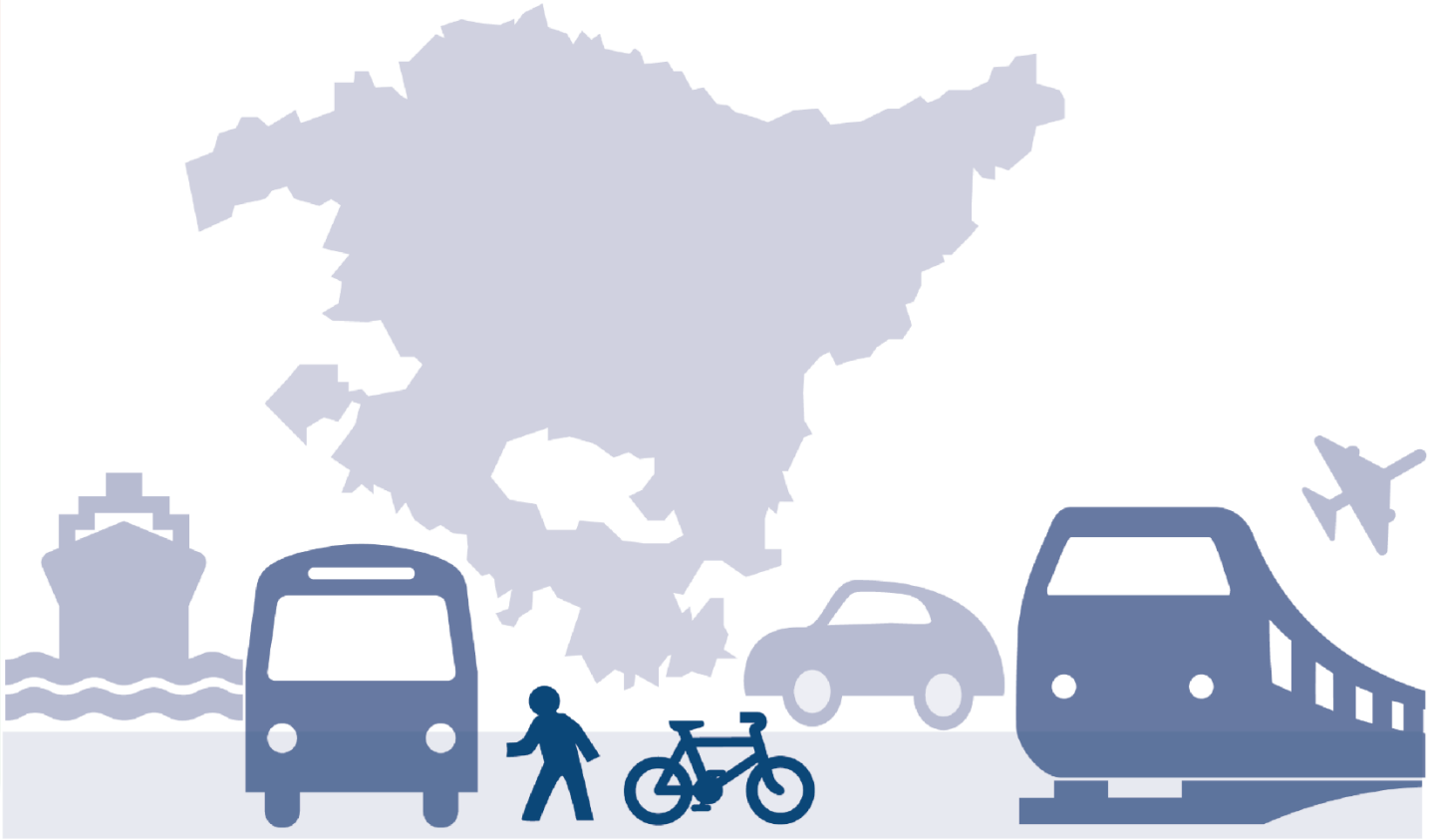
EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana

II.Liburukia: Ekintza-plana



2025ko azaroa

SENER buchanan

II. Liburukiaren aurkibidea

II. Liburukiaren aurkibidea 2
EKINTZA-PLANA 8
1. SARRERA 9
2. HELBURUAK 11
2.1. ESTRATEGIAK 11
2.2. XEDEAK 12
3. PROPOSAMENEN EGITURA 15
3.1. JARDUKETA-PLANA 15
3.2. JARDUKETA-ILDOA 16
3.3. INPLIKATUTAKO ERAGILEAK 17
3.4. EZARPEN-EGUTEGIA 19
3.5. KOSTUAK 20
3.6. IRABAZIAK 22
4. PROPOSAMENAK 24
4.1. ZERRENDA 24
4.2. FITXAK 35
4.2.1. Jarduketa-plana: Errepideak 35
4.2.2. Jarduketa-plana: Errepideko Garraio Publikoa 69
4.2.3. Jarduketa-plana: Trena 93
4.2.4. Jarduketa-plana: Bizikleta eta modu aktiboak 128
4.2.5. Jarduketa-plana: Aireportuak 161
4.2.6. Jarduketa-plana: Portuak 174
4.2.7. Jarduketa-plana: Logistika eta salgaiak 191
4.2.8. Jarduketa-plana: Orokorra 215
KOSTU-IRABAZIEN ANALISIA 238
1. HELBURUAK ETA EGITURA 239
2. KOSTUEN ANALISIA 239
2.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA 239
2.2. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA UNITATEKO KOSTUAK 241
2.2.1. Inbertsio-kostuak 241
2.2.2. Operazio- eta mantentze-kostuak 242
2.3. KOSTUEN ZENBATESPENA 244
2.3.1. Errepideak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(E1)* 244

2.3.2. Errepideak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(E2)* 247
2.3.3. Errepideak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(E4)* 249
2.3.4. Errepideak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(E5)* 251
2.3.5. Errepideak: Prestakuntza *(E9)* 252
2.3.6. Errepideak: Legeria/eskumenak*(E10)* 254
2.3.7. Errepideko Garraio Publikoa: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(EGP1)* 255
2.3.8. Errepideko Garraio Publikoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(EGP2)* 256
2.3.9. Errepideko Garraio Publikoa: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(EGP3)* 258
2.3.10. Errepideko Garraio Publikoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(EGP4)* 260
2.3.11. Errepideko Garraio Publikoa: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(EGP6)* .. 261
2.3.12. Errepideko Garraio Publikoa: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(EGP7)* . 262
2.3.13. Trena: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(T1)* 264
2.3.14. Trena: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(T2)* 270
2.3.15. Trena: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea*(T3)* 271
2.3.16. Trena: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(T4)* 272
2.3.17. Trena: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(T7)* 273
2.3.18. Trena: Finantziaziorako mekanismoak *(T8)* 274
2.3.19. Trena: Legeria/eskumenak *(T10)* 275
2.3.20. Bizikleta eta modu aktiboak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(B1)* 276
2.3.21. Bizikleta eta modu aktiboak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(B2)* 277
2.3.22. Bizikleta eta modu aktiboak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(B3)* 278
2.3.23. Bizikleta eta modu aktiboak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(B4)* .. 279
2.3.24. Bizikleta eta modu aktiboak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(B5)* 280
2.3.25. Bizikleta eta modu aktiboak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(B6)* 281
2.3.26. Bizikleta eta modu aktiboak: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(B7)* 282
2.3.27. Bizikleta eta modu aktiboak: Prestakuntza *(B9)* 283
2.3.28. Aireportuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(A1)* 284
2.3.29. Aireportuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(A3)* 286
2.3.30. Aireportuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(A5)* 287
2.3.31. Aireportuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(A7)* 288
2.3.32. Portuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(P1)* 289
2.3.33. Portuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(P3)* 290
2.3.34. Portuak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(P4)* 291
2.3.35. Portuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(P5)* 292
2.3.36. Portuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(P7)* 293

2.3.37. Portuak: Prestakuntza *(P9)* 294
2.3.38. Logistika eta salgaiak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(LS1)* 295
2.3.39. Logistika eta salgaiak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(LS4)* 297
2.3.40. Logistika eta salgaiak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(LS5)* 298
2.3.41. Logistika eta salgaiak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(LS6)* 299
2.3.42. Logistika eta salgaiak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(LS7)* 300
2.3.43. Logistika eta salgaiak: Prestakuntza *(LS9)* 301
2.3.44. Orokorra: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(O1)* 302
2.3.45. Orokorra: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(O5)* 303
2.3.46. Orokorra: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(O6)* 304
2.3.47. Orokorra: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(O7)* 305
2.3.48. Orokorra: Finantziaziorako mekanismoak *(O8)* 306
2.3.49. Orokorra: Legeria/eskumenak *(O10)* 307
3. IRABAZIEN ANALISIA 309
3.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA 309
3.1.1. Jarduketa-ildoak hautatzea 309
3.1.2. Inpaktuak eta irabaziak identifikatzea jarduketa-ildoaren arabera 309
3.1.3. Inpaktuak eta irabaziak identifikatzea jarduketaren arabera 311
3.1.4. Eskariaren balioak 311
3.1.5. Erreferentzia-balioak eta kostuak 315
3.1.6. Irabazien zenbatespena 315
3.2. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA KOSTUAK 317
3.2.1. Bidaia-denboraren balioa 317
3.2.2. Ibilgailuen okupazioa 317
3.2.3. Ibilgailuz aldatzeko denbora 318
3.2.4. Abiadura 318
3.2.5. Kostu operatiboak 319
3.2.6. Kanpoko kostuak 319
3.2.7. Bestelako datuak 320
3.3. IRABAZIEN ZENBATESPENA 321
3.3.1. Errepideak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(E1)* 321
3.3.2. Errepideak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(E2)* 325
3.3.3. Errepideak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(E4)* 327
3.3.4. Errepideak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(E5)* 329
3.3.5. Errepideak: Prestakuntza *(E9)* 330
3.3.6. Errepideak: Legeria/eskumenak *(E10)* 331

3.3.7. Errepideko Garraio Publikoa: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 332
3.3.8. Errepideko Garraio Publikoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea 333
3.3.9. Errepideko Garraio Publikoa: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea 336
3.3.10. Errepideko Garraio Publikoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea 337
3.3.11. Errepideko Garraio Publikoa: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea 338
3.3.12. Errepideko Garraio Publikoa: Moduaren antolamendua eta kudeaketa 339
3.3.13. Trena: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(T1)* 340
3.3.14. Trena: Ekipoak hornitzea/hobetzea 348
3.3.15. Trena: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea 350
3.3.16. Trena: Informazioaren teknologia berriak ezartzea 351
3.3.17. Trena: Moduaren antolamendua eta kudeaketa 352
3.3.18. Trena: Finantziaziorako mekanismoak 353
3.3.19. Trena: Legeria/eskumenak 354
3.3.20. Bizikleta eta modu aktiboak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 355
3.3.21. Bizikleta eta modu aktiboak: Ekipoak hornitzea/hobetzea 357
3.3.22. Bizikleta eta modu aktiboak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea 358
3.3.23. Bizikleta eta modu aktiboak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea 359
3.3.24. Bizikleta eta modu aktiboak: Trantsizio ekologikoa sustatzea 360
3.3.25. Bizikleta eta modu aktiboak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea 361
3.3.26. Bizikleta eta modu aktiboak: Moduaren antolamendua eta kudeaketa 362
3.3.27. Bizikleta eta modu aktiboak: Prestakuntza 363
3.3.28. Aireportuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 364
3.3.29. Aireportuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea 365
3.3.30. Aireportuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea 366
3.3.31. Aireportuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa 367
3.3.32. Portuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 368
3.3.33. Portuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea 369
3.3.34. Portuak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea 370
3.3.35. Portuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea 371
3.3.36. Portuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa 372
3.3.37. Portuak: Prestakuntza 373
3.3.38. Logistika eta salgaiak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 374
3.3.39. Logistika eta salgaiak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea 375
3.3.40. Logistika eta salgaiak: Trantsizio ekologikoa sustatzea 376
3.3.41. Logistika eta salgaiak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea 377
3.3.42. Logistika eta salgaiak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa 378

3.3.43. Logistika eta salgaiak: Prestakuntza 379
3.3.44. Orokorra: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea 380
3.3.45. Orokorra: Trantsizio ekologikoa sustatzea 381
3.3.46. Orokorra: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea 382
3.3.47. Orokorra: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa 383
3.3.48. Orokorra: Finantziaziorako mekanismoak 384
3.3.49. Orokorra: Legeria/eskumenak 385
4. KOSTU– IRABAZIEN ANALISIA 386
4.1. KOSTUEN ETA IRABAZIEN LABURPENA 386
4.2. ERRENTAGARRITASUN-ADIERAZLEAK 396
FINANTZA-ANALISIA 399
1. HELBURUAK ETA EGITURA 400
2. KOSTUEN ANALISIA 400
2.1. SARRERA 400
2.2. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA 400
2.3. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA UNITATEKO KOSTUAK 401
2.3.1. Inbertsio-kostuak 401
2.3.2. Operazio- eta mantentze-kostuak 402
3. DIRU-SARREREN ANALISIA 404
3.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA 404
3.1.1. Jarduketak hautatzea 404
3.1.2. Tarifa ezarriko duen produktu/zerbitzu-unitatea zehaztea 404
3.1.3. Tarifaren zenbatespena 405
3.1.4. Tarifatu beharreko ekoizpen-unitateen zenbatespena 405
3.1.5. Diru-sarreren zenbatespena 406
3.2. DIRU-SARREREN ZENBATESPENA 406
3.2.1. Tarifatu beharreko unitateen zenbatespena 406
3.2.2. Tarifaren zenbatespena 408
3.2.3. Diru-sarreren zenbatespena 409
4. FINANTZA-ERRENTAGARRITASUNAREN ANALISIA 411
4.1. DEFIZITAREN ZENBATESPENA 411
4.2. FINANTZA-ERRENTAGARRITASUNA 411
FINANTZAKETA-EREDUA 414
1. FINANTZAKETA-BEHARRAK 415
1.1. ALDERDI OROKORRAK 415
2. FINANTZAKETA-ITURRIAK, MODUAREN ETA EREMUAREN ARABERA 416

2.1. ERREPIDEA 416
2.1.1. Finantziaziorako mekanismoak 416
2.1.2. Laguntzak 416
2.2. ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA 418
2.2.1. Finantziaziorako mekanismoak 418
2.2.2. Laguntzak 419
2.3. TRENA 419
2.3.1. Finantziaziorako mekanismoak 419
2.3.2. Laguntzak 420
2.4. BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK 421
2.4.1. Finantziaziorako mekanismoak 421
2.4.2. Laguntzak 421
2.5. AIREPORTUAK 422
2.5.1. Finantziaziorako mekanismoak 422
2.5.2. Laguntzak 422
2.6. PORTUAK 423
2.6.1. Finantziaziorako mekanismoak 423
2.6.2. Laguntzak 423
2.7. LOGISTIKA ETA SALGAIAK 424
2.7.1. Laguntzak 424
3. EREDUA DEFINITZEKO METODOLOGIA 425
4. FINANTZAKETA-EREDUA 427
4.1. FINANTZAKETA-BEHARRAK 427
4.2. FINANTZAKETA-ITURRIAK 437
5. LABURPENA ETA ONDORIOAK 446
JARRAIPEN-ADIERAZLEAK 447
1. KUDEAKETA-EREDUA ETA EMJP-AREN JARRAIPEN-, EBALUAZIO- ETA BERRIKUSPEN-SISTEMA 448
1.1. PLANTEAMENDU OROKORRA 448
1.2. EREDUAREN PLANTEAMENDUA 448
1.2.1. Planaren helburuak 449
1.2.2. Planaren iraupena 449
1.2.3. Kudeaketa-erakundeak 449
1.3. JARRAIPEN-ADIERAZLEAK ETA HORIEN ITURRIAK 449
1.3.1. Adierazleak 450

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

EKINTZA-PLANA

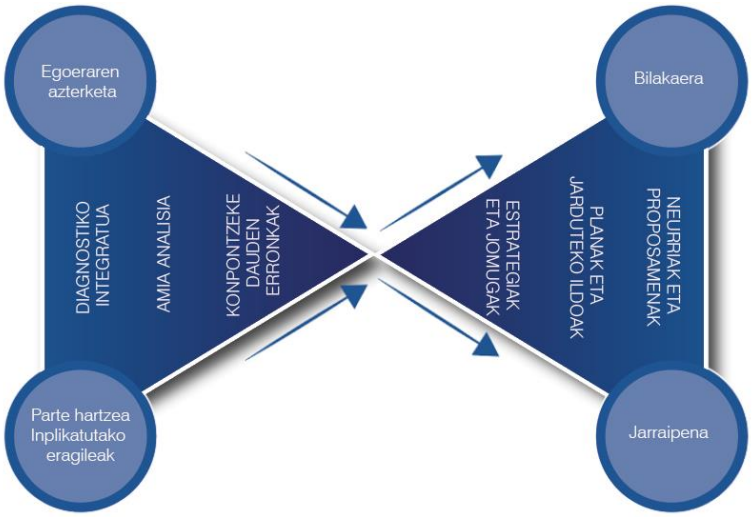


1. SARRERA

EMJP plangintza-tresna bat da, pertsonen mugikortasunerako eta salgaien logistikarako garraiobideak era multimodalean koordinatzeko eta integratzeko aukera ematen duena. Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun jasangarriko eredu bat errealitate bihurtzeko ekintzen prozesamendu sistematiko, koherente eta integrala ahalbidetuko du.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren Ekintza-Planak, bere proposamenekin, Euskadiko egungo mugikortasun-jarraibideetan eragin beharrari erantzuten dio, eta horiek garapen jasangarriko esparru baterantz bideratzen ditu, pertsonen eta salgaien desplazamendu-beharrak garapen eta hazkunde ekonomikoarekin, gizartearen kohesio eta babesarekin eta ingurumenaren defentsa eta kontserbazioarekin bateragarri egingo dituena.

Plana egiteko lehen fasean egindako diagnostikoari esker, mugikortasun-arazo espezifikoak ezagutu ahal izan dira, eta, horietan oinarrituta, mugikortasun-eredu berri bat ezar dezaketen irtenbideen eta proposamenen ikuspegi integratua eta ordenatua planteatu ahal izan da, baita hori lortzeko beharrezkoak diren jarduerak ere.



1. irudia EMJPren Ekintza Plana egiteko diagrama
Iturria: elaborazio propioa

Planean lortu nahi diren helburuen diseinua gidatzen duten printzipio komunak 4 estrategia orokorretan oinarritzen dira:

- Eraginkortasun funtzionala
- Eraginkortasun ekonomikoa
- Ingurumen-jasangarritasuna eta trantsizio ekologikoa
- Justizia Soziala

Horietatik abiatuta, honako xede zehatz hauek zehaztu dira:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea

- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Sektorearen prestakuntza hobetzea
- Parte-hartze publiko-pribatua areagotzea
- Gainerako autonomia-erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektagarritasuna hobetzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea (eskubide gisa) lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

Helburu horietatik abiatuta definitzen da Euskadiko mugikortasunaren eta garraioaren ibilbide-orria datozen urteetan. Mugikortasunaren etorkizunak pertsonen beharretan jarri behar du arreta, espazio irisgarriagoak, adimentsuagoak eta osasungarriagoak lortzen saiatuz.

Hurbilketa metodologikoa:

Helburu horiek lortu ahal izateko, sektore eta garraiobide desberdinak kontuan hartuta, zortzi **jarduketa-plan** proposatzen dira, eta horietan planaren neurri eta proposamen zehatzak sartu dira:

- Errepide bidezko mugikortasuna
- Errepideko garraio publiko kolektiboko mugikortasuna
- Tren bidezko mugikortasuna
- Mugikortasuna sistema aktiboetan: oinez eta bizikletaz
- Aireko mugikortasuna
- Itsas mugikortasuna
- Logistika eta Salgaiak
- Mugikortasun Orokorra, izaera estrategiko multimodaleko proposamenak biltzen dituena

Plan horietako bakoitzean sartutako proposamenak bigarren maila batean multzokatzen dira **jarduketa-ildo**etan, jarduketaren tipologiaren arabera (10 jarduketa-ildo):

- Azpiegiturak hornitzea eta hobetzea
- Ekipoak hornitzea eta hobetzea
- Zerbitzuak hornitzea eta hobetzea
- Informazioaren teknologia berriak ezartzea (Digitalizazioa)
- Trantsizio ekologikoa sustatzea
- Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea
- Moduaren edo sektorearen antolamendua eta kudeaketa
- Finantziaziorako mekanismoak
- Prestakuntzarako proposamenak
- Legeriarekin edo eskumenekin zuzenean lotutako proposamenak

2. HELBURUAK

2.1. ESTRATEGIAK

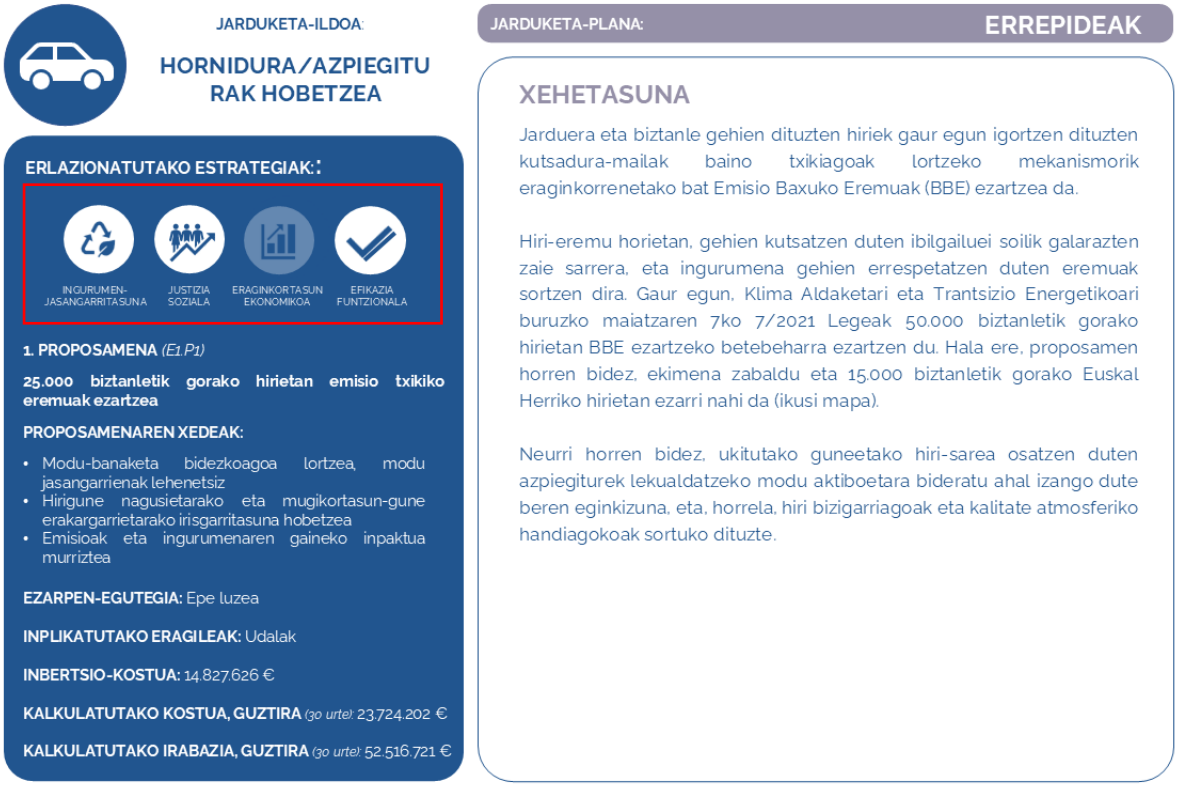
Estrategiak dira Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren (EMJP) garapenarekin lortu nahi diren azken helburu orokorrak. Lau (4) estrategia hauek ezarri dira:

- **Ingurumen-jasangarritasuna**. Mugikortasun jasangarriko sistema bat energia-kontsumoa ezinbesteko gutxienekora murrizten duena da, ahal den neurrian energia-iturri berriztagarriak erabiltzen dituena eta bitarteko ekologikoak erabiltzen dituena.
- **Justizia soziala** Sistema bat bidezkoa da sozialki aukera-berdintasunean oinarrituta dagoenean, inolako diskriminaziorik gabe, eta giza eskubideetan oinarritzen denean.
- **Eraginkortasun ekonomikoa** Sistema bat ekonomikoki eraginkorra da bere zerbitzuak ekoizteko behar dituen baliabideak eraginkortasunez erabiltzen dituenean (kostuak minimizatzea).
- **Eraginkortasun funtzionala.** Sistema bat funtzionalki eraginkorra da eskainitako produktua behar/eskatzen denera egokitzen denean, betiere eraginkortasun ekonomikoaren ikuspegitik.

Proposamenen fitxetan, estrategia horietako bakoitza irudi grafiko batek irudikatzen du. Fitxan nabarmenduta agertzen direnek nagusiki jarduera-proposamenaren bidez lortzen diren estrategiak irudikatzen dituzte.



2. irudia Estrategien irudi grafikoak
Iturria: elaborazio propioa



3. irudia Proposamen baten fitxa teknikoetan estrategiak aurkitzea
Iturria: elaborazio propioa

Adibidez, 3. irudiko fitxan, proposamenak batez ere ingurumen-jasangarritasuneko, justizia sozialeko eta eraginkortasun funtzionaleko estrategietan izango du eragina.

2.2. XEDEAK

Xedeak jarduera-proposamenak ezarriz lortu nahi diren helburu espezifikoak dira. Estrategien zehaztapena dira mugikortasun-sisteman.

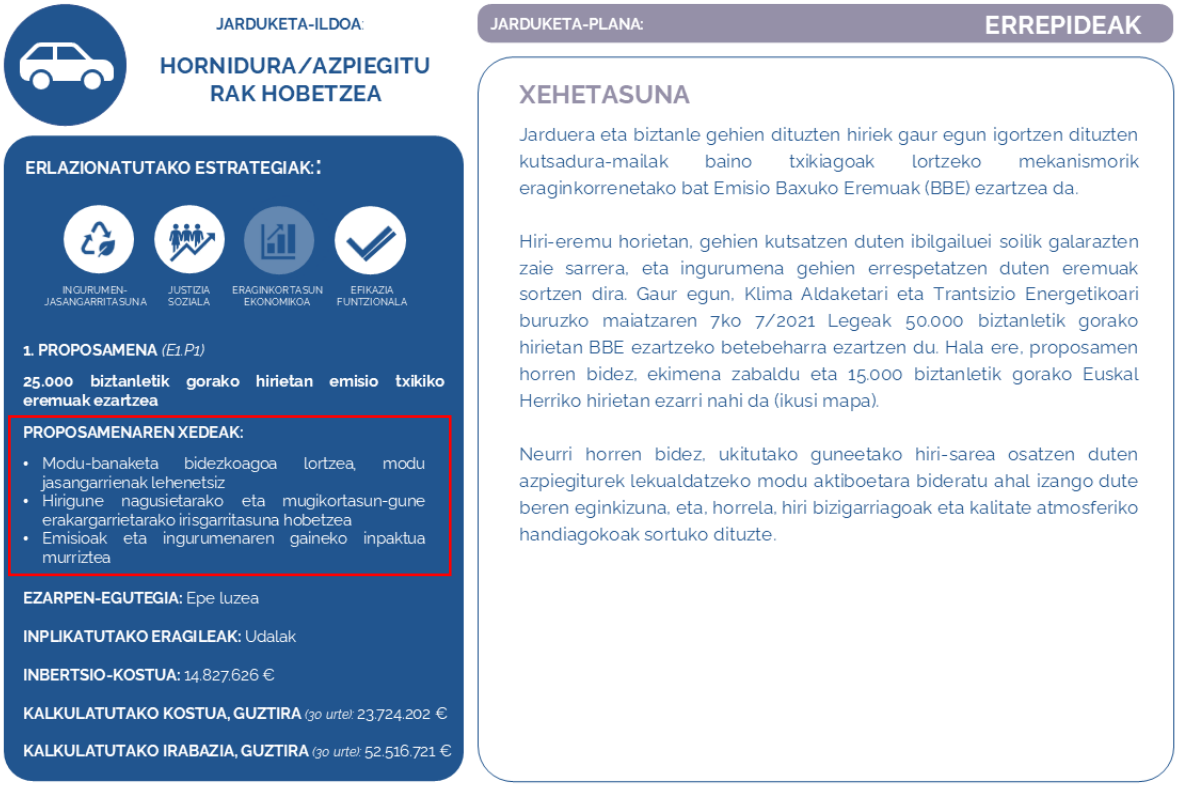
Honako hamahiru (13) xede hauek hartu dira kontuan:

- **Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.** Ibilgailu motordun pribatuaren erabilera haren erabat gatibu den mugikortasunera mugatzea, modu jasangarriagoen aldeko apustua eginez, modu horiek garatzeko, sustatzeko eta bultzatzeko neurrien bidez (errepideko garraio publikoa eta modu aktiboak).
- **Bide-segurtasuna hobetzea.** Bideen baldintzak (azpiegiturak eta ekipoak) eta horien kudeaketa hobetzea, istripuen kopurua eta larritasuna murrizteko.
- **Desplazamendu-denborak murriztea.** Garraio-sistemaren azpiegituren, instalazioen, ekipoen eta kudeaketaren baldintzak hobetzea, joan-etorrietarako denbora murrizteko.
- **Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea.** Lurraldeko zentro kontsumitzaile eta garraio-instalazio nagusien inguruak beharrezko

azpiegitura, ekipo eta zerbitzuez hornitzea, mugikortasun-, hornidura- eta banaketa-beharrak bermatzeko.

- **Intermodalitatea handitzea**. Bidaiarien mugikortasun multimodala eta salgaien garraioaren intermodalitatea handitzea, kate intermodal eraginkor eta efizienteak eraikiz, horietan modu masibo jasangarriek parte hartuz (bereziki trenek).
- **Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea.** Erabiltzaileen, operadoreen eta administrazio publikoaren artean banatu beharreko finantzaketa-sistema bat diseinatzea, guztientzako irisgarritasuna, beste modu batzuekiko eta operadoreen arteko lehia osasuntsua eta diru-kutxa publikoetan arrazoizko eragin justifikatua bermatuko dituena.
- **Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea**. Lurraldeko ekoizpen-zentro eta garraio-instalazio nagusiak beharrezko azpiegitura, ekipo eta zerbitzuez hornitzea, salgaien eta pertsonen mugikortasun-, hornidura- eta banaketa-beharrak bermatzeko.
- **Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.** Energia-kontsumoa ezinbesteko gutxienekora murriztean, energia-iturri berriztagarriak ahal den neurrian erabiltzean eta bitarteko ekologikoak erabiltzean oinarritutako mugikortasun-sistema lortzea.
- **Sektorearen prestakuntza hobetzea**. Sektoreko profesionalen prestakuntza areagotzeko eta etorkizuneko mugikortasun-sistemaren erronketara (digitalizazioa, jasangarritasuna, intermodalitatea...) egokitzeko gai izango den prestakuntza-estrategia ezartzea.
- **Parte-hartze publiko-pribatua areagotzea**. Sektore pribatuak garraio-sisteman duen partaidetza handitzea, enpresentzat zein administrazioarentzat erakargarriak diren partaidetza-eskaintzekin, kostu, irabazi eta arriskuen banaketa zuzen eta bidezko batetik abiatuta.
- **Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea.** Lurraldea beharrezko azpiegitura, ekipo eta zerbitzuez hornitzea, modu eraginkorrenen bidez Iberiar Penintsulako eta Europako mugikortasun gune erakargarri eta sortzaile nagusiekin behar bezala konektatuta egon dadin.
- **Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.** Herritar guztiei gutxieneko irisgarritasun- eta konektibitate-maila bat bermatzea, beren jarduerak berdintasunean eta justizia sozialean garatzeko mugikortasun eraginkorra izan dezaten.
- **Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea.** Ingurunea errespetatzen duen garraio-sistema bat diseinatzea, garapen-fase guztietan eta dimentsio guztietan: soziala, ingurumenekoa, ekonomikoa.

Proposamenen fitxetan, dagokion proposamenarekin batez ere lortu nahi diren xedeak baino ez dira agertzen.



4. irudia Proposamen baten fitxa teknikoan jomugak aurkitzea
Iturria: elaborazio propioa

3. PROPOSAMENEN EGITURA

Lehen aipatu ditugun Estrategia eta Xedeez gain, proposamenek honako elementu hauek dituzte:

- Jarduketa-plana
- Jarduketa-ildoa
- Inplikatutako eragileak
- Ezarpen-egutegia
- Kostuak
- Irabaziak

Ondorengo ataletan, elementu bakoitzaren izateko arrazoia eta eduki zehatza azaltzen dira.

3.1. JARDUKETA-PLANA

Jarduketa-plana proposamen baten sailkapen-maila gorenari dagokio, eta, funtsean, garatzen den modu-eremuari dagokio. Zortzi (8) jarduketa-plan daude:

- Errepidea. Ibilgailu motordun pribatuko mugikortasunari, azpiegiturei eta lotutako ekipoei buruzko proposamenak.
- Errepideko garraio publikoa. Errepideko garraio publiko kolektiboari (autobusak), azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko proposamenak
- Trena. Tren bidezko mugikortasunari, azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko proposamenak.
- Bizikleta eta modu aktiboak. Modu aktiboetako mugikortasunari (batez ere bizikleta), azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko proposamenak.
- Aireportuak. Aireko garraioari eta aireportuko instalazioei buruzko proposamenak.
- Portuak. Itsas garraioari eta portuko instalazioei buruzko proposamenak.
- Logistika eta salgaiak. Salgaien garraioari eta banaketa-logistikari, azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko proposamenak.
- Orokorra. Sistemaren eremu osoari buruzko proposamen orokorrak.



5. irudia Jarduketa-plana proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

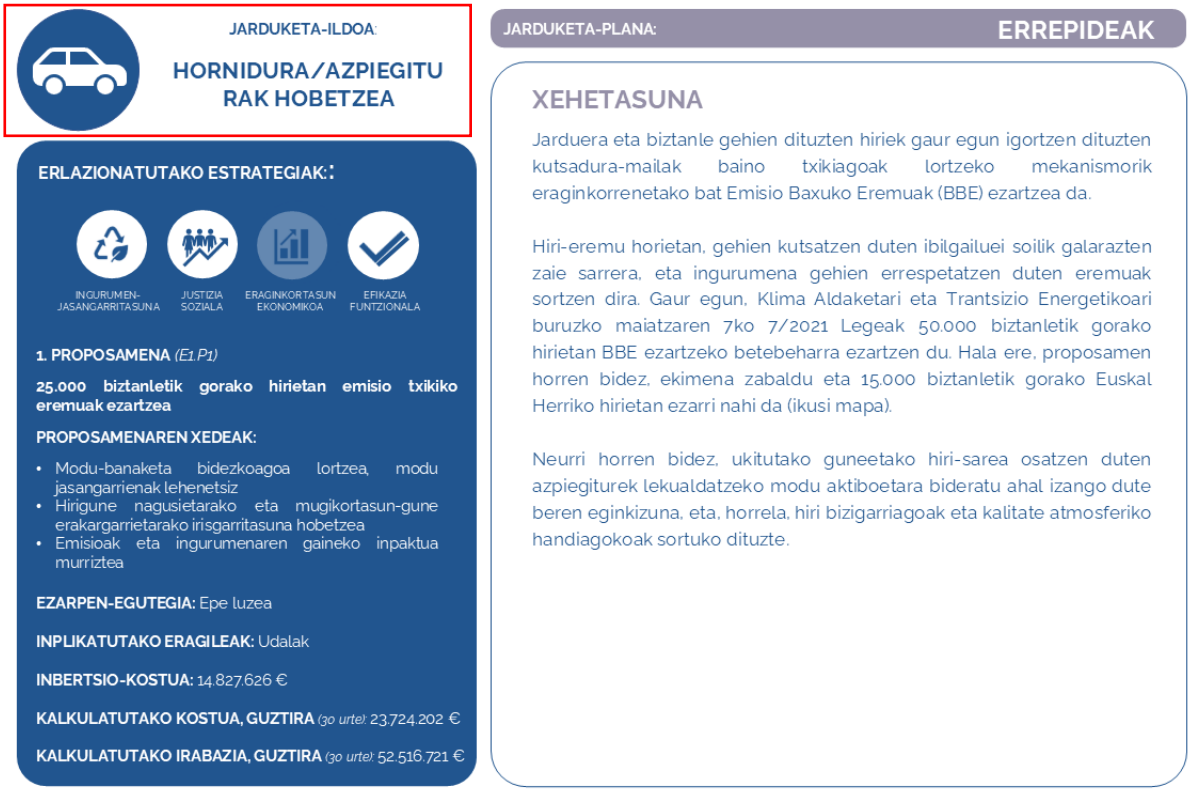
3.2. JARDUKETA-ILDOA

Jarduketa-planaren beheko maila jardun-ildoa da, eta dagokion garraiobiderako proposatutako jarduketa motari dagokio.

Guztira hamar (10) jarduketa-ildo dira:

- **Azpiegiturak hornitzea/hobetzea** *(1).* Azpiegitura berriak eraikitzea edo lehendik daudenetan hobekuntza fisikoak.
- **Ekipoak hornitzea/hobetzea** *(2).* Ekipo berriak erostea edo lehendik daudenak hobetzea (batez ere, baina ez beti, material mugikorrari dagokionez).
- **Zerbitzuak hornitzea/hobetzea** *(3).* Zerbitzu berriak sortzea, edo daudenak hobetzea (maiztasunak handitzea, ibilbideak aldatzea...).
- **Informazioaren teknologia berriak ezartzea** *(4).* Ekipamendu teknologikoak eskuratzea eta ezartzea, bai azpiegituretan, bai ekipoetan.
- **Trantsizio ekologikoa sustatzea** *(5).* Sistemaren jasangarritasuna hobetzeko gai diren jarduerak, aurretiazko jarduketa-ildoetan sartu gabekoak.
- **Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea** *(6).* Garraio-modu jakin baterantz (normalean modu jasangarriago baterantz) aldaketa modala ahalbidetzen duten aurreko jarduketa-ildoetan sartu gabeko jarduketak.

- **Moduaren edo sektorearen antolamendua eta kudeaketa** *(7).* Sistema sakonki birmoldatzeko jarduketak, sistemaren egiturarekin berarekin, antolaketarekin, gobernantzarekin, kudeaketa-ereduarekin eta antzekoekin lotuta.
- **Finantziaziorako mekanismoak** *(8).* Parte hartzen duten eragile guztientzat finantzaketa-mekanismo zuzen, orekatu eta eraginkorrak diseinatzea, iturriak bilatzea eta ezartzea.
- **Prestakuntza** *(9).* Sektorearen datozen urteetarako beharretara egokitutako prestakuntza-sistema egokia ezartzea.
- **Legeria/eskumenak** *(10).* Arau- eta eskumen-arloko jarduerak.



6. irudia Jarduketa-ildoa proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

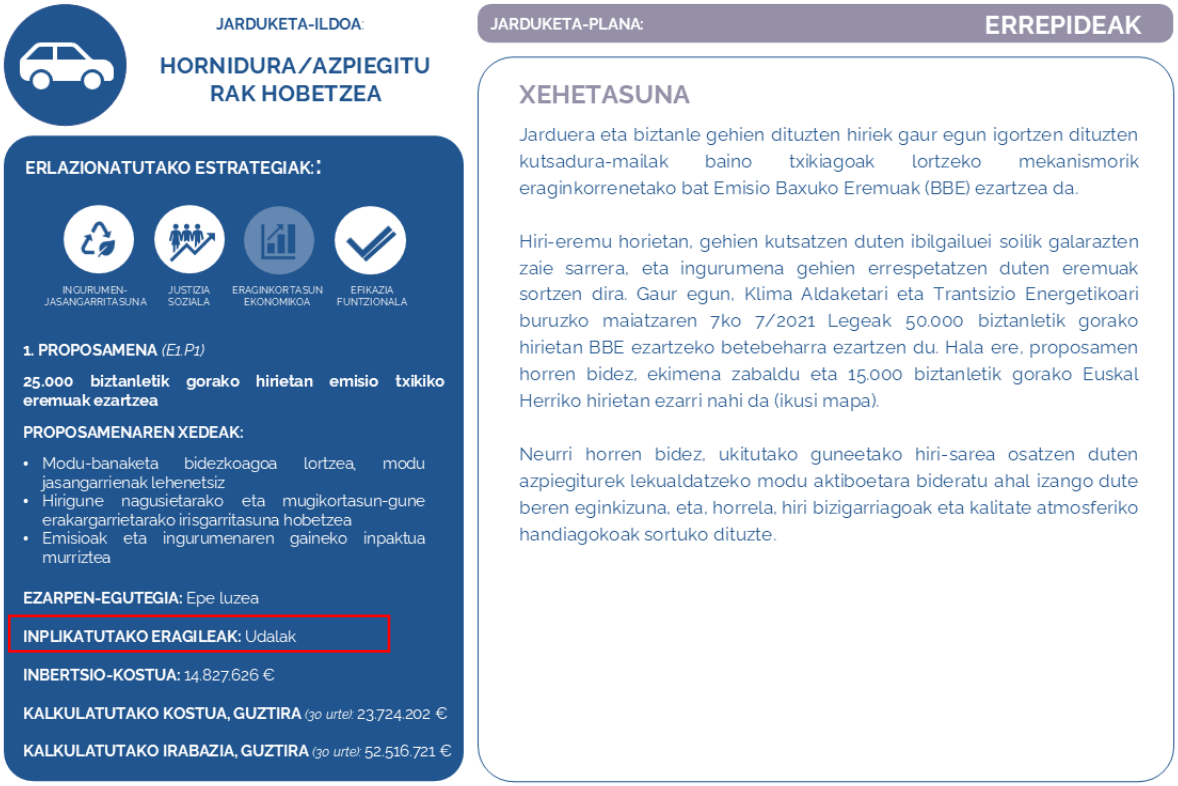
3.3. INPLIKATUTAKO ERAGILEAK

Inplikatutako eragileak proposamena ezartzeko fase guztietan edo batzuetan modu batean edo bestean parte hartu beharko luketen erakunde publiko edo pribatuak dira.

Erakunde bakoitzaren parte-hartzea (aktiboa edo pasiboa) eta erantzukizuna, kasu bakoitzean, haren ezaugarrien, gaitasunen eta interesen araberakoa izango da, bai eta jarduera motaren, eremu geografikoaren eta proposamenak bizi-zikloan duen egoeraren araberakoa ere.

