

**MUGIKORTASUN SEGURU ETA  
JASANGARRIAREN ALDEKO**

# **NAFARROAKO ITUNA**

**2025 -2030**

Gobierno  
de Navarra  Nafarroako  
Gobernua



Tráfico  
Navarra  
Nafarroako  
Trafikoa

**NAVARRA** ❖ **NAFARROA**

Una forma de funcionar | Our own way | Gauzak egiteko dugun modua



# AURKIBIDEA

01

HITZAURREA

02

ZERGATIK ITUN BAT

03

ITUNAREN EDUKIA

04

GOBERNANTZA-EREDUA



Tráfico  
Navarra  
Nafarroako  
Trafikoa

**Argitaraldia:** 1. 2025 azaria

© Nafarroako Gobernua  
Barneko, Funtzio Publikoko eta Justiziako  
Departamentua

**Ale-kopurua:** 150 ale

**Internet:** [www.navarra.es/es/trafico](http://www.navarra.es/es/trafico)

**Egilea:** Trafiko Zerbitzua

**Lege-gordailua:** DL NA 2520-2025





01

# HITZAURREA

Foto de Johannes Hofmann en Unsplash

## Amparo López Antelo

Barneko, Funtzio Publikoko eta Justiziako kontseilaria, eta Gobernuaren eleduna




Itun hau udalerriek mugikortasun-ereduak eraldatzeko funtsezko zeregina dutela sinetsita sortu da. Nafarroako Gobernuko Barne, Funtzio Publiko eta Justiziako kontseilari naizen aldetik, Nafarroako Foru Komunitatean trafiko-eskumenaren garapena bultzatzeko pribilegioa dut, eta nire nahia da guztion artean gure kaleak eta errepideak gero eta seguruagoak eta jasangarriagoak izatea, ideologia oro alde batera utzita. Pertsonen bizitzak eta bizitza horien kalitatea mantentzen eta hobetzen laguntzeak ez dute kolore politikorik.

Erakundeen arteko itunaren indarra behar-beharrezkoa da lan-eremu batean bereziki: pertsonen bizitza salbatzeko edo, gutxienez, trafiko istripu baten ondorioz bizi-kalitatea okertzea eragozteko helburu duen lan-eremuan, hain zuzen.

Baina kontua ez da bakarrik bideko ezbehar-tasa murriztea –nahiz eta hori agindu etikoa izan–, baizik eta pertsonak erdigunean jarriko dituen mugikortasun-kultura bat sustatzea, bereziki ahulenak kontuan hartuta: haurrak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak, oinezkoak eta txirrindulariak.

Mugikortasun seguru eta jasangarriari ezin zaio ikuspegi bakar batetik heldu, ezta erakunde bakar batetik ere. Erakunde publiko askoren inplikazio aktiboa eta koordinatua behar da, eta Nafarroako Gobernuan horixe da gure nahia. Erakunde horien arteko ituna asmoen adierazpen batetik haratago doa. Elkarlaneko gobernantzarako tresna da, eta aukera emanen du irizpideak eta helburuak bateratzeko, baliabideak eta gaitasunak optimizatzeko, datuak, azpiegiturak, ezagutza teknikoak eta jardunbide egokiak partekatzeko, legitimitatea eta gizarte-inpaktua indartzeko eta ebaluazioa eta jarraipena egunez egun hobetzeko.

Azken batean, heldutako borondate politikoaren emaitza da erakundeen arteko itun hau, non aitortzen baita bide-segurtasuna ez dela arazo teknikoa soilik: justizia sozialari, osasun publikoari eta bizi-kalitateari eragiten dio.



Itun hau gogoeta egiteko, eztabaidatzeko eta ekiteko gonbita ere bada. Izan ere, aipatu dudan bezala, mugikortasun segurua ez da helburu tekniko bat, baizik eta guztion intereseko proiektu politiko eta sozial bat.

Pertsonen mugikortasuna beren bizitzaren parte berezko bat da. Eta, aldi berean, oinarritzko giza eskubide bat ere bada, beste oinarritzko eskubide batzuk (hezkuntza, enplegua, osasuna, etxebizitza...) eskuratzearekin hertsiki lotua dagoena.

