza berrian planteatutakoa baino %50 gehiagoko aurrekontu publikoa bideratzea, gidatze-orduak %45ean handitzeko eta aurreikusitako gidari kopurua 570etan handitzea eragingo lukeena. Lamiakoko ibai-azpia eraikitzeari uko egitea. Horrek ibilgailu pribatu gehiago erabiltzea eta eragin ekologiko handia izatea ekarriko luke, Bizkaibusen zerbitzu publiko eraginkor eta kalitatezko baterako behar den inbertsio publikoa estaltzeko.

3. IRUZKIN ESPEZIFIKOAK

3.1. EGUTEGIAN ETA DENBORA-ESPARRUAN FUNSGABETASUNA

Aurreproiektuetan behin baino gehiagotan aipatzen da 2027a Bizkaibusen emakidadunen zerbitzu berriaren lehen urte gisa. Hala ere, 2026ko martxoaren 24ko bileran honako kronograma hau aurkeztu zen:

- 2L 2026 6 aurreproiektuak aurkeztea eta onartzea
- 2L 2026 Aurreproiektuak jendaurrean jartzea 2026ko apirilaren 13ko astean
- 2L 2026 Hilabete osoa aurreproiektuei alegazioak aurkezteko
- 3L-4L 2026, alegazioen analisia eta erantzuna
- 3L 2026 parte-hartze prozesua
- 3L 2027 zerbitzu-eskaintzaren aldaketa
- 1L-3L 2026, lizitazio-agiriak idaztea
- 4L 2027 Zerbitzu berriaren kontratuaren lizitazioa: 2027ko abendua
- 1L 2028 Eskaintzak aurkeztea
- 2L 2028 Eskaintzaren balorazioa eta ebazpen-proposamena
- 2L 2028 esleipena
- 3L-4L 2028 trantsizio-plana, kontratista berrien zerbitzu-hartzea
- 1L-2L 2029 Zerbitzu berria hastea

Horrek esan nahi du zerbitzuaren lehen urterako eskari-estimazioek 2029ko hasierarekin bat etorri behar dutela. Beraz, 2027rako aurreikusitako kilometro, bidaia eta gidatze-orduen igoera nahikoa ez bada, 2029rako are gehiago.

Bigarrenik, aurreproiektuetan 10 urterako emakida aipatzen da. 2026ko martxoaren 24an egindako bileran, berriz, emakidak 7 urterako egingo zirela adierazi zen.

Funsgabetasun horiek erresultak izan behar dute proiektuak behar bezala baloratu ahal izateko.

9. ALEGAZIOA: Egutegiek eta planteatutako premiek funsgabetasuna dute, eta, beraz, ezin da trazabilitate egokia egin. Hori dela eta, adierazitako puntu guztiak argitu behar dira, eta 2029an zerbitzua hasteko kalkulu errealistak egin.

3.2. IBILERA-DENBORAK AURREPROIEKTUETAN ZEHAZTUTA EGON BEHAR DIRA

Aurreproiektuak teknikoki lantzean, Bizkaibusen linea bakoitzerako eta ibilbide guztietarako ibilbide-denbora batzuk ezarri eta kalkulatu dira. Hala ere, dokumentuetan lerro bakoitzeko merkataritza-zerbitzuko orduen guztizko kopurua baino ez da agertzen.

Ibilera-denborak zerbitzuaren kalitateari eta lanaren kalitateari eragiten dien oinarrizko baldintza direla uste dugu. Horregatik, **Bizkaiko Foru Aldundiak ezarri behar ditu Bizkaibusen linea bakoitzeko ibilbide bakoitzari lotutako ibilbide-denborak.** Aurreproiektuetan argitaratzea enpresa emakidadun guztiek **nahitaez bete beharreko baldintza izango** da, eta ezin izango dituzte ezarritako martxa-denborak aldatu.

BFAk ibilbide bakoitzerako ezarritako martxa-denbora horietatik abiatuta, lan-legerian eta hitzarmen kolektiboan aitortutako **atsedenaldia kalkulatu eta ezarriko dira**, bai eta plantillaren premia oinarrizkoenak bete ere.

10. ALEGAZIOA: Ondo definitzea eta zehaztea ibilbide bakoitzerako behar diren ibilbide-denborak zerbitzuko linea guztietan.

3.3. LINEA BAKOITZARI ESLEITUTAKO AUTOBUS KOPURUA EZARTZEA

Aurreproiektuek **linea bakoitzari esleitutako autobus-kopurua ere jaso behar dute**, bidaldiak bermatzeko. Zenbateko hori lizitazioaren aurretik markatu behar da, eta **enpresa emakidadun guztiek nahitaez bete behar dute.**

Linea bakoitzari esleitutako autobus-kopurua zerbitzuaren kalitatean eta lanaren kalitatean eragina duen oinarrizko baldintza bat da. Hori dela eta, ezin da utzi kostuak aurreztu nahi dituzten enpresa pribatuen kudeaketaren esku, haien onura maximizatzeko.