Proposamenetan parte hartzen duten eragileak hauek dira:

- Udalak
- Foru Aldundiak
- Eusko Jaurlaritza
    - Mugikortasun Jasangarriaren Saila.
    - Beste sail eta departamentu batzuk (Industria, Ekonomia...)
- Estatuko erakundeak
    - Garraio eta Mugikortasun Jasangarriko Ministerioa (MITMA)
    - Beste ministerio eta idazkaritza batzuk
- Garraioko agintaritzak eta partzuergoak
    - Bizkaiko Garraio Partzuergoa (CTB)
    - Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza
    - Arabako Mugikortasun Agintaritza
- Tren-operadoreak: RENFE eta EUSKOTREN
- Garraio-azpiegituren arduradunak:
    - Trena: ADIF; Eusko Trenbide Sarea (ETS)
    - Aireportuak: AENA; eta Bilboko, Gasteizko eta Donostiako aireportuak
    - Portuak: Estatuko Portuak; eta Bilboko eta Pasaiako Portuak
- Errepideko garraio publikoko operadoreak.
- Salgaien garraioko eta logistikako operadoreak
- Unibertsitateak eta Irakaskuntza Zentroak
- Gizarte-eragileak



7. irudia Inplikatutako agenteen kokapena proposamen baten fitxa teknikoan
Iturria: elaborazio propioa

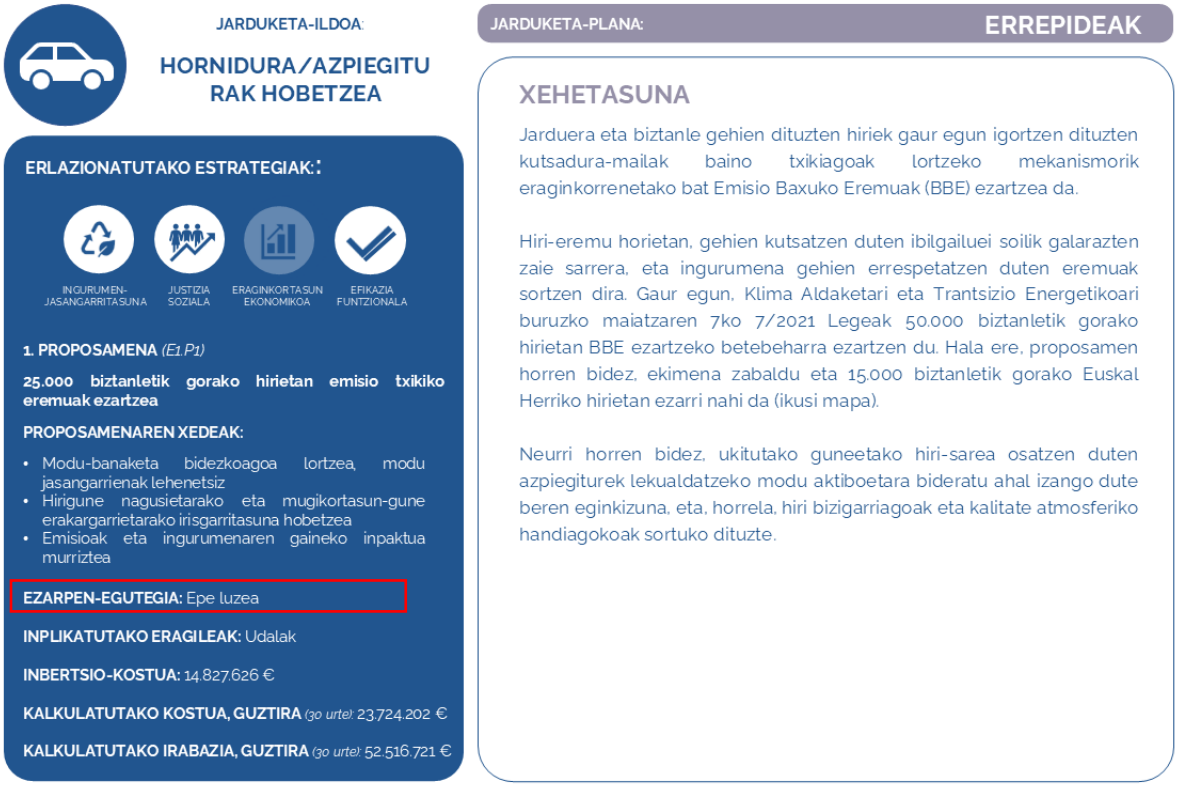
3.4. EZARPEN-EGUTEGIA

Ezarpen-egutegiak proposamen bakoitza noiz ezarriko den adierazten du.

Ezarpen-denborak jarduera zehatzaren araberakoak izango dira, eta honako hauek dira:

Ezarpen-egutegia	Ezarpen-denbora
Epe laburra	4 urte baino gutxiago
Epe ertaina	4 eta 8 urte artean
Epe luzea	8 urte baino gehiago

1. taula Proposamenak inplementatzeko egutegia
Iturria: elaborazio propioa



8. irudia Ezarpen-egutegia proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

3.5. KOSTUAK

Jarduketa bakoitzaren kostuak jarduketa motaren araberakoak dira, ondorengo taulan adierazitakoaren arabera:

Jarduketa mota	Kostuak
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Sustapen-jarduerak	Jardunaren arabera
Finantzaketa-jarduerak	-
Formakuntza	Erabilitako baliabideak
Legeria/eskumenak	-

2. taula Kostuak jarduketa motaren arabera
Iturria: elaborazio propioa

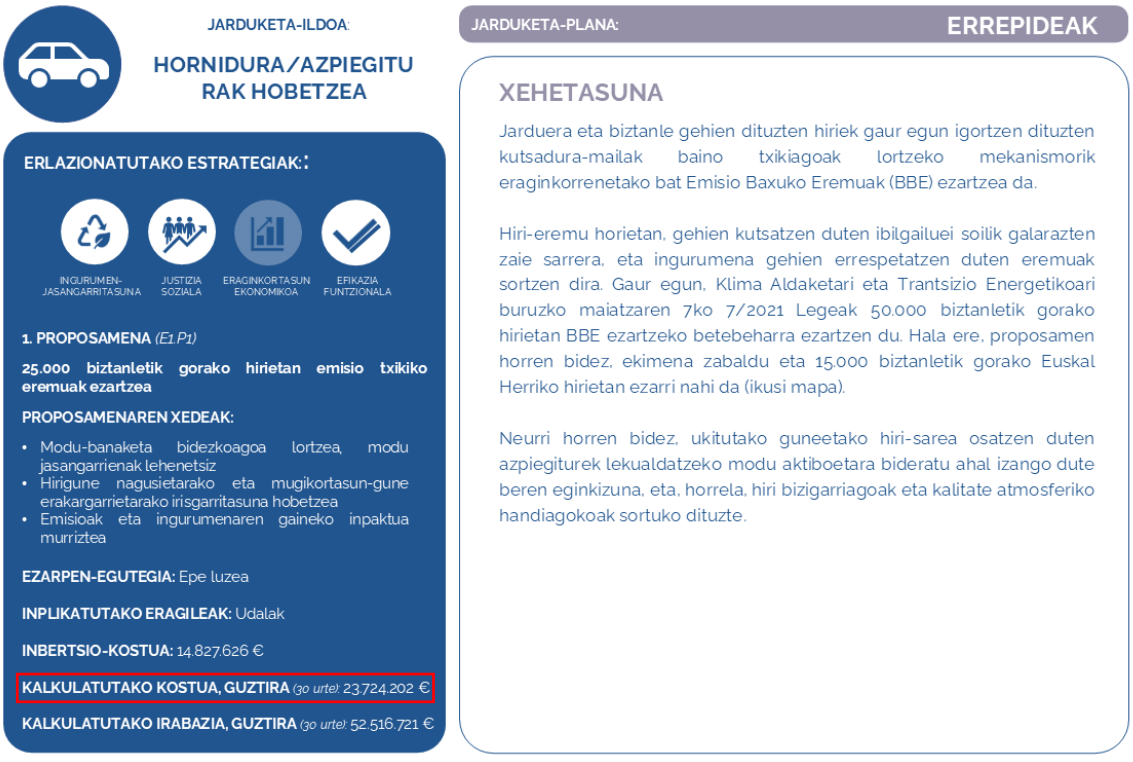
Jarduketa bakoitzaren kostuak lortzeko metodologia, eskura dagoen informazioaren araberakoa da:

- Jarduerari buruzko informazio zehatza izanez gero, dokumentu-informazio horretatik abiatuta.
- Informazio hori ez badago, antzeko jardueren erreferentzia-balioak eta unitateko kostuak erabiltzen dira, ondorengo taulako metodologiei jarraituz:

Jarduketa mota	Kostuak	Metodologia
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak	Kostuak zehaztea, azpiegituraren luzera eta unitateko kostuak abiapuntu izanik Kostuak zehaztea, bizitza baliagarria eta unitateko kostuak abiapuntu izanik
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak	Flotak zehaztea, maiztasunak, luzerak eta ibilbide-denborak abiapuntu izanik Kostuak zehaztea, operazioaren denbora eta unitateko kostuak abiapuntu izanik
Sustapen-jarduerak	Jardunaren arabera	-
Finantzaketa-jarduerak	-	-
Formakuntza	Erabilitako baliabideak	Aldi baterako dedikazioak eta soldatak zehaztea
Legeria/eskumenak	-	-

3. taula Kostuak zenbatesteko metodologia
Iturria: elaborazio propioa

Planaren Kostu-Irabazien Azterketa egiteko, kalkulatutako kostuak inbertsio-kostuen eta 30 urteko operazio- eta mantentze-kostuen batura dira (EBk garraio-proiektuetarako gomendatzen duen denbora-muga[1]).



9. irudia Kalkulatutako kostu osoa proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

[1] *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*, European Comission - 2015

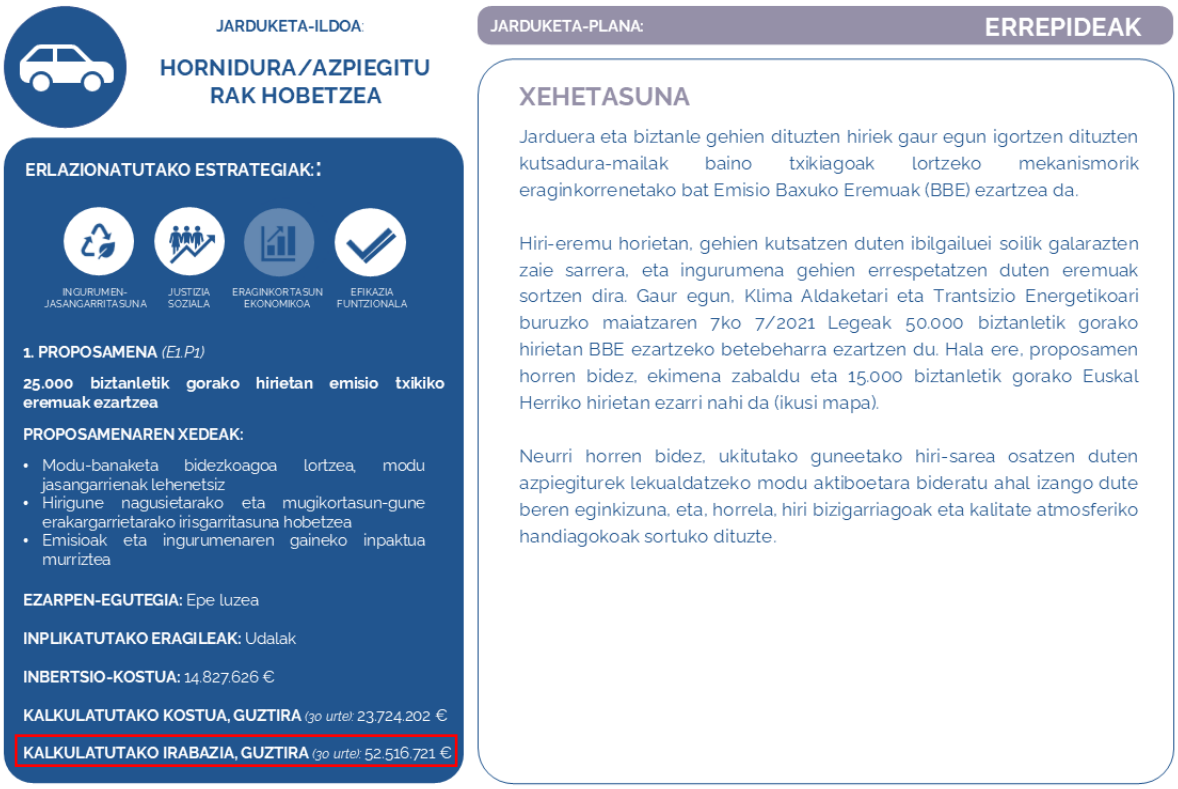
3.6. IRABAZIAK

Planaren parte diren jarduketek sortutako inpaktuak eta irabaziak zenbatesteko, metodologia honi jarraitzen zaio:

1. Inpaktu neurgarriak eragiten dituzten jardun-ildoak hautatzea.
2. Jardun-ildo bakoitzak eragindako inpaktuak eta irabaziak identifikatzea. Inpaktu gisa honako hauek hartzen dira: garraio-moduaren prestazioak optimizatzea eta hobetzea; emisio baxuko ibilgailuak erabiltzeko trantsizioa; eskaria modu jasangarriagoetara berrorekatzea (garraio-modu aldaketa); eta eskari berria sortzea (eskaera induzitua). Eta, garraio-ekoizle eta -operadoreen kasuan, irabazitzat hartzen dira honako hauek: eskari induzituagatiko diru-sarrerak handitzea eta produktibitatea handitzeagatik kostu operazioak murriztea; eta erabiltzaileentzat eta herritarrentzat oro har: bidaia-denbora aurreztea; kostu operatiboak murriztea; emisioak murriztea eta istripuak murriztea.

Jarduketa-ildoaren, sistemaren gaineko eraginaren eta lortutako onuren arteko erlazioa hurrengo orrialdeko taulan ikus daiteke.

Planaren Kostu-Irabazien Azterketa egiteko, kalkulatutako irabaziak 30 urteko epeko urte-irabazien batura dira (EBk garraio-proiektuetarako gomendatutako denbora-muga[2]).



10. irudia Kalkulatutako irabaziak osoa proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

[2] *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*, European Comission - 2015

Jarduketa-ildoa	Garraiobideak	Eragina Mugikortasun Sisteman				Irabaziak					
						Ekoizleak		Erabiltzaileak			
		Prestazioak hobetzea	Mugikortasun ekologikorako trantsizioa	Modu-aldaketa	Eskari induzitua sortzea	Diru-sarreren gehikuntza	Produktibitatea handitzea	Bidaia-denbora aurreztea	Kostu operatiboak murriztea	Emisioak murriztea	Istripuak gutxitzea
Azpiegiturak hornitzea/hobetzea	Errepidea	✓					✓	✓	✓	✓	✓
	Logistika/Salgaiak			✓						✓	✓
	Trena	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓	✓	✓
	EGP			✓						✓	
Ekipoak hornitzea/hobetzea	Errepidea		✓	✓						✓	✓
	Trena	✓		✓				✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓	✓	
	EGP	✓						✓	✓	✓	✓
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Trena	✓		✓				✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓		
	EPG	✓		✓				✓	✓	✓	✓
Teknologia berriak ezartzea (ITS)	Errepidea	✓						✓			✓
	Trena	✓						✓			
	EPG	✓						✓			
	Logistika/Salgaiak	✓						✓			
Garraioa sustatzea eta bultzatzea	Logistika/Salgaiak			✓						✓	✓

4. taula Jarduketa-ildoaren, sistemaren gaineko eraginen eta lortutako onuren arteko lotura

Iturria: elaborazio propioa

4. PROPOSAMENAK

4.1. ZERRENDA

Jarraian, Ekintza-Planaren proposamenak azalduko dira. Proposamen horiek, lehen mailan, Jarduketa-Planetan biltzen dira, eta bigarrenean, Jarduketa-Ildoetan, hurrengo irudian ikus daitekeen bezala.



11. irudia Ekintza Planaren mailak
Iturria: elaborazio propioa

Errepideen Jarduketa Planak *(E)*, hogeita hiru proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(E1)*

- **1. proposamena** *(E1.P1).* 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea.
- **2. proposamena** *(E1.P2).* Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.
- **3. proposamena** *(E1.P3).* 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.
- **4. proposamena** *(E1.P4).* Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.
- **5. proposamena** *(E1.P5).* Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat.

Ekipoak hornitzea/hobetzea *(E2)*

- **1. proposamena** *(E2.P1).* Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.
- **2. proposamena** *(E2.P2).* Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.
- **3. proposamena** *(E2.P3).* Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.
- **4. proposamena** *(E2.P4).* Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea.
- **5. proposamena** *(E2.P5).* Ibilgailu autonomoa garraio-sisteman sartzea (CCAM).
- **6. Proposamena** *(E2.P6).* Car sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin.

Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(E4)*

- **1. proposamena** *(E4.P1).* Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko.
- **2. proposamena** *(E4.P2).* Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena.
- **3. proposamena** *(E4.P3).* Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

- **4. proposamena** *(E4.P4).* Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan.
- **5. proposamena** *(E4.P5).* Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea.

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(E5)*

- **1. proposamena** *(E5.P1).* Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...
- **2. proposamena** *(E5.P2).* Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan.

Prestakuntza *(E9)*

- **1. proposamena** *(E9.P1).* Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea.
- **2. proposamena** *(E9.P2).* Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin.
- **3. proposamena** *(E9.P3).* Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea.

Legeria/eskumenak*(E10)*

- **1. proposamena** *(E10.P1).* Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea.
- **2. proposamena** *(E10.P2).* Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.

Errepideko Garraio Publikoaren Jarduketa Planak *(EGP),* hamazazpi proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(EGP1)*

- **1. proposamena** *(EGP1.P1).* Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan.

Ekipoak hornitzea/hobetzea *(EGP2)*

- **1. proposamena** *(EGP2.P1).* Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan
- **2. proposamena** *(EGP2.P2).* EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.
- **3. proposamena** *(EGP2.P3).* Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.

Zerbitzuak hornitzea/hobetzea*(EGP3)*

- **1. proposamena** *(EGP3.P1).* Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea.
- **2. proposamena** *(EGP3.P2).* Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa.
- **3. proposamena** *(EGP3.P3).* Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa.
- **4. proposamena** *(EGP3.P4).* Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea.

Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(EGP4)*

- **1. proposamena** *(EGP4.P1)* IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta erabiltzailearentzako zerbitzua kudeatzeko.
- **2. proposamena** *(EGP4.P2).* MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea

Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(EGP6)*

- **1. proposamena** *(EGP6.P1).* EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea.

Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(EGP7)*

- **1. proposamena** *(EGP7.P1).* BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan
- **2. proposamena** *(EGP7.P2).* Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)
- **3. proposamena** *(EGP7.P3).* EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea.
- **4. proposamena** *(EGP7.P4).* EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen.
- **5. proposamena** *(EGP7.P5).* Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea.

- **6. proposamena** *(EGP7.P6).* Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea.

Treneko Jarduketa Planak *(T)***,** hogeita lau proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(T1)*

- **1. proposamena** *(T1.P1).* Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena.
- **2. proposamena** *(T1.P2).* Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez.
- **3. proposamena** *(T1.P3).* Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan
- **4. proposamena** *(T1.P4).* Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez.
- **5. proposamena** *(T1.P5).* Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea)
- **6. proposamena** *(T1.P6).* Trenbide-pasaguneak kentzea
- **7. proposamena** *(T1.P7).* Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.
- **8. proposamena** *(T1.P8)***.** Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.
- **9. proposamena** *(T1.P9).* Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea.
- **10. proposamena** *(T1.P10).* Trenbide-saihesbideak sortzea.
- **11. proposamena** *(T1.P11).* Jarduketak Donostialdeko metroan.
- **12. proposamena** *(T1.P12).* Trenbidea hobetzeko obrak egitea.

Ekipoak hornitzea/hobetzea *(T2)*

- **1. proposamena** *(T2.P1).* Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea.
- **2. proposamena** *(T2.P2).* Trenbide-sarean ERTMS ezartzea.

Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(T3)*

- **1. proposamena** *(T3.P1).* Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapena aztertu.
- **2. proposamena** *(T3.P2).* Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan.

Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(T4)*

- **1. proposamena** *(T4.P1).* Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea.
- **2. proposamena** *(T4.P2).* IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.

Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(T7)*

- **1. proposamena** *(T7.P1).* Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea.
- **2. Proposamena** *(T7.P2).* Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera.

Finantziaziorako mekanismoak *(T8)*

- **1. proposamena** *(T8.P1).* Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko.

Legeria/eskumenak *(T10)*

- **1. proposamena** *(T10.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea.
- **2. proposamena** *(T10.P2).* EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea.
- **3. proposamena** *(T10.P3).* EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.

Bizikletaren eta Modu Aktiboen Jarduketa Planak *(B),* hamalau proposamen ditu, eta honako jarduera-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(B1)*

- **1. proposamena** *(B1.P1).* Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.
- **2. proposamena** *(B1.P2).* Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan.

Ekipoak hornitzea/hobetzea *(B2)*

- **1. proposamena** *(B2.P1).* Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.
- **2. proposamena** *(B2.P2).* EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea.

Zerbitzuak hornitzea/hobetzea*(B3)*

- **1. proposamena** *(B3.P1).* Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.

Informazioaren teknologia berrien ezarpena *(B4)*

- **1. proposamena** *(B4.P1).* Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera aztertzea.

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(B5)*

- **1. proposamena** *(B5.P1).* Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea.
- **2. proposamena** *(B5.P2).* Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan.

Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(B6)*

- **1. proposamena** *(B6.P1).* Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea.
- **2. proposamena** *(B6.P2).* Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.

Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(B7)*

- **1. proposamena** *(B7.P1).* Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea.
- **2. proposamena** *(B7.P2).* Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea.
- **3. proposamena** *(B7.P3).* Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko.

Prestakuntza *(B9)*

- **1. proposamena** *(B9.P1).* Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea.

Aireportuetako Jarduketa Planak *(A)*, zazpi proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(A1)*

- **1. proposamena** *(A1.P1).* Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea.
- **2. proposamena** *(A1.P2).* Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea.
- **3. proposamena** *(A1.P3).* Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.
- **4. proposamena** *(A1.P4).* Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea.

Zerbitzuak hornitzea/hobetzea*(A3)*

- **1. proposamena** *(A3.P1).* Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea.

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(A5)*

- **1. proposamena** *(A5.P1).* AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea.

Sektorearen antolamendua eta kudeaketa(A7)

- **1. proposamena** *(A7.P1).* Plan Zuzentzaileak eguneratzea.

Portuetako Jarduketa Planak *(P),* bederatzi proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(P1)*

- **1 proposamena** *(P1.P1).* Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa.
- **2. proposamena** *(P1.P2).* Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea.

Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(P3)*

- **1. proposamena** *(P3.P1).* Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea.

Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(P4)*

- **1. proposamena** *(P4.P1).* Estatuko Portuen 4.0 Funtsak proiektuan parte hartzea.
- **2. proposamena** *(P4.P2).* Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea.

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(P5)*

- **1. proposamena** *(P5.P1).* Bilboko Portuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketak martxan jartzea.
- **2. proposamena** *(P5.P2).* Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea.

Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(P7)*

- **1. proposamena** *(P7.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea.

Prestakuntza *(P9)*

- **1. proposamena** *(P9.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea.

Logistika eta Salgaien Jarduera Planak *(LS),* hamahiru proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(LS1)*

- **1. proposamena** *(LS1.P1).* Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea.
- **2. proposamena** *(LS1.P2).* Trenbide-autobideak bultzatzea.
- **3. proposamena** *(LS1.P3).* Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).

Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(LS4)*

- **1. proposamena** *(LS4.P1).* Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea.
- **2. proposamena** *(LS4.P2).* IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,….

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(LS5)*

- **1. proposamena** *(LS5.P1).* Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea
- **2. proposamena** *(LS5.P2).* Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea.

Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(LS6)*

- **1. proposamena** *(LS6.P1).* Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea
- **2. proposamena** *(LS6.P2).* Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea.

Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(LS7)*

- **1. proposamena** *(LS7.P1).* Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea.
- **2. proposamena** *(LS7.P2).* Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko.
- **3. proposamena** *(LS7.P3).* Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa.

Prestakuntza *(LS9)*

- **1. proposamena** *(LS9.P1).* Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea.

Izaera Orokorreko Jarduketa Planak *(O)*, hamalau proposamen ditu, eta honako jarduketa-ildo hauetan biltzen dira:

Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(O1)*

- **1. proposamena** *(O1.P1).* Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea.

Trantsizio ekologikoa sustatzea *(O5)*

- **1. proposamena** *(O5.P1).* Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat.
- **2. proposamena** *(O5.P2).* Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.
- **3. proposamena** *(O5.P3).* Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea.
- **4. proposamena** *(O5.P4).* Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(O6)*

- **1. proposamena** *(O6.P1).* Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).

Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(O7)*

- **1. proposamena** *(O7.P1).* 5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.
- **2. proposamena** *(O7.P2).* 500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea.
- **3. proposamena** *(O7.P3).* Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.

Finantziaziorako mekanismoak *(O8)*

- **1. proposamena** *(O8.P1).* MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko.

Legeria/eskumenak*(O10)*

- **1. proposamena** *(O10.P1).* Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.
- **2. proposamena** *(O10.P2).* "Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.
- **3. proposamena** *(O10.P3).* Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea.
- **4. proposamena** *(O10.P4).* Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea.
- **5. proposamena** *(O10.P5).* Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.

4.2. FITXAK

4.2.1. Jarduketa-plana: Errepideak



EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 430.068.226 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 442.733.552 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.152.789.417€

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Intermodalitatea handitzea.

DESKRIPZIOA

Jarduera-ildo horrek eskumen-ezaugarri bat du, eta horrek asko zehazten du Eusko Jaurlaritzak zer eginkizun bete behar duen, bai jarduerak planifikatzeko eta definitzeko, bai jarduerak abian jartzeko.

Euskal Autonomia Erkidegoko errepideak foru-aldundien eskumenekoak dira, Euskal Herriko Estatutuaren 10.34 artikuluaren arabera.

Eskumen horien arabera, foru-aldundiek errepide-plan espezifikoak dituzte beren lurraldeetan, eta aurreikusitako azpiegitura-jarduerak zehatz-mehatz jasotzen dira plan horietan. Era berean, Eusko Jaurlaritzak Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plana idatzi du, foru-planen laburpen gisa.

Jarduera gehienetan, Eusko Jaurlaritzak koordinatzaile eta katalizatzaile lanak egin ditzake, baina foru-aldundiek garatuko dute plana, beren planekin bat etorriz.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK: :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(E1.P1)*

25.000 biztanletik gorako hirietan emisio txikiko eremuak sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 14.827.626 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.724.202 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 52.516.721 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Jarduera eta biztanle gehien dituzten hiriek gaur egun igortzen dituzten kutsadura-mailak baino txikiagoak lortzeko mekanismorik eraginkorrenetako bat Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzea da.

Hiri-eremu horietan, gehien kutsatzen duten ibilgailuei sarrera galarazten zaie, eta ondorioz, ingurumena gehien errespetatzen duten eremuak sortzen dira. Gaur egun, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko maiatzaren 7ko 7/2021 Legeak 50.000 biztanletik gorako hirietan EBE ezartzeko betebeharra ezartzen du. Hala ere, proposamen horren bidez, ekimena zabaldu eta 25.000 biztanletik gorako Euskal Herriko hirietan ezartzeko laguntza-neurriak sustatu nahi dira (ikusi mapa).

Nabarmendu behar da, indarrean dagoen araudiaren arabera, udalei dagokiela EBEa beren lurralde-eremuan aplikatzeari buruzko erabakia hartzea, bai eta zehaztapen teknikoak, sarbide-irizpideak eta neurri osagarriak definitzea ere.

Neurri horren bidez, eragindako hiriguneen hiri-egitura osatzen duten azpiegiturek lekuz aldatzeko modu aktiboetarantz bideratu ahal izango dute beren zeregina, horrela bizigarriagoak diren eta kalitate atmosferiko handiagoa duten hiriak sortuz.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(E1.P1)*

25.000 biztanletik gorako hirietan emisio txikiko eremuak sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

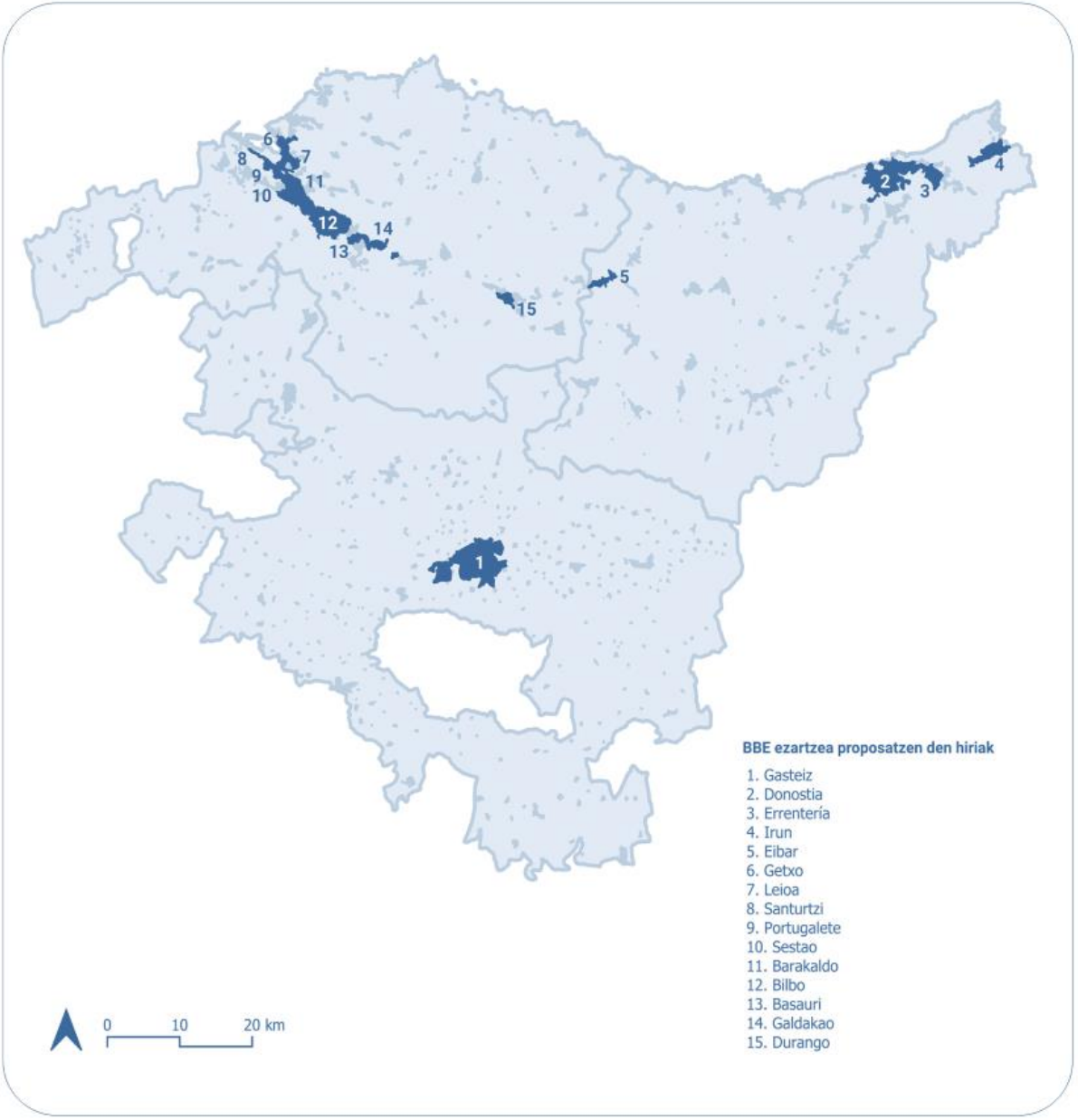
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 14.827.626 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.724.202 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 52.516.721 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



2. PROPOSAMENA *(E1.P2)*

Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta beste mugikortasun-zentro erakargarri batzuetarako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 358.600.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 358.600.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.057.720.272 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Egungo errepide-sarea ingeniaritzaren ikuspegitik oztopo fisikoak eta beste zailtasun batzuk gainditzeko egindako esfortzuen baturaren emaitza da. Lorpen horiek azpiegituren kalitate handia bermatzen dute, desplazamenduak eraginkorragoak izan daitezen. Hala ere, komunikazio-bideak gainbegiratzeak eta horien gainean jarduteak ikuspegi horretatik onurak ekartzeaz gain, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzea ere ahalbidetzen du. Bide-segurtasuna egiteke dago oraindik; izan ere, errepideko ezbeharrak murriztu diren arren, datuek erakusten dute oraindik ere heriotza-kausa nahiko arrunta dela, eta, beraz, segurtasunaren norabidean doazen ahalegin guztiek ezbehar-tasa murriztuko dute.

Proposamen hau aipatutako beste plan batzuen barruan kokatzen da. Plan horiek lehendik dagoen sarearen diagnostikoa egitean oinarritzen dira, istripuen kontzentrazio-tarteak edo trazaduraren akatsak, maldak eta zeharbideetako gatazkak identifikatuz. Plan horiek honako hauek dira: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra 2017-2028; Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala, 2016-2027 aldirako Arabako Errepideen Plan Integralaren Jarduketa, Aldaketa edo Berrikuspena, Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021- 2025 aldirako Plan Estrategikoa edo MITMA 2030erako Mugikortasun Jasangarriko Estrategiaren Estatuko errepide-sareetan bide-segurtasuna hobetzeko Talka Plan bat garatzea.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(E1.P3)*

25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertain/luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 390.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.234.350 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 8.124.358 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Disuasio-aparkalekuak, oro har, hiriaren kanpoaldean dauden aparkalekuak dira. Hiriaren erdigunera sartu nahi duten gidariek bertan aparkatzea eta garraio publikoan bidaiatzen jarraitzea dute helburu. Aparkaleku horiek garraioko geltoki edo gune intermodalen ondoan daude, eta horrek garraio publikoaren eta pribatuaren arteko intermodalitatea sustatzen du, bere kudeaketa garraio-tarifen sarean txertatzearekin lagunduta titulu konbinatuen bidezko hobarien bidez.

Park&rides azpiegiturak, bizikletentzako aparkalekuak eta kargatzeko gune elektrikoak integratuko dituzten disuasio-aparkalekuak sortzea proposatzen da 25.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan edo eremu funtzionaleko burutzat jotzen direnetan, bai eta hiriarteko lineak konektatzeko nodo nagusietan ere, hirien erdigunearekin eta garraio publikoko geltokiekin zuzeneko lotura eginez.

Azpiegitura horien bidez, hiri-mugikortasunaren eta hiri-ingurumenaren jasangarritasuna hobetu nahi da, errepideko garraio publikoaren erabilera eta bizikleta edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak bezalako modu aktiboen erabilera sustatuz, ibilgailu pribatuak 25.000 biztanletik gorako hirien erdigunean sartzea saihestuz (ikusi mapa).

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(E1.P3)*

25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertain/luzea

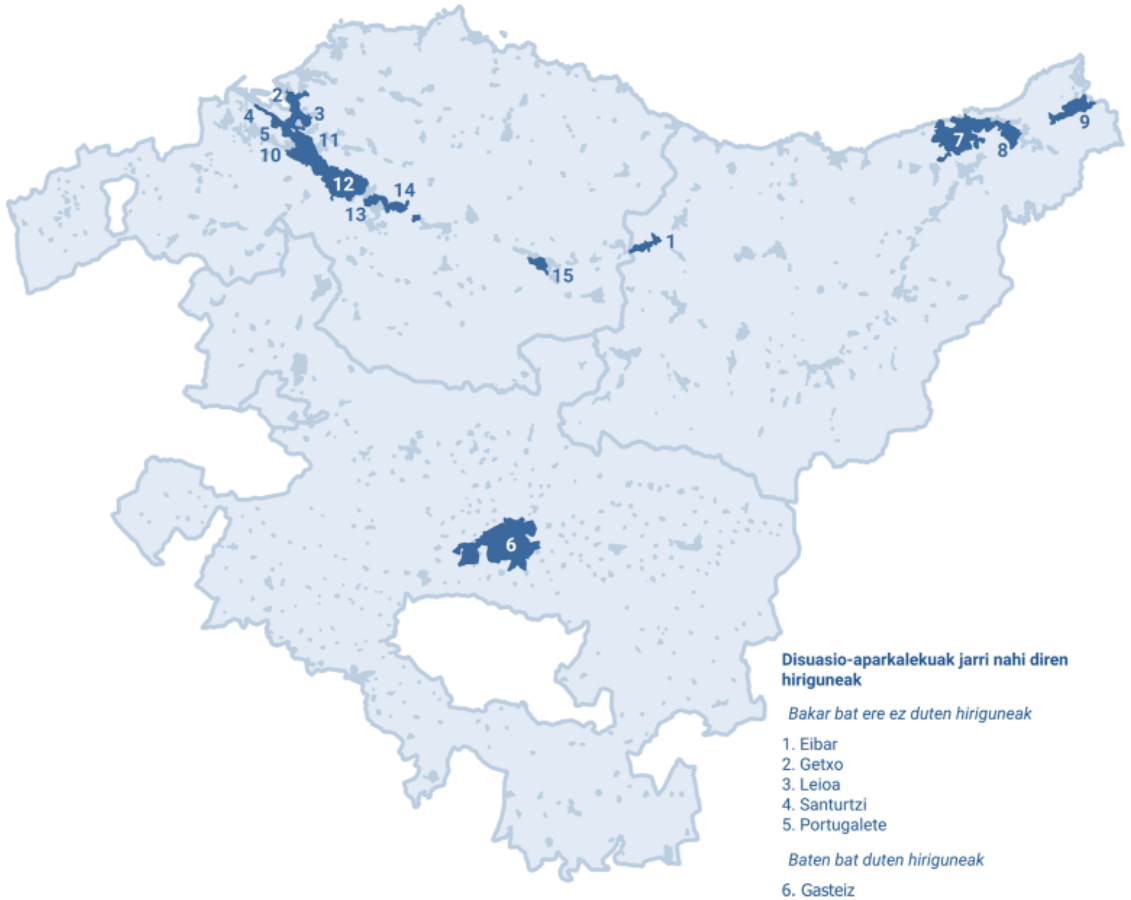
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 390.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.234.350 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 8.124.360 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**



Disuasio-aparkalekuak jarri nahi diren hiriguneak

Bakar bat ere ez duten hiriguneak

1. Eibar
2. Getxo
3. Leioa
4. Santurtzi
5. Portugalete

Baten bat duten hiriguneak

6. Gasteiz
7. Donostia
8. Errentería
9. Irun
10. Sestao
11. Barakaldo
12. Bilbo
13. Basauri
14. Galdaka
15. Durango

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(E1.P4)*

Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta beste mugikortasun-zentro erakargarri batzuetarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 250.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 250.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Errepideen sare funtzionala, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Planaren arabera, trafikoaren garrantziagatik eta lurralde-banaketagatik, Lurralde Historikoak beren artean edo Autonomia Erkidegoko errepide mugakideekin lotzen dituzten bideak dira, eta, horrez gain, trafikoak eta fluxuak aldatzeko erabakigarriak izan daitezkeen gainerako ibilbideak.

Sare funtzional hori hiru sare motak osatzen dute, funtzionaltasunaren arabera: Lehentasunezko Intereseko Sarea, Oinarrizko Sarea eta Eskualdeko Sarea.

Proposamen honen helburua da Euskal Autonomia Erkidegoko gune berezi guztiak (ospitaleak, unibertsitateak, teknologia-parkeak, logistika-zentroak, industria-poligonoak, portuak eta aireportuak) sarera konektatuta egotea, irisgarritasuna hobetzeko, herritarren desplazamendu-denborak murrizteko eta ibilbide horietan haien bide-segurtasuna hobetzeko. Horretarako, aipatutako sare funtzionaletik urrunen dauden gune berezien konexioa hobetzearen bideragarritasuna aztertzea proposatzen da (ikusi mapa).

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(E1.P4)*

Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta beste mugikortasun-zentro erakargarri batzuetarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

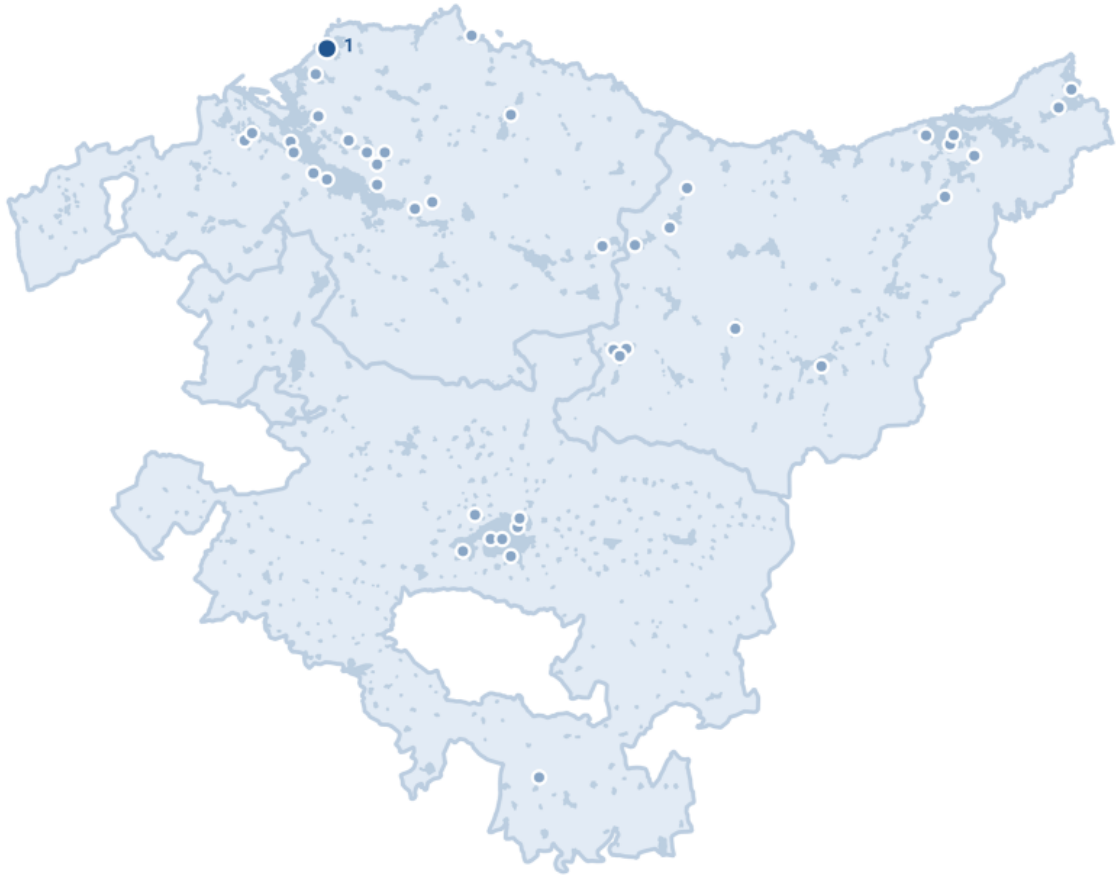
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 250.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 250.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**



Konexioa hobetzea proposatzen den zentro bereziak

1. Gorlizko ospitalea

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSANENA *(E1.P5)*

Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Hirigune nagusietarako eta beste zentro erakargarri batzuetarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 56.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 58.925.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 34.428.066 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Heri-zeharbideen helburua da errepideak zeharkatzen dituen herriguneetako eta herri eta hirietako erdiguneetako trafikoa ezabatzea, eta, horrela, udalerrietako biztanleen bide-segurtasuna hobetzea. Gainera, ibilbideen zirkulazio-baldintzetan zeharbide jakin batzuek ezartzen duten jarraitutasunik eza saihesten dute; horrela, bidaia-denborak eta igarotze-trafikoaren segurtasuna hobetzen dira.

Horregatik, Eremu Funtzionalen burualde guztiei herri-zeharbideak jartzea proposatzen da. Horri esker, lehen errepide-sare nagusia osatzen zuten tarteak eraldatu ahal izango dira, zeharbidea eraiki ondoren edukiera murriztuko luketenak (ikusi mapa).