Eskubide horrek esan nahi du pertsonak gaitasuna dutela leku batetik bestera modu seguruan, irisgarrian eta eraginkorrean higitzeko, zeinahi izanik ere bakoitzaren egoera ekonomikoa, soziala edo geografikoa.

Mugikortasunak eragin nabarmena du norbanakoen bizi-kalitatean. Hori dela eta, jendearen joan-etorrietan, gero eta garrantzitsuagoa eta beharrezkoagoa da segurtasuna ere hartzea kontuan.

amalez, istripuetan biktimak ere egon ohi dira (hildakoak, zauritu larriak eta arinak).

Munduan, ia 1,3 milioi heriotza gertatzen dira igarobideetako talken ondorioz, eta urtean 50 milioi traumatismo eragiten dituztela jotzen da, halako moldez, non haur eta gazteen heriotza-kausa nagusia baitira munduan.

Aurreikuspenen arabera, hurrengo hamarkadan 13 milioi heriotza eta 500 milioi traumatismo eraginen dituzte.

2023an, 20.400 pertsona hil ziren EBko errepideetan, bide-istripuen ondorioz. Batez beste, 46 heriotza gertatu ziren milioi bat biztanleko. Urte berean, Espainian, batez beste 36 hildako egon ziren milioi bat biztanleko. Eta Nafarroan, urte hartan, batezbestekoa eginda, 24 heriotza izan ziren.

EB osatzen duten herrialdeetako heriotza-tasa horiek ez dira sobera aldatu azken urteotan.

Beraz, bide luzea dugu aurretik bide-istripuen ondorioz hildakorik ez dagoela lortu arte.

02

ZERGATIK ITUNA



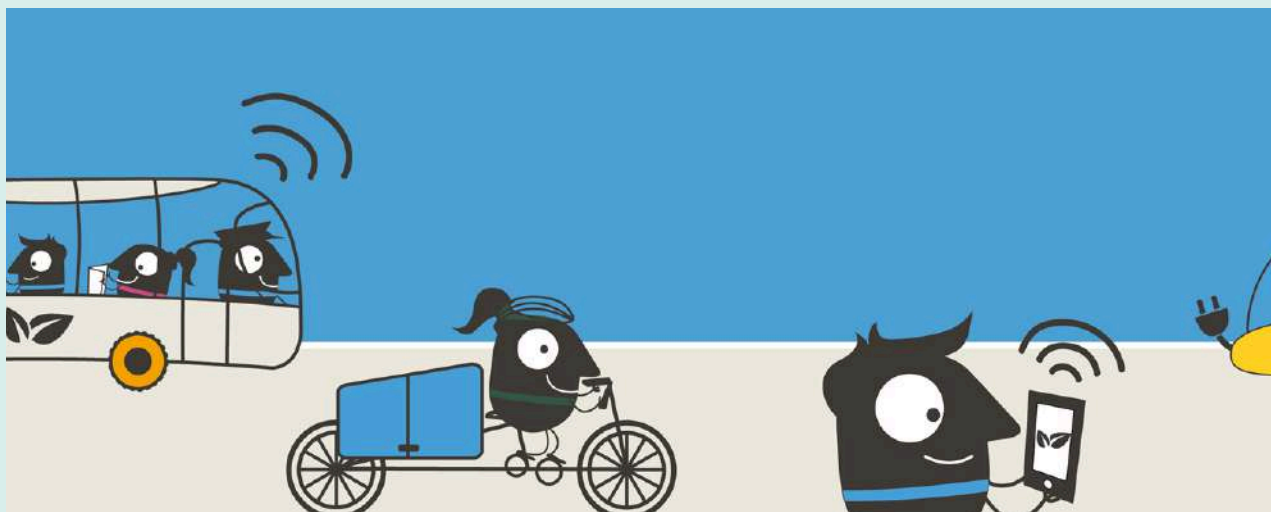
E2009an, Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) BIDE-SEGURTASUNAREN munduko egoerari buruzko txostena argitaratu zuen. Hartan, Bide Segurtasunerako Ekintza Hamarkada bat eratzeko deia egin zuen Munduko Bide Segurtasunerako Batzordeak. Horren ondorioz, Nazio Batuen Erakundeak (NBE) 2011-2020 aldia Bide Segurtasunerako Ekintza Hamarkada izendatu zuen.