11. ALEGAZIOA: Zerbitzua ematen den linea bakoitzeko esleitu beharreko gutxieneko autobus kopurua ezartzea.

3.4. AZPIKONTRATAZIOAK DEBEKATZEA ETA LANPOSTUEI EUTSIKO ZAIELA BERMATZEA

Azpikontratazioak erabat debekatuta geratu behar dira lizitazioan.

Enpresa emakidadunek debekatuta izan behar dute mantentze-, kontserbazio- eta garbiketa-lanak azpikontratatzeari.

Aurreproiektuek eta lizitazioak kategoria eta **atal operatibo bakoitzari esleitutako lanpostuen zerrenda jaso behar dute, eta ez plantilla osoaren bermea soilik.** Lanpostuen zerrenda hori enpresa emakidadun guztiek errespetatu behar dute. Islatutako **lanpostuek Bizkaibus zerbitzurako eskusiboak izan behar dute,** eta ez dute beste zerbitzu pribatu batzuekin lotutako zereginetarako dedikaziorik izango.

Garrantzitsua da argi eta garbi zehaztea egiturazko lanpostuak direla zerbitzuaren ohiko funtzionamenduan sartzen diren funtzio errepikatuekin zerikusia dutenak.

Aurrez ezarritako lanpostuen kategoria eta atal operatibo bakoitza mantentzea ziurtatu behar da. Enpresa emakidadunek debekatuta izan behar dute lanpostuak amortizatzea, lanpostuak amortizatzeak zerbitzua eta lan-baldintzak okertzea baitakar.

12. ALEGAZIOA: Azpikontratazioak egitea debekatzea eta dauden lanpostu guzti-guztiak bermatzea, lanpostu horiek egiturazkotzat jotz eta kategoria bakoitzeko gutxieneko langile kopurua berariaz adieraziz.

3.5. AUTOBIDEKO EDO AUTOBIAKO BIDAIA ESERITA EGITEN DELA BERMATU BEHAR DUTE MAIZTASUNEK

Bizkaibus Bizkaiko bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzua da, eta, beraz, **zerbitzuaren maiztasunak eta une bakoitzean erabilgarri dagoen autobus kopuruak** nahikoa izan behar du **autobideko bidaietan bidaiari guztiak eserita egoteko,** araudiak adierazten duen bezala. Egungo egoerak, non hori ez den betetzen, **arriskua** dakar bidaiarientzat, Bizkaibuseko langileentzat eta errepideko gainerako pertsona eta ibilgailuentzat. Soberan ezagunak dira dauden gabeziak, eta orain zuzendu behar da egoera hori. Plegu berriak ezin dira hasi **milaka pertsona** autobide eta autobiatan

korridoreetan bidaiatuko dutela ontzat hartuz. Gabezi hori zuzendu egin behar da maiztasunak, autobusak eta langile kopurua nabarmen handituz.

13. ALEGAZIOA: Autobidetik (edo 80 km/h-tik gorako abiaduratik) doazen ubanoen arteko ibilbide guztiak ahalik eta segurtasun handienarekin egin ahal izatea bermatzea, hau da, pertsona guztiek eserita bidaiatu ahal izatea. Horretarako, errefortzu-sistema bat ezarri behar da, behar duen pertsona orok autobusean leku bat izango duela bermatzeko.

3.6. IRISGARRITASUNA BERMATU BEHAR DA

Egungo zerbitzu-ereduak ez du bermatzen mugikortasun urriko pertsonen irisgarritasuna.

Gaur egun, zerbitzua emateko erabiltzen diren autobusek bi hutsune dituzte gurpil-aulkiak erabiltzen dituztenentzat.

Gurpil-aulkiei eskainitako espazioa kontuan hartzen badugu zutik bidaiatzen duten pertsonen edukiera ezartzeko, gerta liteke autobusa betetzea eta, ondoren, batean gurpil-aulkietan bi pertsona sartu behar izatea. Horren aurrean, bi egoera posible daude, eta biek sortzen dituzte egoera desatseginak eta alferrikakoak, langilearentzat arriskutsuak izan daitezkeenak: gurpil-aulkian dauden pertsonak lurrian geratu behar izatea, edo beste pertsona batzuk autobusetik jaitsi behar izatea horiek sartzeko.

Era berean, ibilgailura sartzeko, arrapala elektrikoak beti egoera onean egongo direla bermatu behar da, gutxienez kotxetegiako instalazioen irteeran.

14. ALEGAZIOA: Gurpil-aulkiak erabiltzen dituztenentzat gordetako lekua ibilgailuaren edukieratik deskontatzea, gurpil-aulkiak ibilgailuan ez daudenean ere.

15. ALEGAZIOA: Arrapalak ausaz ikuskatzea eta arrapala martxan ez duten ibilgailuak zirkulaziora ateratzen dituzten enpresei zehapenak jartzea.