Azpiegitura horien bidez, udalerrietako biztanleen bide-segurtasuna eta horietarako irisgarritasuna hobetu nahi dira, eta, aldi berean, igarotze-trafikoaren desplazamendu-denborak murriztu.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSANENA *(E1.P5)*

Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Hirigune nagusietarako eta beste zentro erakargarri batzuetarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

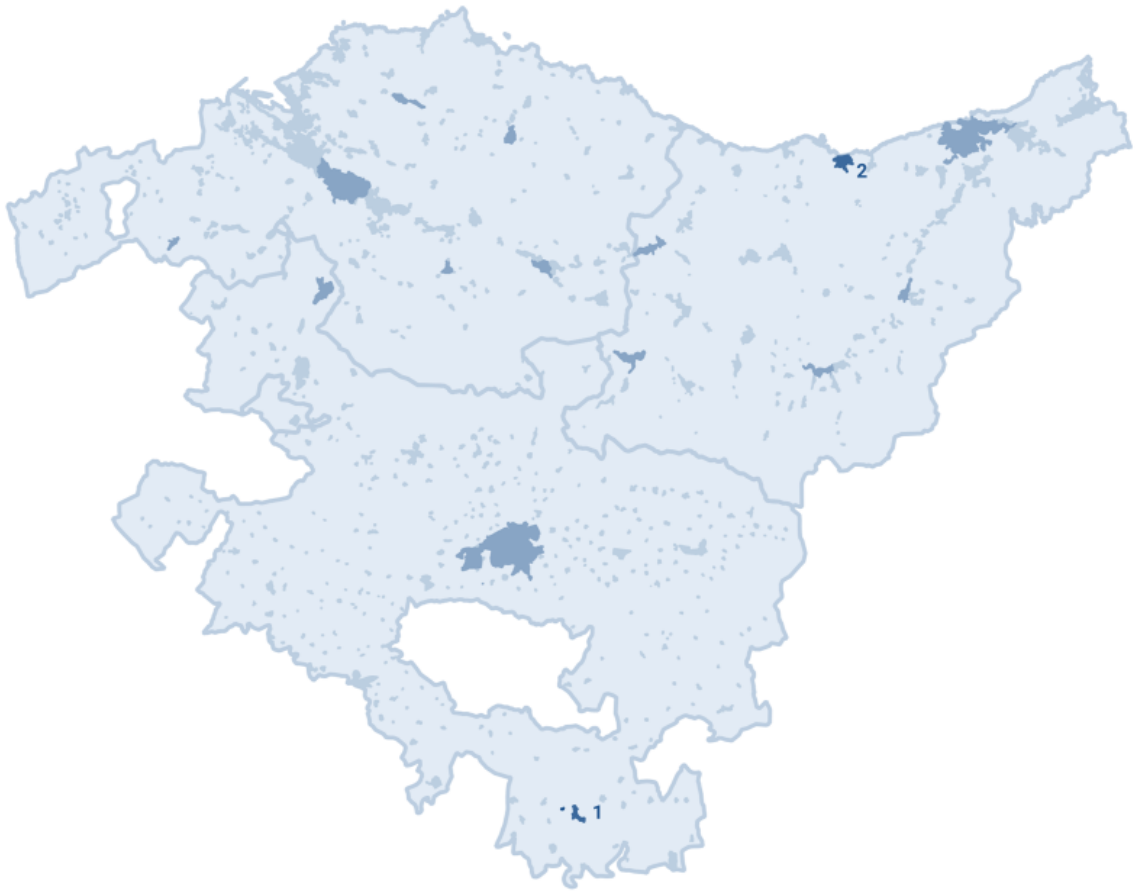
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 56.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 58.925.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 34.428.066 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**



Zeharbide jasangarriak sortzea proposatzen den Eremu Funtzionaleko buruak

1. Laguardia
2. Zarautz

Jarduketa-ildoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 701.247.500 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 701.261.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 12.869.837.183€

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea

DESKRIPZIOA

Euskadiko ibilgailu-parkeak, Espainiako gainerako erkidegoetan bezala, zenbait arazo ditu, eta, horien ondorioz, ezin da garatu errepide-mugikortasun egokia, segurtasunari edo ingurumen-inpaktuari dagokionez, hala nola:

- Antzinatasuna.
- Energia garbien erabilera txikia.
- Behar beste ez mantentzea.

Ibilgailuaren beraren ekipo osagarriei dagokienez ere, flota behar bezala funtzionatzeko eta mantentzeko beharrezkoak baitira, gabezia hauek antzeman dira:

- Birkarga elektrikoko puntu nahikorik ez izatea.
- Ekipoen eraginkortasunik eza flota kontrolatzeko.

Beraz, ekipamendu horiek (flota eta ekipo osagarriak) hornitzera eta hobetzera bideratutako neurriak hartu behar dira, bai administrazioak zuzenean ezarrita, bai partikularrei eta sektoreei emandako laguntzen bidez.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



1. PROPOSAMENA *(E2.P1)*

Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Energiaren Euskal Erakundea

INBERTSIO-KOSTUA: 700.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 700.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 12.800.004.038€

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Gaur egun, Espainian, parke mugikorraren batez besteko adina 13,5 urtekoa da. Euskadin zertxobait txikiagoa da, baina 2022an hazten jarraitzen zuen eta 13 urte inguru zituen. Horrek arazo bat dakar, bai ingurumenari dagokionez, bai bide-segurtasunari dagokionez. Garraioaren sektorea da Euskadin berotegi-efektuko gas gehien isurtzen duen sektorea: 2019ko Euskadiko berotegi-efektuko gasen inbentarioaren arabera, guztizko isurien % 34,6ren erantzulea garraioa da.

Une honetan, ibilgailu elektrikoak eta hibrido entxufagarriak ibilgailuen parke osoaren % 5 dira. 2020. urtean, Euskadin, elektrizitate puruen eta hibrido entxufagarrien matrikulazioa % 3koa izan zen, EAEk 2030erako proposatutako % 16ko baliotik urrun.

Horretarako, abian jarri beharko dira Mugikortasun Elektrikorako Estrategiak 1. ardatzean jasotzen zituen jarduerak: Mugikortasunaren elektrifikazioa. Besteak beste, eta parkea berritzearekin zuzenean lotuta, erregai alternatiboko ibilgailuak erosteko eta erabiltzeko pizgarriak egongo lirateke. Laguntza eta/edo onura fiskal gehiago ezarri beharko lirateke horrelako ibilgailuak erosteko eta/edo 10 urtetik gorako ibilgailuak suntsitzeko. Gaur egun, MOVES III plana dago, 7.000 €-rainoko laguntzak ematen dituena ibilgailu elektriko edo hibrido berri bat erosteko, betiere 7 urtetik gorako ibilgailu bat entregatzen bada.

Proposamen hau garraioaren sektorearen deskarbonizazioa ardatz duten beste plan batzuen barruan kokatzen da. Plan horiek honako hauek dira: Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gidaplana 2030, Euskadiko Energia Estrategia 2030, Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia eta Klima 2050 Estrategia.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(E2.P2)*

Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Energiaren Euskal Erakundea. Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 875.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 875.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 69.833.144€*

(*) 3. eta 4. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Herritarrak ibilgailu elektriko bat erostetik aldentzen duten elementuetako bat da kargatzeko azpiegitura publikorik ez egotea lurralde osoan. EAEn ibilgailu elektrikoak kargatzeko sare publiko baten garapenean aurrera egin da azken urteotan. Sarbide publikoko ehun karga-puntu baino gehiago daude, eta horien potentziak 7 eta 400 kW artekoak dira. Gainera, ibilgailu elektrikoaren erabiltzaileek karga azkarreko 38 puntu dituzte (50 kW).

Proposamen honen helburua da EAEri beharrezko karga-azpiegituraz hornitzen jarraitzea, ibilgailu elektrikoa modu normalizatuan sartzen laguntzeko. Zehazki, eta Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren arabera, 2030erako Euskadin karga azkarreko puntuen kopurua bikoiztu nahi da (50 kW-ko 80 karga-puntu), eta karga ultralasterreko terminalak dituzten 12 kokaleku eraiki (gaur egun bakarra dago). Horretarako, gaur egun karga-punturik ez duten eskualdeak aztertuko dira, eta gune batzuetan dagoen eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko erabil daitekeen potentzia aprobetxatzeko lan egingo da, iturri berriztagarrietatik sortutako energiaz elikatutako instalazioak lehenetsita.

Proposamen hau beste plan batzuen barruan kokatzen da. Hauek dira: Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia, MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren ibilgailu elektrikoa kargatzeko azpiegiturak bultzatzea eta EB 2020 Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren IMOn energia-eraginkortasunari eta erregai alternatiboei buruzko neurrien garapena bultzatzea.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(E2.P3)*

Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Energiaren Euskal Erakundea

INBERTSIO-KOSTUA: 350.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 350.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 69.833.144€*

(*) 2. eta 4. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Ibilgailu elektrikoak sendotu daitezen, ezinbestekoa da kargatzeko azpiegitura publiko bat, lurralde osoan estaldura duena. Aukera bat erregai-estazio konbentzionalei karga elektrikoko puntuak ematea litzateke, iturri berriztagarrietatik sortutako energiaz elikatutako instalazioak lehenetsita.

Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legearen arabera, gasolinaren eta gasolioaren urteko salmentak 5 milioi litrotik gorakoak dituzten hornigai-estazio guztiek, 2023 urtearen erdialdean, elektrizitatea kargatzeko puntu bat izan beharko dute gutxienez. Beraz, karga-puntuak instalatu beharko dira estazio horietako eremuren batean.

Bestalde, Euskadin 350 gasolina-zerbitzugune inguru daude gaur egun, eta Espainian urtero-urtero estazioen kopurua % 1 inguru hazten da. Hazkunde-ratio hori EAEri aplikatuta, urtero 40 gasolina-zerbitzugune berri sortuko lirateke Euskal Autonomia Erkidegoan. Instalazio berri horietan ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuak instalatzeko betebeharra urrats garrantzitsua izango litzateke mugikortasun elektrikoaren normalizazioan ere, errekuntza fosileko ibilgailuekin parekatuz.

Proposamen hori lehendik dagoen plangintzaren barruan sartzen da: Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia, MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren ibilgailu elektrikoa kargatzeko azpiegiturak bultzatzea eta MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren ibilgailu elektrikoa kargatzeko azpiegiturak bultzatzea.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(E2.P4)*

Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Energiaren Euskal Erakundea

INBERTSIO-KOSTUA: 1.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 69.833.144€*

(*) 2. eta 3. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Mugikortasun jasangarriago baterako trantsizioa sustatzeko, ez da nahikoa karga-puntuen sare bat hedatzea; era berean, funtsezkoa da sare horretarako sarbidea bermatzea.

Horretarako, errepideetan eta hiri-bideetan instalatutako karga elektrikoko puntuak seinaleztatu beharko dira, 2022/12 MOV Jarraibidearen arabera «Bideetan karga elektrikoa egiteko puntuak seinaleztatzea eta ibilgailu elektrikoa seinaleztatzeko piktograma»-ri buruzkoa.

Era berean, herritarren eskura atari publikoak jartzea proposatzen da, ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuen kokapenari eta ezaugarri nagusiei buruzko informazioa emateko, honako hauek barne hartuta:

- Kokapena
- Kargatzaile erabilgarrien kopurua
- Konektoreen ezaugarriak (konektore mota eta formatua, gehieneko potentzia, karga mota...)
- Funtzionamendu-ordutegia eta erabilera-denboraren muga (halakorik badago)

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSAMENA *(E2.P5)*

Ibilgailu autonomoa garraio-sisteman sartzea (CCAM)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Joan-etorrietarako denbora murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Ibilgailu autonomoak abantaila batzuk ditu ohiko gidatzearekin alderatuta: istripu kopurua murriztea (giza akatsa da istripuen % 90 inguru eragiten duena); guztientzako mugikortasuna lortzea (adinekoentzat eta mugikortasun murriztua duten pertsonentzat); pilaketa murriztea (modu eraginkorragoan gidatzea), emisioak murriztea (ibilgailu elektrikoen erabilera nagusia), eta erosotasuna handitzea (kezkarik eza eta gidatzearekin ez lotutako hainbat jarduera egiteko aukera). Gainera, auto autonomoak gidatze-funtzioa bete dezakeen arren, gidariari eskuordetu diezaioke beharrezkoa denean, eta, beraz, horrek une oro arreta mantendu behar du.

Gidatzean bertan lortutako abantailez gain, ibilgailu autonomoa aukera bikaina da punta-puntako sektore teknologiko-industriala garatzeko, Euskadiko tradizio teknologiko-industrialarekin bat etorriz.

Hori ezartzea epe luzerako zeregina izango da, eta I+Gko eta berrikuntzako ekosistema bat sortu beharko da Euskal Autonomia Erkidegoan Mugikortasun Konektatu, Kooperatibo eta Autonomorako (CCAM) teknologiak eta soluzioak sustatzeko, tokiko, estatuko eta nazioarteko proiekzioarekin.

Jarduketa-ildoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

6. PROPOSAMENA *(E2.P6)*

Car sharing eta antzeko zerbitzuak sortzea flota elektrikoekin

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Car sharing zerbitzuetan, enpresa publiko edo pribatu batek ibilgailu elektriko partekatuen flota bat jartzen du erabiltzaileen eskura. App baten bidez, ibilbidea planifikatu eta ibilgailua erreserbatzen da, eta antzeko ibilbide bat egin nahi duten erabiltzaileekin koordinatzeko aukera ere badago.

Antzeko beste aukera bat, baina desberdina, carpoolinga da. Zerbitzu honek ibilgailua duten pertsonak beste batzuekin konektatzen ditu antzeko norako bateraino ibilgailua eta gastuak partekatzeko.

Aukera horrek onarpen handiagoa izan lezake lan-eremuari lotutako joan-etorrietan.

Edozein aukera izanda ere, oso positiboa izango litzateke ibilgailu elektrikoa zerbitzu horietarako lehentasunezko ibilgailu gisa sartzea.

Gaur egun, biztanleria aktiboaren % 80k ibilgailu propioa izanda, bai Euskadin bai Estatuan, hazkunde-marjina duten estrategiak dira. Biek ala biek berotegi-efektuko gasen isuriak murrizteko alternatibak dakartzate, garraio publikoaren sarearen osagarri.

Proposamen hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO KOSTUA: 38.574.300 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 62.598.600 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 248.281.817 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Modu-banaleta bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea.

DESKRIPZIOA

Tradizionalki, errepideko ITSak bide-erabiltzaileen trafikoari buruzko informazioa biltzeaz eta emateaz arduratzen diren bideetako ekipamenduekin lotu izan dira, trafikoa hobetzeko eta bide-segurtasuna areagotzeko helburu nagusiarekin.

Gaur egun, teknologia berriek aukera asko eskaintzen dituzte informazioaren eskuragarritasunari, komunikazioei, erabakiak hartzeari eta prozesuak optimizatzeari dagokienez. Horien artean:

- Trafikotik mugikortasunera dagoen informazioaren eremua handitzea.
- Noranzko biko komunikazio-kanalak ezartzea noranzko bakarreko informazio-kanalen aurrean.
- Helburu berriak sartzea, hala nola digitalizazioa eta/edo jasangarritasuna.
- Sare sozialen erabilera
- Modu digital berriak txertatzea
- ITSetatik abiatuta egituratutako eredu espezifikoak definitzea.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *EAEPHC*

Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

INBERTSIO KOSTUA: 37.754.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *AtHurte_3* 34.743.300 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *AtHurte_3* 248.281.817 €*

(*) 2, 3 eta 4. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Errepideetako, autobietako eta autobideetako ITSek ibilbide laburragoak, gutxiago pilatuak eta erabiltzaileentzat seguruagoak izan daitezke: bestalde, operadoreei flota kontrolatzen lagun diezaiekete, eta trafiko-kudeatzaileentzat oso erabilgarria izan daiteke azpiegituren erabilera optimizatzeko. Adibidez, sentsoreek (zinemometroak, aforagailuak, kamerak, etab.) datuak bidaltzen dituzte adimen zentral batera, eta datu horiek, besteak beste, trafikoaren saturazio-mailaren arabera errailak gehitzeko edo kentzeko erabil daitezke.

Euskadiko Errepideen III. Planak EAEko bide-zatietako ITS ekipoen azterketa egin du: informazio-, kudeaketa- eta zaintza-ekipoen erabilgarritasuna aztertu da, eta, azkenean, gabeziak dituzten tarte guztiak identifikatu dira, 2 kategoriatan sailkatuta: ekipamendu eskasa eta existitzen ez diren ekipamenduak. Ondoriozta daiteke IKTen inplementazio-maila handiena duten errepideak Bilbo eta ingurukoak direla. Gabezia handienak lurralde historikoen arteko eta Arabako hego-ekialdeko lotura-tarteak dira.

Proposamen hori plan hauen barruan sartzen da: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plana 2017-2028, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala, 2016-2027 aldirako Arabako Errepideen Plan Integrala eguneratzea, aldatzea edo berrikustea. Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021-205 Plan Estrategikoa, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Plan Zuzentzailea eta MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarriko Estrategiako hiri handietako inguruneetan errailak modu adimentsuan kudeatzeko sistemak.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(E4.P2)*

Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaleta bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO KOSTUA: 110.300 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.510.300 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 248.281.817 €*

(*) 1, 3 eta 4. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Euskadin trafikoa.eus webgunea eta (Trafikoa EJGV) aplikazioa daude gaur egun; biak errepideen egoerari buruzko informazio garrantzitsua ematen duten gailuetan kontsultatzeko dira. Informazio guztia denbora errealean eguneratzen da Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko sistema informatikoetatik.

Komunikazio-ereduaren proposamenak gaur egungo norabide bakarreko informazio-kanaletatik haratago joan nahi du: komunikazio horrek bi noranzkokoa eta gardena izan behar du. Horretarako, izapideak arindu, prozedurak sinplifikatu eta sarbidea erraztu behar da, administrazio-bulegoetara eraman beharrik gabe. Horrela, sarearen egoerari, erabiltzaileei, garraio bereziei eta ZBOei buruz emandako informazioa hobetuko da. Hona hemen komunikazio-eredu eraginkorra bermatzeko neurrietako batzuk:

- Bitarteko digitalen erabilera sustatzea (sare sozialak, mezularitzako aplikazioak, aplikazio propioak)
- Trafikoa.eus eta APP webgunearen diseinua eta edukiak ingurune irekiagoetara egokitzea.
- Sare sozialen erabilera sustatzea
- Mugikortasun jasangarriaren beharraren zergatiari buruzko sentsibilizaziora bideratutako kanpainak garatzea.

Proposamen hori Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021-2026 Plan Estrategikoaren barruan dago.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(E4.P3)*

Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaleta bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO KOSTUA: 620.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 5.120.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 248.281.817 €*

(*) 1, 2 eta 4. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Teknologia berriek (ITS) hobekuntza nabarmena ekar dezakete mugikortasun-kudeatzaileen eta erabiltzaileekin arteko komunikazioan eta mugikortasunean bertan ere bai (mugikortasunaren komunikazio-eredua), baina eragileei eta kudeatzaileei buruzko informazioa eta haien arteko komunikazioa hobetzeko ere erabil daitezke, erabakiak hobeto hartzeko eta jarduteko prozedurak arintzeko.

Hori guztia bereziki garrantzitsua da bide-segurtasunaren arloan, ITSak lagungarri izan baitaitezke, besteak beste, gorabeheren eta larrialdien kudeaketa integratuan, kongestioen agerpenean eta arazo klimatologikoetan. Kasu horietan, ITSek bi modutan lagun dezakete bide-segurtasuna:

- Gidariaren portaera aldatzea (desplazamenduaren aurretik edo desplazamenduan zehar)
- Istripuen larritasuna eta eragina gutxitzea

Proposamen hori Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021-2026 Plan Estrategikoaren barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(E4.P4)*

Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Medio plazo

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Diputaciones Forales y Ertzaintza

INBERTSIO KOSTUA: 90.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 225.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 248.281.817 €*

(*) 1, 2 eta 3. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

Trafikoa eta ibilgailuak ikuskatzeko kanpainak funtsezkotzat jotzen dira ibilgailuaren erabilera desegokiak edo kontserbazio-egoera txarrak eragindako ondorio negatiboak arintzeko, bai bide-segurtasunean, bai ingurumen-inpaktuan. Kanpaina horien eraginkortasuna kanpaina horietan erabilitako metodologiari eta tresnei lotuta dago. Beraz, teknologia berriak aplikatzeak ikuskapenen irismena zabaltzen lagundu beharko luke, sisteman eragin positibo handiagoa sortuz eta ikuskapen-prozesua optimizatzea lortuz.

Adibide gisa, besteak beste, matrikula irakurtzeko eta ibilgailuari buruzko informazioa iraultzeko gailu mugikor berriak, ibilgailuen isuriak urrutitik neurtzeko teknologiak edo takografo adimendunen urruneko kontrolerako elementuak garatzen ari dira. .

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSAMENA *(E4.P5)*

Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Diputaciones Forales y Ertzaintza

INBERTSIO KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Eusko Jaurlaritzak Plan honen bidez ezarritako ingurumen-jasangarritasuneko helburuak lortzeko, besteak beste, datozen urteetako foku nagusietako bat ibilgailuen trafikotik datozen isurketak murriztea izan behar da. Hala, helburu horiek lortzeko, neurri handi batean, parke zirkulatzailearen errealitatera egokitutako politikak ezarri behar dira.

Horrela, EAEko administrazio publikoek politikak planifikatzeari esker, trafikoaren emisioak neurtzeko tresnak erabiliz, politika horiek errealitatera hobeto egokituko dira, eta, beraz, proportzionalagoak, bidezkoagoak eta eraginkorragoak izango dira.

Teknologia berritzaileak erabiliz, kutsadura handia eragiten duten ibilgailuak identifika daitezke, eta ibilgailu-parkea aukera jasangarriagoetara aldatzea susta daiteke.

Horrez gain, ibilgailuen trafikotik datozen isurketak gutxitzeak airearen kalitatea nabarmen hobetzea dakar, eta horrek eragin positiboa du euskal herritarren osasunean, ongizatean eta ekonomian, eta, beraz, eskualdeko administrazio publikoen kostuak murriztu eta eraginkorrago bihurtzen ditu..

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO KOSTUA: 300,180,000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTITA *(30 urte):* 300,180,000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTITA *(30 urte):* -€

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea.

DESKRIPZIOA

Garraio-sistemaren trantsizio ekologikoak hainbat motatako jarduketak eskatzen ditu, besteak beste:

- Modu jasangarriagoak erabiltzea errazten duten azpiegiturak lehenestea.
- Egungo ibilgailu-parkearen ordez ingurumena gehiago errespetatzen duen parke bat jartzea (ibilgailu elektrikoak...).
- Eraikuntza-fasean zein eragiketa-fasean kanpo-efektuak minimizatuko dituzten azpiegiturak eta tresneria eraikitzeko materialak diseinatzeko eta erabiltzeko irizpideak lantzea.
- Mugikortasuna kudeatzeko neurriak ezartzea, garraiobide aktiboen eta garraio publiko kolektiboaren erabilera lehenesteko.

Jarduera horiek erronka bat dira herrialdearentzat, eta, aldi berean, modernizaziorako eta garai berrietara egokitzeko aukera bat, sektore ekonomiko eta akademiko batzuentzat.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(E5.P1)*

Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaleta bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO KOSTUA: 300,000,000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTITA *(30 urte): 300,000,000€*

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTITA *(30 urte): €*

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

XEHETASUNA

I+G+Bko lanak egitea beharrezkoa da garraioaren alternatibei (elektrikoak eta hidrogenokoak) jasangarritasuna emateko eta hobetzeko. Une honetan, hainbat jardun-eremu daude: alde batetik, biltegiratze-sistemak hobetzeko lan egin behar da (bateria elektrikoen eta hidrogeno-pilen energia-dentsitatea); motor elektrikoak ere hobetu behar dira: abiaduran, adimenean eta transmisioarekiko integrazioan (gutxiago okupa dezaten); eta, bestetik, karga-puntuak garatzen jarraitu behar da (abiaduran eta efizientzian).

EAEko automobilgintza-enpresen % 70 inguruk I+G+Bko sail propioa dute, eta, kalkuluen arabera, 3.000 pertsona baino gehiago ari dira zeregin horietan sektorean, eta fakturazioaren % 5, batez beste, I+G+Bko jardueretara bideratzen du.

Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren esparruan, enpresei laguntzea planteatzen da, mugikortasun-modu berri horrek eskaintzen dituen aukerak aprobetxa ditzaten. Gainera, berrikuntza bultzatuko da Euskadin sektorearentzat balio handiagoa sortuko duten eremu teknologikoetan, enpresen arteko lankidetza-proiektuak abian jarriz soluzio teknologiko berritzaileetan. Lankidetza publiko-pribatuko esparru bat ezarriko da mugikortasun elektrikoaren arloko eskaintza integrala sustatzeko, administrazio publikoak bideratzaile eta dinamizatzaile gisa inplikatuz. Horretarako, gainera, Next Generation funtsetatik datozen ekarpenak baliatuko dira.

Proposamen hori Euskadiko Zientzia, Teknologia eta Berrikuntza Planaren eta Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan sartzen da..

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(E5.P2)*

Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

INBERTSIO KOSTUA: 180.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTITA *(30 urte):* 180.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTITA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Azken aldian ingurumena gehiago errespetatzen duten konponbideak hartzeko helburuarekin, material birziklatuen erabilera sustatzen ari da errepideen eraikuntzan eta kontserbazioan.

Ildo horretan, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Sareko bide-zoruak dimentsionatzeko Arauaren testu berrikusia eta zabaldua onartu da berriki, eta, horretarako, bideak eraikitzeko eta mantentzeko material birziklatuak erabiltzeko neurriak sartu dira; besteak beste, hondakin-urak arazteko estazioetan hondakin gisa sortutako errautsak bituminosoen nahasketetarako filler gisa erabiltzea, edo material fresatuak berrerabiltzeko tasak gorantz berrikustea.

Erreferentzia horiez gain, epe labur eta ertainean lan-ildo berriak aztertzen jarraitzea proposatzen da, hala nola:

- Azterlan bat egitea, hiri-hondakinen eraustegietan sortutako errautsak edo zepak errepidetan erabil daitezkeen aztertzeko (betegarriak eta geruza pikortsuak), haien ezaugarrien arabera.
- Pneumatikoen kautxu birziklatua nahaste bituminosoetan erabiltzeko aukerari buruzko azterlan bat egitea, arlo horretan egin diren azken aurrerapenak kontuan hartuta.
- Bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan material birziklatuak sustatzeko aurreko azterlanetan aurkitutako emaitzei buruzko dibulgazioa egitea.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 922.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 922.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.361.560 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Bide-segurtasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Gidarien prestakuntza autoeskoletan egin ohi da. Prestakuntza teorikoa eta praktikoa da, eta ibilgailuen prestazioak eta mekanika, zirkulazio-arauak eta ibilgailu horiek hainbat egoeratan (gidatzea, aparkatzea...) segurtasunez maneiatzea ditu helburu.

Hala ere, azken urteetan eta datozen urteetan, jasangarritasuna gehiago eskatzea, eragile eta mugikortasun-modu berriak agertzea, bide-segurtasuna handitzea edo digitalizazioa ezartzea bezalako joerek, besteak beste, bide-hezkuntzaren egungo paradigma aldatzea gomendatzen dute, ez soilik edukietan, baita hedapen-estrategietan ere.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(E9.P1)*

Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 250.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 250.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.361.560 €*

(*) 2 eta 3. proposamenekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

XEHETASUNA

Gaur egun, ibilgailu elektriko bat erosteko erabakiak bi eragozpen nagusi ditu: ezjakintasuna eta hasierako inbertsio handiago baten beharra. Horregatik, funtsezkoa da, beharrezko laguntza ekonomikoez gain, ibilgailu horiek erabiltzailearentzat zein gizartearentzat izan ditzaketen abantailak prestatzea eta zabaltzea, eta, horrela, irizpide handiagoz erabaki ahal izatea zein teknologia egokitzen zaien gehien haien premiei.

Era berean, mugikortasunaren trantsizio-helburuekin bat datozen erregai alternatiboak dituzten ibilgailuei ere aplikatuko zaizkie jarduketa horiek.

Hedapen hori ohiko bitartekoen nahiz sare sozialen bidez egin daiteke, kolektiboaren arabera, bai eta ibilgailu elektrikoari (autonomia, bateriaren bizitza erabilgarria, kostua...) eta kargatzeko azpiegiturari (publikoa edo etxekoa, kostua...) buruzko informazio-jardunaldien bidez ere. Azkenik, enpresak ere izan daitezke langileak sentsibilizatzeko hedabideak

Proposamen hori Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



2. PROPOSAMENA *(Eg.P2)*

Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 250.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 250.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.361.560 €*

(*) 1 eta 3. proposamenekin konbinatutako onura

XEHETASUNA

Azken aldian errepideko istripuak murriztu badira ere, bide-segurtasuna egiteke dago oraindik, zifrak handiak baitira oraindik. 2013-2019 aldian, EAEko errepideetan 10.000 istripu inguru izan ziren urteko. Horietako asko kolektibo kaltebera batekoak ziren (oinezkoa, txirrindularia edo motorzalea).

Errepideko istripuen kopurua murrizten saiatzeko, beharrezkoa da bide-hezkuntzako prestakuntza-kanpainak egitea, bereziki kolektibo kalteberen artean. Kanpaina horietan bide-zirkulazioari buruzko ikastaroak (oinez eta bizikletaz) egon litezke ikastetxeetan eta institutuetan; kontzientziazio-hitzaldiak unibertsitateetan (gidarientzat gehiago pentsatuak); edo sentsibilizazio-kanpainak motorzaleentzat bereziki, horiek izaten baitituzte istripu larrienak.

Proposamen hori Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoaren barruan sartzen da. Plan horren helburua errepideetako istripuak eta hilkortasuna murriztea da, 2025. urteari begira.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: ERREPIDEAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(Eg.P3)*

Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 422.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 422.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.361.560 €*

(*) 1 eta 2. proposamenekin konbinatutako onura

XEHETASUNA

Ibilgailu elektriko bat erostea eta gidatzea ez da gas kutsatzaileen emisioak murrizteko modu bakarra: erregai fosilen ibilgailuak modu eraginkorrean eta jasangarrian gidatzea, nahiz eta neurri txikiagoan, ere bada. Gaur egun, gutxi dira gidatzeko modu hori ezagutzen eta praktikan jartzen duten gidariak.

Herritarrentzako ikastaro espezifikoak sustatu beharko lirateke. Ikastaro horiek erregaien aurrezpena eta emisioen murrizketa optimizatzeko ohitura eta tekniketara bideratuta egongo lirateke. Ikastaroak autoeskoletan bertan eman litezke, eta parte-hartzea sustatzeko, partzialki diruz lagundu litezke.

Ikastaroek parte teorikoa eta praktikoa dute. Alderdi teorikoan, ibilgailuaren funtzionamenduari buruzko prestakuntza eta ingurumenari buruzko kontzientziazioa jasoko lirateke; alde praktikoan, ezagutzak eskuratu aurreko eta ondorengo ibilbideak egingo lirateke, bi kasuetan lortutako aldeak neurtuz.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea.
- Bide-segurtasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Estatuak eskumen esklusiboa du autonomia-erkidego batetik baino gehiagotik igarotzen den errepideko garraioa arautzeko.

Aitzitik, ez du eskumenik autonomia-erkidego baten lurraldetik soilik igarotzen den garraioa arautzeko.

Euskal Autonomia Erkidegoan, eskumen horietako batzuk toki-erakundeei esleituta daude; zehazki, foru-aldundiei eta udalerriei, dagozkien eremu geografikoetan.

Hala ere, Euskal Autonomia Erkidegoak zenbait koordinazio-eskumen ditu (gomendioa, bateratzea, homologazioa), bai aipatutako toki-erakundeen artean, bai toki-erakundeen eta Estatuko erakundeen artean, bai errepideko mugikortasunarekin lotutako hainbat arlotan eskumena duten erakundeen artean.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



1. PROPOSAMENA *(E10.P1)*

Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna konpromezuak garatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna 2022ko azaroaren 4an sinatu zuten 14 elkarte eta erakundek, trafiko-istripuek eragindako heriotza eta lesio larririk gabeko gizarterantz aurrera egiteko.

Bide-segurtasunaren eta mugikortasun seguru, iraunkor eta efizientearen aldeko Euskadiko itun sozial eta instituzionala da, eta, Trafiko Zuzendaritzak gidatuta, helburu bikoitza du:

- Euskadiko kale eta errepideetan hildako eta larri lesionatutako pertsonen kopurua % 50 murriztea 2030. urterako.
- "Zero Ikuspegia" lortzea 2050erako. Hau da, Euskadiko kale eta errepideetan hildako eta larri lesionatutako zero pertsonen ideala lortzea.

Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunak bere gain hartu dituen 17 konpromiso jasotzen ditu.

Proposamen hori Euskadiko Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoaren barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



2. PROPOSAMENA *(E10.P2)*

Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren garapenak eta ezarpenak agerian utzi du energiarekin lotutako negozio-eredu berrien hedapena bizkortzeko beharra. Negozio-eredu berri horiek garatzeko, ezinbestekoa da egungo legedian aldaketa jakin batzuk sartzea.

Abenduaren 21eko 29/2021 Errege Lege Dekretuak premiazko neurriak hartzen ditu mugikortasun elektrikoaren hedapen bizkorra eragozten edo zailtzen duten arauzko oztopoak ezabatzeko. Aldaketak sartzen ditu, azpiegitura publikoetan, gasolina-zerbitzuguneetan edo eraikin pribatuetan karga-puntuak instalatzea errazteko eta, aldi berean, behartzeko, eta dagokion zehapen-araubidea eguneratzen du.

Beste alde batetik, asmo handiagoko proposamenak daude errekuntza-motorra duten auto berriak epe ertainean saltzeko debekuari buruz, ibilgailu elektrikoak epe laburragoetan amortizatzeko aukerari buruz edo zerga-hobariak % 100era heltzeari buruz.

Eusko Jaurlaritzak, bere eskumenen barruan, ildo horretako jarduerak plantea ditzake, mugikortasun elektrikoaren garapena zailtzen duten oztopo arautzaile nagusiak identifikatuz eta erakunde eskudunei arau-aldaketak proposatuz, edo administrazio-prozedurak sinplifikatzeko neurriak, hori guztia Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren esparruan eta indarrean dagoen eskumen-esparrua errespetatuz

4.2.2. Jarduketa-plana: Errepideko Garraio Publikoa



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 150.000 €

COSTE TOTAL ESTIMADO *(30 urte):* 150.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.

DESKRIPZIOA

EGPk eskaintzen duen zerbitzuaren kalitatea bide-kalitatearen araberakoa da, eta, bereziki, horrek duen pilaketa-mailaren araberakoa. Arazo horren aurrean, EGPari ibilgailu pribatuak eragindako auto-pilaketaren baldintzapenik gabe zirkulatzea ahalbidetuko dioten irtenbideak zehazten dira. Besteak beste, metropoli handietara iristeko bideetan garraio horretarako erreserbatutako erreiak. Gaur egun, Euskadin ez dago horrelako azpiegiturarik.

Gainera, azpiegiturei dagokienez, beste bi erronka handi dira: park&rides zerbitzua ematea hiriarteko autobus-geltoki nagusietan, eta irisgarritasun unibertsala lortzea. Estazio gutxik dituzte azpiegitura horiek EAEn. Jarduera horiek kate intermodal eraginkorrak sortzen lagun dezakete, EGPko hiriarteko zerbitzuetatik abiatuta.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP1.P1)*

Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 150.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 150.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Hiri handietako trafikoa arina izan dadin laguntzeko modu on bat errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea da. Nahiz eta bien helburua berdina izan, ez dituzte ezaugarri berdinak, lehenengoa zirkulazioaren noranzko batean edo bestean doan errei bat da, trafikoaren premien arabera, eta ez du zirkulazio-murrizketarik. Autobusentzako eta okupazio handiko ibilgailuen erreia, berriz, trafiko-dentsitate handiko errepide batzuetan ezartzen da, eta horien saturazioa murrizteko erabiltzen da; beraz, erabilera-murrizketak ditu, eta autobusei eta okupazio handiko ibilgailuei (bi bidaiari baino gehiagokoei) soilik ematen die sarbidea.

Proposamen hori dagoeneko jasota dago Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gidaplanean (2030), 2.2.7 jarduketa-ildoaren barruan. Ildo horretan, errei, bide eta ibilbide espezifiko eta/edo esklusiboen erabilera sustatu nahi da, batez ere hiri handietarako sarbideetan, Trafikoa Kudeatzeko Sistema Aurreratuak ezarriz, hala nola errei itzulgarriak edo autobusentzako eta okupazio handiko ibilgailuen erreiak.

Jarduketa honetan, aplikazio-eremua zabaltzen da, hiriburuetarako sarbideetatik harago, eta beste hiri-eremu eta hiriarteko eremu batzuk ere sartzen dira, non pilaketa-arazoak eta garraio kolektiboari lehentasuna emateko beharra identifikatzen diren.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 177.998.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 280.946.031 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.249.029.014€

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

DESKRIPZIOA

Oro har, EAEko EGPk osasun ona du, aurreko jarduera-ildoetan aipatu diren arrazoiengatik. Adierazle gehienek hala erakusten dute Espainiako Estatuarekin eta Europarekin konparatzen direnean.

EGP ekipo garrantzitsuenak ibilgailu-flotak dira, eta, oro har, egoera ona dute, nahiz eta garai berrietara egokitu behar diren: garai horien ezaugarri dira, besteak beste, jasangarria, irisgarritasun unibertsala, moduen arteko integrazioa edo genero-berdintasuna.

Kontzeptu horiei behar bezala erantzun behar zaie ibilgailuen kontzepzioan eta operatibotasunean, besteak beste, elektrifikazioaren bidez edo desgaitasuna duten pertsonentzako arrapalak eta espazioak sortuz.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP2.P1)*

Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 798.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 798.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.094.542 €

XEHETASUNA

EGPrako irisgarritasuna flotaren jarduketen bidez lortzen da, geltokietara sartzeko ibilbideetan eta geralekuetan bertan.

Flotarako irisgarritasunak zerikusia du, funtsean, ibilgailua sartzeko eta uzteko erraztasunarekin, txartela baliozkotzeko zailtasunekin eta ibilgailu barruan erreserbatutako espazioak egotearekin. Egin beharreko hobekuntzek, beraz, zerikusia dute txartelaren balidazio-puntua desgaitasuna duten pertsonentzako espazio irisgarri batean kokatzearekin, sartzeko arrapalak sartzearekin eta geltokietan espaloian aurrera egiteko plataformak erabiltzearekin.

Alderdi horiez gain, irisgarritasun kognitiboa kontuan hartu behar da, diseinu argiak, seinale intuitiboak edo piktogramak dituzten pertsona guztiek informazioa ulertzen dutela bermatzeko. Era berean, kontuan hartu behar da ikusmenaren irisgarritasun sentsoriala, brailleko testuen edo soinu-sistemen bidez, eta soinu bidezko irisgarritasun sentsoriala, pantaila edo argi-seinaleen bidez.

Hiru lurralde historikoetako hiriarteko autobus-flota % 100 irisgarria da mugikortasun urriko pertsonentzat. Hiru operadoreek (Lurraldebus, BIzkaibus eta Álavabus), flotak berritzeko prozesuetan, ibilgailu berri guztien irisgarritasuna ezinbesteko irizpidetzat hartzen dute mugikortasun urriko pertsonentzat. Hiri-zerbitzuei dagokienez, espaloi-ibilgailu erlazioa pixkanaka hobetzen ari da, espaloian aurrera egiteko plataformak eta autobusen sarbide-arrapalak txertatuz (gehienak beheko solairukoak dira).

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



2. PROPOSAMENA *(EGP2.P2)*

EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 151.500.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 242.400.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.220.451.575€

XEHETASUNA

Gaur egun, Espainian, autobusen % 4 baino ez dira elektrikoak. Alde handia dago ingurumena errespetatzen duten autobusen ehunekoan hiri- eta hiriarte-eremuaren artean, edo hirien tamainaren artean. EAEko lurralde historikoetako hiru hiriburuak % 60ra hurbiltzen dira edo hortik gora daude, baina lurralde historikoetan ehuneko horiek % 10 inguru jaisten dira.

Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategian, 2030erako helburu gisa ezarri zen EAEko hiri-autobusen % 50 gutxienez elektrifikatuak edo propultsio-sistema alternatiboekin elektrifikatuak izatea. Kontuan izan behar da autobusen bateria bidezko elektrifikazioa, duten pisuagatik, teknikoki zailagoa dela. Horregatik, autobusen propultsio-sistema hidrogenozko erregai-pilaren bidezkoa izateko aukera ere aurreikusten da. Ibilgailu horiek gaur egun ez daude bateria duten ibilgailu elektrikoak bezain garatuta, baina 2024an EAEn erregai-pilako lehen autobusak ibiltzea espero da.

Aurrekoa lortzeko, neurriak hartu behar dira floten berrikuntza bizkortzeko eta haien funtzionamendua errazteko. Bultzatu beharreko neurrien artean honako hauek leudeke:

1. Ibilgailuak erosteko finantza-laguntzak
2. Ibilgailuentzako karga-puntuak instalatzea
3. Emakida-kontratuetako espezifikazioak
4. Tokiko fabrikazioa sustatzea
5. Lehendik dauden azpiegitura elektrikoak aprobetxatzea, kargatzeko iturri gisa.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(EGP2.P3)*

Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztealntermodalitatea handitzea
- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 25.700.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 37.748.031 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 21.482.897€

XEHETASUNA

BEI (Bus Elektriko Adimenduna) edukiera handiko autobus elektrikoen sistema bat da, errei esklusiboak eta semaforo-lehentasuna dituena. Gainera, autobusak erabat irisgarriak dira eta txartela geralekuetan erosi eta balidatu daiteke. Ingurune horren abantaila nagusiak dira ez dela kutsagarria, eta bizkorragoa eta fidagarriagoa dela bere prestazioetan.

Gasteizko linea zirkular periferikoko garraio publikoko sarean BEI (Bus Elektriko Adimenduna) ezartzeak sarearen erabiltzaileen kopurua handitzea lortu du. Gainera, ibilgailu berriek hobekuntza handiak dituzte irisgarritasunean eta segurtasunean, eta maiztasunak murriztea lortzen dute.

Antzeko proiektuak planteatzen dira Donostian eta Leioako udalerrian (unibertsitateak), beren ezaugarri, behar eta plangintzetara egokituta, BEI lehenetsiz, edo, halakorik ezean, bus elektriko edo hibridoa lehenetsiz, eragin-eremu handiei modu jasangarriagoan zerbitzua emateko.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 810.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 810.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea.
- Intermodalitatea handitzea

DESKRIPZIOA

Errepidez egiten den hiriarteko errepideko garraio publikoak (EGP) tradizio luzea du Euskal Autonomia Erkidegoan, lurraldearen zailtasun orografikoen ondorioz, neurri batean; izan ere, zailtasun horiek erraztu egin dute trenbidearekiko ezarpena eta ustiapena.

Gaur egun, EGP operadoreek 230 barne-linea erregular baino gehiago jarduten dituzte. Gainera, eskariari egokitutako zerbitzuak eskaintzen dituzte (eskatutako geldialdiak, plazak gordetzea...). Zerbitzu horiek 55 milioi bidaiari baino gehiago garraiatu zituzten 2019an.

Egungo egoera on horrek ez du esan nahi dena eginda dagoenik, kontrakoa baizik: EGPa posizio ezin hobean jartzen du zenbait alderditan are gehiago hobetzeko, eta etortzeke dauden berrietan menturatzeko aukera eman behar dio. EGP zerbitzu berriak beharrezkoak izango dira eta, kasu askotan, zalantzarik gabe, Herrialdeko mugikortasunaren etorkizunerako aukerarik onenak izango dira.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP3.P1)*

Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 60.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 60.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Aireportuen eta abiadura handiko lineen arteko Errepideko Garraio publikoaren konexio azkar eta eraginkorrak honako hau dakar:

- Aireportuen eragin-eremua eta eskaria lortzeko aukerak nabarmen handitzea
- Egin beharreko distantzietara gehien egokitzen diren garraiobideek osatutako garraio-kate multimodalak eratzea, eraginkorragoak eta jasangarriagoak izan daitezen.

Gaur egun, bi moduetako terminalak dituzten ia erkidego guztiek lotura horiek planteatzen dituzte, eta, kasu askotan, trenbide-soluzioak pisu handiagoa hartzen du.

Nolanahi ere, trenbideko irtenbide horiek bideragarritasun tekniko eta ekonomikoko arazoak ekar ditzakete, eta epe labur eta ertainean ezarpeneko irtenbide errazagoen eta/edo ekonomikoagoen alde egitea aholka dezakete, hala nola Errepideko Garraio Publiko Kolektiboaren kasuan.

Zerbitzu horien diseinuan, garrantzitsua izango da eskaintzen diren zerbitzuen fidagarritasuna ziurtatzea, maiztasun eta ordutegiei dagokienez, zerbitzuen arteko koordinazioa eta eratutako kate multimodalen eraginkortasuna ziurtatzeko.

Proposamen hori lehendik dagoen plangintzaren barruan sartzen da: zehazki, 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan eta 2030erako Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gida Planean agertzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(EGP3.P2)*

Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak EGP bidez dagozkien buruekin duten lotura aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 300.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Euskal gizarteak oraintsuko historian zehar izan duen erronka nagusietako bat hiriguneak beren artean eta kanpoaldearekin lotzea da, batez ere biztanle gutxi izatea ezaugarri dutenak.

Proposamenaren helburua da konexioen hierarkia bat bermatzea, non eremu funtzional bakoitzeko udalerri guztiek errepideko garraio publikoko zerbitzu bat izango duten, erregularra edo eskatutakoa, herritarrak dagokien eremu funtzionaleko hiriburura joateko aukera emango duena. Hori funtsezkoa da zenbait zerbitzu eta ekipamendu jatorrizko hiriguneetan ez dituzten herri askotan; beraz, proposamen hori aplikatzeari esker, landa-izaerako lurraldeek isolamenduan erortzea saihestu ahal izango lukete.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



3. PROPOSAMENA *(EGP3.P3)*

Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 300.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Gune bereziak mugikortasunaren gune erakargarriak dira, gizartearen beharretarako zerbitzu garrantzitsuak eskaintzen baitituzte. Eremu funtzional bakoitzeko gune bereziak identifikatu ondoren, eremuko buruarekiko garraio publiko bidezko lotura bermatzea proposatzen da, eta horrek, aldi berean, lotura zuzena izango du lurralde historikoetako hiriburuekin.