Horrek neurriak hartzeko denbora-esparru bat ezarri zuen, bai konpromiso politikoa bultzatzeko eta bai baliabideak esleitzeko. Eta orobat ezarri zuen "sistema seguru" bati buruzko ikuspegia, giza akatsari hobeki egokitzen zaion bide-garraioko sistema bat garatu nahian eta aintzat harturik giza gorputzaren kalteberatasuna. Era berean, tokiko eta eskualdeko eragileen parte-hartzea garrantzia aitortzen zuen. Hamarkadaren helburua lortzera bideratutako jarduerak mailarik egokienean gauzatu behar ziren, eta hainbat sektoreren parte-hartzea bultzatu behar zuten.

2015ean, NBEk Garapen Jasangarrirako **2030 Agenda** onetsi zuen. Ibilbide-orri unibertsal bat da, hainbat giza problematikari azkena emateko eta pertsonen garapena errazteko.

Aukera bat da herrialdeek eta gizarteek herritarren bizitza hobetzeko bide berri bati ekiteko, inor atzean utzi gabe

2030 Agendak Garapen Jasangarrirako 17 Helburu (GJH) ezartzen ditu, 2030ean lortu beharreko 169 xede dituztenak.





GJH horiek unibertsalak dira eta herrialde guztiei eragiten diete, edozein dela ere haien garapen maila; integralak eta banaezinak dira; eta garapen jasangarriaren hiru alderdiak uztartzen dituzte: ekonomikoa, soziala eta ingurumenekoa.

Ituna sinatu duen herrialde bakoitza da bere garapen ekonomiko, sozial eta ingurumen arlokoaren arduradun eta, horregatik, GJHak eta xedeak ezartzeaz arduratu behar du.

**2030 Agenda ekintza-plan** bat da, erakundeek beren erantzukizunei buruz dauzkaten ahalmenak bideratzen dituen, 169 xedeak erdiesteko eta agendak pertsonen, planetaren, oparotasunaren eta bake unibertsalaren alde dauzkan asmoak bete daitezzen. Horretarako, herrialde garatuei GJHak beren barne-politika publikoetan sartzeko galdegiten die eta ezartzen du ezinbestekoa dela erakundeen eta herritarren aliantza, inor atzean ez uzteko.

**2030 Agenda** horrekin, NBEk beste urrats bat egin zuen, eta, testuan bertan, erdi-erdian sartu zuen BIDE-SEGURTASUNA, aurre egin beharreko osasun- eta garapen-arazo nagusietako bat den heinean.

### **3.6 xedea. “2030. urterako, erdira murriztea munduan trafiko-istripuen ondorioz eragindako heriotza- eta lesio-kopurua”.**

Horrek bermatzen du abiarazitako beste ekintza batzuekin batera etengabe jardutea, eta esparru egokia ematen du BIDE-SEGURTASUNA jarduera politikoko beste arlo batzuekin uztartzeko.



Bide Segurtasunerako Bigarren Ekintza Hamarkadarako Munduko Plan horrek baztertu egiten du ohi bezala jarduten segitzea, eta gobernuei eta alderdi interesdunei eskatzen die bide berri bat hartzeko, segurtasun-sistemen ikuspegi integratua lehenetsi eta gauzatuko duena eta BIDE SEGURTASUNA garapen jasangarrirako bultzada erabakigarri bat dela ezarriko duena.

Europar Batasunak 2030 Agenda bere egitea erabaki zuen 2016an, eta adierazle sistema bat ondu zuen, agenda horri loturiko barne nahiz kanpo politiken segimendurako.

Era berean, 2011-2020 hamarkadan BIDE-SEGURTASUNA hobetzeko egindako esfortzuei segida eman behar zitzaiela aitortu zuen.

2017an, EBko estatu kideek, La Valetako Adierazpenaren bidez, ahalegin horietan segitzeko konpromisoa hartu zuten, azken helburutzat harturik «Zero Ikuspegia» 2050ean erdiestea, eta orobat ezarriz 2021-2030 hamarkadan lortzeko moduko xedeak.