3.7. INSTALAZIO FINKOAK BIZKAIBUSEK SOILIK ERABILTZEKOAK IZAN BEHAR DIRA

Enpresa emakidadunek Bizkaibusen emakidarako aurkezten diren instalazio finkoak **Bizkaibusen zereginetarako soilik erabili behar dituzte.** Gaur egun, instalazio horietako batzuk, hala nola tailerrak, enpresa emakidadunen

beste zerbitzu pribatu batzuetarako erabiltzen dira, eta ez dute zerikusirik Bizkaibusekin. Horrekin batera, Bizkaibusen zerbitzuak emateko kontratatutako langileen dedikazioa zerbitzu pribatuetako beste zeregin horietarako. **Egoera anomalo hori, gure ustez iruzurrezkoa izan daitekeena, zerbitzuaren kalterako da**, eta, horregatik, **debekatu eta zuzendu egin behar** da aurreproiektu berri horien idazketan. Bizkaibus zerbitzua emateari atxikitako langileak eta instalazioak eskusiboak izan behar dira.

Gainera, nolabait bermatu beharko litzateke lanaldian zehar langileek lineen hasiera guztietan erabili ahal izango dituzten komunak edukiko dituztela zerbitzuak irauten duen ordutegi osoan.

16. ALEGAZIOA: Bizkaibus zerbitzukoak ez diren ibilgailuak Aparkabisaren instalazioetara sartzen ez direla bermatzea.

17. ALEGAZIOA: Bizkaibusen zerbitzura atxikitako langile bakar batek ere ez du beste funtziorik beteko enpresa emakidadunentzat, bidaiarien garraio publikorako zerbitzu eskusiboa ematen baitu.

3.8. LANGILEAK BERMATUTA IKUSI BEHAR DUTE KOMUNA ESKURAGARRI EDUKIKO DUTELA BEHAR DENEAN.

Gaur egun oraindik daude linea batzuk zeinetan ez daude komunak eskuragarri.

Komunak osasun publikoaren giltzarria dira, eta funtsezko zeregina betetzen dute ingurumena babesteko. Saneamendua eta edateko ura giza eskubideak dira, eta zerbitzu horiek eskuratzea funtsezkoa da pertsonen osasunerako eta ingurumenaren osotasunerako.

Komun ezak hainbat arrisku ditu; komunera joateko gogoari eustea arrisku handi bat da langileen eta herritarren segurtasunerako (haien bizitzak eramaten baitituzte garraioetan), funtzio kognitiboa honda baitezake, eta horrek ondorio kaltegarriak izan litzake garraioaren sektorean. Dituen arriskuengatik, eskubide hori lantokietako gutxieneko segurtasun- eta osasun-xedapenak ezartzen dituen apirilaren 14ko 486/1997 Errege Dekretuan jasotzen da, zehazki, higiene-zerbitzuei eta atsedeen hartzeko lokalei buruzko V.

ERANSKINEAN, non zehazten da lantokietan komunak egon behar direla lanpostuetatik gertu eta, langileek beraien lana eraikitako lantoki batean egiten ez duenean, beraien lanpostua finko ez denean, komunak edota garbigelak bermatu behar dira.

Hainbeste pertsona komunontzi segururik gabe uztea arriskutsua da sektore honetako langileentzat, eta bereziki emakumeentzat, osasun eta segurtasun gabezia preziarik altuena ordaintzen baitute.

18. ALEGAZIOA: Bizkaibuseko langileek soilik erabiltzeko moduan egongo diren bainu-zerbitzu duina linea bukaera eta hasiera guztietan eta zerbitzua ematen den ordutegi osoan zehar.

3.9. BALDINTZA-AGIRIAK BETETZEN DIRELA ZAINTEKO TALDEA SORTZEA.

Zerbitzua **publifikatzen ez den bitartean**, enpresak leguetan ezarritako guztia betetzen dela bermatzeak Bizkaiko Foru Aldundiaren erantzukizuna dela ulertzen dugu, diru publikoaren ahalik eta **kudeaketarik onena eta kalitate handieneko zerbitzu publikoa bilatze aldera**.

Gaur egun, enpresek ia erabateko kudeaketa-askatasuna dute. Gure ustez, beharrezkoa da BFAk aldizkako berrikuspenak egitea, baldintza-agirietan ezarritako guztia zehatz-mehatz betetzen dela ziurtatzeko eta hala dela bermatzeko neurriak ezartzeko.

Talde hori gutxienez hiru hilean behin bildu beharko litzateke, eta zerbitzuaren egungo egoerak gehien eragiten dien sektoreei hitza eman: erabiltzaileei eta alde sozialari.

19. ALEGAZIOA: baldintza-agiriak betetzen direla zaintzeko talde bat sortzea, aldizkako bilerekin, eta bilera horietara, aldez aurretik eskatuta, alde soziala eta erabiltzaileak joan ahal izatea.

LAB SINDIKATUA