Proposamen hori 2020ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen barruan dago, haren aplikazioak lurraldea antolaketa eraginkorrago baten bidez egituratzeko aukera ematen baitu.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(EGP3.P4)*

Mugaz gaindiko eta erkidego autonomo mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 150.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 150.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Argi dagoenez, Euskadik Estatu espainiarrean eta Europar Batasunean jokatzen duen zeregin geoestrategikoak sustatzen du errepide bidezko garraio publikoaren eta kanpoaldearen arteko loturak funtsezkoak izatea.

Proposamen honen bidez, Euskadiren integrazioa sustatzen jarraitu nahi da bere lurralde-testuinguruan, bere muga administratiboetatik haratago. Horrek esan nahi du Frantziarekiko loturak indartzea, Iberiar Penintsularen eta Europako iparraldearen arteko komunikazio-zubi gisa, eta, aldi berean, lurralde historikoetako hiriburuen eta mugakide diren autonomia-erkidegoetako hiriburuen arteko loturak zuzenean komunikatzen direla ziurtatzea.

Neurri hori MITMAren Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren Europako korridoreen mugaz gaindiko tarteen garapenaren koordinazioan kokatzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 4.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 8.800.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.482.601 €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

DESKRIPZIOA

IKTak gero eta gehiago sartzen ari dira errepideko garraio publikoaren kudeaketan, ezinbesteko tresnak baitira.

Floten optimizazioa, erabiltzailearentzako zerbitzua edo tarifen integrazioa dira tresna horiek gero eta eraginkorragoak diren eremuetako batzuk.

Horretarako, erabakigarria da, besteak beste, IoT, Blockchain eta Big Data teknologiak erabiltzea, erabiltzaileak, ibilgailuek eta azpiegiturak berak sortutako datuak biltzeari esker posible direnak.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP4.P1)*

IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 2.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.800.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.482.601 €*

(*) 2. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Floten kudeaketa eta erabiltzailearekiko komunikazioa dira IKTek gaur egun garapen handiena eta potentzial handiena duten eremuetako bi, zerbitzuaren kalitatea optimizatzeko eta hobetzeko tresna gisa.

Flotaren kudeaketa hobetu daiteke, adibidez, unean-unean ibilgailuen kokapena ezagutzen bada (geolokalizazio bidez) edo ibilgailuen okupazioari buruzko informazioa denbora errealean badugu (sentsoreen bidez). Horrela, adibidez, ibilgailuak geltokira noiz iritsiko diren zehaztasun handiz iragar daiteke. Datu horiek ustiatu egin daitezke emandako zerbitzuaren fidagarritasuna zehazteko, trafiko handiena duten ibilbide eta ordutegi-tarteak identifikatzeko, edo ibilgailu-flota handiagoa behar duten eta eskari txikia duten lekuak identifikatzeko.

Erabiltzailearentzako zerbitzua hobetu egiten da, adierazitako informazioaren partaide baita. Bidaiariarentzat oso erabilgarria izan daiteke autobusak iristeko une zehatza eta horien okupazio-maila ezagutzea. Zerbitzu hori hormetan jarritako paneletako informazioaren bidez eman daiteke, edo app baten bidez, emandako informazioa pertsonalizatzeko aukera ematen duena.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(EGP4.P2)*

MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren... garapena bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsizIntermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 2.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 5.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.482.601 €*

(*) 1. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Azken urteotan, mugikortasunaren sektorearen digitalizazioak aldaketa handia ekarri du mugikortasunaren paradigmara. Paradigma berri horren barruan, besteak beste, Maas, Ticketing edo Open Data kontzeptuak agertzen dira.

Mobility as a Service (MaaS) kontzeptua eskaintza bakarrean (ibilbidea intermodala izan arren), mugikortasun aktiboan eta garraio publikoko sare eraginkorrean oinarritutako garraio-zerbitzuak integratzean eta erabiltzaileak horietara sartzean datza.

Ticketing tresnak plataforma informatikoak dira, eta erabiltzaileen erreserbei eta txartelen erosketari modu arrunt, arin eta eraginkorrean erantzuteko erabiltzen dira batez ere.

Mugikortasun Jasangarri eta Adimendunaren Estrategiaren eta Europako Itun Berdearen arabera, garraio-sistema birkonfiguratzeko, eraldaketa ekologiko eta digital bikoitza egin behar da. Hain zuzen ere, teknologia berrien erabilera eta digitalizazioa funtsezkoak dira erabiltzaileak garraio publikoaren sarera erakartzeko eta deskarbonizazio-helburuak betetzeko.

Azkenik, paradigma berria ezingo litzateke lortu eredu berria osatuko duten plataforma askoren Open Data kontzepziorik gabe.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

DESKRIPZIOA

Zerbitzuaren tarifa murriztea da garraio publikoa sustatzeko gehien erabiltzen den formuletako bat.

Murrizketa kolektibo jakin batzuentzat baldintza bereziak ezartzearekin lotu ohi da (haurrak, ikasleak, hirugarren adinekoak), baita garraio mota hori maiz erabiltzearekin ere. EGParen egungo erabilera-mailak oraindik ez dira nahikoak mugikortasun eredu benetan jasangarri baterako, eta, beraz, etorkizunean formula eraginkorragoak hartu behar dira ibilgailu motordun pribatutik erabiltzaile gehiago erakartzeko.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP6.P1)*

EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Garraio publikoa sustatzeko lanean, Eusko Legebiltzarrak onartu du proposatzea, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Agintaritzaren bitartez, operadore publiko guztiek konpromisoa har dezaten garraio-tarifen prezioan deskontu progresiboen sistema bat ezartzeko, erabilera eta baldintza pertsonalen arabera, eta betiere pertsona eta/edo familia-unitate onuradunen errenta kontuan hartuta.

Neurri hori gauzatzeko, beharrezkoa da Euskal Autonomia Erkidegoko garraio publikoen ardura duten erakunde guztien artean akordio bat lortzea, neurri horren finantzaketa eta ezarpena bermatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA, GUZTIRA: 655.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 655.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea.
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea.
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.

DESKRIPZIOA

Euskal Autonomia Erkidegoan errepide bidezko garraio kolektiboko hainbat enpresa daude hiriarteko eremuan. Operazioa emakida-erregimenean egiten da, foru-aldundi eskudunak lurralde historiko bakoitzean duen sistemaren erregulazioaren arabera.

Lurraldean 230 linea erregular baino gehiago jarduten dituzten hiru markatan biltzen dira: Lurraldebus (Gipuzkoa); Bizkaibus (Bizkaia); eta Álava Bus (Araba).

Gaur egun, sektoreak honako ezaugarri hauek ditu: operadore indartsu integratuak eta osagarriak: intermodalitatea sustatzen duten elementuak (tarifen integrazioa...); informazioaren, optimizazioaren eta segurtasunaren aldeko teknologia berriak, lurraldearen estaldura zabala, eta ingurumenarekiko kezka (flotak berritzea). Elementu horiek guztiak Planaren hainbat jarduera-ildotan lantzen dira; jardun-ildo hau integrazioaren arazoaz soilik arduratuko da: beste modu batzuekiko intermodalitatea, edo tarifen bateratze osoa.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(EGP7.P1)*

BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea eragile guztietan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 500.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 500.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

BAT (Araba), BARIK (Bizkaia) eta MUGI (Gipuzkoa) txartelak EAEko garraiobide publikoetan garraio-tituluak baliozkotzeko aukera ematen dute. Txartel horiek erabiltzailearen kolektiboaren arabera pertsonalizatu daitezke (orokorra, gaztea, adinekoa, desgaitasuna duen pertsona...).

Gaur egun, txartelen arteko elkarreragingarritasun-prozesu bat gauzatzen ari da. Taula honek elkarreragingarritasun horren egungo egoera erakusten du:

	BAT	BARIK	MUGI
Bilboko tranbia (Euskotren)	✓ (2014)	✓	✓ (2014)
Gasteizko tranbia (Euskotren)	✓	✓ (2015)	✓ (2015)
Euskotren	✓ (2016)	✓ (2016)	✓ (2016)
Metro Bilbao (1 eta 2. lineak)	✓ (2016)	✓	✓ (2022)
Metro Bilbao (3. linea)	✓ (2017)	✓	✓ (2017)
Tuvisa	✓	✓ (2021)	✓ (2021)
Alavabus	✓	✓ (2021)	✓ (2021)
Dbus	✓ (2017)	✓ (2017)	✓
Lurraldebus	Egiteke	Egiteke	✓
Bilbo Bus	✓ (2024)	✓	Egiteke
Bizkaibus	✓ (2024)	✓	Egiteke
Eskualdeko Garraioa (Araba)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)

Txartel horiek EAEko errepideko eta trenbideko garraio publikoko operadore guztiek erabili ahal izateko gaitzea proposatzen da.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(EGP7.P2)*

Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Garraio publiko kolektiborako oinarrizko tarifak homogeneizatzeaz gain, duela gutxi, Eusko Jaurlaritzak tarifa-sistema homogeneo bat sortzearen aldeko apustua egin du, familien egoera pertsonalean eta ekonomikoan, erabilera-maiztasunean eta kolektibo berezi batzuetako kide izatean (adinekoak, mugikortasun murriztua dutenak...) oinarritutako deskontuak ahalbidetzeko. Sistema "bidezkoago" bat lortu nahi da; ordainketa-sistema misto bat, mailakako deskontuekin, adierazitako parametroen arabera.

Gaur egun, eta azken urteotan, egoera heterogeneoa da operadore eta lurraldeen artean.

Operadore guztiek hobari berberak aplikatu beharko dituzte adierazitako parametro sozioekonomikoen arabera definitutako kolektiboen arabera.

Proposamen hori Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gidaplanean (2030) ezartzen da, garraio publiko integratua ezartzeko helburuaren barruan, eta bertan adierazi zen lehendik zeuden tituluen profil hobaridunak homogeneizatu behar zirela, bai garraiobideen artean, bai lurraldeen artean.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(EGP7.P3)*

EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Txartelen elkarreragingarritasunak eta profil hobaridunak homogeneizatzeak ez dute tarifen bateratze osoa ziurtatzen. Bateratzeak, gainera, beste neurri batzuk hartzea eskatzen du:

- Tarifa-sistema homogeneo bat ezartzea, ohikotasun-irizpideekin.
- Modu desberdinetarako zonakatze berdina ezartzea
- Garraio-operadore publikoen aldetik lehia eta eskaintza bikoiztea saihestea.

Euskadiko 2030erako Garraio Jasangarriaren Gidaplanean eta 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan tarifak bateratzea ezarri zen helburu gisa. Tarifen eredu berri honen helburua erabiltzaileentzat erakargarriagoa, bidezkoagoa eta errazagoa izatea da.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(EGP7.P4)*

EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Irisgarritasun-planak egitea garraio-zerbitzuaren titular diren administrazio publikoen ardura da, eta ikuspegi orokor batetik diseinatu behar dira, bidaiariaren bizi-zikloaren fase guztiak kontuan hartuta eta mugikortasuna mugatuta duten pertsonak kontuan hartuta.

Irisgarritasun unibertsalaren aldeko apustua egin behar da, pertsona guztiei autobusaren erabilera modu seguru eta autonomoan errazteko, haien egoera fisikoa, psikikoa edo sentsoriala edozein dela ere. Horregatik, irisgarritasun-planean adierazi beharko da zer helburu lortu behar diren autobus-geltokiak eta -geralekuak irisgarriak izan daitezen desgaitasunen bat duten pertsonentzat, eta Euskal Autonomia Erkidegoan irisgarritasunari buruz indarrean dagoen araudia bete dezaten. Honako helburu hauek izan behar dituzte, besteak beste:

- Geltokietarako sarbide errazak diseinatzea, erabiltzaile mota guztientzat irisgarriak.
- Autobus-geltokiaren barruan irisgarritasuna hobetzea, egon daitezkeen oztopoak kenduz.
- Zintarri bat diseinatzea, ibilgailuaren eta geltokiaren artean irisgarritasun ona lortzeko.

Proposamen hori MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren barruan dago. Estrategia horretan, irisgarritasun unibertsalari buruzko jarduera-ildo bat agertzen da, bai eta azpiegituren, terminalen eta geltokien kudeaketa adimentsu bat ere.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSAMENA *(EGP7.P5)*

Garraioen pobreza prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea.

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

XEHETASUNA

Jarraipena eta analisia egiteko sistema bat ezarri nahi da, garraioa eskuratzeko orduan pobrezia-egoerak identifikatu, prebenitu eta murriztu ahal izateko, herritar guztiek mugikortasun-eskubidea berdintasun- eta eskuragarritasun-baldintzetan baliatu ahal izatea bermatuz.

Neurri hori Eusko Jaurlaritzaren eta garraioaren arloan eskumena duten gainerako administrazioen artean koordinatuta garatuko da, eta Euskadiko Mugikortasun Planean aurreikusitako jarduerekin lotuta dago, helburu hauekin:

- Dauden bidaia-tituluetan (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak, etab.) hobaridun profilak homogeneizatzea.
- EAEn tarifa-sistema integratu bat ezartzea, lurralde bakoitzaren berezitasunak errespetatuko dituena, baina erabiltzaileen erabileraren eta ezaugarri sozioekonomikoen araberako deskontu progresiboak txertatuko dituena.

Jarraipenean honako hauek sartuko dira:

- Garraiorako irisgarritasun ekonomikoaren aldizkako azterketa, arrazoi ekonomikoengatik baztertuta geratzeko arriskuan dauden kolektiboak detektatzeko aukera ematen duten adierazleekin.
- Talde ahulenek garraio publikoaren erabileran tarifek eta hobariek duten eragina ebaluatzea.
- Tarifak egokitzeko proposamenak eta laguntza-politikak, garraioaren kostua gizartearen partaidetzarako, enplegua lortzeko, hezkuntzarako edo oinarrizko zerbitzuetarako oztopo ez dela ziurtatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

JARDUKETA-PLANA: **ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

6. PROPOSAMENA *(EGP7.P6)*

Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 50,000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Taxiaren sektorea aztertzea da kontua, sektorearen ahuleziak, indarguneak, aukerak eta mehatxuak identifikatuz, erronka berriei aurre egiteko jarduketa berriak planteatu ahal izateko.

Horrek esan nahi du ulertu behar dela zer eginkizun betetzen duen mugikortasun-sisteman, eta aldaketa teknologiko eta sozialetara egokitzen dela. Azterketa horrek zerbitzuaren egitura, indarrean dagoen araudia eta beste garraiobide batzuekiko elkarreragina kontuan hartzen dituen ikuspegi integral batetik abiatu behar du.

Taxia oso garrantzitsua izan daiteke hiri-mugikortasun jasangarria sustatzeko. Atez ateko zerbitzua eskaintzen duen bitartekoa da, erosoa, irisgarria, malgua, segurua eta eraginkorra.

Analisi horrek oinarri gisa balio behar du indarguneak indartu eta ahuleziak arinduko dituzten estrategiak definitzeko, aukerak aprobetxatuz eta mehatxuak aurreratuz. Administrazioekiko lankidetza, ibilgailu jasangarriak sartzea eta konektibitate digitala hobetzea funtsezkoak dira EAEko sektorearen lehiakortasuna bermatzeko. Horrela, zerbitzu modernoa, segurua eta hiri-mugikortasunaren joerekin bat datorrena finkatu ahal izango da.

4.2.3. Jarduketa-plana: Trena



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 2.374.970.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.791.050.174 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 9.523.133.835€

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Intermodalitatea handitzea.
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea.
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea.
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea.

DESKRIPZIOA

Euskadiko trenbide-sareko azpiegituren kudeaketa bi erakunderen artean banatzen da: ADIF, estatuan, eta Euskal Trenbidea Sarea (ETS), erkidegoan. ADIFen trenbideetatik RENFEren trenak igarotzen dira: ETSren trenbideetatik EUSKOTREN. CTBk Bilboko metroko 1. eta 2. lineen azpiegitura kudeatzen du

ADIFen ohiko trenbide-sareak 338 km-ko luzera du, % 62 trenbide bikoitzekoa, % 92 elektrifikatua. Renfek linea hauekin dihardu: Bilbo eta Donostiako aldiri-trenak: distantzia luzea eta distantzia ertaina.

Bestalde, Euskal Trenbide Sareak (ETS) 187 km ditu sarean; horietatik % 97 elektrifikatuta daude, eta % 35 bide bikoitzean. Euskotrenek ETSren linea guztiak erabiltzen ditu: distantzia ertaineko linea nagusiak, Bilboko metroaren 3. linea eta Bilboko eta Gasteizko tranbiak. Metro Bilbaok metroaren 1. eta 2. lineak ditu.

Gaur egun, abiadura handiko sare berria (euskal Y) eraikitzen ari dira, 172 km-rekin, ADIFek kudeatuta.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: TRENA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(T1.P1)*

Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 250.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 250.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Gune bereziak mugikortasuna erakartzen duten guneak dira, industria-eremuak bezala. Horregatik, desplazamendu elektrikoak sustatzeko, errepide-komunikazioaren benetako alternatiba izango den trenbide-konexioa aztertzea gomendatzen da.

Lurralde historikoen arabera, Lezako Ospitalea, Arabako Parke Teknologikoa eta Gasteizko aireportua dira trenbide-sarerako irisgarritasunik ez duten Arabako zentro bereziak. Bizkaiaren kasuan, Bilboko aireportua, Bizkaiko Parke Zientifiko eta Teknologikoa, Aparcabisa Zentro Logistikoa, Euskal Herriko Unibertsitatea, Gorlizko ospitalea, Santa Marina ospitalea, Galdakao-Usansolo ospitalea, Zamudioko Parke Teknologikoa, Erletxe industrialdea eta Ugaldeguren industrialdea. Azkenik, Gipuzkoan, honako hauek identifikatzen dira: Euskal Herriko Unibertsitatea, Gipuzkoako Parke Zientifiko eta Teknologikoa, Goierriko Berrikuntza Poloa, Garaia Parke Teknologikoa, Donostiako Aireportua, Zaisa Zentro Logistikoa, Bidasoako Ospitalea, Donostia Ospitalea, Zumarragako Ospitalea, Debagoieneko Ospitalea, Garaia Arrasate berrikuntza-poloa eta Bidebitarteko Industrialdea (ikus mapa).

Proposamen hori honako plan hauen barruan sartzen da: Euskotren Plana, EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala, 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak, MITMA 2030en Mugikortasun Estrategiaren aldirietako eta hurbileko zerbitzuetako ekintza-plana eta Euskadiko Garraioaren 2030erako Plan Zuzentzailea.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(T1.P2)*

Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS, MITMA y ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: 1.175.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.247.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 257.395.700 €

XEHETASUNA

Intermodalitatea garraio publikoaren erabilera erraztu eta sustatzen duen eta eraginkortasun handiagoa lortzen duen tresnetako bat da. Abiadura Handia lurralde-ikuspegi integratzailetik planteatzen da; horregatik, ezaugarri horiek dituen trenbide-geltoki bakoitza intermodalitateko eskualde-nodo handitzat hartu behar da, eta, horietan, abiadura handiko trenez gain, etorkizunean garrantzi handia hartuko duten konexio- eta zerbitzu-azpiegitura guztiak elkartu beharko lirateke.

Ezaugarri horiek dituzten nodo intermodalak hurrengo estazioetan proposatzen dira (ikus mapa):

- Abando (Bilbo): Autobus-linea nagusietarako eta Euskotrenen, metrorako, tranbiarako eta aldirietarako sarbidea bermatu behar du, bai eta Loiuko aireporturako konexioa ere.
- Atotxa (Donostia): Zabalera iberikoko linearen aldiriekin eta Euskotrenen lineekin, autobus-geltokiekin eta Hondarribiko Donostiako aireportuarekin integratu behar ditu konexioak.
- Gasteiz: Autobus-geltokiarekin, tranbiaren lineekin eta Forondako aireportuarekin konektatzeko aukera eman behar du.

Proposamen hori EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialaren, 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen eta 2030eko Euskadiko Garraio Gidaplanaren barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(T1.P2)*

Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

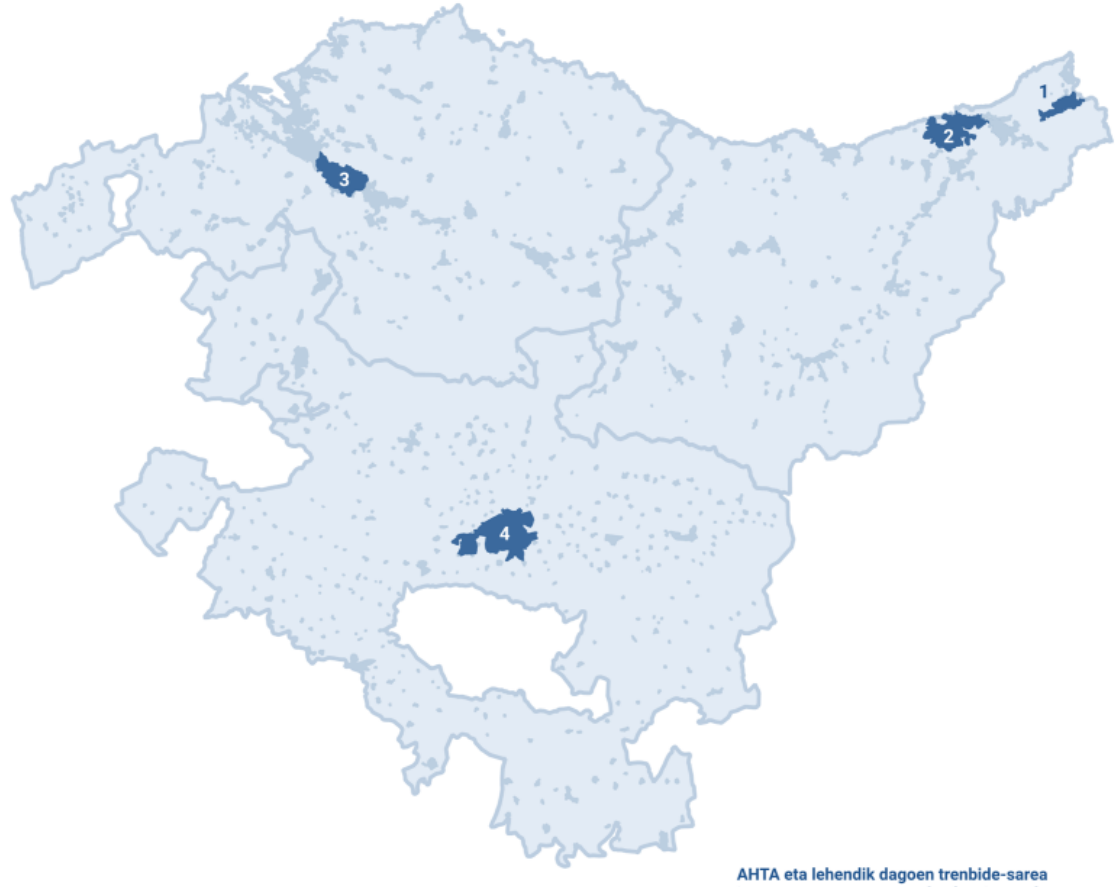
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS, MITMA y ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: 1.175.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 1.247.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: 257.395.700 €



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: TRENA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(T1.P3)*

Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta tren-geltokietan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS, Euskotren eta CTB

INBERTSIO-KOSTUA: 200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 200.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Euskadiko Irisgarritasun Unibertsaleko Estrategiak ondorioztatu duenez, ETS/RFV-Eusko Tren lineek, oro har, irisgarritasun-baldintza hobeak dituzte ADIF eta FEVEko euskal korridoreek baino. Adierazi behar da geltoki guztietatik, % 22k bakarrik dutela oinezkoentzako ibilbide edo hiri-ingurune irisgarri bat, eta geltokien % 17k baino ez dutela aukera ematen mugikortasun urriko pertsonei ziurtasunez erabiltzeko.

Erabiltzaile guztiei eta, bereziki, desgaitasuna duten pertsonei, trenaren erabilera errazteko hainbat neurri hartu behar dira geltokietarako eta tren-zerbitzuetarako irisgarritasun unibertsala bermatzeko. Geltokietarako neurriak, besteak beste, honako hauek izango lirateke: kale-maila nasa-mailarekin lotuko duten igogailuak ezartzea, edo oztopoak kentzea (edo horien alternatiba bat ezartzea) mugikortasun urriko pertsonentzat (MUP). Beste alde batetik, trenetarako neurrien artean, trena eta nasa lotzeko plataformak daude, gurpil-aulkian dagoen jendearentzat pentsatutako barandak dituzten espazioak, MUP-entzako bainuak edo desgaitasuna duten erabiltzaileentzat egokitutako seinaleak.

Ildo horretan, Euskotrenen eta ETSren irisgarritasun-planak egitea, eguneratzea eta garatzea proposatzen da, tren-ibilgailu eta -geltokiei dagokienez.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Abiadura Handiak Espainiako trenbide-sarea modernizatzea ekarri du azken urteotan, eta modernizazio hori, gaur egun, Euskal Y-aren bidez iristen ari da Euskadira. Trenbide-sare berri horrek Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuak lotuko ditu, pertsonen eta salgaien mugikortasun-beharrei erantzuteko.

Estatu eta Europa mailako garraio-fluxuak errazteko eta lurralde-, ekonomia- eta gizarte-kohesioa bultzatzeko, Euskal Y-a Nafarroarekin lotuko da, trazadura berri baten bidez.

Proposamen hori Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen barruan dago (2019).

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(T1.P4)*

Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Plan honen helburuetako bat intermodalitatea handitzea da. Tradizionalki, modalitate hori modu desberdinen arteko integrazioari dagokio, eta hainbat alderdi biltzen ditu: azpiegiturak, kudeaketa, tarifak, programazioa eta zerbitzuak. Azpiegituren alorrean, modu arteko konexiorako geltoki intermodalak eraikitzea eta martxan jartzea da adierazgarririk nabarmenena.

Aurreko paragrafoan azaldutakoaz gain, kontuan hartu behar da garraio-modu bereko zerbitzu eta azpiegitura desberdinen integrazioa. Trenbide-azpiegituren eskumenen banaketa kontuan hartuta, EAEn bi administrazio publiko daude: ETS eta ADIF. Proposamen honen helburua jarduera horrek zentzua izango lukeen puntuak identifikatzea da. Hona hemen adibide batzuk:

- Loiolako Erriberako trukagunea Renferen eta Donostialdeko metroaren artean: Euskotrenek ustiatzen duen topoaren linea eta Renfek une honetan erabiltzen duen aldirikoa lotuko dituen geltokia diseinatuko du. Behin hori eginda, trukaguneak bi trenbide-ardatzen arteko mugikortasuna erraztuko die erabiltzaileei.

Proposamen hori 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan jasotzen da, eta haren helburu nagusietako bat ADIFen eta Euskotrenen aldiriko sistemen eta zabalera metrikoko linearen arteko interkonexioa, funtzionamendu integratua eta gehieneko intermodalitatea da.

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA · JUSTIZIA SOZIALA · ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA · EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSAMENA *(T1.P5)*

Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa y ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 43.400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 53.600.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 70.136.924 €

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

6. PROPOSAMENA *(T1.P6)*

Trenbide-pasaguneak kentzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS y ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: 90.400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 90.400.000€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 4.960.000 €

XEHETASUNA

Trenbide-pasaguneak bide baten eta altuera berean dagoen trenbide baten arteko bidegurutzeak edo elkarguneak dira.

Euskal Autonomia Erkidegoan, trenbide-pasagune batzuk daude gaur egun trenbideetan, operadoreek emandako datuen arabera. Horietako gehienak ETSren azpiegiturari dagozkio. Azken urteotan, ETSren trenbide-pasaguneak kentzeko planaren arabera, azpiegitura hori kentzeko jarduketak egiten ari dira. Bestalde, MITMAk datozen urteetarako aurreikusten du horietako batzuk Euskadiko RENFEren eta FEVEren lineetatik kentzea.

Bide-zati horiek arriskutsuak dira zirkulaziorako, eta urtero izaten dira istripuak. Horregatik, proposamen honen helburua da kaltetutako herriguneetarako eta gune berezietarako irisgarritasuna hobetzea, eta, aldi berean, bide-segurtasuna berreskuratzea.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

7. PROPOSAMENA *(T1.P7)*

Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 184.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 435.421.840 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.759.413.677€

XEHETASUNA

Tranbiak berebiziko garrantzia du Bilboko eta Gasteizko hiri-loturetan. Hori dela eta, sare horiek honako hauen bidez zabaltzea planteatzen da:

- **Bolueta-Kukullaga tranbia (Bilbo, Etxebarri):** Bilboko tranbiaren luzapena Durango eta Bilbo lotzen zituen trenbidearen ia bi kilometroko zatia tranbiaratzean datza.
- **Zabalgana tranbia (Vitoria-Gasteiz):** Zabalgana hirigunearekin eta tranbiaren gainerako lineekin lotzeko handitze lanak 5,8 kilometroko trazadura proposatzen du, 11 geralekurekin. Bi adar izango ditu (Jundiz eta Mariturri) eta amankomuneko zati bat Lovainara arte.
- **Zorrotzaurre tranbia (Bilbo):** Zorrotzaurreko uharterainoko Bilboko tranbiaren luzapenak bost geraleku izango ditu, eta 2,4 kilometroko luzera izango du guztira.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: TRENA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

8. PROPOSAMENA *(T1.P8)*

Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS, Foru Aldundia eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 537.720.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.514.103.456€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 5.023.099.371€

XEHETASUNA

Bilboko metro-sarea hobetzeko eta handitzeko proiektuen artean daude:

- **4. linea: Matiko - Rekalde - Zorrotza – Irauregi:** Zabalburu, Irala, Errekalde, Zorrotza eta Irauregi auzoetara joateko pentsatua, Matikoko geltokitik abiatuta.
- **5. linea: Etxebarri - Usansolo:** Gaur eguneko garraio-sareak Galdakaoko herriari sarbidea emateko pentsatuta dago, orain autobus-zerbitzua eta Euskotrenen linea orokorra baino ez dituena. Etxabarri udalerrian hasiko litzatekeen ibilbide berri bat litzateke — metroaren sareko bi geltoki dituena: Etxebarri (L1 eta L2) eta Kukullaga (L3) — Usansoloko udalerrian amaitzeko; Sarratu auzora, Galdakaoko erdialdera eta mendebaldeko Aperribai eta Bengoetxe auzoetara ere zerbitzua emango lukeen ibilbide batean, Usansolora iritsi arte, non Usansolo-Galdakaoko Ospitalerako berariazko geltoki bat ere izango lukeen.

Horrez gain, Usansolo-Galdakao Ospitaleko geltokiaren eta Bilbo-Donostia trenbide-linearekiko loturaren arteko zatiaren obra aurreikusten da, Bediako udalerritik igarotzean..

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

9. PROPOSAMENA *(T1.P9)*

Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 23.300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 42.170.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Geltokien birgaitzea eta eraberritzea:

- **Usurbilgo geltokia:** Obretan, bi trenbide-pasagune kendu eta N-634 errepidearen gainean pasabide berri bat egingo da, hirigunearen eta trenbide-instalazioen arteko lotura hobetzeko eta Ingemar industrialdearekiko iragazkortasuna hobetzeko.
- **Zumaiako geltokia:** jarduketa garrantzitsuena da sartzeko azpiko pasabidearen ordez haren edukiera bikoiztuko duen eta nasetara igogailu eta eskailera finko bidez konektatuta egongo den beste bat jartzea. Azken batean, Zumaiako geltokiaren irisgarritasun-baldintzak hobetzea da helburua.
- **Zarauzko eta San Pelaioko geltoki berriak:** Gaur egun dauden trenbide-instalazioak modernizatzeaz gain, trenbidearen trazadurak udalerrian duen hiri-integrazioa hobetzea ahalbidetuko du. Bi geltokiak dimentsionatu egin dira, Donostian topoaren trenbide-saihesbidea martxan jartzeak ekarriko duen eskariaren nabarmeneko handitzeagatik.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

9. PROPOSAMENA *(T1.P9)*

Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

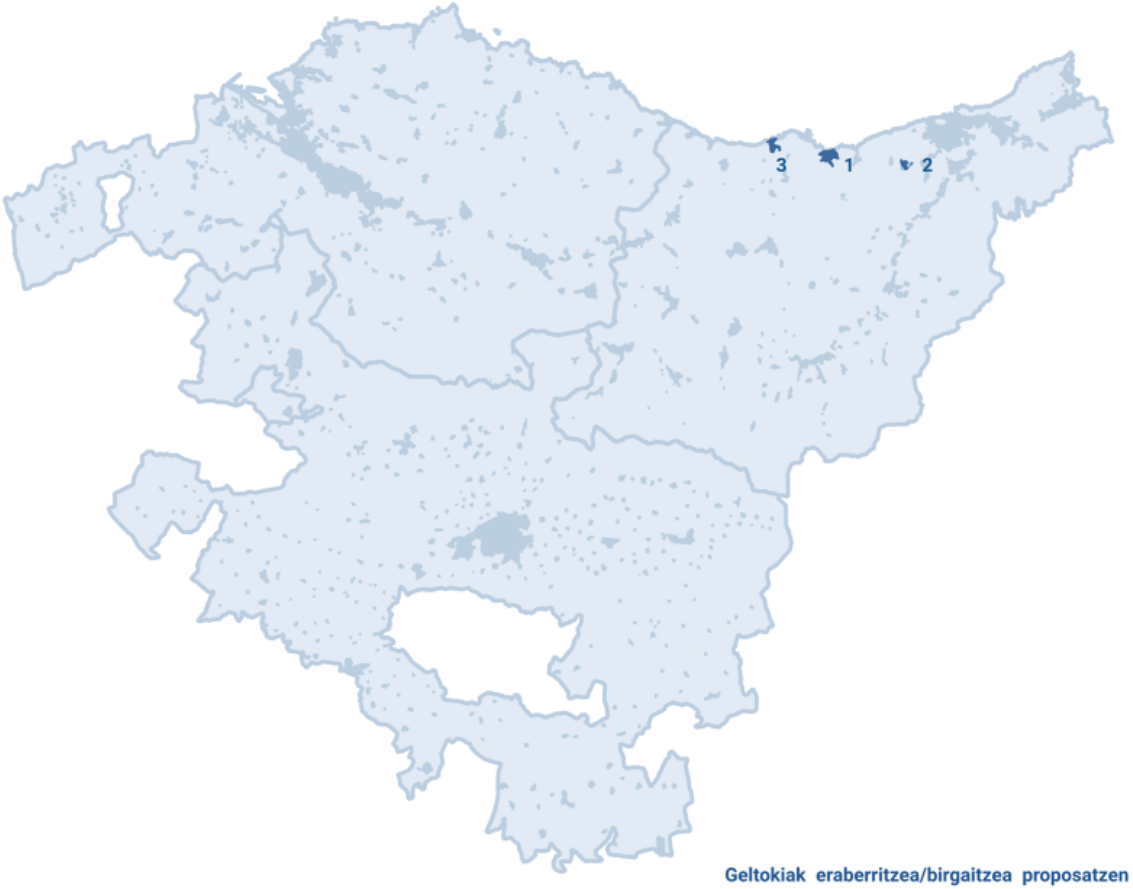
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 23.300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 42.170.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €



Geltokiak eraberritzea/birgaitzea proposatzen den herriguneak

1. Zarautz
2. Usurbil
3. Zumaia

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

10. PROPOSAMENA *(T1.P10)*

Trenbide-saihesbideak sortzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 93.400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 115.172.800 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 52.579.947 €

XEHETASUNA

Trenbide-saihesbideak udalerri baten barrualdetik doan trenbidearen ibilbidea desbideratzen dituzten azpiegiturak dira, erabat edo partzialki inguratuz, udalerrian geldialdirik egiten ez duten trenek bertatik ibiltzea saihesteko helburu argiarekin.

Hona hemen proposatutako aldaerak:

- **Altza-Galtzaraborda saihesbidea.** Donostia eta Errenteria lotuko dituen lurpeko saihesbidea (2 km).
- **Altzolako saihesbidea, tunela eta bikoizketa (Elgoibar).** Tunel baten bidez (500 m), bide bikoitzean, egungo ibilbidea laburtuko duen eta bi trenbide-pasagune kenduko dituen sahiesbidea.
- **Donostiako topoko salgaien saihesbidea.** Tuneleko saihesbidea (2 fase), salgaiak Donostian sartu behar ez izatea eta bide propioa hartzea helburu duena.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

10. PROPOSAMENA *(T1.P10)*

Trenbide-saihesbideak sortzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

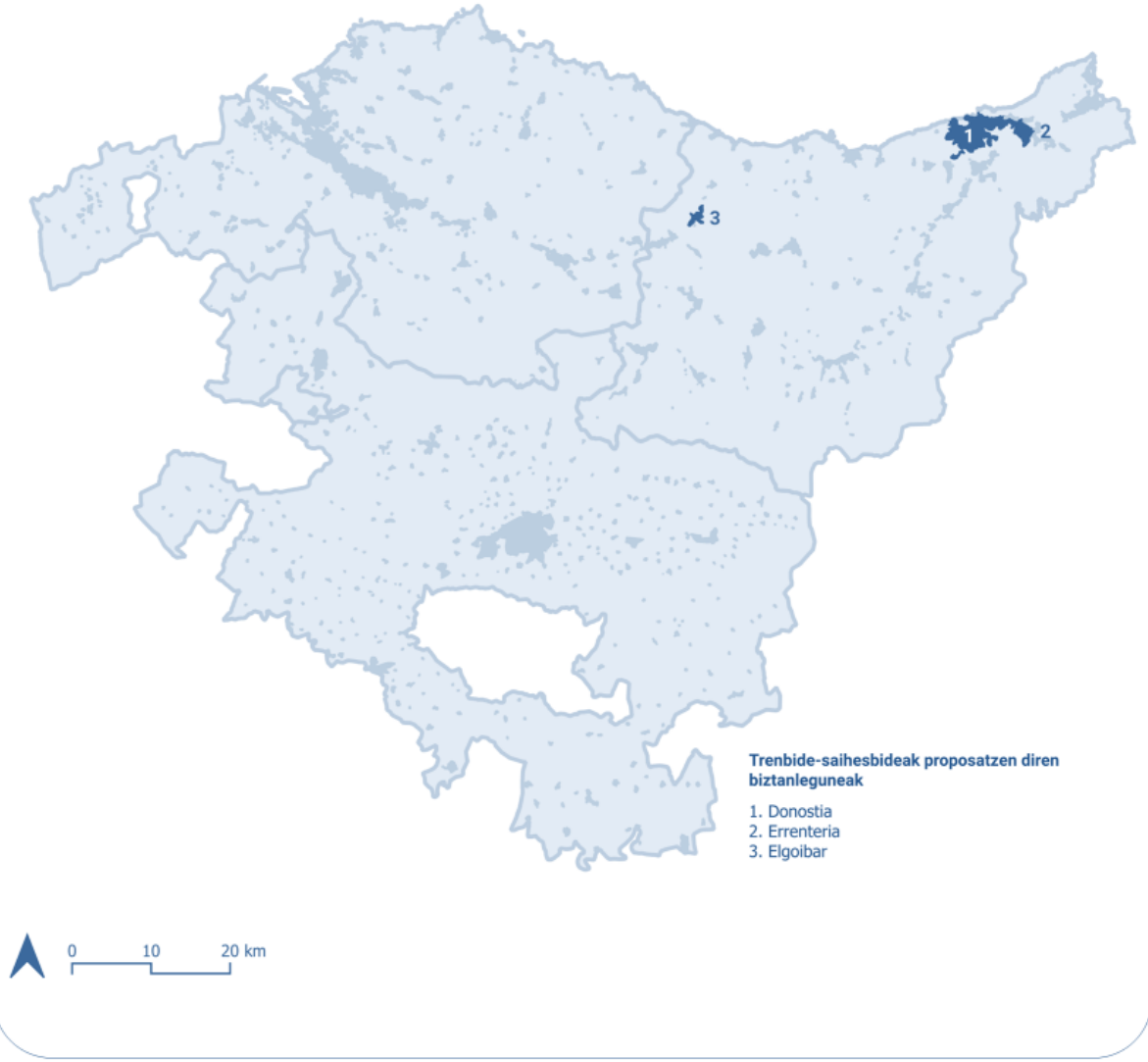
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 93.400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 115.172.800 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: 52.579.947 €



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

11. PROPOSAMENA *(T1.P11)*

Jarduketak Donostialdeko metroan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 180.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 245.432.078€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 345.193.165 €

XEHETASUNA

Donostiako topoan edo metroan aurreikusitako jarduketak honako puntu hauetan aurreikusten dira:

- **Lugaritz - Easo saihesbidea (Donostia):** Amarako geltokiak gaur egun duen zaku-hondoa kentzea du helburu, eta horrek bidaia-denborak nabarmen hobetzea ekarriko luke, eta, aldi berean, garraiobide berri bat eskainiko du autobusaren edo ibilgailu partikularraren mende soilik dauden unibertsitateetara, Antiguora eta erdigunera. Lurpeako saihesbideak (4.2 km), Lugaritzeko geltokian hasi eta Morlanseko lurpeko zatian amaitzen denak, hiru geltoki berri proposatzen ditu Donostian: Bentaberri-Antiguo, Erdialdea-Kontxa eta Easo, oraingoa ordezkatzen duena.

- **Anoetako geltokia:** Bigarren atari bat eraikitzeko birmoldaketak erreiak murriztuko ditu Aita Donostia plazan. Irisgarritasuna eta eraginkortasuna hobetzeko proposatu da, Donostiako Aita Donostia plazako trafikoan aldaketak barne hartuko dituen operazio batean. Geltokiak barne-itxura ez ezik, kanpo-itxura ere aldatuko du. Sarbide berria izango du, eta biak arkitektonikoki integratuta egongo dira Reale Arena estadioarekin. Horrez gain, oinezkoen esparrua 1.344 m2-tan handituko da, gaur egun dauden zirkulazio-erreien kontura.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

12. PROPOSAMENA *(T1.P12)*

Trenbidea hobetzeko obrak egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 47.300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 47.300.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 10.355.051 €

XEHETASUNA

Azpiegitura berria sortzeko jarduketez gain, bai trazaduraren gainean (adar berriak, trenbide-saihesbideak), bai geltokien gainean (geltoki berriak), azpiegitura hobetzeko eta mantentzeko aldizkako jarduketak (trazadura eta/edo geltokiak) erabakigarriak dira zerbitzua azkartasunez, fidagarritasunez, segurtasunez eta erosotasunez bermatzeko.

Ildo horretan, ETSk, bere azken plangintzan, hainbat hobekuntza proposatzen ditu bere eskumeneko trenbide guztietan, eta horien artean honako jarduera hauek azpimarra daitezke:

- Eibar-Azitain trenbide-zatia estaltzea, Bilbo-Donostia trenbide-plataforma estaltzeko obren barruan, bi herrien arteko hiri-integrazioa hobetzeko.
- Ariz-Basurto tartean trenbidea berritzea.
- Aginagako tunela eraikitzea, Usurbil eta Zarautz arteko egungo ibilbidea 1,5 km-tan mozteko.

Proposamen hau Euskotrenen jardueren plangintzan eta EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planean kokatzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 16.750.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 30.850.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 223.604.502 €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Intermodalitatea handitzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea.

DESKRIPZIOA

Euskal trenbide-flota, oro har, modernoa da, eta eraginkortasun, inklusio eta jasangarritasun helburuak gero eta gehiago bermatzen dituzten elementuak ditu.

Euskotrenen hiriarteko flota EMU 900 eta EMU 950 serieetako trenek osatzen dute, guztiak CAFek fabrikatuak, eta tranbia-lineetan eta metro-lineetan erabiltzen dira. Bilboko metroan, flota UT-500 eta UT-550 eta UT-600 serieetako unitateek osatzen dute. Tren horien elementu adierazgarrien artean, nabarmentzekoak dira: MMPetarako eremu modernoak, galga birsortzailea, erreia ez higatzeko sistema...