2018an, EBk helburu hau ezarri zuen: 2030erako, % 50 murriztea errepidean hildako biktimen kopurua, eta, aurrenekoz, larriki zauritutako pertsonen kopurua ere bai. Helburu horiek Batzordearen Bide Segurtasunari buruzko Ekintza Plan Estrategikoan ezarri ziren, baita Europar Batasunaren bide-segurtasunaren arloko 2021-2030 aldirako politikaren esparruan ere: bietan, **BIDE SEGURTASUNAREN** arloko planak ezarri ziren «Zero ikuspegia»ren helburua lortzeko: hemendik 2050era artean heriotzarik ez izatea errepideetan.



## EU Road Safety Policy Framework 2021-2030.

Next Steps towards 'Vision Zero' agirian zehaztu ziren **Europako Batzordeak** hamarkada horretan **BIDE SEGURTASUNAREN** esparrua definitzeko egindako lanak. Agiriak honako hau ezartzen du:

- «Zero ikuspegia» helburuaren pentsamoldea orain arte baino gehiago errotu behar da, bai arduradun politikoen artean, bai gizartean, oro har.
- «Sistema segurua» EBren mailan ezarri beharra dago.
- Prest egon behar dugu joera berriei aurre egiteko, hala nola gailu elektronikoek eragindako distrakzioen fenomeno gero eta handiagoari.
- Automatizazioak, lan-kidetzaren ekonomia eta mugikortasun pertsonaleko molde berriek ere ibilgailu-metaketa-aren aurka borrokatzeko aukera berriak ematen dituzte, batez ere hiriguneetan. Garraio-aukera horiek interesgarriak badira ere eta ingurumena gehiago errespetatzen badute ere, seguruak direla ere bermatu beharra dugu.
- Herriak eta hiriak, bereziki, egokiak dira oso segurtasun-neurrien eta jasangarritasun-neurrien arteko sinergiak lantzeko.
- Gizarteko kide guztiei mugikortasun segurua, eskuragarria eta osasungarria izateko aukera eman behar zaie, bereziki desgaitasuna duten pertsonen eta adinekoei.





Dokumentuak istripu-tasa murrizteko zenbakizko helburuak ezartzen ditu:

#### **2030. urterako:**

- Hildakoen kopurua erdira jaitea EBn.
- Larri zauritutakoen kopurua erdira jaitea EBn.

#### **2050. urterako:**

- Trafiko-istripuetan hildakorik ez.

Ekintza eta proposamen horien guztien bidez, Europako Batzordeak, mugikortasun jasangarri eta adimentsuaren estrategia argitaratzearekin batera, berriz ere azpimarratu du elkarren hagitik mendekoak direla segurtasuna eta beste politika batzuk, batez ere garraio- eta mugikortasun-politikak. Lehentasun hauek nabarmendu dira, besteak beste: abiadura, alkoholaren eta beste droga batzuen kontsumoa eta adia galtzea (faktore horiek lotura handia baitute istripuen maiztasunarekin eta larritasunarekin), kolektibo eta garraio-bide kalteberen babesa, datuen bilketa eta azterketa hobeak, eta European barnako garraio-sareari eta hiri-mugikortasunaren esparruari buruzko Erregelamendua berrikustea.

Espainiako Gobernuak 2030 Agendarako goi-mailako talde bat eratu zuen 2017an, Espainiaren poizioa eta Garapen Jasangarrirako Helburuak (GJH) betetzeko beharrezkoak diren jarduketak koordinatzeko. Taldeak aurrerabideari buruzko borondatezko lehen txostena egin du, Estatuko Ekintza Plana prestatu du eta, orain gutxi, 2030 Agendarako goi-komisarioa sortu du.

2017ko La Valetako Adierazpenean zehaztutako urratsei jarraitzeko konpromisoa hartuta, eta tarteko helburuei eta azken helburuari begira, Espainiak **Bide Segurtasunerako Estrategia** egin du, bide segurtasuneko politikak definitu eta gauzatzeko eskemari jarraikiz, zeina helburuen arabera kudeaketan baitago oinarritua.

2016an, Foru Parlamentuak erabaki zuen bultzatuko zuela politika publikoek GJHekin eta haien xedeekin bat egin dezaten. Horretarako, Nafarroako Gobernuak departamentuarterko batzorde bat eratu zuen. Batzorde horrek Nafarroako GJHen egungo egoerari buruzko txostena egin du, eta helburu bakoitzaren arabera berrikusi ditu Nafarroako barne-politikarako eta garapenerako lankidetzarako orientabideak.