Flotaren egoera, oro har, ona da, kalitate-eskakizun handiak betetzen dituen material mugikorraren ehunekoa handia baita: hala ere, garrantzitsua da egungo berritze-prozesuekin jarraitzea, ehuneko hori handitzeko eta erosketa berriek merkatuko eskaintzaren prestazio handienei erantzuten dietela bermatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



1. PROPOSAMENA *(T2.P1)*

Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS, EVE eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 3.750.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.350.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 17.060.557 €

XEHETASUNA

Euskal Autonomia Erkidegoan aurrera egin da azken urteotan ibilgailu elektrikoak kargatzeko sare publiko baten garapenean, eta karga azkarreko sarbide publikoko 30 karga-puntu baino gehiago daude (50 kW).

Intermodalitate handiagoa lortzeko eta banaketa modal bidezkoagoa lortzeko, Erkidegoko tren-geltoki nagusietan karga azkarreko puntuak instalatzea proposatzen da, eta EAEri kargatzeko azpiegiturak ematen jarraitzea, ibilgailu elektrikoa modu normalizatuan sartzen laguntzeko.

Zehazki, eta Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategiaren arabera, 2030erako Euskadin karga azkarreko puntuen kopurua bikoiztu nahi da (50 kW-ko 80 karga-puntu), eta karga ultralasterreko terminalak dituzten 12 kokaleku eraiki (gaur egun bakarra dago).

Proposamen hau beste plan batzuen barruan kokatzen da. Hauek dira: Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia, MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren ibilgailu elektrikoa kargatzeko azpiegiturak bultzatzea eta EB 2020 Mugikortasun Jasangarrirako Estrategiaren IMOn energia-eraginkortasunari eta erregai alternatiboei buruzko neurrien garapena bultzatzea.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



2. PROPOSAMENA *(T2.P2)*

Trenbide-sarean ERTMS ezartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztealntermodalitatea handitzea
- • Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 13.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.500.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 206.543.945 €

XEHETASUNA

ERTMS trenbide-trafikoa kudeatzeko sistema bat da, Europar Batasunak sustatua, trenbide-sareen elkarreragingarritasuna bermatzeko. Trafikoaren kudeaketaz, kontrolaz eta segurtasunaz arduratzen da. Horretarako, zenbait baliza erabiltzen dira, trenbidean zehar erregularki kokatuta. Baliza horiek kurbak hartzeko adierazitako ibilbideari, seinaleztapenari edo abiadurari buruzko informazioa ematen diete CRCei (Erregulazio eta Kontrol Zentroak) eta treneko ordenagailuari, makinistak ikusi dezakeena pantaila batean. Sistema horrek trena geldiaraz dezake automatikoki baldin eta makinistak ez baditu seinaleak eta argibideak betetzen, bi aldiz abisatu ondoren. Abantaila hauek ditu: gehieneko abiadura handiagoa ahalbidetzen du: fidagarritasun eta puntualtasun handiagoa eragiten du; mantentze-kostua murrizten du eta seguruagoa da.

Ildo horretan, ETSk bere kudeaketako trenbide-sarean ERTM/ETCS sistema bat diseinatu, ezarri eta mantentzeko lanak esleitu ditu. Horrela, elkarreragingarritasun teknikoa ahalbidetuko da, eta trena kontrolatzeko eta babesteko funtzioak eta trenean ontziratutako ekipoen eta trenbidearen azpiegituraren arteko informazioa trukatzeko interfazeak normalizatuko dira.

Proposamen hori Euskotrenen Plan Estrategikoan eta EBren Mugikortasun Jasangarriaren Estrategian (42. neurria) kokatzen da: ERTMS/Aginte- eta seinaleztapen-kontrolari buruzko zehaztapen eta arau teknikoen tren-paketea hartzea.



JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 75.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 75.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea.

DESKRIPZIOA

Euskadiko trenbide-sareko azpiegituren kudeaketa bi erakunderen artean banatzen da: ADIF, estatu-mailan, eta Euskal Trenbidea Sarea (ETS). Halaber, Bilboko metroko 1. eta 2. lineak CTBk kudeatzen ditu.

RENFEk (ADIF) linea hauekin dihardu: Aldirikoak eta distantzia luze eta ertaina; guztira 5 linea eta 6.5 milioi tren*km baino gehiago urtean

EUSKOTRENek (ETS) hauek ditu: distantzia ertaineko 3 linea: Bilbo-Donostia eta Amorebieta Bermeo adarra, Lasarte Oria-Donostia-Hendaia eta Bilbo (Deustu)-Lezama; metro linea 1; eta Bilboko eta Gasteizko 2 tranbia lineak. METRO BILBAOk (CTB) Bilboko metroko 1. eta 2. lineak ditu. Guztira 8 linea (hiriartekoak eta hiri barnekoak) eta 27 milioi tren*km baino gehiago urtean.

Abiadura handiko sarearen etorrerak aldaketa garrantzitsuak ekarriko ditu egungo ereduan: lineen existentziatik bertatik, intercity zerbitzu berrien sorreratik edo operadore berrien agerpenetik, zerbitzu berrien operazioan interesatuak.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(T3.P1)*

Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapena aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, SNCF eta ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: 75.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 75.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Proposamenak Donostia eta Baiona zabalera estandarreko trenbide bidez lotzeko gai diren zerbitzuak martxan jartzea aztertzea planteatzen du, trenez aldatu beharrik gabe. Horretarako, ADIFen eta SNCFren azpiegitura aprobetxatzea proposatzen da, eta, horrela, mugaren bi aldeen arteko trenbide-lotura sustatzea. Bi puntu horietatik aurrera (Donostia eta Hendaia), bi herrialdeetako eskualdeko eta abiadura handiko trenbide-sareekin konekta daiteke.

Korridore horren garapenak, zeinaren eskaria etengabe hazten baita, Akitaniako administrazioarekin akordio bat beharko du, jakina.

Proposamen hori EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialean eta 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan aurreikusitako jarduketen barruan dago.



JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



2. PROPOSAMENA *(T3.P2)*

Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Euskotren, ADIF, Renfe eta balizko operadore pribatuak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - 0 €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Gaur egun, lurralde historikoetako hiriburuen arteko trenbide-konexioek ezaugarri hauek dituzte:

Harremana	Operadorea	Zerbitzu motak	Erdibideko geltokiak	Denbora (min)	Maiztasuna (min)
Bilbao-Donostia	Euskotren	Zuzena	Bai	90	60
Donostia-Gasteiz	Renfe	Zuzena	Bai	110	120
Bilbo-Gasteiz	Renfe	Tren aldaketa Miranda de Ebro	Bai	120 (gehi tren aldaketa)	300

Hobetzeko proiektuak egon diren arren, EAEko hiriburuen arteko trenbide-komunikazioa oso eskasa da oraindik. Zabalera estandarra duen trenbide-sare berrirako izar-eskema bat hartu da (Y), Elorrio/Bergara/Arrasate aldean erdigunea duena.

Zabalera estandarreko sare berriaren gainean hiriburuen arteko Intercity zerbitzuak egotea proposatzen da. Horrek esan nahi du zerbitzu batzuk hiriburu batetik bestera zuzenean joango direla geldialdirik egin gabe, eta horrek trenaren abiadura irabazten eta desplazamendu-denborak murrizten lagunduko luke.

EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planean hiriburuen arteko bidaia-denbora ordubete baino gutxiagora murriztea ezarri da helburu gisa. Proposamen hori, gainera, Euskotrenen Plan Estrategikoaren barruan dago.

Jarduketa-ildoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 37.065.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 92.662.500 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 709.229.292 €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Bide-segurtasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

IKTak gero eta gehiago sartzen ari dira trenbideen kudeaketan.

Floten optimizazioa, erabiltzailearentzako zerbitzua edo kontsumo elektrikoaren kudeaketa adimenduna dira tresna horiek gero eta eraginkorragoak diren eremuetako batzuk.

Horretarako, erabakigarria da, besteak beste, IoT, Blockchain eta Big Data teknologiak erabiltzea, erabiltzaileak, trenek eta azpiegiturak berak sortutako datuak biltzeari esker.

Horretarako, tren-sektoreak aliantzak bilatu behar ditu informazioaren teknologietako eragileekin.

Jarduketa-ildoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(T4.P1)*

Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 522.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.305.000€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 709.229.292 €*

(*) 2. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Tren-sektorea sistema elektrikoaren kontsumitzaile garrantzitsua da. Ezaugarri ertaineko tren batek 10 Kwh/km inguru kontsumitu dezakeela kalkulatzen da. Funtsezkoa da trenbide-sareko energiaren kudeaketa optimizatzea, eta, aldi berean, eraginkortasuna eta fidagarritasuna bermatzea.

Sare elektriko adimendunen agerpenak, Smart Grids, sare elektrikoak kudeatzeko modu berri bat eskaintzen du. Smart Grid bat energia banatzeko sare adimendun bat da, eta trenbide-lineetako energia-eraginkortasuna nabarmen handitzea ahalbidetzen du, bai abiadura handian, bai sare konbentzionalean. Sare horiek ingeniaritza elektrikoaren, biltegiratze energetikoaren eta IKTen garapenak integratzen dituzte, eta energia aurrezteko eta aprobetxatzeko informazio garrantzitsua ematen dute. Ingeniaritza elektrikoko garapen hedatuenen artean, galga birsortzailea dago, energia zinetikoa elektriko bihurtzeko gai dena, ondoren berreskuratzeko.

Lortutako datuek, hala nola kontsumoak eta erabilerak, bateratuta, koordinazio-, kontrol-, tresneria-, neurketa-, kalitate- eta energiaren administrazio-arloak kudeaketa-sistema bakar batean integratzea ahalbidetzen dute, energiaren erabilera eraginkorra eta arrazionala lortzeko helburuarekin.

ADIFek dagoeneko garatu du energia-sare adimenduna bere trenbide-sarerako, RailSmartGrid izenekoa. Sare honen helburua abiadura handiko korridore bakoitzean energia-kontsumoa % 10 murriztea da. Sare hori Madril-Levante abiadura handiko linean ezartzen ari da dagoeneko.

Teknologia hori EAEko trenbide-sarean pixkanaka ezartzea proposatzen da.

Jarduketa-ildoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(T4.P2)*

IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta erabiltzaileentzako zerbitzua kudeatzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Euskotren eta ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 36.543.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 91.357.500 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 709.229.292 €(*)

(*) 1. proposamenarekin konbinatutako onura

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Floten kudeaketa eta erabiltzailearekiko komunikazioa dira IKTek gaur egun garapen handiena eta potentzial handiena duten eremuetako bi, zerbitzuaren kalitatea optimizatzeko eta hobetzeko tresna gisa.

Flotaren kudeaketa hobetu daiteke, adibidez, unean-unean ibilgailuen kokapena ezagutzen bada (geolokalizazio bidez) edo ibilgailuen okupazioari buruzko informazioa denbora errealean badugu (sentsoreen bidez). Horrela, adibidez, trenak geltokira noiz iritsiko diren zehaztasun handiz iragar daiteke. Datu horiek ustiatu egin daitezke emandako zerbitzuaren fidagarritasuna zehazteko, bai eta tren-flota handiagoak beharko lituzkeen ibilbideak eta ordutegi-tarteak zehazteko ere, eta zein diren eskari txikikoak.

Erabiltzailearentzako zerbitzua hobetu egiten da, adierazitako informazioaren partaide baita. Bidaiariarentzat oso erabilgarria izan daiteke trenen iritsiera-une zehatza eta haien okupazio-maila edo ibilgailuen eta geltokien berezko ezaugarriak ezagutzea. Zerbitzu hori MaaS-en aplikazio baten bidez egin daiteke, eta, gainera, emandako informazioaren pertsonalizazio-maila handia ahalbidetzen du.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 75.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 75.000€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.

DESKRIPZIOA

EAEko trenbide-moduak ezaugarri hauek ditu:

1. Eremuan jarduten duten hiru operadore handi daude: Euskoten, Metro Bilbao eta Renfe.
2. Hiru enpresa publikoen sarea: ETS, CTB eta ADIF.
3. Sare oso elektrifikatua eta teknifikatua.
4. Enpresen zerbitzuen eta sareen arteko deskonexio-maila handia.
5. Lurraldearen estaldura ona, baina lurraldeko zenbait puntutarako irisgarritasun falta.

Une honetan, tren-modua aldaketa-prozesu batean dago, honako faktore hauek eraginda:

1. Abiadura Handiaren agerpena "Euskal Y"-arekin.
2. Eusko Jaurlaritzak eskumenak bereganatu ondoren, Estatuko enpresek (ADIF eta Renfe) Euskadiko enpresek (ETS eta Euskotren) baino pisu txikiagoa izango dute pixkanaka.
3. Administrazioen laguntza handia moduaren garapenari, sistema jasangarrienetako bat izan dadin.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(T7.P1)*

Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 75.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 75.000€

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

"Euskal Y"-a hiru euskal hiriburuak "Y" itxurako abiadura handiko trenbide baten bidez lotu nahi dituen proiektua da. Bestalde, Estatuko abiadura handiko sarearekin (AVE) ere lotura izango du. Horrek lehia gogorra eragingo du EAEko aireportuen eta Espainiako hiriburu batzuen arteko hegaldietan, Espainiako zein nazioarteko beste hiri batzuetan gertatu den bezala. Bartzelona eta Madril hirietarako hegaldiek izango lukete eragin handiena, eta egungo bidaiarien % 50 baino gehiago gal ditzaketela uste da (Estatuko antzeko beste harreman batzuetan ikusitako joerei jarraituz).

Bestalde, eta kontrako noranzkoan, aireportuen eragin- eta eskumen-eremua nabarmen handitu da, abiadura handiko tren-konexioek egungo errepide-motek baino 2,5 aldiz abiadura handiagoa har baitezakete. Azken batean, inpaktu positiboak (ingurumen-inpaktu txikiagoa, distantzia luzeko hegaldietan aireportuetako hinterland-a areagotzea...) eta negatiboak (nazio-hegaldiekiko lehiakortasun txikiagoa eta eskari-galera...) nahasten dira. Garrantzitsua izango da proiektu honek ekarriko dituen aukerak eta mehatxuak ezagutzea.

"Euskal Y" berriak EAEko aireportuetako trafikoan izan ditzakeen ondorio guztiei buruzko mugikortasun-azterlan osoa egitea proposatzen da, bai eta mehatxuak minimizatzeko eta aukerak aprobetxatzeko jarduketa egokienak zehaztea ere.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(T7.P2)*

Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Planteatutako xede guztiak

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, ETS eta EB

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Mugaz gaindiko mugikortasun jasangarriaren hobekuntza sustatu nahi da Euskadiren eta Frantziako Akitania Berriko eskualdearen artean, Europako Itun Berdearen helburuetarantz aurrera egiteko eta lurralde-kohesioa indartzeko eta mugaren bi aldeetako bizi-kalitatea hobetzeko funtsezko neurri gisa.

Horretarako, lehentasuna emango zaio trenbide-konexioak indartzeari, eta arreta berezia jarriko zaio Donostia eta Baiona arteko loturari, garrantzi estrategikoa baitu pertsonen eta salgaien garraiorako.

Jarduketa hau Europako INTERREG EUROPE CROSUSMOB bezalako proiektuen barruan kokatzen da, Euskal Trenbide Sarea (ETS) buru duena, Europako Trenbide Espazio Bakarrean oztopoak kentzea eta operadore eta zerbitzu berriei sartzen laguntzea helburu duena. Proiektuak Europako beste lurralde batzuen ezagutza eta jardunbide egokiak txertatzea ahalbidetzen du, mugaz gaindiko mugikortasunerako irtenbide berritzaileak diseinatzea erraztuz.

Mugaz gaindiko joan-etorrietan ibilgailu pribatua garraio publikora aldatzea erraztu nahi du neurriak, batez ere trafiko-intentsitate handiko eremuetan, hala nola Frantziarekiko mugan. Horrela, sendotu egingo dira iraunkortasuna, trenbide-elkarreragingarritasuna eta lurralde-integrazioa laguntzen duten politika publikoak mugaz gaindiko eremuan.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

FINANTZIAZIORAKO MEKANISMOAK

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.

DESKRIPZIOA

Eusko Jaurlaritzak bere eskumeneko bidaiarien trenbide-garraioaren finantzaketan parte hartzen du, izaera publikoko zerbitzua baita. Azpiegiturak eraikitzeko finantzaketatik hasi (material mugikorra erostea barne) eta ustiapen-defizitaren estaldurarainoSalgaien trenbideko garraioak, neurri handi batean enpresa pribatuek egiten dutena, ez ditu askotan laguntza horiek jasotzen.

Egoera hori ez da EAEko ezaugarri espezifiko bat, baizik eta Espainiako eta nazioarteko administrazio publiko gehienek partekatzen dutena.

Horrek eraginkortasun handieneko (kostu txikiak) salgaien trenbideko garraioa kudeatzeko eredua ezartzen du, eta, gainera, etorkizun hurbilean planteatuko zaizkion erronka askori aurre egin behar die, zalantzarik gabe finantza-laguntza garrantzitsuak beharko dituztenak (digitalizazioa, deskarbonizazioa..).

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA
JUSTIZIA SOZIALA
ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA
EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

JARDUKETA-ILDOA:

FINANTZIAZIORAKO MEKANISMOAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(T8.P1)*

Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA, Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

2022. urtean, eta dagokion ministerio-aginduaren bidez, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak (MITMA), Next-Generation funtsetan oinarrituta, garraio jasangarrirako ekopizgarrien programa jarri du abian (lehiarik gabeko konkurrentzian), 120 milioi euroko aurrekontu-zuzkidurarekin, eta hurrengo urteetan itsas eta trenbideen artean banatuko dira, eskariaren arabera.

Laguntza horien helburu nagusia honako hau da: garraio-sistema globalaren barruan trena hobetzea eta sendotzea, operadoreei trafikoak handitzen laguntzea, tren-eskaintza bezeroentzat erakargarriagoa eginez, eta ingurumen-jarduna hobetzea. Eskaintza jasangarria handitzea sustatzeaz gain, enpresek dirulaguntzak aprobetxatu ahal izango dituzte, adibidez, tarifak murrizteko edo zerbitzuen kalitatea hobetzeko. Laguntzak kalkulatzeko, hau da, sortutako aurrezkiak monetizatzeko, Ministerioak Europako Batzordearen garraioaren kanpo-kostuen eskuliburua (EB, 2019) hartu du erreferentziatzat.

Proposamen honek bi norabide ditu:

1. EAEko operadoreei laguntza horiek lortzen eta aprobetxatzen laguntzea
2. Eusko Jaurlaritzak, egoki iritziz gero, estatuko programako laguntzak osatzea, zenbatekoak handitzeko edo operadore onuradunen kopurua handitzeko.

Jarduketa-ildoa: Legeria/eskumenak

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* **-** €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Sektorearen prestakuntza hobetzea
- Parte-hartze publiko-pribatua areagotzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Tren Sektoreari buruzko irailaren 29ko 38/2015 Legea ("LSF") trenbideko garraioari buruzko Estatuko oinarrizko araua da. Hau dio 4. artikuluak, laburbilduta:

- Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen dute Estatuko lurralde osoan trenbideko garraio-sistema komuna bermatzeko funtsezkoak diren tren-azpiegiturek.
- Ministerioari dagokio unean-unean trenbide-azpiegitura berriak Interes Orokorreko Trenbide Sarean sartzea erabakitzea, eragindako autonomia-erkidegoek txostena egin ondoren.

Bestalde, Euskadik ez du berezko Tren Sektoreari buruzko Legerik, Euskal Trenbide Sarea eraikitzeko eta kudeatzeko ardura duen Eusko Jaurlaritzaren "ETS, Euskal Trenbide Sarea" izeneko erakunde publikoa sortzea ahalbidetu zuen Legea eta Euskal Trenbide Saretik igarotzen diren trenbide-zerbitzuak emateaz arduratuko den Euskotren sozietate publikoa sortu zuen Dekretua alde batera utzita.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



1. PROPOSAMENA *(T10.P1)*

Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Planteatutako xede guztiak

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: **-** €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

XEHETASUNA

Trenbide-arloko euskal araudia Euskal Trenbide Sareari buruzko 6/2004 Legera eta maila txikiagoko arau edo ebazpen batzuetara mugatzen da. Lege horrek Eusko Jaurlaritzaren "ETS, Euskal Trenbide Sarea" erakunde publikoa sortu zuen, Euskal Trenbide Sarea eraikitzeko eta kudeatzeko ardura duena. Bere eskumena egungo trenbide-azpiegitura guztietara edo etorkizunean eraiki daitezkeen eta EAEren eskumenekoak diren eta agintzen zaizkion azpiegitura guztietara hedatzen da.

Bestetik, Euskal Trenbide Saretik igarotzen diren trenbide-zerbitzuak Euskotren enpresa publikoak ematen ditu, 105/1982 Dekretuaren bidez sortua, eta 48/2007 Dekretuaren bidez azken aldiz aldatua.

Bi araudi horiek ez dira tren-sektoreko lege bat. Lege honek oinarriak ezarri beharko lituzke sektore hori benetan lehiakorra, eraginkorra, jasangarria eta segurua izan dadin, justizia sozialaren esparruan herrialdearen garapen sozioekonomikorako ezinbesteko tresna bihurtuz.

Gainera, lege honen garapenean, Trenbide Segurtasunaren Euskal Agentzia sortzea aurreikusi beharko da, trenbide-segurtasunaren arloan inplikatuta dauden erakunde guztien koordinazioa eta betetzea bermatzeko.

Lege hau garatzeko aukera eta komenigarritasuna aztertu beharko litzateke, trenbide-garraioari buruzko EAEko egungo eta etorkizuneko eskumenen barruan.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(T10.P2)*

EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Planteatutako xede guztiak

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Otsaileko 41/2001 Dekretuaren bidez, behin betiko onartu zen EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana.

EAEko Trenbide Sarearen LPSa lurraldea antolatzeko tresna da. Lurraldearen Antolamenduaren Gidalerroek zehaztutako esparru globalaren barruan, EAEko trenbide-sare osoa ezartzeko eta garatzeko jarduketak definitzen ditu, eta zehaztapen horiek lurzoruaren erabilerari buruzko hirigintza-planekin lotzen ditu, eta gauzatzeko behar diren lurzoru-erreserbak egiteko aukera ematen du.

Planaren helburua plangintza- eta arautze-tresna izatea da, bere zehaztapenak garatzeko beharrezkoa den sektore- eta hirigintza-arloko esku-hartzerako erreferentzia izango dena, honako helburu hauek lortzera bideratuta:

- EAEko trenbide-azpiegitura ezartzeko eta garatzeko jarduketak definitzea.
- Trenbide-erabilera horrek eragindako lurzoruaren antolamendua.
- Trenbide-erabilerako espazioen lurralde-antolamendua hirigintza-antolamendu orokorrarekin harmonizatzea.
- EAEko lurralde-antolamenduan inplikatutako gainerako politika sektorialekiko koordinazioa.
- Establezimenduen jarduketekiko koordinazioa eta Europa barneko trenbide-sarearen garapena.

Onartu zenetik igaro den denbora kontuan hartuta, egokitzat jotzen da LPS hori eguneratzea, egungo beharretara eta zehaztapenetara egokitzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **TRENA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



3. PROPOSAMENA *(T10.P3)*

EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Planteatutako xede guztiak

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK : Eusko Jaurlaritza, Renfe eta ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

2024ko apirilaren 19an argitaratu zen BOEn eta EHAAn apirilaren 9ko 368/2024 Errege Dekretua, bidaiariak aldirietako trenbidez garraiatzeko zerbitzuei dagozkien Estatuko Administrazioaren eginkizunak Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatzekoa.

Euskadira helarazitako eginkizun berriak bere gain hartzeko, koordinazio-lanekin jarraitu behar da, eta, hala badagokio, inplikatutako administrazioen arteko analisiak, azterlanak eta bilerak gehitu behar dira; horrela, adostutako eskualdatze-baldintzekin, herritarrei ahalik eta garraio-zerbitzu onena ematea eskaini daiteke.

Lan horiek Renferekin eta Adifekin batera egindako azterlanak barne hartuko dituzte, hobekuntza-jarduketak sartzeko helburuarekin, eskari posiblearen eta bideragarritasun tekniko, sozial eta ekonomikoaren arabera. Esparru horretan dago Araban tren-zerbitzu berri bat ezartzea, Miranda de Ebro eta Altsasu arteko korridorean.

4.2.4. Jarduketa-plana: Bizikleta eta modu aktiboak



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 58.300.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 77.920.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.878.565 €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
- Bide-segurtasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

EAEn bizikleta-bideen luzera 1.075 km-koa da 2021n. Egokitutako bidegorrien luzera honela banatzen da: Bizkaian 422 km-tik gorakoa da, Gipuzkoan 403 km-koa eta Araban 222 km-koa; horietatik 144 km Gasteizekoak dira.

Bizikleta-bide horietako asko, eta bereziki bidegorriak, hiri-izaerakoak dira, baina esan beharra dago azken urteotan ahalegin handiak egin direla sarea goragoko eremuetara hedatzeko, lurralde historikoek zein Eusko Jaurlaritzak berak garatutako Plan eta Estrategia guztiek erakusten duten bezala.

Jarduketa-ildo horretan bildutako proposamenen helburua da lurraldea beharrezko eta komenigarri diren azpiegiturez hornitzea, bizikletaren eguneroko erabilera hirigunetik haragoko eremuetara zabaldu ahal izateko.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B1.P1)*

Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 47.200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 57.820.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 13.372.676 €

XEHETASUNA

Trenbide- eta bide-ardatz berriak martxan jarri direnez, gaur egun lehen errepide-sare nagusiaren zati ziren bide-zati batzuen edukiera murriztu egin da. Horregatik, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek (2019) zenbait bide-azpiegituren eraldaketa planteatzen dute, eremu funtzionaletan eta gune sortzaile eta erakarleen korridore/lotura-ardatzetan zehar.

Proposamen honen helburu nagusia da trafikoa murriztu duten tarteak herri barruko bide bihur daitezen bultzatzea, eko-bulebarreko egitura izan dezaten (ikusi mapa).

Euskadiko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan (2019) proposamen hori jasotzen da, eta bizikletentzako azpiegiturak sortzea planteatzen da, eremu funtzionaletan eta eremu horiek sortzen eta erakartzen dituzten zentroen lotura-ardatzetan/korridoreetan.

Horrekin, ardatz horietan zehar, oinezkoentzako eta txirrindularientzako ibilbide berriak sortu nahi dira, garraio kolektiboko sistemei lotuta; horrela, oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna sustatuko da, aisialdiaz haratago, garraio publiko gisa, eguneroko erabilera bultzatuz eta garraiobideen egungo banaketan eraginez, segurtasun, erosotasun eta konektibitate irizpideetan oinarrituta.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B1.P1)*

Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak inguruarekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

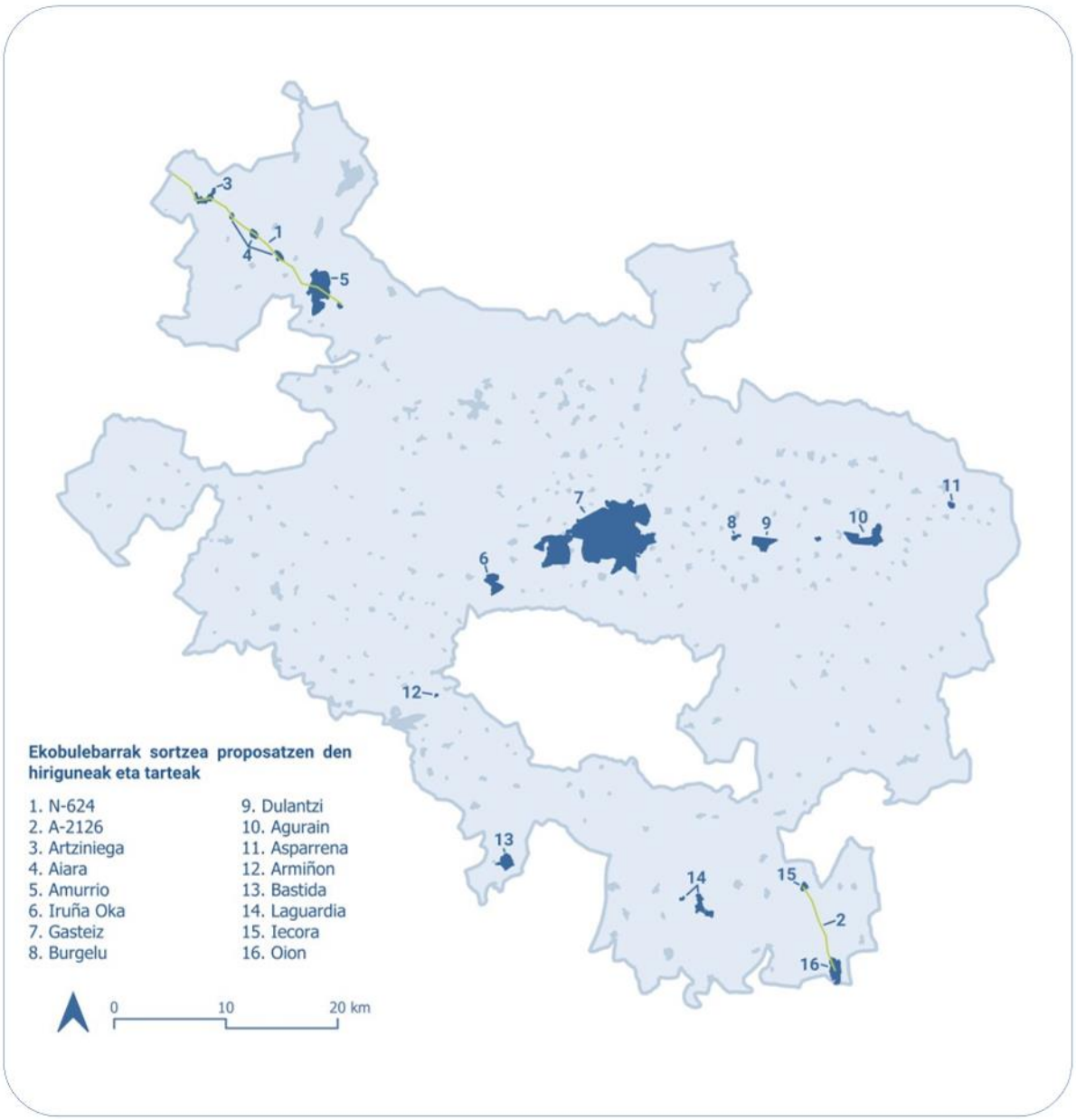
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 47.200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 57.820.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 13.372.676 €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B1.P1)*

Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

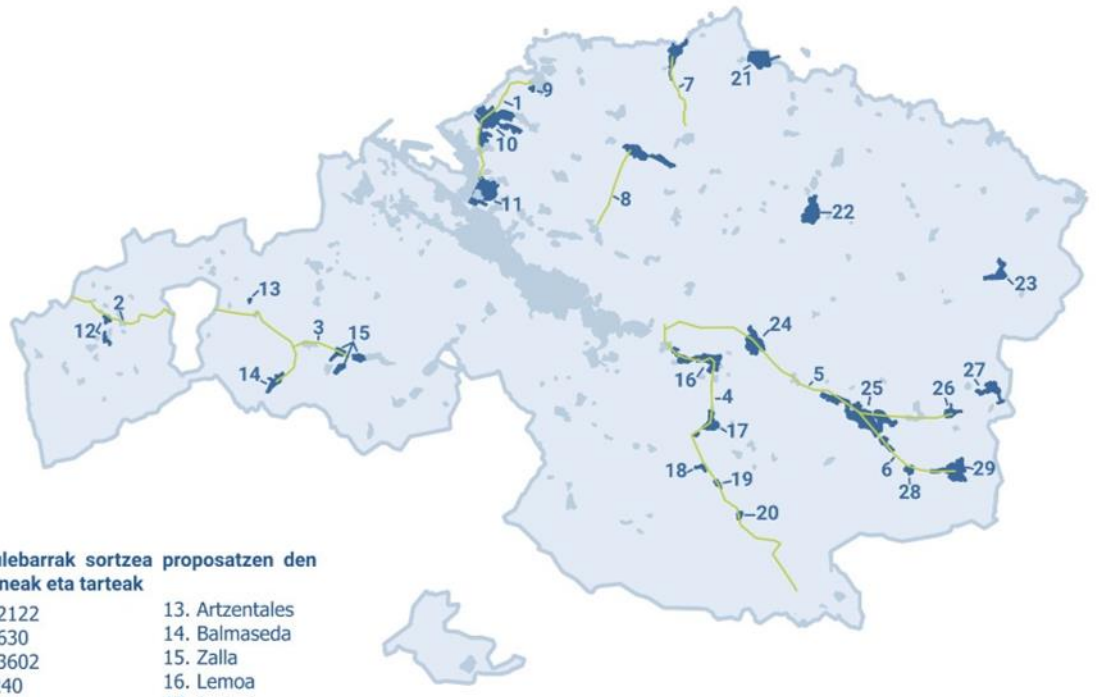
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 47.200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 57.820.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 13.372.676 €



Ekobulebarrak sortzea proposatzen den hiriguneak eta tarteak

1. BI-2122
2. BI-630
3. BI-3602
4. N-240
5. N-634
6. N-636
7. BI-2101
8. BI-3715
9. Barrika
10. Sopela
11. Leioa
12. Karrantza Harana
13. Artzentales
14. Balmaseda
15. Zalla
16. Lemoa
17. Igorre
18. Artea
19. Areatza
20. Zeanuri
21. Bermeo
22. Gernika-Lumo
23. Markina-Xemein
24. Zornotza
25. Durango
26. Zaldibar
27. Ermua
28. Atxondo
29. Elorrio

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B1.P1)*

Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

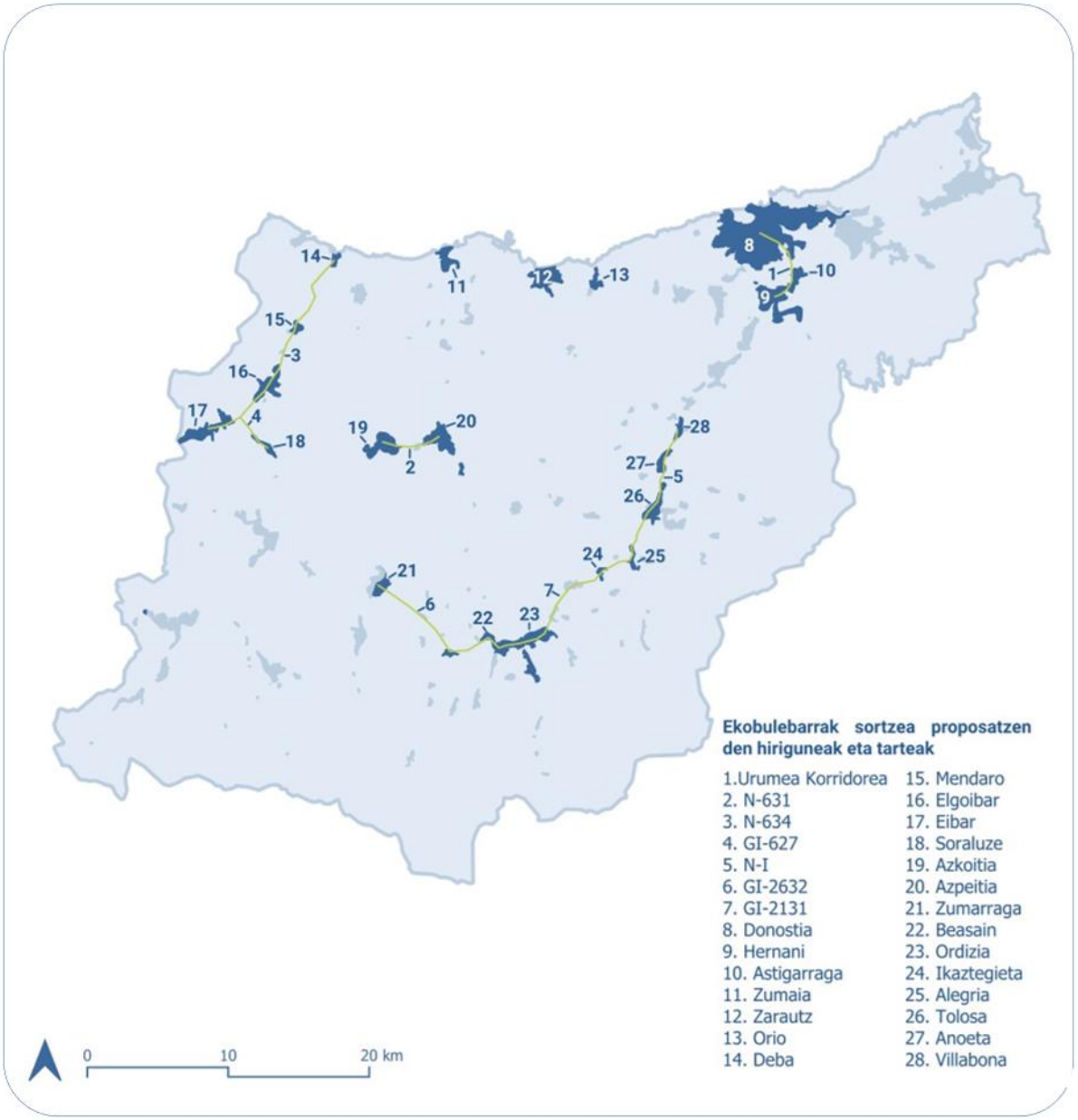
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 47.200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 57.820.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 13.372.676 €



Ekobulebarrak sortzea proposatzen den hiriguneak eta tarteak

1.Urumea Korridorea
2. N-631
3. N-634
4. GI-627
5. N-I
6. GI-2632
7. GI-2131
8. Donostia
9. Hernani
10. Astigarraga
11. Zumaia
12. Zarautz
13. Orio
14. Deba
15. Mendaro
16. Elgoibar
17. Eibar
18. Soraluze
19. Azkoitia
20. Azpeitia
21. Zumarraga
22. Beasain
23. Ordizia
24. Ikaztegieta
25. Alegria
26. Tolosa
27. Anoeta
28. Villabona

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B1.P2)*

Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 11.100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 20.100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 10.505.889 €

XEHETASUNA

Azaroaren 10eko 970/2020 Errege Dekretuak, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra aldatzen duenak, 30 km/h-ko abiadura-muga generikoa ezartzen du zirkulazioaren noranzko bakoitzeko errei bakarreko hiri-bideetan.

30 km/h-ko abiadura-muga ezartzea ez da arbitrarioa. Oinezkoen harrapatzeei eta abiadurari buruzko OMEren azterlan batek frogatu du harrapaketa baten ondorioz hiltzeko arriskua gutxienez bost aldiz murrizten dela, talka egiten duen ibilgailuaren abiadura 30 km/h-koa bada, eta ez 50 km/h-koa; horrez gain, larri zauritzeko arriskua % 3 murrizten du eta biktimekin istripua izateko arriskua % 4, zarata eta nitrogeno dioxidoaren mailak murrizten ditu, eta erabiltzaileen arteko bizikidetza hobetzen du, eta modu aktiboagoak eta osasungarriagoak erabiltzea sustatzen du.

Hori dela eta, neurri hori trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak ezartzearekin konbinatzea proposatzen da 15.000 biztanletik gorako udalerrietan . Horrela, bizi-kalitate hobea eta ibilgailu motordunen eta modu aktiboen (oinezkoen edo bizikleten) arteko bizikidetza hobetuko duten eremuak sortuko dira.

Neurri horiek dagoeneko jaso dira Euskal Autonomia Erkidegoko zenbait hiritako Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planetan, hala nola Donostiakoan eta Bilbokoan.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B1.P2)*

Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

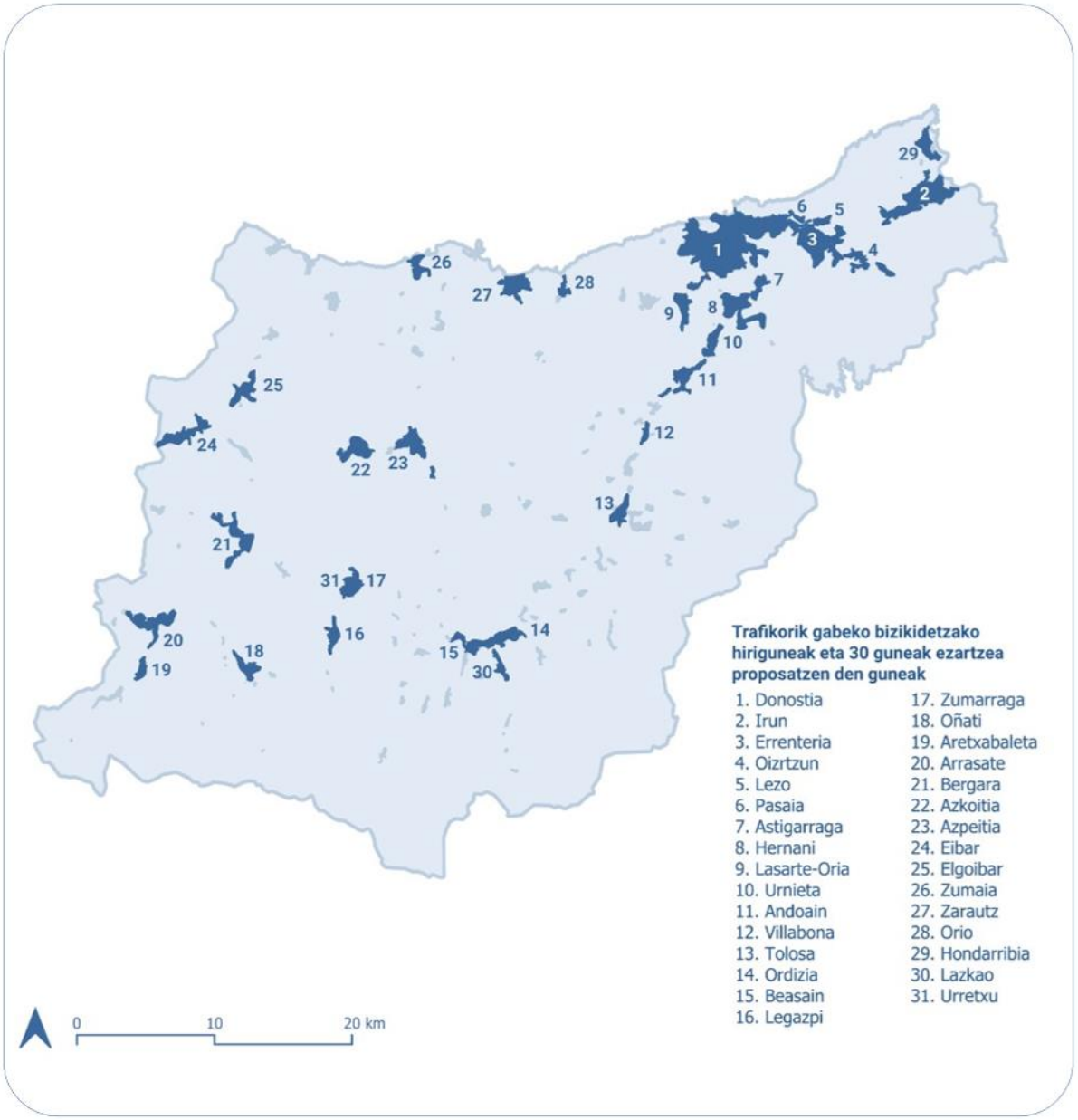
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 11.100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 20.100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 10.505.889 €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B1.P2)*

Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

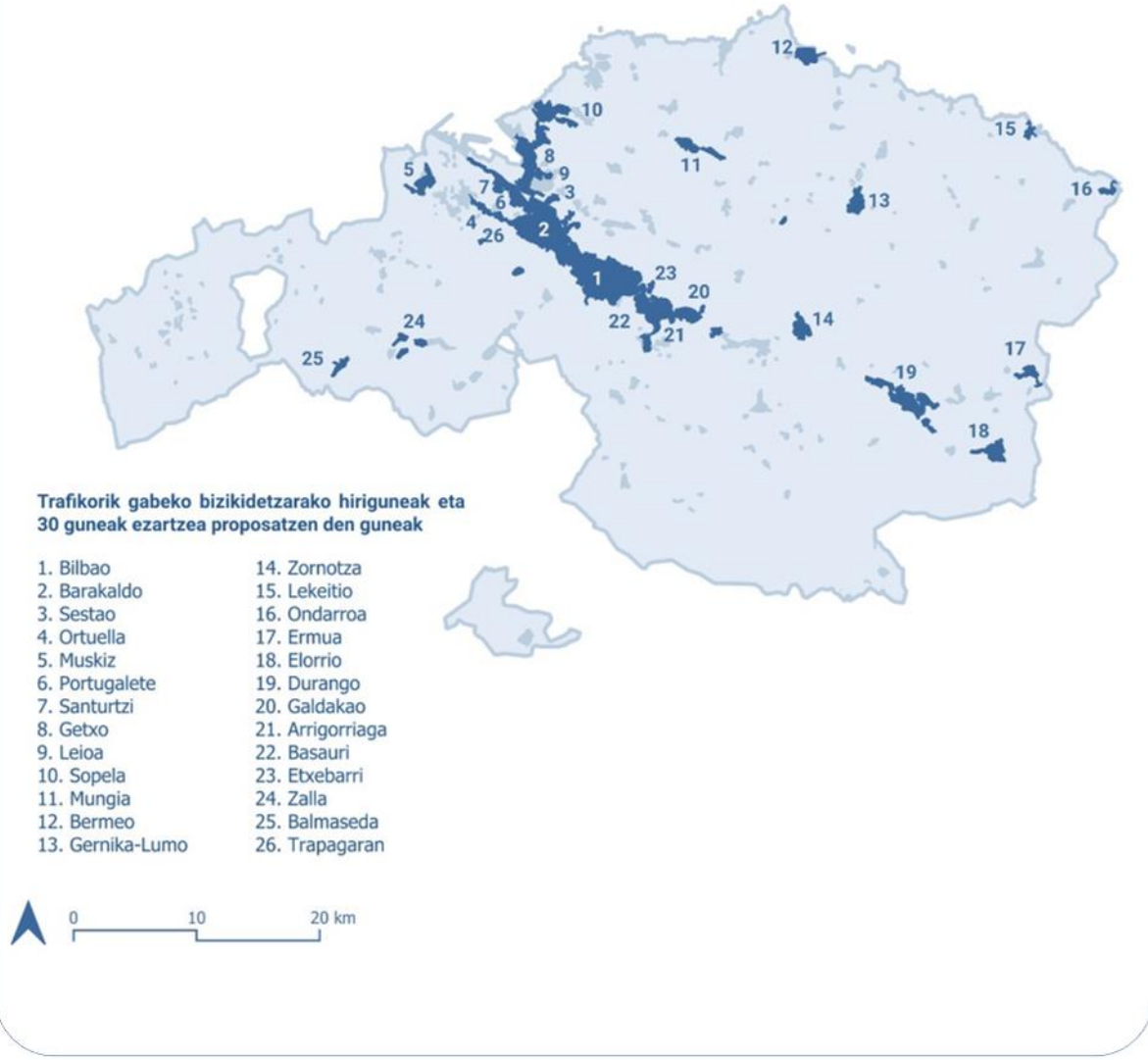
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 11.100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 20.100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 10.505.889 €



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B1.P2)*

Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

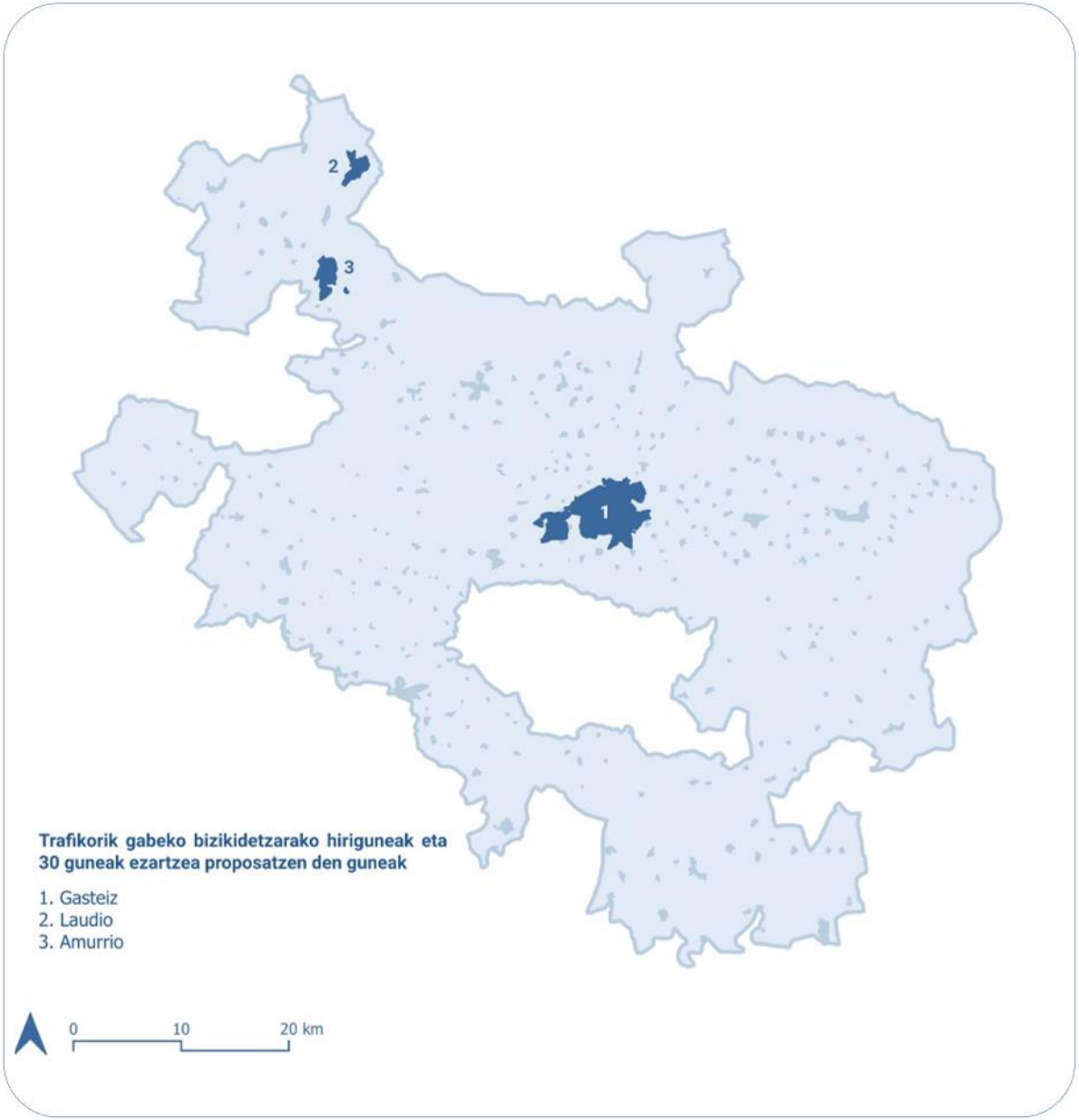
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 11.100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 20.100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 10.505.889 €



JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 280.500 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 316.500 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 768.181 €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Intermodalitatea handitzea

DESKRIPZIOA

Bizikletak (ibilgailuak) eta beste garraiobide batzuetan kokatzeko edo bidaiaren jatorrian eta/edo helmugan aparkatzeko ekipoak dira aktibotzat hartzen diren garraio-sistemetan kontuan hartu beharreko ekipo garrantzitsuenak

Eguneroko mugikortasunerako garraiobide gisa bizikletaren eragin-eremu naturalena hiri-ingurunean badago ere, gero eta gehiago hedatzen ari dira eremu horiek distantzia laburreko metropoli- eta hiriarteko-inguruneetara, eta hor dago gaur egun ekipamendu horien hornidurarik txikiena... eta jarduera-eremu zabalena.

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



1. PROPOSAMENA *(B2.P1)*

Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 205.500 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 241.500 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 768.181 €

XEHETASUNA

Mugikortasun jasangarriaren estrategian aurrera egiteko helburuarekin, geltokiak bizikletentzako aparkaleku seguruz hornitzea proposatzen da, trenbidekoak zein hiriarteko EGPkoak, garraio-eredu garbien integrazioa sustatzeko eta lehen eta azken miliako joan-etorrietan horien erabilera bultzatzeko.

Aparkalekuak geltokietako espazioetan integratu beharko dira, eta instalazio itxiak eta estaliak izango dira, bizikletak baldintza klimatikoetatik babesteko. Halaber, giltzarrapoa erabiltzeko aukera emango dute, eta lapurretei eta bandalismoei aurre egingo diete.

Horiek seguruagoak izan daitezen, aparkaleku horietan, besteak beste, itxitura-sistema elektromekanikoak eta sarbide-kontrol adimenduna ezartzea proposatzen da, erregistratutako erabiltzaileak bakarrik sar daitezen aparkalekura

Geltokietan bizikletentzako aparkaleku seguruen azpiegiturak jartzea bat dator MITMAren mugikortasun-estrategiarekin, eta garapen jasangarriko hainbat helburu lortzen laguntzen du: GJH 3 (Osasuna eta Ongizatea), GJH 11 (Hiri eta Komunitate Jasangarriak) eta GJH 13 (Klimaren aldeko Ekintza).

JARDUKETA-ILDOA:

EKIPOAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B2.P2)*

EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Euskotren. Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 75.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 75.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Integrazio modala lortzeko, bizikleta garraio-modu kolektiboekin (autobusa, metroa, trenbidea, tranbia) konbinatu daiteke, eta bizikleta modu kolektibo horietan garraiatzeko sistemak gaitu daitezke, garraio-baldintza eta/edo ordutegi jakin batzuetara egokituz (kongestio handiagoko edo txikiagoko tarteen arabera); horregatik proposatzen da EAEko hiriarteko autobusetan eta trenetan bizikleta-euskarriak ezartzea.

Gaur egun, EGPan ez dago baimenduta bizikleta sartzea, salbu eta autobusaren sotoan garraiatzen bada. Egoera hori alda liteke etorkizunean, hainbat udalerri bizikletentzako ainguraketak ezartzeko aukera baloratzen ari baitira; trenari dagokionez, pertsona eta txartel bakoitzeko bizikleta bat garraiatu daiteke, eta horretarako espazioetan garraiatu beharko da, trenak edukiz gero, baina ibilgailuetan lekurik ez badago, bizikletarako sarbidea ukatu ahal izango da.

Proposamen honen bidez, bidaia berean modu desberdinak konbinatzeko aukera bilatzen da, bizikleta garraiatzeak erabiltzaileari gainkosturik eragin gabe, eta, horrela, banaketa modal bidezkoagoa lortzeko, modu aktiboak sustatuz.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 135.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 5.936.710 €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Intermodalitatea handitzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.

DESKRIPZIOA

Hiri-eremuetako bizikleta-zerbitzuak oso zabalduta daude une honetan. Zerbitzu horiek publikoak edo pribatuak izan daitezke: lehenengoak, normalean, bizikleta eguneroko mugikortasunean erabiltzeko orientatutak (normalean enpresa pribatuek jarduten dute, kontzesio-erregimenean); bigarrenek, berriz, batez ere noizbehinkako erabilerara eta/edo erabilera turistikora bideratutako merkatua bilatzen dute. Eredu horrek hedapen txikia du hiri-eremutik harago, zertxobait metropoli-eremuan eta oso gutxi hiriartekoan. Zerbitzu horiek hiri-eremuetatik haratago garatzeak, bizikletarako egokiak ez diren ibilbideen luzerak, azpiegitura eta ekipo faltak eragindako arazo logikoaz gain, hainbat eskumenek eta udal-erakundeen arteko koordinazioaren beharrak eragindako arazoak ditu. Metropoli- eta lurralde-eremuko garraio-agintaritzak funtsezko elementuak izan daitezke zerbitzu horiek garatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B3.P1)*

Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 135.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 5.936.710 €

XEHETASUNA

Bilbok eta Donostiak bizikleta-zerbitzu publiko bat dute, enpresa batek kudeatua: Bilbaobizi Bilbon eta DBizi Donostian. Gasteizek, bestalde, aparkaleku-zerbitzu segurua du hiriko hainbat lekutan. Gainera, zenbait operadorek bizikleta-zerbitzuak eskaintzen dituzte hiri barruko eta hiriarteko ibilbide eta ibilbideetarako, batez ere arrazoi turistikoekin.

Zerbitzu horiek hiri-eremukoak baino ez dira, aipatutako hiriarteko turismo-zerbitzuak eta Bizkaibizi bizikletak alokatzeko zerbitzua, Bizkaiko lurralde historikoko bederatzi udalerritan dagoena (Bilbo, Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Erandio, Leioa, Getxo eta Berango), izan ezik.

Bizikletarentzako hiri-eremuaren hedapen naturala, eguneroko garraiobide gisa, metropoli-eremua da; zerbitzuak metropoli-eremura hedatzeko, besteak beste, azpiegiturak zabaldu behar dira, eta zerbitzuak sortzeko erakundeak eta eskumenak koordinatu.

Neurri batzuk dagoeneko gauzatu dira edo gauzatzen ari dira. Azpiegituren arloan, adibidez, Bizkaian, bide-korridore handiei lotutako bizikleta-azpiegiturak garatu dira, eta mugikortasun-ardatz nagusien hiriarteko tarteetan bidegorriak sortzea aurreikusten da. Gipuzkoan, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea ezartzea proposatzen da. Sare horrek hiriko eta hiriarteko bizikleta ibilbideak ditu.

Azkenik, neurri horiek aprobetxa litezke Bikesharing zerbitzuak udalerrien artean erabili ahal izateko.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea.
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.

DESKRIPZIOA

Tradizionalki, ITSak (Intelligent Transport Systems) ibilgailu motordunentzako bide-azpiegituran aplikatu dira, bide-erabiltzaileen trafikoari buruzko informazioa emateko, trafikoa hobetzeko eta bide-segurtasuna areagotzeko helburu nagusiekin.

Hala ere, mota horretako aplikazioak bizikleta-azpiegiturara zabaltzeko aukera dago, teknologia aurreratuak integratzeko, erabiltzaileen segurtasuna, eraginkortasuna eta esperientzia hobetzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B4.P1)*

Estudio de la aplicación de sistemas ITS en la infraestructura ciclista

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea.
- Desplazamendu-denborak murriztea.

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 años):* 100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 años):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

XEHETASUNA

Bizikleta-azpiegituran ITS (Intelligent Transport Systems) sistemak aplikatzearen azterketak teknologia aurreratuak integratzea bilatzen du, erabiltzailearen segurtasuna, eraginkortasuna eta esperientzia hobetzeko. Garraio motorduneko sareetan ohikoak diren sistema horiek bizikleta bidezko mugikortasunera egokitu daitezke, trafikoaren kudeaketa optimizatzeko eta hiri-inguruneetan arriskuak murrizteko.

Bizikleta-azpiegiturako ITSek ibilbide azkarragoak eta seguruagoak eskeini ditzakete erabiltzaileentzat.

Garraio-sistema adimendun horiek elementu hauek izan ditzakete, adibidez:

- Sentsoreak eta kamerak, bizikleten trafikoari buruzko datuak denbora errealean biltzen dituztenak, ibilgailu geldituak edo bestelako arriskuak hautematen dituztenak, informazioa ematen dutenak eta ibilbideen plangintzan laguntzen dutenak.
- Irrati-frekuentzia bidezko identifikazio-txipak (RFID): Bidegurutzeetan edo puntu giltzarrietan erregistratu ahal izango dute txirrindularien pasabidea, eta aukera emango dute txirrindulariei lehentasuna emango dien ziklo semaforikoa kudeatzeko. Horrela, ibilbidea eraginkorragoa eta seguruagoa izango da.

Azkenik, ITSak bizikleta-sarean integratzeko beste garraiobide batzuekiko elkarreragingarritasuna kontuan hartu behar da, mugikortasun konektatua eta jasangarria bermatuz. Horrek esan nahi du bizikleten, garraio publikoaren eta ibilgailu pribatuen arteko datuak koordinatu behar direla, bizikidetza erraztuko duen eta hirietan mugikortasun aktiboa bultzatuko duen ekosistema adimendun bat sortuz.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 400.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA:

BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea .
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Intermodalitatea handitzea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Bizikleta da garraiobide mekaniko jasangarriena, baina, hainbat arrazoi direla medio, zaila da beste garraiobide batzuetatik bertara igarotzea.

Hiri-eremuan bidea egiten ari den arren, hiriarteko eremuan erabilera oso hasiberria eta hondarrekoa da oraindik. Bizikleta sustatzeko hainbat neurri ezarri behar dira; besteak beste:

- Erabiltzaileentzako azpiegitura segurua sortzea mugikortasun-fluxu garrantzitsuak dituzten korridoreetan
- Lurraldera egokitutako ibilgailuak (elektrikoak, hala badagokio) herritarren eskura jartzea: bizikleta-zerbitzua.
- Azpiegitura eta ekipamendu osagarriak sortzea, bizikletak lurraldean modu seguruan (zaintzapeko aparkalekuak) kokatu ahal izateko.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



1. PROPOSAMENA *(B5.P1)*

Gune Berezietan bizikletaz sartzeko aukera aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Trantsizio ekologikoa sustatzeko, egungo bizikleta-saretik gune berezietarako bizikleta-irisgarritasuna aztertzea proposatzen da. Helburu nagusia da mugikortasuna erakartzen duten nodoei desplazamendu-alternatiba erabat jasangarria ematea.

Diagnostikoan identifikatu den bezala, Arabako Lurralde Historikoan badira irisgarritasun mota hori izan behar duten gune berezi batzuk. Hauek dira: Lezako ospitalea, Arabako Parke Teknologikoa, Gasteizko aireportua eta Arasur zentro logistikoa.

Bizkaiko lurralde historikorako, bizikleta-sarea Bilboko aireportura, Bizkaiko Parke Zientifiko eta Teknologikora, Aparkabisa Zentro Logistikora, Euskal Herriko Unibertsitatera, Bilboko portura eta ospitale gehienetara zabaltzeko aukera aztertu behar da.

Azkenik, Gipuzkoaren kasuan, Euskal Herriko Unibertsitatea, Gipuzkoako Parke Zientifiko eta Teknologikoa, Goierri Berrikuntza Poloa, Garaia Parke Teknologikoa, Donostiako Aireportuar, Zaisa Zentro Logistikoa eta zenbait ospitale bidegorri-sarera konektatzea iradokitzen da.

Neurri hau beste plan batzuekin lotzen da, hala nola Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala 2013, Arabako Bizikletaren Estrategia 2021, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2014-2020, Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala 2021, edo Euskadiko Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzailea 2030, besteak beste.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B5.P1)*

Gune Berezietan bizikletaz sartzeko aukera aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

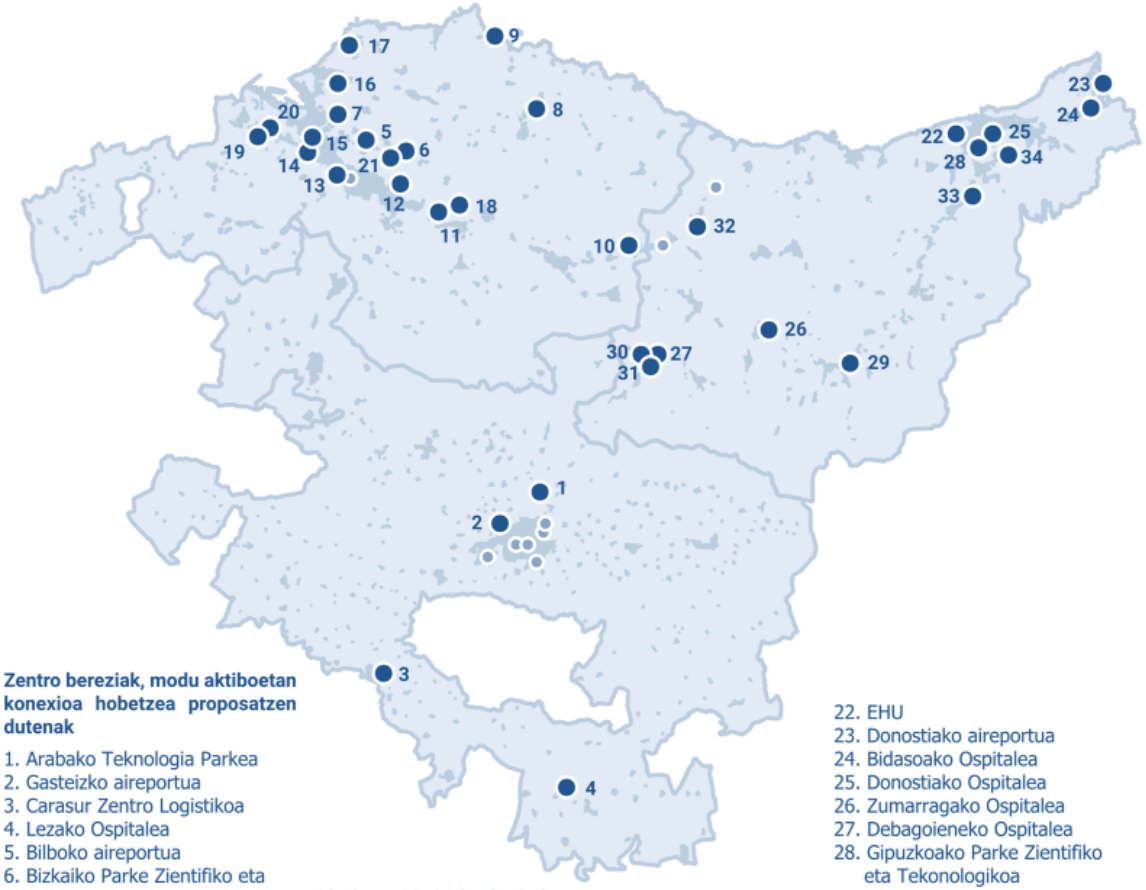
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**



Zentro bereziak, modu aktiboetan konexioa hobetzea proposatzen dutenak

1. Arabako Teknologia Parkea
2. Gasteizko aireportua
3. Carasur Zentro Logistikoa
4. Lezako Ospitalea
5. Bilboko aireportua
6. Bizkaiko Parke Zientifiko eta Teknologikoa
7. EHU
8. Gernika-Lumoko Ospitalea
9. Bermeoko Ospitalea
10. Zaldibarko Ospitalea
11. Galdakao-Usansolako Ospitalea
12. Santa Marinako Ospitalea
13. Basurtuko Ospitalea Zibila
14. Gurutzetako Ospitalea
15. San Eloy Ospitalea
16. Urdulizko Ospitalea
17. Gorlizko Ospitalea
18. Erletxe P.I.
19. El Campillo P.I.
20. Abra P.E., Abanto-Zierbena
21. Ugaldeguren P.I.
22. EHU
23. Donostiako aireportua
24. Bidasoako Ospitalea
25. Donostiako Ospitalea
26. Zumarragako Ospitalea
27. Debagoieneko Ospitalea
28. Gipuzkoako Parke Zientifiko eta Tekonologikoa
29. Goierriko Berrikuntza Gunea
30. Arabako Parkea Teknologikoa
31. Garaia Berrikuntza Gunea
32. Olaso P.I.
33. Erratxu P.I.
34. Bidebitarte P.I.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B5.P2)*

Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 85.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 85.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

XEHETASUNA

Bizikletaz egindako DUM edo B-DUM sistema logistiko nahiko berria da, tradizio ziklista handiena duten Europako herrialdetan (Holanda edo Alemania) edo Ipar Amerikako hiri handietan errotua. Espainian ekimen gutxi daude: garrantzitsuenen artean, kargako triziklo elektrikoak erabiltzen dituzten DUM mikroplataformak; edo mezularitza jasangarriko enpresak, ecommercetik datozen paketeak etxebizitzetara eramaten dituztenak, bizikleten bidezko banaketa-zentrotik.

Proiektu horiek oso sentikorrak dira garatutako negozio-ereduarekiko, eta aldez aurreko bideragarritasun-azterketak behar dituzte. Askotan, kanpoko ekarpen publiko edo pribatuak izan behar dituzte. EAEko Salgaien Hiri Banaketan (DUM) bizikletaren erabilera heterogeneoa da kontuan hartutako hiriaren arabera, eta, oro har, oso hasiberria:

- Donostian, enpresa pribatuek salgaiak hirian bizikletekin banatzeko sistemak ezarri dituzte, haien bezeroentzat bakarrik.
- Gasteizen, duela gutxi egindako azterlan batean, aztertzen ari dira karga-bizikleten bidez salgaiak banatzeko microhub bat sortzeko aukera. Enpresa pribatuek egindako esperientziak ere badaude.
- Bilbon, bizikleten erabilerari buruzko hainbat esperientzia daude, salgaiak hirian banatzeko.

B-DUMk zeregin garrantzitsua izango du etorkizuneko hiri adimendun eta jasangarrietan, eta multzo horretan sartu beharko dute euskal hiri garrantzitsuenek.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 2.205.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (*30 urte*): 2.205.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (*30 urte*): - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Intermodalitatea handitzea

DESKRIPZIOA

Bizikletaren azpiegiturak eta Euskal Autonomia Erkidegoak errepideen arloan dituen eskumenek foru-aldundien esku uzten dituzte sektore hori antolatzeko eta kudeatzeko eskumenak, hiriarteko eremuan. Hiri-eremuan, eskumenak toki-erakundeei dagozkie.

Horrela, lurralde historikoek lurraldean estaldura handia duten bizikleta-sareak garatzeko planak egin dituzte (Lurralde Plan Sektorialak), baita era garraiobide hori sustatzeko estrategiak ere. Udalerri askok ere egin dute.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B6.P1)*

Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

XEHETASUNA

Bizikleta ohiko garraiobide bihurtzea lortzeko, besteak beste:

- Sare irisgarria, funtzionala eta segurua eraikitzea (ibilbideak eta aparkalekuak).
- Bizikletak mailegatzeko zerbitzuak erraztea (bizikleta publikoen parkeak).
- Bizikletak erosteko eta garraiobide gisa erabil daitezen sustatzeko laguntza-programak ezartzea, batez ere lan-eremuan, dela lan-joan-etorrietarako, dela in itinere bidaietarako.
- Erabilera kolektibo berrietara hedatzea neurri osagarrien bidez (ITSak ezartzea, erabilerari buruzko prestakuntza, bizikleta elektrikoen parkeak sortzea...).
- Bizikletaren eguneroko erabilerari buruzko sentsibilizazio- eta sustapen-kanpainak, garraio publikoarekiko intermodalitateari lotuak.

Lurralde Plan Sektorialak eta Foru Aldundiek egindako Bizikleta Sustatzeko Estrategiak, udalerri ugarik garatutako planekin batera, helburu hori beren eskumen-eremuetan lortzen saiatzen dira. Tresna horiek osatzeko eta Erkidego osoan antzeko neurriak har daitezen sustatzeko, irizpideak eta jarduerak homogeneizatzeko gai izango den plan bat egitea gomendatzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(B6.P2)*

Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 2.100.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.100.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

XEHETASUNA

Eskola-mugikortasuneko planak orientabide eta ekintza multzo bat dira, hezkuntza-erakundeetan gune seguru bat sortzea eta bide-kultura seguru eta jasangarri bat sustatzea bilatzen dutenak. Plan horietan, normalean, hiru neurri mota sartzen dira: hirigintzako jarduerak; trafikoa eta mugikortasuna kudeatzeko neurriak; eta modu aktiboen erabilera sustatzeko neurriak.

Modu aktiboak (ibiltzea, bizikleta/patinetea) sustatzeko neurri horiek bereziki garrantzitsuak dira erabiltzaile potentzialen ezaugarriak kontuan hartuta.

Hainbat sustatzailerekin (udalak, eskola-zentroak...) lan asko egin da ildo horretan. Planak banaka egiteak abantailak baditu ere, aztertutako fenomenoen kontingentzia kontuan hartuta, kasu bakoitzean irtenbide egokiak eskatzen baititu, aurretiazko metodologia eta irizpide komunik ez izateak, besteak beste, arazo hauek ekar ditzake: gehiegizko baliabideak erabiltzea, aurreko esperientziak ez aprobetxatzea eta jarduera homogeneoak behar dituzten eremuetan irtenbide desberdinak hautatzea.

Plan horiek egitea bultzatu beharko litzateke, eta, aldi berean, horiek idazteko gidak ezarri ahal izango lirateke.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 715.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 715.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

DESKRIPZIOA

Bizikleta modu berria da eguneroko garraiobide gisa. Bestalde, bere ezaugarriengatik kudeaketa oso espezifikoa behar du, eta horrek, tradizionalki, garraio-sistema eraginkorrago bat lortzeko bideratutako integrazio- eta intermodalitate-prozesuetatik kanpo mantendu du.

Intermodalitatea edo tarifen integrazioa bezalako prozesuak hasiberriak dira modu horretan, baina, zalantzarik gabe, datozen urteetan aurrera egin behar dute modu hori, ziurrenik jasangarrienetakoa, garraio-sistema osoan integratzeko.

Bizikletak elektrikoak izan daitezke edo ez, bai eta partikularrenak edo ibilgailuen alokairu-zerbitzuak eskaintzen dituzten enpresenak ere. Enpresa horiek izaera publikoa edo pribatua izan dezakete, eta azken kasu horretan zerbitzuak emateko erregimenean lan egiten dute normalean.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B7.P1)*

Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Bizikleta-sare eraginkor bat eratzeko, herrigune nagusiak eta gune bereziak edo erakarpen-nodo garrantzitsuenak lotuko dituen egitura bat garatu behar da. Sareko zenbait tarte lotu gabe geratzen direla ikusi da, eta, beraz, moduaren antolamendua eta kudeaketa hobetzeko, lurraldeak bizikleta-azpiegituraren bidez lotzea proposatzen da.

Gaur egungo eta etorkizuneko mugikortasunean berebiziko garrantzia du bizikletak, eta, horregatik, garraiobide horretan baliabideak inbertitzeko eta pertsonek bizikletaren erabilera areagotzeko erraztasunak emateko, azpiegitura osoa eta kalitatezkoa sortu behar da.

Proposamen hori, beraz, 2013ko Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren, 2021ko Arabako Bizikletaren Estrategiaren, 2021ko Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren, Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialaren eta Bilboko, Gasteizko, Donostiako eta Getxoko Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planaen barruan sartzen da, eta EAEko hiru lurralde historikoetako egungo bizikleta-sarea aztertu nahi du, haren segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.

Azpimarratu behar da, azkenik, administrazio eskudunek zehaztu behar dituztela egin beharreko jarduketen eta konexioen xehetasunak.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B7.P1)*

Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

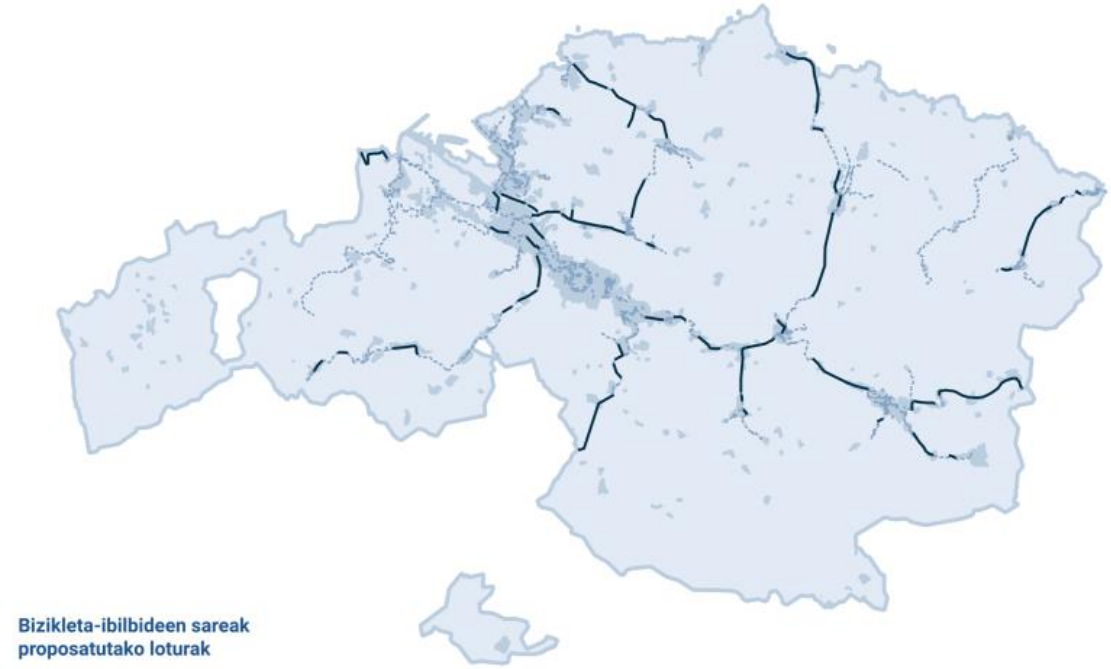
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €



JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B7.P1)*

Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

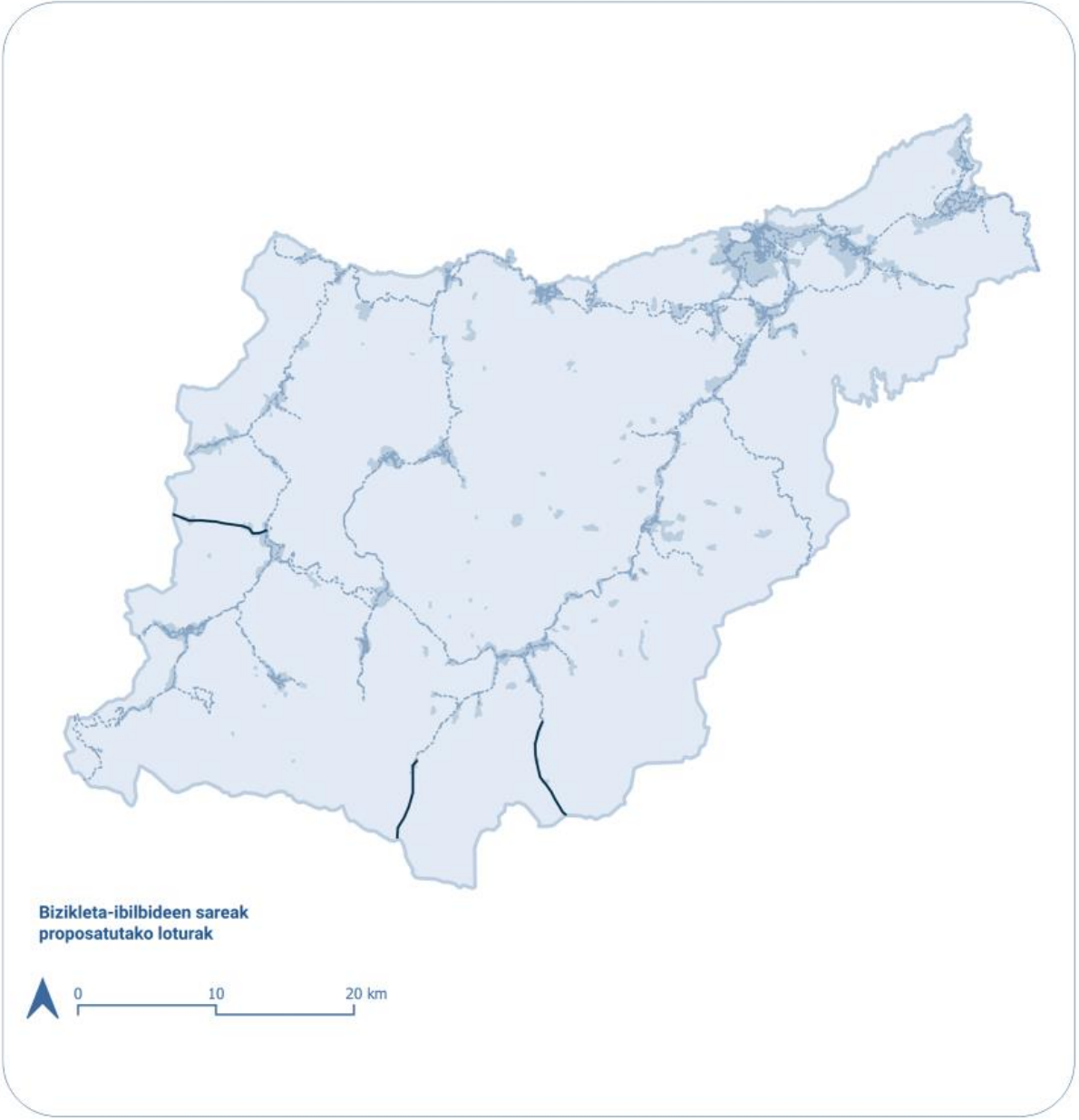
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €



JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(B7.P1)*

Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

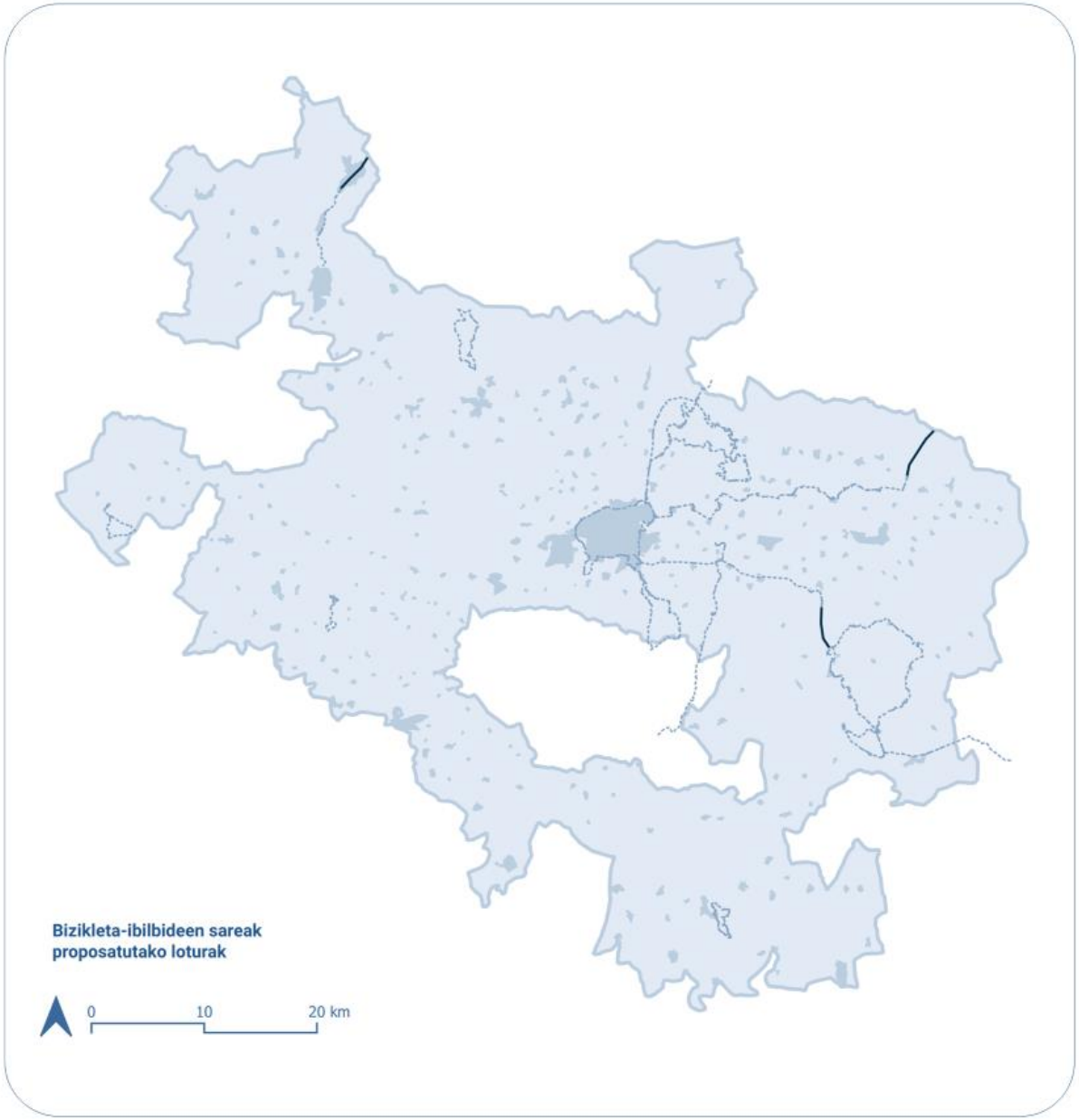
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 315.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 315.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €



JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



2. PROPOSAMENA *(B7.P2)*

Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 400.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 400.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

XEHETASUNA

Gaur egun, Bilbok eta Donostiak bizikletak mailegatzeko zerbitzu publikoak dituzte hirian ibiltzeko:

- Bilbaobizi (Bilbo)
- Dbizi (Donostia).

Bestalde, Bizkaiko Lurralde Historikoan, Bizkaibizi izeneko hiriarteko bizikletak mailegatzeko zerbitzua dago. Bizikletak alokatzeko zerbitzu horrek 78 geltoki ditu bederatzi udalerritan: Bilbon, Barakaldon, Sestaon, Portugaleten, Santurtzin, Erandion, Leioan, Getxon eta Berangon.

Zerbitzu horietako bakoitzak bere app partikularra du bizikleten erabileraren ordainketa egiteko.

Bizikletaren eguneroko erabiltzaileak nahiko leial jokatu ohi du garraiobide horrekin, horretarako baldintzak ematen bazaizkio, ohiko bizilekua duen herrian egon zein ez.

Zerbitzu horiek BAT (Araba), BARIK (Bizkaia) eta MUGI (Gipuzkoa) diru-txartelen bidez ere ordaindu ahal izatea proposatzen da, zerbitzua erabiltzen den lurralde historikoa edozein dela ere. Horretarako, identifikatzeko eta ordaintzeko behar den teknologia instalatu beharko da.

Jarduera honen bidez, bizikleta (hirikoa eta hiriartekoa) EAEko ordainketa integratuko sisteman integratzea bultzatu nahi da.

JARDUKETA-ILDOA:

MODUAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



3. PROPOSAMENA *(B7.P3)*

Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

DETALLE

Euskal Autonomia Erkidegoan, bizikleta-azpiegituren plangintza eta exekuzioa hainbat administrazioren artean banatuta dago, eta foru-aldundiak dira errepideen eta bideen arloko eskumen esklusiboak dituztenak, bizikleta-bideak barne. Lurralde historiko bakoitzak bere foru-arau arautzailea du: 4/2010 Foru Araua Araban, 10/2014 Foru Araua Bizkaian eta 1/2007 Foru Araua Gipuzkoan. Horrek guztiak ikuspegi tekniko desberdinak ekarri ditu azpiegitura horien diseinuan eta eraikuntzan..

Arau- eta eskumen-aniztasun horren ondorioz, diseinu-irizpideak ez dira homogeneoak, eta horrek eragina du bizikleta-sarearen segurtasunean, erosotasunean eta jarraitutasunean, batez ere lurralde-eremu desberdinak lotzen dituzten tarteetan. Egoera horri aurre egiteko, Eusko Jaurlaritzak «Bizikleta-bideetako bide-zoruak diseinatzeko gomendioak» dokumentua egin zuen 2017an, bide-zoruen portaeraren jarraipena egitea eta diseinua etengabe hobetzea erraztuko duten konponbide tekniko komunak sustatzeko..

Testuinguru horretan, administrazioen arteko koordinazio-mekanismo bat sortzea proposatzen da, foru-aldundien, Eusko Jaurlaritzaren eta inplikatutako beste erakunde batzuen artean jarraibide tekniko komunak adostu ahal izateko. Jarduketa honen helburua da bizikleta-azpiegituren diseinuan lurralde-koherentzia sustatzea, erabiltzaileen esperientzia hobetzea, inbertsio publikoa optimizatzea eta bizikleta-sare integratu, seguru eta efiziente baterantz aurrera egitea..

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 422.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 422.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.508.102 €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Bitarteko aktiboetako, eta zehazkiago bizikletaren, mugikortasunaren ezaugarri espezifikoen ondorioz, garraiobide hori behar bezala erabiltzeko eta kontuan hartzeko prestakuntza, bai erabiltzaileena bai gainerako herritarrena, elementu erabakigarria da garraiobide hori modu seguru eta fidagarri bihurtzeko, eta, ondorioz, eguneroko mugikortasunean gaur egun duten partaidetza-kuota handitzeko.