Foru Komunitatean zenbait plan estrategiko egin dira, herritarren eta haien ordezkarien babespean, beren jarduketetan modu batean edo bestera jaso dituztenak 2030 Agendaren GJHak eta arestian aipaturiko Europako politikak. Haietan, BIDE-SEGURTASUNA hobetzeko esfortzua egiten segitu beharra dagoela aitortzen da. Hauxek dira:

- Nafarroako 2030 Estrategia Jasangarria
- Nafarroako Klima Aldaketaren Ibilbide Orria 2017-2030-2050
- Nafarroako Foru Komunitateko Errepideen IV. Plan Zuzentzaile (2029 artekoa)
- Bidezaintza eta segurtasuna errepide-sarean
- Mugikortasun Jasangarrirako Plan Zuzentzailea (2018-2030)
- Hiriarteko Garraio Publikorako Plana
- Nafarroako Energia Plana 2030 – NEP2030
- III. Prebentzio-plana: Drogak eta Adikzioak (2018-2023)
- Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Operatiboa (2022)
- Gazteriaren III. Foru Plana (2021 – 2023)
- Emakume eta Gizonen arteko Berdintasunerako Plan Estrategikoa (22-27)



Gure argazkia



- Nafarroako Lurralde Estrategia – NLE2005
- Tokiko 2030 Agendak
- Foruzaingoaren Plan Estrategikoa (2024-27)
- Mugikortasun Seguruaren Plan Estrategikoa 2027

Horiek guztiak, berez, palanka-ekimenak dira baixedeak lortzeko hartu diren konpromisoak betetzeko, bai haien jarraipena egiteko eta, orobat, 2030 Agendaren helburuak lortzeko prozedurak diseinatzeko.

Azken sei urteetako batezbestekoaren arabera, 27 lagun inguru hiltzen dira Nafarroako Foru Komunitatean izandako trafiko istripu baten ondorioz.

Ibilgailua bidetik atera zen istripuetan gertatu ziren hildako gehienak. Era berean, heriotza gehienak hiriarteko bideetako ezbeharrek eragiten dituzte.

Arlo horretan eskumena duten erakunde guztiek, gobernuen eta erakundeen politikek eta estrategiek aitortu egiten dute arazoa garrantzitsua dela, arloan erantzukide direla eta gaitz horri aurre egin beharra zaiola, bide-istripuek ondorio pertsonal, sozial eta ekonomikoak dituzte eta.

Nafarroako Bide Segurtasuneko Batzordeari aurkeztu zaion Mugikortasun **Seguruaren Plan Estrategikoa (2024 – 2027)** hoguei bat ekintza-ildo ezartzen ditu eta, haien artean, “mugikortasun segururako Nafarroako itun bat bultzatzea” xedatzen du, ahaleginak zeharka batzeko eta Nafarroa seguruago baten alde.



03

ITUNAREN  
EDUKIA

Nafarroako Gobernuak "**Mugikortasun seguru eta jasangarrirako itun**" bat ezarri du foru-administrazioaren estrategia gisa. Itun horren bidez, 2050ean "Zero Ikuspegia" erdiesteko konpromisoa hartu du, hau da, ez egotea ez hildakorik ez biziarteko ondorioak dakartzaten zauri larriak dituen pertsonarik ere.

Itun hori bat dator 2030 Agendarekin, Nazio Batuen Ekintza Hamarkadarako Munduko Planarekin eta Europar Batasunarekin, baita Nafarroako Foru Komunitatean gaur egun mahai gainean dauden plan indardunekin ere, denek ere zeharka eragiten baitute zeharka BIDE-SEGURTASUNEAN.

Itun honen IKUSPEGI nagusia erabat zeharkakoa da, eta mugikortasun seguruago eta, aldi berean, jasangarri, osasungarri, konektatu eta automatizatu baterako trantsizioa bermatu nahi du Foru Komunitate osoan.