Ildo horretan, Euskal Autonomia Erkidegoan, plan eta estrategia ugarik jasotzen dute prestakuntza garraio-modu hori behar bezala garatzeko funtsezko jarduera-ildo gisa. Eskumen-eremua kontuan hartuta, normalean foru-aldundiak eta udalak dira plan horien arduradunak, adibidez

- Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.
- Gasteizko Mugikortasun Jasangarriaren eta Espazio Publikoaren Plana
- Gipuzkoako bizikletaren estrategia.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: **BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



1. PROPOSAMENA *(Bg.P1)*

Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 422.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 422.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 2.508.102 €

XEHETASUNA

Administrazioen plan eta estrategia askotan bizikletaz mugitzeko prestakuntza kontuan hartzea behin eta berriz errepikatzen den arren, orain arte ezein administraziok (Estatukoa, autonomikoa edo tokikoa izan) ez du egin bizikletaren erabilerari buruzko prestakuntza-kanpaina hedagarririk, toki-administrazioek edo hezkuntza-erakundeek beraiek abian jarritako zentroetarako irisgarritasun-planak egin ondoren gomendatutako ikastaro batzuetatik harago.

Ildo horretan, administrazioek prestakuntza-jarduerak garatu beharko dituzte hurrengo urteetan, honako ildo hauetan:

- Bide-segurtasuna hobetzea eta txirrindularien istripuak murriztea
- Hiriguneetan txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza hobetzea
- Bizikleten kontserbazio-egoera hobetzea (segurtasun handiagoa, bizikletaren bizitza baliagarri handiagoa...)

4.2.5. Jarduketa-plana: Aireportuak



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 215.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 265.643.130 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.390.378 €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat.
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

Euskadik hiru aireportu komertzial ditu:

- Bilboko aireportua (Loiu)
- Donostiako aireportua (Hondarribi)
- Gasteizko aireportua (Foronda)

Hiru aireportuak nazioartekoak dira; Bilboko aireportua da garrantzitsuena konexioei eta bidaiariei dagokienez; Gasteizkoa, berriz, salgaien trafikoari dagokionez garrantzitsuenetakoa da nazio mailan.

Azken urteotan 3 aireportuek izan duten hazkundeak horien edukiera handitzea sustatu du, bai bidaiariena, bai salgaiena, onartutako Plan Zuzentzaileetan agerian geratu den bezala.

Gainera, EAEko aireportu-sistemak hainbat erronkari egin beharko die aurre, hala nola irisgarritasuna hobetzeari eta trenarekiko intermodalitateari, batez ere abiadura handiko sistema berriarekin.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(A1.P1)*

Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta AENA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

2001ean Bilbo-Loiuko aireportuaren egoera aztertu zen aireportuaren Plan Zuzentzailearen bidez. Etorkizuneko beharrak asetzeko helburuarekin, Planak egin beharreko jarduera sorta bat zehaztu zuen, ia guztiak edukierarekin lotutakoak, besteak beste:

- Lurrak eskuratzea eta desafektaztea
- Terminal-eraikin berria handitzea
- Karga-terminal berri bat eraikitzea

Eta 2009an terminal berria eta erantsitako instalazioak handituko zirela iragarri zen, instalazioaren gaitasun operatiboa handitzeko; ez zen garatu. Hori dela eta, 2020an Plana Berrikusteko Proposamen bat egin zen. Proposamen horretan hainbat jarduera jasotzen dira, eta proposamen honekin lotura handiena dutenak hauek dira:

- Aireontziak aparkatzeko plataforma handitzea
- Egungo terminal-eraikina handitzea eta birmoldatzea.
- Bidaiarientzako aparkalekuen edukiera handitzea
- Aire-kargako eremua aireportuaren iparraldera eramatea
- Hegoalde eremua berrantolatzea abiazio orokorreko eta exekutiboko bidaiarientzat

Proposamen hau Bilboko Aireportuaren Plan Zuzentzailearen (2001) eta Planaren Berrikuspen Proposamenaren barruan kokatzen da, eta Euskal Autonomia Erkidegoan integratutako Aireportu Ereduarekin (2015) eta Euskadiko Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzailearekin (2030) nolabaiteko lotura du.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(A1.P2)*

Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta AENA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

XEHETASUNA

Donostiako aireportuaren 2006ko Plan Zuzentzaileak agerian utzi zituen azpiegitura horrek plataforman eta karga-instalazioetan dituen disfuntzioak. Horregatik, plan horretan jasotako jarduerak eta proposamenak ezartzea proposatzen da, aireportuko azpiegitura, instalazio, ekipo eta aire-nabigazioari dagokionez.

Vitoria-Gasteizko Aireportuko Plan Zuzentzaileak (2001) aireportuko azpiegiturari eta instalazioei lotutako zenbait jarduera zehaztu zituen, bai aireko trafikoaren eta garraioaren eskakizunei bai erabiltzaileen eta ingurunearen eskakizunei eta beharrei erantzun integrala emateko.

Proposamen hau Donostiako (2006) eta Gasteizko (2001) aireportuetako Plan Zuzentzaileen barruan sartzen da, eta Euskal Autonomia Erkidegoan Integratutako Aireportuen Ereduarekin (2015) eta Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gidaplanarekin (2030) nolabaiteko lotura du.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(A1.P3)*

Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe luzea

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS

INBERTSIO-KOSTUA: 215.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 265.643.130 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 23.390.378 €

JARDUKETA-PLANA: AIREPORTUAK

XEHETASUNA

Bilbo-Loiuko aireportuaren trenbide-lotura euskal trenbide-sareak dagoeneko aurreikusten duen proiektu bat da, Bilbo eta aireportua lotzeko, maiztasun handiko trenen bidez (metro-zerbitzua).

Zerbitzu hori, hasiera batean, Bilboko metroaren egungo 3. linea ipar-ekialdetik zabaltzeko aukera gisa planteatzen da.

Proiektua hiru fasetan banatzen da:

- Artxanda mendiaren azpian tunel berri bat eraikitzea.
- La Ola - Sondika saihesbidearen eraikuntza, Ola eta Sondikako egungo geltokiak berrkokatuta eta berreraikita
- Loiuko aireportuko pistapean tunel bat eta Bilboko aireportuko terminalean geltoki berri bat eraikitzea.

Ibilbide berri horretako zerbitzuak aipatutako metro-linean sartzea aurreikusten da, dagoeneko martxan dagoena, Matikoko geltokitik aurrera hedatu ondoren.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(A1.P4)*

Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: AENA, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: -€

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

XEHETASUNA

VIAP (Vitoria Industrial Air Park) proiektua Eusko Jaurlaritzaren, Arabako Foru Aldundiaren eta Gasteizko Udalaren ekimena da, industria, berrikuntza, merkataritza eta turismoa sustatzeko.

Forondako aireportua aire-kargan espezializatuta dago, eta, beraz, proiektu honen bidez, Espainiako aireportuak jarduera ekonomiko produktiboaren nodo gisa eta ez garraio-azpiegitura gisa soilik ikustea bilatzen da. Vitoria-Gasteiz hiritik 8 km-ra dago, eta laugarren postuan dago Espainiako aireko kargan; gainera, Jundizko industrialdeari esker, logistika-gune estrategiko bat garatu ahal izango da bi garraio-nodo horien artean.

Proiektu honen helburua da Vitoria-Gasteizko aireportuaren inguruan aeronautika-sektorera bideratutako industria-parke bat garatzea, azpiegitura-maila handikoa eta malgua, teknologia-parkearen ezaugarriak dituena eta aeronautika-industrian eragin berezia duena. Horri esker, esportatzeko bokazioa duten eta gertuko industria-aireportu baten beharra duten industria- eta zerbitzu-enpresentzat leku erakargarritzat jo ahal izango da.

Proposamen hau Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialean eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan (2019) jaso da.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(A1.P4)*

Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

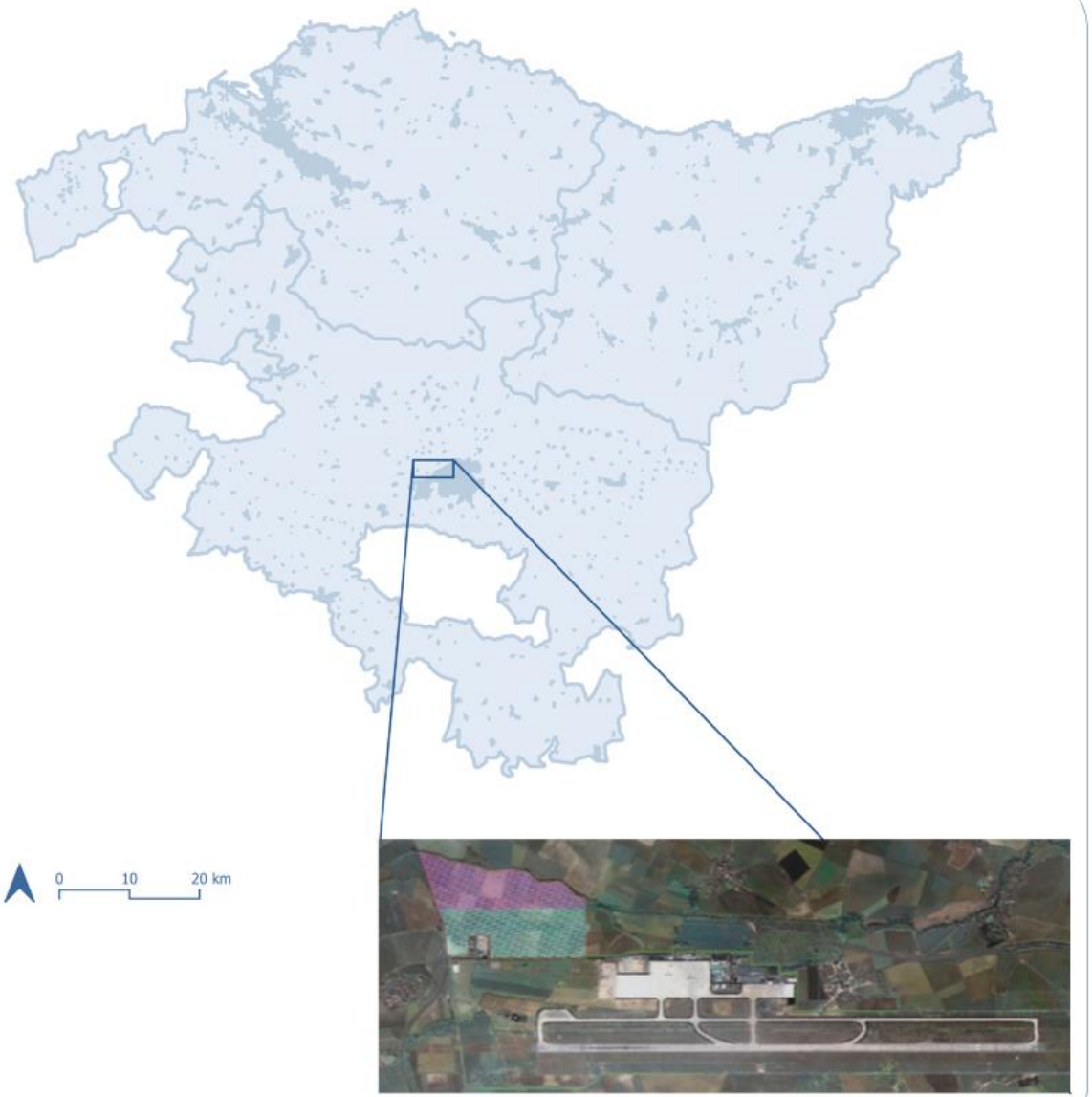
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: AENA, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €



JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

COSTE TOTAL ESTIMADO *(30 urte):* -€

BENEFICIO TOTAL ESTIMADO *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

Aireportuetako zerbitzuei buruz hitz egiten denean, termino hori aire-konpainiek eskaintzen dituzten konexioekin, airelineek erabiltzaileei eskaintzen dizkieten zerbitzuekin (konpainiak eta bidaiariak) eta, bereziki, aireportura sartzeko garraio publikoko zerbitzuekin (trena edo EGP) lotzen da.

Aire-konexioak konpainien esku daude, eta, beraz, administrazioak bere lurraldearen eragin-eremua sustatzeko politiketan baino ezin du jardun (biltzar-hiriak, erakargarri turistikoak...), lurraldearen erakarpen-ahalmena nabarmenduz, konpainien gaineko interesa sortzeko haien konexio-eskaintzarako.

Gaur egun, EAEko hiru aireportuak ondo lotuta daude EGPrekin hurbileko hinterlandarekin (batez ere dagokion Lurralde Historikoko hiriburuarekin), baina ez gainerako lurralde historikoekin. Trenbideko konexiorik ez dago kasu bakar batean ere, baina zaila da, aldez aurretik dagokion azpiegitura eraikitzearen mende baitago.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(A3.P1)*

Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

XEHETASUNA

Aireportuak Lurralde Historikoetako hiriburuekin lotzea funtsezkoa da; horregatik, Errepideko Garraio Publikoaren bidezko konexio azkarra eta eraginkorra bilatzen da, hau da:

- Errepide bidezko garraio publikoan hiri-gune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea, eta, horren ondorioz, zentro horietara iristeko ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea eta emisioak eta inpaktua murriztea.
- Kate intermodalak osatzea lurralde historikoetako hiriburuetan gehien nagusitzen diren moduekin, hala nola metroa edo tranbia, eta ibilbide luzekoekin, hala nola autobusa edo hegazkina

Proposamenak hiri handien errepideko garraio publikoko konexioa bermatu nahi du, non hirurek aireporturako zuzeneko zerbitzua izango duten, haien funtzionamendura egokitutako ordutegiekin, hiri barruko garraioaren erabilera sustatzeko zentro erakargarri handi horietara iristeko.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: AIREPORTUAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

Aireko garraioaren jasangarritasunaz hitz egiten denean, aireontzien erregai fosilen kontsumoan jartzen da arreta normalean. Hala ere, aireportu-azpiegituretan, gainerako garraio-instalazio handietan bezala, jarduteko eta hobetzeko tarte handia dago.

Eguzki-panelak jartzea, gutxiago kutsatzen duten handling ibilgailuen erabilera, kudeatutako hazkunde ekologikoa, kogenerazioa, edo hondakinen tratamendu ekologikoa, nazioarteko beste aireportu batzuetan une honetan egiten ari diren jarduketak dira, eta gainerakoentzako bidea erakusten dute.

Gaur egun, EAEko aireportuak, beren ekimenez edo AENAren eskutik, neurri horietako batzuk sartzen hasi dira pixkanaka, baina apustu irmoa falta da, beste herrialde eta aireportu-instalazio batzuetan egin duten bezala.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



1. PROPOSAMENA *(A5.P1)*

AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Corto/medio plazo

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: AENA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

XEHETASUNA

AENAk 46 aireportu eta 2 heliportu kudeatzen ditu Espainian (horien artean, EAEko 3 aireportuak). Klima-aldaketa eta kutsadura bezalako mehatxuen aurka borrokatzeko, AENAk 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia garatu du. Honako helburu hauek ditu, besteak beste:

- Karbonoan neutrala den aireportu-operadorea izatea 2026an, eta 0 isurketakoa 2040an.
- NOx, SOx eta PM isuriak murriztea.
- Beste agente batzuen traktore gisa posizionatzea, haien deskarbonizazioabizkortzeko.
- Birziklatutako hondakin ez-arriskutsuen ehunekoa % 72ra arte handitzea 2030ean, eta % 100era arte 2040an.
- Isolamendu Akustikoko Planekin jarraitzea.

Jarduerak helburu horiek bete daitezen bultzatu nahi du EAEko aireportuetan.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: AIREPORTUAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea

DESKRIPZIOA

Eusko Jaurlaritzak egindako "EAEko aireportuak kudeatzeko eredu integratua" izeneko azterlanak jarduera-plan bat proposatu zuen, honako hau azpimarratuz

Aireportu-azpiegiturak plan zuzentzaileak eguneratzea; Bilboko terminala handitzea: Bilboko aireportua III. kategoriara egokitzea, eta Gasteizen merkantzietarako egin daitezkeen inbertsioak

Aireportuen konexioa: EGP zerbitzuak sortzea Gasteizko eta Donostiako aireportuen eta gainerako lurralde historikoetako hiriburuen artean: EAEko aireportuen eta etorkizuneko Euskal Y-aren geltoki hurbilenen arteko lotura onak bermatzea

Tarifa-politika: aireportuetako tarifa-politikaren aldaketa batek duen eraginaren azterketa

Negozioa sustatzeko jarduerak egungo sustapeneko hiru sozietateren eredua proposatutako aireportu-eredu berriaren beharretara eta errealitatera egokitzea,

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(A7.P1)*

Plan Zuzentzaileak eguneratzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Desplazamendu-denborak murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA ETA AENA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **AIREPORTUAK**

XEHETASUNA

Plan Zuzentzailea da aireportu batek aireko trafikoen etorkizuneko bilakaerari erantzuteko behar dituen espazioen aurreikuspena egiten duen plangintza-tresna, eta aurreikusitako hegaldiak, bidaiariak eta salgaiak gehitzeko beharrezkoak diren azpiegitura berriak behin-behinean definitzen ditu.

Bilboko Aireportuko eta Gasteizko Aireportuko Plan Zuzentzaileak 2001ean onartu ziren, eta Donostiako Aireportukoa, berriz, 2006an.

Plan horiek onartu zirenetik igaro den denborak ekar dezake plan zuzentzaile horiek presentzia, aukera edo ordezkagarritasunen bat galdu izana aireportuen eta haien ingurune sozio-ekonomikoaren egungo egoerari dagokionez

Azkenik, adierazi behar da duela gutxi, 2020an, Bilboko Plana Berrikusteko Proposamena egin zela. Dokumentu honek hainbat jarduera biltzen ditu; aipagarrienen artean:

- Aireontziak aparkatzeko plataforma handitzea
- Egungo terminal-eraikina birmoldatu eta handitzea
- Bidaiarientzako aparkalekuen edukiera handitzea
- Aire-kargako eremua aireportuaren iparraldera eramatea

4.2.6. Jarduketa-plana: Portuak



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 1.029.805.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.247.733.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 358.166.640 €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Euskadin bi portu-talde daude:

- Interes orokorreko portuak (2): Bilbo eta Pasaia
- Portu txikiak (15): Bizkaian (Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Bermeo, Armintza, Plentzia) eta Gipuzkoan (Hondarribia, Donostia, Orio, Getaria, Zumaia, Deba eta Mutriku)

Trafikoen hazkundearen, lehiakortasunaren areagotzearen, eta intermodalitatearen eta logistika-sektorearen garapenaren ondorioz, azpiegituren alorrean, Bilboko eta Pasaiako portuek hurrengo erronkei aurre egin beharko diete datozen urteetan, besteak beste: edukiera falta, lurralderako irisgarritasuna hobetzea, azpiegitura intermodalen garapena (edukiontzien terminalak...) eta logistika-gune osagarrien sorrera (logistika-jardueren eremuak, portu lehorrak...).

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: PORTUAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P1.P1)*

Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA, Portuetako agintaritza, Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

EAEn 4 logistika-zentro garrantzitsu daude: CTVi, ZAISA, APARKABISA eta ARASUR; eta bi merkataritza-portu: Bilbo eta Pasaia.

Zentro horiek portuekin behar bezala lotuz gero, bide- edo tren-korridoreak sortzen dira EAEra salgaiak sartu-ateratzeko gune garrantzitsuenen artean (portuak) eta lurraldean salgaien trafikoa banatzen eta sortzen duten puntu garrantzitsuenetako batzuen artean (logistika-zentroak). Muturren ezaugarriak direla eta, korridore horiek merkantzia-fluxuen eskaera potentzial handia dute.

Proposamen honen bidez ziurtatu nahi da EAEn dauden zentro logistiko guztiek kalitatezko lotura zuzena izatea (bideak eta/edo trenbideak) beren lurralde historikoko portu batekin edo batzuekin. Jarduera horrek azpiegitura sortzea ekar dezake, halakorik ez badago, edo azpiegitura hobetzea, gaur egun halakorik badago, baina azpiegitura hori eskasa bada.

Neurri hori Bilboko Portuaren Plan Estrategikoaren, Bilbo Metropolitarraren Lurralde Plan Partzialaren eta 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen barruan dago.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P1.P1)*

Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

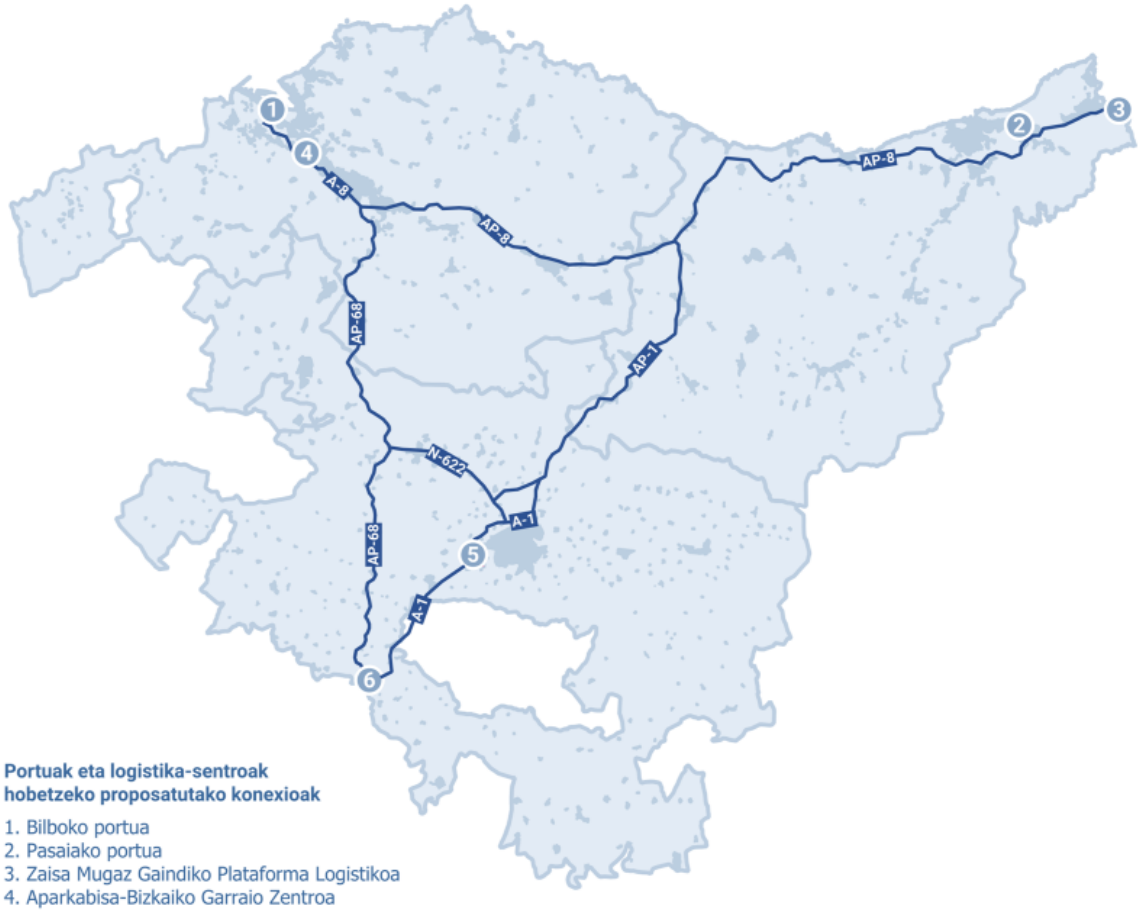
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA, Portuetako agintaritza, Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**



Portuak eta logistika-sentroak hobetzeko proposatutako konexioak

1. Bilboko portua
2. Pasaiako portua
3. Zaisa Mugaz Gaindiko Plataforma Logistikoa
4. Aparkabisa-Bizkaiko Garraio Zentroa
5. Gasteizko Garraio eta Logistika Zentro Intermodala
6. Arasur Plataforma Logistiko Intermodala

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(P1.P2)*

Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Medio plazo

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ETS y ADIF

INBERTSIO-KOSTUA: 1.029.700.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA: 1.247.428.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA: 358.166.640 €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

Portuekiko tren bidezko konexioek funtsezko zeregina dute logistikako nodoen sare multimodal lehiakor bat diseinatzean.

Pasaiako portuan trenbide-irisgarritasuneko hainbat jarduketa egingo dira datozen urteetan, salgaien trafikoa errazteko:

- Lezo-Errenteriako geltokian trenbideen luzera erabilgarria 550 metroraino handitzea.
- Astigarragatik Lezora doan merkantzien saihesbidea egitea.
- ETSk aurreikusitako porturako zabalera metrikoko trenbidearen sarrera.

Bestalde, Bilboko portuan honako trenbide-jarduketa hau egitea aurreikusten da:

- Hegoaldeko trenbide-saihesbidea. Trenbide-lotura berri horrek zuzenean lotuko du Bilboko portua Europarekin, Atlantikoko trenbide-korridorea osatzen duen Europa Barneko Sarearen bidez. Trenbide-lotura horrek lehiakortasuna hobetzen lagunduko du. Gainera, Ezkerraldeko eta Meatzaldeko udalerrien bizi-kalitatea hobetzea ahalbidetuko du; izan ere, martxan jartzearekin batera, Santurtzi, Portugalete, Sestao eta Barakaldo egungo sareko salgaien trafikotik askatuko dira.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: PORTUAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Portuek pertsonei, salgaiei eta ibilgailuei eskaintzen dizkieten zerbitzuak lehiakortasunerako tresna garrantzitsuak dira beste portu-instalazio batzuekiko, foreland eta hinterland-en tamainari eta, azken batean, bideragarritasunari nabarmen eraginez

Bilboko portuak Espainiako portu nagusien araberako zerbitzuak eskaintzen ditu une honetan.

Pasaiako portuan, ordea, gabeziak antzeman dira, eta gabezia horiek portuaren lehiakortasunari kalte egiteaz gain, bi portuak batera kudeatzeko haien arteko osagarritasun-, espezializazio- eta ordezkapen-mekanismoetan oinarritutako balizko eredu optimoa eragozten dute.

JARDUKETA-ILDOA:

ZERBITZUAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: PORTUAK

XEHETASUNA

Produktu begetalen kanpo-merkataritza kontrol fitosanitarioaren mende dago mugan. Kontrol hori mugako kontrol-postuetan edo estatu kide batek kontrol ofizialak egiteko izendatutako lekuetan egiten da.

Pasaiako portua Espainiako mugako kontrol-postuetako bat izan zen duela urte batzuk, eta, horretarako, ikuskatzeko instalazio fitosanitarioak zituen. Duela denbora bat, Portua bertan behera utzi zuten eginkizun horiek betetzetik, eta, ondorioz, trafiko espezializatu batzuetara iristeko aukera galdu du, Bilboko Portuak horietara sarbidea duen bitartean. Normala da, gainera, portuei lotutako horrelako ekipamendu bat baino gehiago dituzten erkidegoak aurkitzea Espainian.

Ildo horretan, Bilboko portua ere kontuan hartu behar da, mugako kontrol-zerbitzuak ematen diren esparruak bateratzea planteatu baita bertan.

Proposamen honek kudeaketa eta inbertsio zehatzak egitea proposatzen du, Pasaiako Portuari instalazio eta ekipamendu horiek berriz hornitzeko eta Bilboko Portuko mugako kontrol-zerbitzuen koordinazioa hobetzeko..

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P3.P1)*

Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Portu adimenduna (Smart Port) kontzeptua portu autonomo gisa definitzen da, berrikuntzan eta teknologian oinarrituta.

Estatuko Portuak, EAEko merkataritza-portu nagusiak bere mendean dituena, bere 2020 Esparru Estrategikoan Digitalizazio Plan Zuzentzaile bat planteatzen du, inplikatutako hainbat administrazioren datu-sistemak bateratzeko eta sareko integrazio digitala egiteko helburuarekin, trazabilitatea duten kate logistiko osoetara eta portu-sistema osora hedatuta. Horrela, bada, Bilboko Portua sektorearen eskakizun berrienei erantzuteko jarduerak egiten ari da, hala nola, kate logistikoan integratzea, garraio-fluxuen optimizazioa, prozesuen digitalizazioa edo ingurumenarekiko konpromisoa. Pasaiako portuak, bestalde, ibilgailuen gidaritza automatikoko eta IoT plataforma aurreratuko teknologiak aplikatu nahi ditu, besteak beste.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P4.P1)*

Estatuko Portuen 4.0 Funtsak proiektuan parte hartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

Ports 4.0 kapital-funtsa Estatuko Portuak erakundeak eta Espainiako Portu Agintaritzek onartutako berrikuntza ireki korporatiboaren eredua da, berrikuntza disruptiboa lehiakortasunerako, eraginkortasunerako, jasangarritasunerako, segurtasunerako eta babeserako elementu gisa sustatzeko eta txertatzeko Espainiako logistika- eta portu-sektorean, 4.0 ekonomiarako trantsizioa erraztuz. Funtsa berrikuntza-prozesuaren edozein fase finantzatzera zuzenduta dago (ideiazioa, balidazioa, azelerazioa, prototipatzea, hazkundea, etab.). Gainera, argi eta garbi disruptiboak diren teknologia berriei ez ezik, 4.0 ekonomian oinarritutako prozesu eraginkorragoak eta negozio-ereduak garatzeari lotuta dago (Big Data, IoT, Blockchain, Adimen Artifiziala, Errealitate Birtuala, Machine Learning, etab.).

«Estatuko Portuak» erakundean integratutako sistemaren Portu Agintaritzen ekarpenetatik elikatzen da funtsa, eta negozio-lerroetako batean osagai berritzailea duten proiektuak identifikatzen dituzten portuko sektore logistikoko enpresei zuzentzen zaie, eta, batez ere, irtenbide berritzaileak ematen dituzten enpresa edo startup teknologikoei..

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(P4.P2)*

Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

Gipuzkoako portuko administrazioa bere lehiakortasuna hobetzera bideratuta dago, horretarako kudeaketa aurreratuko tresnak erabiliz.

Alde batetik, Pasaiako Portuko Agintaritzak, bere bilakaera positiboa sendotzeko aukera emango dion Kudeaketa Aurreratuko Eredua lortzeko helburuz, modernizazioarekin jarraitzen du, lankidetza teknologikorako tresna bat ezarriz, inplikatutako eragile guztiekin lankidetzan aritzeko asmoz. Teknologia honen helburua da Gipuzkoako portuko administrazioaren lehiakortasuna hobetzea, eta etorkizun hurbilean, kudeaketa arintzeko balioko du, bere stakeholder guztiekin.

Bestalde, Bilboko Portuak badu teknologia bat, adimen artifizialean oinarritua, ibilgailu bakoitza bideokameretatik igarotzean funtsezko datuak lortzeko. Horrek lagundu egiten du itxaronaldiak murrizten, salgai arriskutsuen trazabilitatea eta segurtasuna hobetzen, eta urrats bat egiten deskarbonizaziorako, azpiegiturak handitu beharrik gabe eta kostuak murriztuz.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: PORTUAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

Portuak funtsezko puntuak dira trantsizio energetikoak ezarritako ingurumen-helburuak lortzeko; izan ere, itsas garraio eta portu-jarduera jasangarriago baten bultzatzaile izan daitezke. Munduko portu askok egin dituzte dagoeneko ildo horretako jarduerak

EAEko portuak, eta, bereziki, Bilboko Portua, eragile oso interesatuak eta aktiboak dira arlo horretan, abian jarritako azterlanek eta jarduketa-planek erakusten dutenez, bai eta kanpoko erakundeen (Ministerioa, Europar Batasuna) proiektuetan parte hartzeko eta laguntzak eskatzeko arduradunek duten etengabeko jarrera ere.

Jarduera-ildo horrek proiektu eta laguntza horietako batzuk jasotzen ditu, eta EAEko portuek ingurumenarekiko duten konpromisoaren adibide batzuk baino ez dira.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P5.P1)*

Bilboko Portuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketak martxan jartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

Gaur egun, Bilboko Portua trantsizio ekologikora bideratutako hainbat proiektu garatzen ari da, garrantzitsuenen artean:

- BilbaoOPS proiektua EBk finantzatzen du, eta kaian energia elektrikoa hornitzeko azpiegiturak eraikitzea aurreikusten du, Bizkaiko portura iristen diren itsasontzientzat
- Core LNGas Hive Iberiar Penintsulan gas natural likidotua (GNL) hornitzeko kate logistiko integratua, segurua eta eraginkorra garatzen duen proiektua da.
- Energia berdea sortzeko beste proiektu batzuk: plaka fotovoltaikoak jartzea, olatu-energia aprobetxatzeko ekipoak sortzea eta planta eolikoak eraikitzea

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(P5.P2)*

Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra/ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

EB itsas garraioak karbono-isuriak murrizteko proiektuak garatzen ari da.

Besteak beste, FuelEU Maritime proiektuak erregai alternatibo jasangarrien erabilera areagotu nahi du itsas garraioan eta Europako portuetan, horiek erabiltzea eragozten duten merkatuko oztopoei eta aukera teknikoei buruzko ziurgabetasunari helduz. Proiektuak pizgarri fiskalak proposatzen ditu energia fosiletatik energia jasangarriagoetara aldatzeko

EAEk proiektuan parte hartu beharko luke, eta hori aprobetxatu erregai jasangarriak bultzatuz euskal flota modernizatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (30 urte): - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Intermodalitatea handitzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Euskadin, interes orokorreko bi portuak (Bilbo eta Pasaia) Estatuaren eskumenekoak dira, eta organikoki Estatuko Portuen mende daude. Horregatik, EAEko portu-sektorearen antolamendua «Estatuko Portuak» erakundeak emandako esparru estrategikoari hertsiki lotuta edo zehaztuta dago.

Duela gutxi, «Estatuko Portuak» erakundeak bere esparru estrategikoa landu du. Bertan, sektorearen antolamenduarekin lotutako ildo estrategiko hauek aipa daitezke:

- Portu-agintaritzen partaidetza handiagoa izango duen gobernantza-eredu bat, haien autonomia hedatuko duena.
- Portu-agintaritzak gehiago hurbiltzea sektore ekonomikoetara eta haien gizarte-ingurune hurbilenera
- Eraldaketa digital eta energetikoaren aldeko apustua (portu interkonektatuak eta adimendunak).

Esparru hori guztia egokia izan liteke EAEko bi portuen artean garapen-eredu konbinatu bat ezartzeko, Eusko Jaurlaritzak duela urte batzuk bere hiru aireportuetarako aztertutakoaren antzekoa.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAMENDUA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P7.P1)*

Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Intermodalitatea handitzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Gainerako autonomia-erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektagarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Portuko agintaritza eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

XEHETASUNA

Bi dira EAEko interes orokorreko portuak: Bilboko Portu Autonomoa eta Pasaiako Portua. Portu horien kudeaketa Estatuak egiten du zuzenean, Bilboko eta Pasaiako Portu Agintaritzen bitartez, hurrenez hurren.

Proposamen honen helburu nagusia da bi portuen artean antolamendu- eta kudeaketa-eredu bateratu bat sortzea, elkarrekin, modu koordinatuan eta elkarren osagarri gisa jarduteko. Gainera, Bermeoko portua eredu bateratu horretan sartzeko aukera baloratzea proposatzen da, EAEko portuen sistema logistikoan izan dezakeen eginkizuna kontuan hartuta.

Instalazioak petrolio-produktuen, salgai orokorren, ibilgailuen eta siderurgia-ondasunen sarrera- eta irteera-zentro garrantzitsuak dira. Kudeatzaileek garatzen dituzten plan estrategikoen azken helburua da merkataritza-eragiketen balio erantsia handitzea, instalazioak handituz eta trafikoak dibertsifikatuz.

Bilboko Portuko salgaien trafikoa 28 milioi tona ingurukoa da urtean, eta horrek Espainiako Estatuko mugimenduen sailkapeneko bosgarren postuan kokatzen du. Bestalde, Pasaiako Portuak espezializazio handia du, eta siderurgiako produktuen eta txatarren, paperaren eta automobilen trafikoa izan ohi dira bere aktibo nagusiak, urtean 6 milioi tonara iristen diren salgaien mugimenduekin.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: PORTUAK

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Sektorearen prestakuntza hobetzea

DESKRIPZIOA

Duela gutxi onartutako Estatuko Portuen Esparru Estrategikoak, besteak beste, honako behar hauek identifikatzen ditu "16.3. Kudeaketako Helburu Orokorra: giza kapitalaren prestakuntza eta sustapena hobetzea" izenekoan:

- "Gela korporatibo" bat sortzea, unibertsitateekin eta ikastetxeekin lankidetzan, etorkizuneko antolaketa-egituretara egokitutako prestakuntza arautua emateko.
- Gaitasun tekniko eta generikoetan ardaztutako instrukzioa eta informazio- eta komunikazio-teknologietan laguntzeko mekanismoa, era guztietako langileei irekia eta sistematik kanpo proiektagarria.
- Portuen eremuan lanbide-heziketa duala sustatzea, titulu ofizial homologatua eskuratzeaz gain, enpresa-, logistika- eta portu-eremutik profesionaltasun-ziurtagiriak lortzeko.

EAEko portuek esparru hori aprobetxatzea oso baliagarria izan daiteke portu-instalazioak modernizatzeko eta giza kapitala etorkizuneko beharretara eta aurre egin beharreko erronketara egokitzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: **PORTUAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(P9.P1)*

Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Sektorearen prestakuntza hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(3o urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(3o urte):* - €

XEHETASUNA

Portu-sektorea modernizatzeko eta gizarteak XXI. mendean dituen eskakizunetara egokitzeko, garrantzitsutzat jotzen da erronka berriei aurre egiteko beharrezkoa den etengabeko prestakuntza ez galtzea.

Portuko eta itsasoko sektoreko langileen prestakuntza-beharrak sakon aztertzeko azterlan bat egitea formula lagungarria izan daiteke gaur egun garatzen diren prozesuetan gabeziak detektatzeko. Aldi berean, alderdi digitalei buruzko prestakuntza-programak sartzeko aukera ere ematen du, emaitza eraginkorragoak lortzeko.

Hasierako helburuen artean dago itsas sektoreari buruzko hasierako ezagutza-maila ezartzea itsasoko lanbide-heziketaren eskatzaile guztientzat. Halaber, beharrezkoa izango da biztanleriaren lan-ikuspegia testuinguruan kokatzea eta eska daitezkeen titulazio edo ziurtagirien eskarira bideratzea.

4.2.7. Jarduketa-plana: Logistika eta salgaiak



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 72.584.680 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 73.718.680 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.188.000.000€

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Bide-segurtasuna hobetzea
- Mejorar las condiciones de movilidad en la totalidad del territorio y para toda la población
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Portuak eta salgaien trenbide-terminalak ez ezik, lurreko garraio-terminalak eta logistika-zentroak dira salgaien garraiorako eta logistikarako azpiegitura nodalik garrantzitsuenak.

EAEk lau logistika-zentro ditu: CTV, Zaisa, Aparkabisa eta Arasur: Irun-Hendaiako Salgaien Nazioarteko Trenbide Logistika Zentroaz gain.

Azken urteotan eskari logistikoak izan duen hazkundeak, Euskadiren posizio estrategikoari gehituta, zentro horien kopurua, tamaina eta tipologia handitzea eragin du, eta, aldi berean, saturazio-arazoak sortu ditu. Hazkunde horrek datozen urteetan ere jarraituko duela aurreikusten da, eta beharrezkoa izango da horiei azpiegitura gehiagorekin eta hobearekin erantzutea: bestela, EAEko ekonomiaren garapena eta lehiakortasuna oso modu garrantzitsuan kaltetu daitezke.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA · JUSTIZIA SOZIALA · ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA · EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS1.P1)*

Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Industria-eremuak salgaien eta pertsonen mugikortasuna erakartzeko eta sortzeko gune garrantzitsuak dira. Horregatik, joan-etorri elektrikoak sustatzeko eta eremu horiei garraio masibo eraginkorra emateko, garrantzitsua da errepide-komunikazioaren benetako alternatiba izango den trenbide-konexio bat emateko aukera aztertzea.

Merkantzia-bolumen handiak sortzen dituzten beste industria-zentro batzuk (siderurgia, zementu-fabrikak, paper-fabrikak...) sartzea alde batera utzi gabe, Lurralde Historiko bakoitzeko honako zentro berezi hauek identifikatu dira, eta, besteak beste, aukera hori aztertu beharko litzateke:

Araban, Arabako Parke Teknologikoa, Gasteizko aireportua eta Gasteizko Garraio eta Logistika Zentro Intermodala.

Bizkaiaren kasuan, Bilboko aireportua, Bizkaiko Parke Zientifiko eta Teknologikoa, Aparcabisa zentro logistikoa, Zamudioko parke teknologikoa, Erletxe industrialdea eta Ugaldeguren industrialdea.

Azkenik, Gipuzkoan, honako hauek identifikatzen dira: Gipuzkoako Parke Zientifiko eta Teknologikoa, Goierriko Berrikuntza Poloa, Garaia Parke Teknologikoa, Donostiako Aireportua, Zaisa Zentro Logistikoa, Garaia Arrasate berrikuntza-poloa eta Bidebitarteko Industrialdea (ikus mapa).

Proposamen hori honako plan hauen barruan sartzen da: Euskotren Plana, EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala, 2019ko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak, MITMA 2030en Mugikortasun Estrategiaren aldirietako eta hurbileko zerbitzuetako ekintza-plana eta Euskadiko Garraioaren 2030erako Plan Zuzentzailea.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS1.P1)*

Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

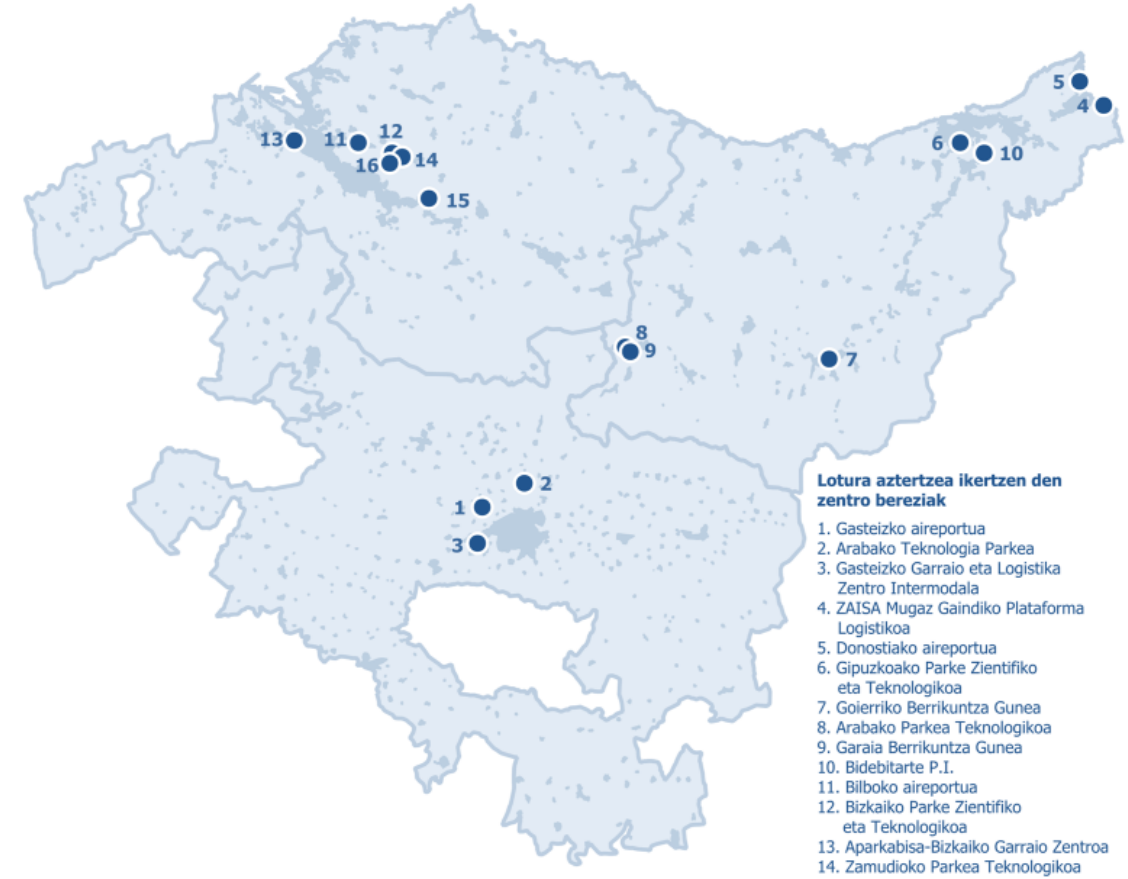
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €



Lotura aztertzea ikertzen den zentro bereziak

1. Gasteizko aireportua
2. Arabako Teknologia Parkea
3. Gasteizko Garraio eta Logistika Zentro Intermodala
4. ZAISA Mugaz Gaindiko Plataforma Logistikoa
5. Donostiako aireportua
6. Gipuzkoako Parke Zientifiko eta Teknologikoa
7. Goierriko Berrikuntza Gunea
8. Arabako Parkea Teknologikoa
9. Garaia Berrikuntza Gunea
10. Bidebitarte P.I.
11. Bilboko aireportua
12. Bizkaiko Parke Zientifiko eta Teknologikoa
13. Aparkabisa-Bizkaiko Garraio Zentroa
14. Zamudioko Parkea Teknologikoa
15. Erletxe P.I.
16. Ugaldeguren P.I.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: LOGISTIKA ETA SALGAIAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS1.P2)*

Trenbide-autobideak bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundia eta udala

INBERTSIO-KOSTUA: 70.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 70.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.188.000.000€

XEHETASUNA

Tren-autobideak trenen barruan kamioiak eta/edo errepide-atoiak garraiatzean oinarritutako trenbide-garraioko sistemak dira, normalean ezarritako ordutegiekin eta tren-azpiegituraren erabilera lehentasunarekin. Helburu nagusia errepideen trafiko arintzea da.