Honako hauek dira "Mugikortasun seguru eta jasangarrirako ituna"ren helburuak garatzeko oinarri diren **4 ardatz estrategikoak**:



## **1. Bide-segurtasuna lehenestea Gobernuaren ekintzetan**

- Erakundeen arteko lankidetzak eta lankidetzak publiko/pribatua indartzea, gure kale eta errepideetan hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua erdira murrizteko 2030ean, 2019ko kopuruekin alderatuta.
- Istripu-tasa handiko eremuak ezabatzeko ekimenak garatzea eta bide-ezbeharren maiztasunarekin eta larritasunarekin lotutako faktoreei aurre egiteko ekintzak hartzea.
- Datuen koordinazioa eta analisia sustatzea, Trafikoari eta Mugikortasunari buruzko Datuen Gune bat hornitzearren. Datuak hobeki biltzea eta aztertzea izanen da helburua.

## **2. Mugikortasun jasangarria, irisgarria eta osasungarria sustatzea**

- Administrazioen, industriaren eta gizartearen arteko lankidetzak sustatzea, garraio adimenduna eta mugikortasun irisgarri eta jasangarriko zerbitzuak sustatzeko, sistema seguruaren ikuspegitik.
- Herritarren mugikortasun segurua bermatzea, eta kolektibo kalteberak ahalduntzea. Bide segurtasuna garapen jasangarrirako bultzada erabakigarri bat dela ezarri.
- Zeharkako parte-hartzea ezartzea, mugikortasuneko eragileen ikuspegi integral eta koordinatua hausnartu eta sustatuko duen elkarrizketa-gune batean.

### **3. Teknologia berriak sustatzea eta ibilgailuetan eta bide-azpie aplikatzea.**

- Aurrerapen teknologikoen garapena eta integrazioa su trafikoa eta mugikortasuna kudeatzeko eskuragarri jarri baliabideetan.
- Segurtasun-sistemen ikuspegi integratua leh bide-sarean eta mugikortasunerako aldi bere espazioetan.

### **4. Sentsibilizazioko eta hezkuntzako estrategia indartzea, gizarteari Zero Ikuspegira jotzen laguntzea.**

- Bide-ezbeharrari lekuan bertan erantzuteko ahalmena indartzea, bai profesionalen aldetik eta bai inguruan suertatzen den jende arruntaren aldetik, onetsitako larrialdi-politika eta teknikekin bat eginez.
- Mugikortasun seguruaren aldeko udalerrien sare bat sortzea, eta bide-segurtasuneko eta mugikortasuneko tokiko planak gara daitezen sustatzea.
- Hezkuntza eta Prestakuntzako Curriculum bat eraikitzea, herritarren bizi osoko mugikortasun jasangarri eta segururako.

"Mugikortasun seguru eta jasangarriaren aldeko itun" honen indarraldia 2025. urtetik eta 2030era artekoa izanen da.

Hala adierazten duten erakunde publiko eta pribatuak Itunari atxiki ahal izanen zaizkio, behar den **atxikimendu-agiria** formalizatuz.





04

# GOBERNANTZA EREDUA

Gure argazkia



Itunak gobernantza-eredu bat dauka, atxikitzen diren eragileek hartutako konpromisoen jarraipena eta ebaluazioa ahalbidetuko duena.

Mugikortasun segurua eta jasangarria unibertsala eta zeharkakoa denez, beharrezkoa da elkarlana-, lankidetzeta koordinazio-printzipioen arabera gobernantza-egitura bat ezartzea, eskumenen banaketa erabat errespetatuko duena eta tartean diren partaide guztien parte-hartzea ekarriko duena.

Horretarako, **Jarraipen Batzorde** bat sortuko da, eta hark egingen ditu urtero alderdi guztiek Ituna betetzeko egin duten aurrerapenari buruzko txostenak. Era berean, bere gain izanen ditu garraioen, mugikortasunaren eta trafikoaren arloan eskumena duten administrazioen arteko lankidetzeta sustatzeko eginkizunak, baita administrazio publikoek sektoreari eta erabiltzaileei egin beharreko kontsultei dagozkienak ere.

Jarraipen Batzorde hori Nafarroako Bide Segurtasuneko Batzordearen barneko lantalde batek eratuko du.

Txostenak Nafarroako Trafiko Agintaritzari igorriko dizkio, eta horrek, berriz, Nafarroako GJHen egungo egoerari buruzko txostena egiten duen Departamentuarterko Batzordeari jakinaraziko dizkio.