Espainiako Gobernuak, izaera estrategikoarekin, prestazio handiko lau tren-terminal sortzeko asmoa du, trenbide-autobide horiek elikatzeko korapilo gisa, Atlantikoko eta Mediterraneoko korridoreetatik Europara eta Europatik merkantziak garraiatzeko.

Ministerioaren lau proiektuetako bat Gasteizko Jundiz industrialdearen etorkizuneko terminala da; gainerako proiektuak, berriz, Madrilen, Bartzelonan eta Valentzian daude. Europako funtsetan oinarritutako proiektua da, salgaien trenbide bidezko garraioa sustatzeko, 2030ean kargaren % 10 modu horren bidez bideratu ahal izateko.

Horrenbestez, Jundiz industrialdea 'Kantauriko korridorera' konektatutako Espainiako lehen terminala izango da, eta Parisetik barrena Europarekin lotzeko trenbide-autobide baten proiektuaren parte izango da.

MITMAren kalkuluen arabera, errakarri daitekeen trafikoak urtean Arabako errepideetan igarotzen diren ia 800.000 trailerren trafikoa arinduko luke.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS1.P2)*

Trenbide-autobideak bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundia eta udala

INBERTSIO-KOSTUA: 70.000.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 70.000.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 1.188.000.000€



TEN-T sarearen trenbide-trazadura EAEn

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: LOGISTIKA ETA SALGAIAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(LS1.P3)*

Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 2.479.680 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.613.680 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Errepideetako bide-segurtasuna hobetzen laguntzen duten eta azpiegiturak hobetzen dituzten neurrien artean, honako proposamen hau dago.

Garraiolarientzako aparkaleku seguruen sarea indartzea da helburua, eta hori instalazioen digitalizazioaren bidez lor daiteke, gidariei eta garraiolariei une bakoitzean eskuragarri dauden plazen berri emateko aukera emanez, eta oinarrizko instalazio egokiak eta zaintza-egitura egokia ziurtatuz.

Kamioientzako aparkaleku seguruek gidarien atseden-baldintzak hobetzen dituzte eta garraiatzen duten salgaia segurtatzen laguntzen dute. Horregatik ezarri beharreko neurri honen garrantzia.

Europako Batzordeak https://eu-parkings.eu/ webgunea sortu du, Europako estandar berriarekin katalogatutako kamioientzako hainbat aparkaleku seguru biltzen dituena. Asmoa da aztertzea nola hobetu daitezkeen dauden aparkalekuak eta non koka daitezkeen berriak.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(LS1.P3)*

Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

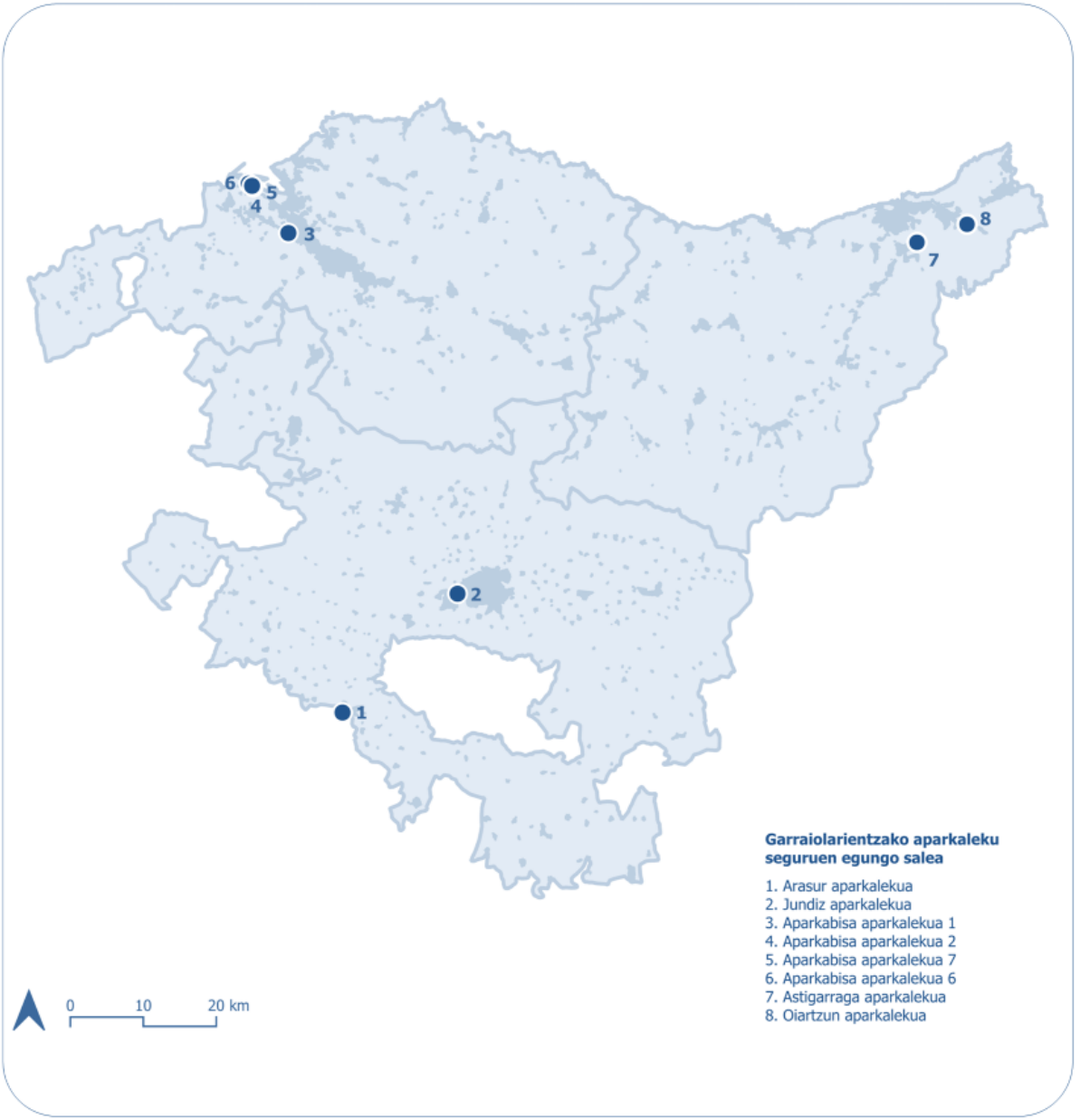
EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 2.479.680 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.613.680 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €



JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 605.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (30 urte) : 605.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): 3.000.000 €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Sektorearen prestakuntza hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

Garraio-sistema adimendunek aplikazio-eremu asko dituzte salgaien garraioan eta logistikan.

Gaur egun, EAEko sektoreko zentro eta enpresa askok dagoeneko ezarri dituzte edo ezartzeko prozesuan daude teknologia horietako asko, kudeaketa eta operazioak optimizatzeko, baina sektorearen hazkunde azkarrak eta gero eta teknologia-maila handiagoak enpresa kopurua eta lortutako teknologia-maila handitzea eskatzen dute.

EAEko Mugikortasun eta Logistika Klusterra funtsezko elementua da prozesu honetan. Klusterra irabazi-asmorik gabeko elkarte pribatu bat da, pertsonen mugikortasunaren, salgaien logistikaren eta horri lotutako garraioaren soluzioak, zerbitzuak eta teknologia espezifikoak garatzen dituen industriaren sektorean lan egiten duena. Klusterra sortu zenetik, eskualde-, nazio- edo nazioarte-mailako hainbat proiektutan parte hartu du.

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Ekonomiaren sektore guztiek bezala, garraiolariek eta operadore logistikoek beren prozesuen digitalizazioaren bidez berritzeko erronkari egin behar diote aurre, merkatuaren eskakizunei aurre egiteko. Berrikuntza-premia hori nabarmenagoa da intermodalitatearen garapena eta/edo merkataritza elektronikoaren hazkundea bezalako errealitateekin.

Sektore horietako enpresa askok prozesu horiei ekin dietela jakiteko datuak badaude ere, ez dago benetako premien ideia argirik, batez ere sektorearen ezaugarriak (enpresen tamaina ertaina eta autonomia-maila) eta eskaintza teknologikoaren bilakaera azkarra kontuan hartuta.

Big Data, blockchain, adimen artifiziala, biltegien automatizazioa, datuak hodeian biltegiratzea edo robotika bezalako teknologiak eskema logistiko tradizionalak iraultzen ari diren teknologiak direla egia den arren, operadore logistiko edo garraiolari bakoitzak bere zerbitzuaren ezaugarrietara eta bere aukeretara gehien egokitzen den teknologia hartu beharko du.

Horregatik, garraiolariek eta operadore logistikoek gaur egun eta etorkizun hurbilean izan ditzaketen IKTen eta digitalizazioaren premiei buruzko azterlan bat egitea proposatzen da.

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS4.P1)*

Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Sektorearen prestakuntza hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-ILDOA:

INFORMAZIOAREN TEKNOLOGIA BERRIAK EZARTZEA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Salgaiak kargatzeko kudeaketa prozesu konplexua da, eta salgai bat jatorritik helmugara eramateko fase guztietan manipulatzeko eta garraiatzeko hautaketa onena egitea du helburu. Kargaren kudeaketa, besteak beste, enbalajea, karga-unitate mota, taldekatzea, erabili beharreko garraio-ibilgailuak edo intermodalitatea hautatzeaz arduratzen da.

Hautaketarik onena errendimenduan, denboran, kostuetan eta lortutako zerbitzu-mailan eragina izan dezaketen faktore askoren araberakoa da. IKT teknologien ezarpenak prozesuak optimizatzen lagun dezake, bai banaka (cross-docking, merkantzien harrera, taldekatzea, picking, salgaien kokapena...), bai elkarrekin.

Logistika-sektorera bideratutako teknologien esparruan, kargaren kudeaketan erabakiak hartzen laguntzeko IKT sistemak gero eta garrantzitsuagoak dira berehalako, xehetasuneko eta pertsonalizatutako banaketa, banaketa-puntuetara garraiatzeko eraginkortasunarekin bateratu behar diren inguruneetan.

Oro har, enpresen ekimen pribatuak badira ere, administrazioaren eginkizuna da tresna horiek eskuratzeko eta erabiltzeko esparru egokia erraztea.

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS4.P2)*

IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,....

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Sektorearen prestakuntza hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 500.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 500.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 3.000.000 €

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 15.620.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 15.620.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 188.757.000 €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Trantsizio ekologikoak, logistikaren sektorean, hiru arlotan jardun behar du funtsean:

- Garraiobide jasangarriagoak sustatzea (trenbidea errepideko ibilgailuen aurrean; bizikleta banaketa-kamionetaren aurrean)
- Floten eta ekipoen modernizazioa: ibilgailu ekologikoagoak eskuratuz (furgoneta eta erregai alternatiboen kamioiak)
- Operazioen kudeaketa (mugikortasuna minimizatuz eta intermodalitatea areagotuz).

Trantsizio hori sustatzeak jarduera finantzarioak (inbertsioetarako laguntzak), teknologikoak (ekipo egokiak), dibulgaziozkoak (irtenbide jasangarrienen abantailak azaltzea) eta prestakuntzakoak (aldaketei aurre egiteko prestatutako langileak sortzea) eskatzen ditu.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS5.P1)*

Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 15.200.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 15.200.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* 188.757.000 €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Neurriaren helburu nagusia mugikortasuna deskarbonizatzea eta digitalizatzea da airearen kalitatea hobetzeko; zarata, emisioak eta istripuak arinduz. Proposamena ibilgailuen motorizazioa eraldatzeko dirulaguntzak ematean datza, ibilgailu-flotako ibilgailuak elektrizitate edo erregai alternatiboen bidez propultsatuak izan daitezen, energia primario gisa.

Proposamen hau MITMAk eta Eusko Jaurlaritzak dagoeneko bultzatutako laguntza-neurrien barruan dago.

Administrazio horiek dirulaguntzak eskaintzen dituzte elektrizitatearen, gas natural konprimituaren (GNC), gas natural likidotuaren (GNL), biometanoaren eta Euro VI-E dieselaren bidez bultzatutako N2 eta N3 kategorietako ibilgailu berriak erosteko, zuzenean erosita, edo leasing finantzarioaren edo renting bidezko errentamenduaren bidezko (leasing operatiboa ere esaten zaio) finantzaketa-eragiketen bidez. Nahitaez, behin betiko baja eman behar zaio erabiltzen ari den ibilgailuari txatar bihurtzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS5.P2)*

Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Zentro logistikoak

INBERTSIO-KOSTUA: 420.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 420.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: LOGISTIKA ETA SALGAIAK

XEHETASUNA

Zentro logistikoetan egiten diren jarduerek ingurumenean duten eragina neurtu, aztertu eta monitorizatu behar da. Horregatik, beharrezkotzat jotzen da jasangarritasun-planak egitea Euskadiko lurraldean banatzen diren nodo logistikoen eskalan. Plan horiek egoeraren diagnostiko zehatza egiteaz eta ezarri beharreko neurriez arduratzen dira, eragin ekologikoa murrizteko.

Proposamen horrek trantsizio ekologikoa sustatzen du; izan ere, prozesu logistikoetan baliabide materialak aurreztea, lehengaiak alferrik galdu gabe aprobetxatzea eta emisio kutsatzaileak murrizteko neurriak hartzea lortzen duten mekanismo eraginkorragoak bilatu nahi dira.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS5.P2)*

Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

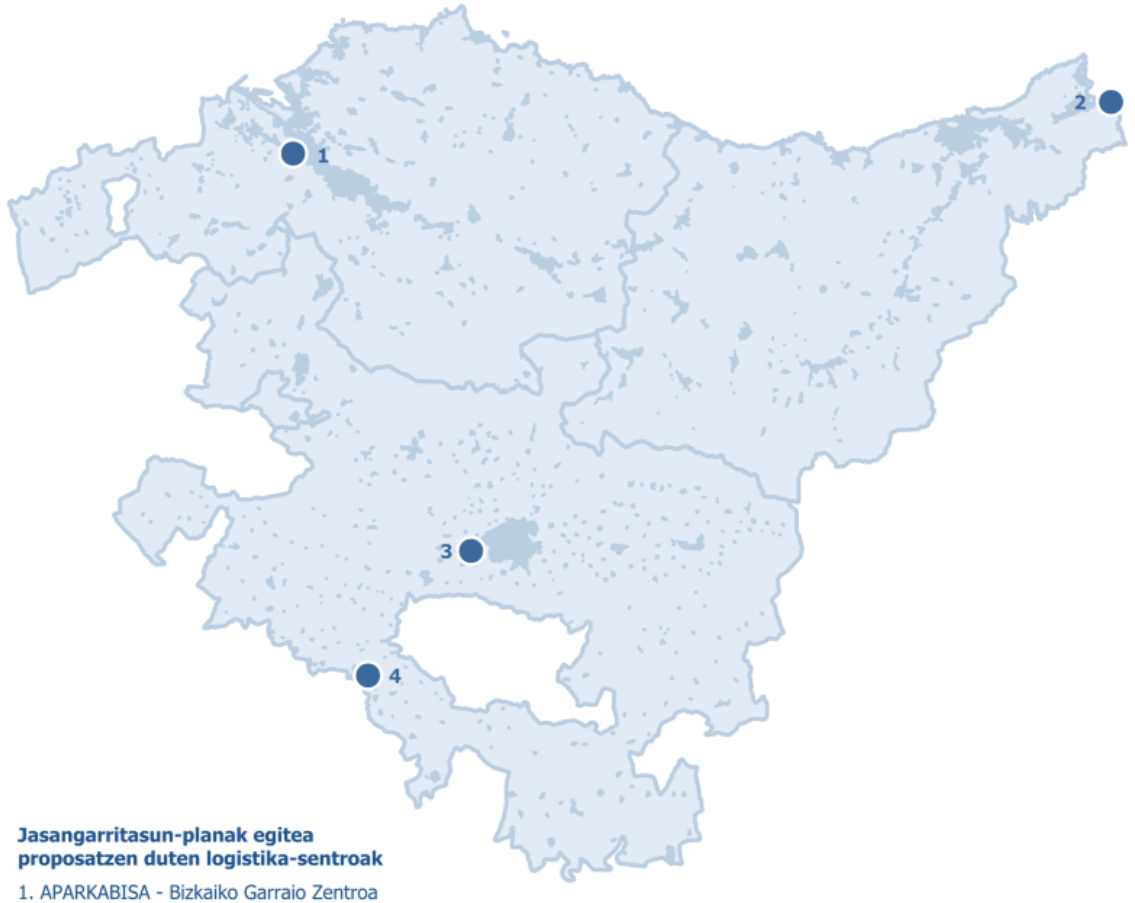
INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Zentro logistikoak

INBERTSIO-KOSTUA: 420.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 420.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**



JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

DESKRIPZIOA

Salgaien garraiorako trenbideko garraioa sustatzeko moduak askotarikoak dira.

Azpiegiturak, instalazioak eta zerbitzuak sortzeaz gain, lurraldearen estaldura handitzeko, zerbitzuaren kalitatea hobetzeko eta herritarrei, ekoizpen-zentroei, merkatuei eta garraio-instalazioei irisgarritasun hobea emateko, trenbidearen erabilera errazten duten beste mekanismo batzuk ere badaude; besteak beste:

- Tren-sektorean zuzenean eragiten duten mekanismoak: liberalizazio-prozesuak, korridore intermodalen Garapena, administrazioen eta operadoreen arteko akordioak, ekopizgarriak sortzea, tarifetarako dirulaguntzak, kalitatezko zigiluak sortzea trenbidea erabiltzen duten enpresentzat
- Zeharka jarduten duten mekanismoak: errepideko garraioak eragindako kanpo-kostuak barneratzea, errekuntza fosileko ibilgailuak saltzea debekatzea edo mugatzea

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



1. PROPOSAMENA *(LS6.P1)*

Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Desplazamendu-denborak murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Euskal Autonomia Erkidegoan salgaien tren bidezko garraioa guztizkoaren % 1 baino ez da, eta errepideko garraioa, berriz, % 80. Europako mugikortasun-estrategiak proposatzen du trenbideko salgaien trafikoa % 50 handittzea 2030erako, eta bikoiztea 2050erako, isurketak murrizteko.

Trenbideak salgaien garraioan duen parte-hartzea areagotzeko, eskainitako zerbitzu-maila hobetuko duten azpiegiturak eta ekipoak hornitzeko, hobetzeko eta kudeatzeko neurriak aktibatu behar dira; baina, era berean, horien erabilera sustatu behar da beste mota bateko jardueren bidez, hala nola sustapena, elkartzea, komertzializazioa edo diskriminazio positiboa.

Neurri horiekin batera, salgaien errepideko garraioaren sektorerako jarduketak egin beharko dira, haren modernizazioa, eraginkortasuna eta lehiakortasuna bultzatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS6.P2)*

Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Euskal Autonomia Erkidegoko garraioaren eta logistikaren sektoreak potentzial handia du, besteak beste, kokapen geografiko pribilegiatuagatik, azpiegiturengatik eta industria- eta teknologia-tradizioagatik.

Horregatik, Euskal Autonomia Erkidegoko garraioaren eta logistikaren sektorea sustatzeko estrategiaren helburua izan behar da, eskaintza logistiko eraginkor, multimodal eta iraunkor bat sortuz, EAEk Iberiar Penintsulako salgaien fluxuak Europar Batasunarekin egituratzeko nodo handi gisa jardun ahal izatea.

Hori lortzeko, honako jarduera hauek nabarmendu behar dira:

- Euskadiko azpiegitura logistikoen sustapena bultzatzea.
- Sektoreko eragile ekonomiko eta sozialen topaketa sustatzea, Euskadiko logistika- eta garraio-negozioaren elementu dinamizatzaile gisa.
- Garraio-sistemaren eta emandako zerbitzuen lehiakortasuna hobetzera bideratutako ekimenak bultzatzea, portu-erkidegoekin, Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) federazioarekin eta intereseko beste enpresa-elkarte batzuekin koordinatuta.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA

JUSTIZIA SOZIALA

ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA

EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Intermodalitatea handitzea
- Parte-hartze publiko-pribatua areagotzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

DESKRIPZIOA

EAEk tradizio handia du garraioaren sektorean, bereziki salgaien sektorean; herrialdeko enpresa nagusietako batzuk hemen dute bere jatorria.

Logistikaren hazkundeak salgaien hornidura-zerbitzua birplanteatzea ekarri du, eta garraioa zerbitzua ematera bideratutako operazio-kate konplexu baten beste kate-maila bat izatera igaro da. Konplexutasun horrek fronte askotan jardutera behartzen du, non administrazio publikoak eta sektore pribatuak elkarri lagundu behar dioten.

EAE eremu horretan ari da lanean, adibidez: Logistikaren Euskal Institutua UniportBilbao/Portuko Komunitatea edo Basque Country Logistics Mobility Federation, antolakuntzaren eta elkarlanaren esparruan; Mugikortasuneko eta Logistikako Klusterraren proiektu teknologikoak; eskola eta unibertsitateetako prestakuntza-garapen espezifikoak, ...

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS7.P1)*

Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

EAEko lau logistika-zentro garrantzitsuenak (CTV-Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa, Aparkabisa, Arasur) neurri handiagoan edo txikiagoan antzinako diseinuekin eta dimentsionamenduekin lotutako arazoak pairatzen ari dira, eta ezin izan zuten aurreikusi bere garaian logistika-sektoreak azken urteotan izan duen eta etorkizunean jarraituko duen garapen aparta. Horren ondorioz, hazteko gaitasuna arriskuan jarri da.

Sistemaren edukiera bi modutara handitu daiteke funtsean:

1) Zentro berriak sortzea

2) Lehendik dauden azpiegituren edukiera handitzea.

Lehenengo kasuan, indarrean dauden hainbat plangintzak (Lurralde Planak eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak) zentro berriak sortzea aurreikusten dute; bigarrenean, adibidez, Aparkabisako Plan Estrategikoak jarduera-plan bat definitzen du, egungo edukiera handitzeko. Kasu batean zein bestean, jarduera horiek eragile pribatu eta publiko askoren beharrezko esku-hartzea eskatzen dute.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(LS7.P2)*

Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

EAE Europako Ardatz Atlantikoaren tarteko puntu batean dago. Penintsulako merkatuen eta Europako gainerako merkatuen arteko igarobide estrategiko horrek bederatzi milioi biztanle inguruko hinterland baten erdigune gisa kokatzen du EAE. EAEz gain, Frantziako Akitania Berria eskualdeak eta Nafarroako autonomia-erkidegoak ere osatzen dute hinterland hori: eremu horrek guztiak osatzen du Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdea.

Euroeskualde honek, bere kokapen geografikoa dela eta, pertsonen eta merkantzien fluxu handia jasaten du, eta horrek bereziki sentikorra egiten du logistikaren gaiarekiko. EAEk egoera hori aprobetxatu beharko luke, eskualdeen arteko lankidetza indartuz, hainbat alorretan jardunez; besteak beste, logistikan. Logistikaren arloko jarduera horien artean honako hauek leudeke:

- Garraio integralari eta trafikoei erantzuteko eta horiek kudeatzeko gaitasuna duten logistika-zentroak sortzea, lurraldeen arteko aliantzen bidez.
- Garraioa planifikatzeko lurraldeen arteko koordinazioa handitzea.
- Garraio-azpiegiturak batera garatzea, batez ere trenari dagokionez

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(LS7.P3)*

Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-araubidea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Intermodalitatea handitzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

XEHETASUNA

Salgaien hiri-banaketa hiri askok aurre egin behar dioten mugikortasun-arazo handienetako bat da, eta egoera hobetzea erronka handia da hiri askotan: horregatik, laguntza eta arreta berezia behar da administrazioek behar bezala jardun dezaten. Garrantzitsua da salgaien banaketari buruzko udal-araudiaren homogeneizazioa koordinatzea eta sustatzea, horrek operazio-arazorik eragin ez dezan.

Salgaien hiri-banaketa merkantziaren jatorritik helmugara arteko garraio-katearen azken katebegia baino ez da.

Eredu eraginkor eta jasangarri bat lortzeko, lurralde osoko salgaien banaketaren koordinazioa aztertu behar da. Horretarako, hirigune bakoitzean zamalanetarako gune periferikoak sortzea gomendatzen da, hiriarteko garraioek salgaiak utz ditzaten eta merkantzia horiek hirigune bakoitzaren barruan bana daitezen ibilgailu txikiagoak eta jasangarriagoak erabiliz.

Horrek esan nahi du hiru maila dituen sare hierarkizatu bat sortu behar dela.

- Lehenengoa hasierako puntua da, bertatik sortzen dira bidaiak, dela logistika-zentroak, portuak, aireportuak edo industrialdeak.
- Bigarrena trantsizio-puntua da, hau da, produktu guztiak kanpotik iristen diren karga- eta deskarga-puntu orokorra eta periferikoa. Nodo horrek ondo konektatuta egon behar du errepide- eta trenbide-sare nagusiekin.
- Azkenik, hirugarren maila karga- eta deskarga-puntu indibidual guztiek osatzen dute, negozio bakoitzari dagozkionak, handiagoak edo txikiagoak, baina espazio- eta ordutegi-erregulazioa izan behar dutenak.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 3.900.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: 3.900.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): - €

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK	DESKRIPZIOA
o Sektorearen prestakuntza hobetzea	EAEk azterlan batzuk egin ditu logistikaren eta mugikortasunaren sektoreetako profesionalen egungo eta etorkizuneko beharrak identifikatzeko, eta honako hauek izan ziren ateratako ondorio nagusiak: • Profil operatiboenak desagertzera joko dute, baina gaur egun oraindik beharrezkoak dira. • Datozen urteetan 3 erronka aurkeztuko dira: ibilgailuaren/salgaiaren monitorizazioa; datuen/prozesuen integrazioa; eta azken miliako banaketa-eredu berriak • Enpresa askok ez dakite nora jo profesional bila. Argi dago beharrezkoa dela sektorerako Prestakuntza Plan espezifiko bat egitea, besteak beste, ikasleen eta langileen prestakuntza-maila handitzeko eta eguneratzeko, interesdun izan daitezkeenekin komunikazio- eta informazio-kanal argiak sustatzeko eta sektorearen irudia aldatzeko.

JARDUKETA-ILDOA:

PRESTAKUNTZA

JARDUKETA-PLANA: **LOGISTIKA ETA SALGAIAK**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(LS9.P1)*

Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Sektorearen prestakuntza hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: 3.900.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(3o urte):* 3.900.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(3o urte):* - €

XEHETASUNA

EAEn egin berri diren azterlanetatik ateratako ondorioen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko logistikaren eta salgaien garraioaren sektorearen errendimendua hobetzeko eta hazteko dituzten itxaropenei erantzuteko, beharrezkoa da sektoreko maila guztietako langileentzako prestakuntza- eta enplegu-plan bat egitea. Planak, alde batetik, helburuak izan beharko lituzke, bai prestakuntzaren arloan, bai enplegagarritasunaren arloan, eta, bestetik, logistika-sektorearen irudia hobetzea eta sustatzea.

Lehenengoen artean:

- Sektoreko langileak gaitzea beren zereginak ahalik eta eraginkortasun handienarekin egiteko.
- Garraiolariei eta enpresei kudeaketa logistikoko praktika onenak ezagutaraztea.
- Enpresei giza baliabide kualifikatuak ematea.
- Salgaien errepideko garraioaren kalitatea indartzea eta segurtasuna hobetzea

Profesionalen enplegagarritasunari dagokionez:

- Sektorean laneratzeko programa erakargarriak garatzea.
- Enpresen beharrei aurrea hartzea.
- Sektoreko ekimen ekintzaileei laguntzea.
- Langabeziaren kronifikazioa saihestea.

Sektorearen irudia sustatzeari eta hobetzeari dagokionez:

- Ikastetxeetan eta sare sozialetan gazteentzako lan-sustapeneko kanpainak.

4.2.8. Jarduketa-plana: Orokorra



JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA: - €

JARDUKETA-PLANA: OROKORRA

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea

DESKRIPZIOA

Bere kokapen estrategikoagatik, errepideetako, trenbideetako, barneko nabigazio-kanaletako, aireportuetako, portuetako eta trafikoa kudeatzeko sistemetako azpiegitura askoren nahitaezko igarobidea da EAE.

Horregatik, aukera hori aprobetxatu eta Euskadi Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) modu eraginkorrean txerta dadin bultzatu behar da, eskualdea lehen mailako komunikazio-nodo gisa kokatzeko Europar Batasun osoan.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(O1.P1)*

Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Europa Barneko Garraio Sarea Europar Batasunean zehar pertsonen eta salgaien komunikazioa errazteko pentsatutako lehentasunezko garraio-sareen multzo planifikatu bat da.

TEN-T sareak errepide nagusietan, trenbideetan, barneko nabigazio-kanaletan, aireportuetan, portuetan eta trafikoa kudeatzeko sistemetan egindako hobekuntzak koordinatzen ditu, eta bere helburu nagusia distantzia luzeko nazioarteko trafiko azkarra da.

Gaur egun, EB pixkanaka garatzen ari da TEN-T sarea, eta hiru etapatan garatzea proposatzen du: 2030 oinarrizko sarearentzat, 2040 oinarrizko sare hedatuarentzat eta 2050 sare globalarentzat. Oinarrizko sarearen eta oinarrizko sare hedatuaren ardatz garrantzitsuenak, EBko balio erantsi handiena dutenak, Europako bederatzi garraio-korridoretan biltzen dira. Europako garraio-korridore horiek oinarrizko sareko korridore zaharrak eta salgaien trenbide-korridoreak osatzen dituzte.

TEN-T sarea arautzen duen EBko Erregelamenduaren berrikuspen horren bidez egindako aldaketak kontuan hartuta, proposamen honen helburua da dokumentu horretan jasotako Euskadiko azpiegiturak benetan bultzatzea, eskualdea lehen mailako nodo estrategiko gisa kokatzeko Europar Batasun osoan.

JARDUKETA-ILDOA:

AZPIEGITURAK HORNITZEA/HOBETZEA

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(O1.P1)*

Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konexioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €



TENT-T sarearen trenbide-trazadura EAEn

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 50.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 50.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz.
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea.

DESKRIPZIOA

Trantsizio ekologikoa garraio-sistematik haratago doan helburua da, eta Nazio Batuen garapen jasangarriko helburuen (GJH) eta EBren 55. helburuaren parte da, non EBren isuriak gutxienez % 55 murriztea ezartzen den hemendik 2030era.

Espainian, Ministerioaren hainbat planek antzeko helburuak dituzte, estatuz gaindiko erakundeen helburuak betetzera bideratuta (Energiaren eta Klimaren Plan Nazional Integratua, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Plana). EAEren kasuan, Trantsizio Energetikorako eta Klima Aldaketarako Planak ere berdin egiten du, besteak beste.

Garraioari dagokionez, plan horiek guztiek hainbat arlotako jarduketak definitzen dituzte: legegintza (CO_2 isuriei buruzko arauak); zuzkidura (erregai alternatiboetako ibilgailuak eta azpiegiturak); proiektuzkoa (itsas eta aireko garraioko proiektuak); fiskala (laguntzak...)

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(O5.P1)*

Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 50.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 50.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Mugikortasun Jasangarriko Plan ororen zati handi bat gizartea osatzen duten kolektiboetara hurbiltzeko ariketa bat egitea eta proiektuaren beharra transmititzea da.

Kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea funtsezkoa da prozesu osoan; izan ere, ibilgailu pribatua baino modu aktiboagoak edo jasangarriagoak erabiltzea, ez da herritarrek hartzen duten ohitura soilik azpiegiturak horretarako egokiak direlako. Horrekin batera, beharrezkoa da kanpainia horiek egin nahi diren aldaketak egituratzen diren ezagutza zabaltzea.

Kontzientziazio-kanpainek hainbat bistaratze- eta entzute-formatutara egokitzeko modukoak izan behar dute, hala nola telebistara, irratira edo sare sozialetara, bakoitzaren bidez askotariko biztanleria-profiletara iristen baitira. Herritarrengana iristeko beste modu azkar eta eraginkor bat markesinetarako kanpainak edo kaleetan bertan erakusten diren seinaleak dira. Azkenik, jasangarritasunaren arloko adituek beren ezagutza hedatzeko eta mugikortasun jasangarria zertan datzan sakon ulertu nahi duten herritarren galderei erantzuteko tailerrak sortzea ere gomendatzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(O5.P2)*

Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak, udalak eta lan-zentroak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

Mugikortasun elektrikoaz hitz egiten denean, normalean ibilgailu pribatuaz eta sektorean norabide horretan sortzen hasi den eraldaketaz pentsatu ohi da. Hala ere, trantsizio ekologikoaren sustapena ezin da izan herritarrari erantzukizuna ematea eta bere auto zahar eta kutsatzailea auto elektriko batengatik aldatu behar duela iradokitzea. Erakundeek eredu izan behar dute, eta horretarako modu bat da herri-administrazioen mende dauden ibilgailuen flota eraldatzea.

Proposamen honen bidez, azpimarratu nahi da garrantzitsua dela Euskal Autonomia Erkidegoko udalerrietan egiten diren Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planek autobus-flota elektrifikatzeko proposamenak izatea, bai eta ibilgailu elektrikoak erosteko pizgarriak ere. Era berean, mugikortasun elektrikoa plan espezifikoagoetarako ere hartu behar da kontuan, hala nola Lantokietako Mugikortasun Planetarako.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(O5.P3)*

Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

EAEn mugikortasun elektrikoa sustatzeko, eremu horretan hainbat proba pilotu egitea bultzatzea proposatzen da. Adibidez, hau planteatzen da:

- Hiri-autobusak modu adimentsuan kargatzeko proiektua, Bilboko metroaren azpiegiturak aprobetxatuz.
- Ibilgailu elektrikoak energia eskaera gutxiko orduetan kargatzea programatzea.
- Azkar kargatzeko puntuak energía berriztagarriekin integratzeko eta sare elektrikoetan biltegiratzeko erakustaldiak.

JARDUKETA-ILDOA:

TRANTSIZIO EKOLOGIKOA SUSTATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(O5.P4)*

Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

Mugikortasuna definitzen duen ezaugarrietako bat transbertsalitatea da, eta asko dira mugikortasunaren karakterizazioan eta bilakaeran eragina izan dezaketen faktoreak: bilakaera ekonomikoa, garapen teknologikoa, gizarteko premien aldaketak...

Beraz, mugikortasun-politikak eta -jarraibideak egiteko orduan, beharrezkotzat jotzen da beste jarduera-sektore batzuk ere kontuan hartzea, hala nola energia, klima-aldaketa, ingurumena, zientzia, teknologia eta berrikuntza, bide-segurtasuna, turismoa...

Era berean, genero-ikuspegia eta irisgarritasun unibertsala txertatu behar dira mugikortasun-politiketan, desberdintasunak ezabatzeko eta pertsona guztien erabateko inklusioa lortzeko helburu orokorra ezartzeko..

Neurri horiek mugikortasun-sistemaren izaera inklusiboa eta iraunkorra indartzen dute, ezinbestekoak baitira trantsizio ekologiko justurako.

Azken batean, administrazioen arteko harreman-sistema antolatu bat eratu beharko da, informazioa partekatzeko, koordinatzeko eta mugikortasun jasangarriaren arloan eta harekin zerikusia duten esparruetan eskumenak dituzten administrazio publikoen artean lankidetzan aritzeko. Lurralde-, hirigintza- eta energia-planen eta mugikortasun jasangarriko planen arteko koordinazioa ere kontuan hartu beharko da, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan. Horrela, garraioaren jasangarritasunaren eta trantsizio ekologikoaren sustapenaren helburuak lortzera bideratutako diziplina anitzeko proiektuak edo jarduerak sortzeko oinarria ezarriko da, aldaketa-bektore gisa.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: OROKORRA

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

DESKRIPZIOA

EAEko mugikortasun-sistemak eskumenak dituzten administrazioek onartutako dokumentu estrategikoetan jasotzen diren hainbat proposamen ditu garraiobideak sustatzeko eta bultzatzeko: adibidez Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia; Bizikletaren Estrategia (Araba eta Gipuzkoa); Euskadiko Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzailea..

EAEko estrategia horiek EBko eta Estatuko estrategiekin osatzen dira: EBko Mugikortasun Jasangarriaren Estrategia eta Mugikortasun Jasangarri eta Adimendunaren Estrategia (MITMA); baita operadoreek eta/edo instalazioek zehaztutakoak ere: Euskotrenen Plan Estrategikoa, Plan estrategikoak (Bilboko eta Pasaiako portuak)

Estrategia horietako gehienek dagoeneko aurreikusten dituzte mugikortasunak mundu osoan dituen aldaketa-prozesuekin lotutako jarduera espezifikoak: jasangarritasuna digitalizazioa, justizia soziala, intermodalitatea.

JARDUKETA-ILDOA:

GARRAIO-MODUA SUSTATZEA ETA BULTZATZEA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(O6.P1)*

Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA: - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko azaroaren 9ko 11/2023 Legeak aukera ematen du foru-aldundiek eta udalek zerga-sistema eta politika ekonomikoko beste tresna batzuk erabil ditzaten lege horren helburuak lortzen laguntzeko.

Administrazio publikoek, beren eskumenen esparruan, honako zerga- eta finantza-neurri hauek ezarri ahal izango dituzte, besteak beste:

- Tasak eta kanonak sortzea, edo daudenen gaineko kargak ezartzea.
- Lege horren helburuen kalterako diren jarduera jakin batzuei pizgarriak kentzen dizkieten tributuak edo bestelako zerga-tresnak sortzea.
- Murrizketak, hobariak edo salbuespenak ezartzea lege horren helburuak betetzea xede duten jarduerak sustatzen dituzten jardueretarako.

Proposamen honen bidez, mugikortasun jasangarrirako trantsizioa egiteko hainbat tresna fiskal aztertu eta ezarri nahi dira, esate baterako, matrikulazio- eta zirkulazio-zergak berrikustea, errepideak erabiltzeagatik ordaintzea, zero isuriko ibilgailuak erosteko laguntzak, edo garraio publikoa erabiltzeko hobariak.

Neurri horiek EBk bultzatutako "kutsatzen duenak ordaintzen du" printzipioan oinarritzen dira. Printzipio horrek ingurumen-erantzukizuneko esparru bat ezartzen du.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 7.560.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 7.560.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Mejorar la seguridad vial
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

DESKRIPZIOA

EAEko mugikortasun-sistemak antzekotasunak ditu beste autonomia-erkidego batzuetako arazo bereizgarriekin eta antzekoekin: bide-pilaketa, parte-hartze txikia modu jasangarrienetan eta garraio intermodalean, integrazio-maila eskasa, Estatuaren mendekotasuna interes orokorreko azpiegituretan (AENA, Estatuko Portuak...).

Bestalde, EAEko sistemak baditu berezitasun batzuk: bide-mugikortasunean eskumenak dituzten organoak (foru-aldundiak), garraio-agintaritzak, tren-enpresa propioa, probintzia-esparruko hiru marka handitan bilduta dagoen kontzesioko EGPa, AHTaren etorkizuneko etorrera... posizio estrategikoa Korridore Atlantikoan.

Gaur egungo egoera horren aurrean, mugikortasunaren etorkizunak hainbat kontzeptu eskaintzen ditu, hala nola eraginkortasuna, digitalizazioa, teknologia, jasangarritasuna, integrazioa, interkomunikazioa eta lotura, inklusioa eta justizia soziala. Horretarako, sistemak egungo egiturak eta prozedurak egokitu beharko ditu.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(07.P1)*

5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: 7.560.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (30 urte): 7.560.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legean ezarritakoaren arabera, 5.000 biztanletik gorako udalerri guztiek izan beharko dute Hiri Mugikortasun Jasangarriko Plana (HMJP).

Tresna hori eraginkorra izan da hiri askotan mugikortasuna eraldatzeko, eta, horregatik, udal-administrazioek dokumentu horiek egitera iradokitzen da, jasangarritasunaren erronkari erantzun ahal izateko.

Proposamenaren garapena behar bezala antolatzeko, 5.000 biztanletik gorako udalerriak diagnostikatu behar dira, duela gutxi idatzitako eta aplikazio-prozesuan dagoen HMJPa dutenak. Horrelako planik ez dutenentzat, edo duela hamar urte baino gehiago idatzi zirenentzat, eta, beraz, berrikusi egin behar direnentzat, horiek egiteko beharrezko urratsak ematea iradokitzen da.

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(O7.P2)*

500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (30 urte): - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

Lantokietako Mugikortasun Jasangarriko Planak mugikortasun aktiboa, garraio kolektiboa eta mugikortasun elektrikoa sustatzen dituzten tresnak dira, ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteko.

Mugikortasun jasangarriko gidalerro espezifikoak sustatzea proposatzen da jarduera ekonomikoko zentroetarako, baldin eta guztira 500 langile baino gehiago dituzten enpresak badaude (industrialdeak, enpresa-parkeak...), publikoak zein pribatuak, mugikortasun-plan propioen bidez edo HMJPetan sartuta.

Proposamen hori lotuta dago EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean eta Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko azaroaren 10eko 254/2020 Dekretuan mugikortasun jasangarriko planei buruz jasotako zehaztapenekin. Bi lege-testuek sektore pribatuko zein sektore publikoko lantokietako mugikortasun-planei buruzko betebeharrak ezartzen dituzte:

- Sektore pribatua: establezimenduek lantokirako garraio-plan bat izan beharko dute txanda bakoitzeko 100 langile baino gehiago dituzten lantokietan (4/2019 Legearen 32. eta 38. artikuluak; 254/2020 Dekretuaren 34. artikulua).
- EAEko administrazio publikoak: Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publikoaren zerbitzura gutxienez ehun langile dituzten lantokiek zentro horietarako mugikortasun-plan bat izan beharko dute (254/2020 Dekretuaren 28. artikulua).

JARDUKETA-ILDOA:

SEKTOREAREN ANTOLAKETA ETA KUDEAKETA

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(O7.P3)*

Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoen garraiobidearena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Bide-segurtasuna hobetzea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA (30 urte): - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA (30 urte): - €

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

XEHETASUNA

Garraio-moduen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea funtsezkoa da gero eta konplexuagoak diren hiri-inguruneetan. Oinezkoek, txirrindulariek eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek (MPI) beti interakzio seguru eta efizientea ahalbidetzen ez duten espazioak partekatzen dituzte. Horregatik, politika integratuak behar dira segurtasunari eta irisgarritasunari lehentasuna emateko, gatazkak saihesteko eta arriskuak murrizteko.

Era berean, motozikleta hiriguneetan gero eta presentzia handiagoa duen garraiobidea da, eta, horretarako, mota horretako ibilgailuen kudeaketa integratua egiteko jardunbide egokiak, gomendioak eta politikak bateratu behar dira.

Koordinazio hori fluxuei eta beharrei buruzko diagnostiko argi batetik abiatu behar da, azpiegituren diseinua, seinaleztapena edo hiri-plangintza bezalako alderdiak kontuan hartuko dituena, koexistentzia errazteko eta tirabirak minimizatzeko.

Administrazioen, operadoreen eta herritarren arteko lankidetza funtsezkoa da mugikortasun eraginkorra eta bizikidetza harmonikoa orekatzeko, hiri seguruagoak eta guztiontzat irisgarriagoak bultzatuz.

Hiriko trafikoaren, aparkalekuen eta bide-segurtasunaren eskumenak udalei dagozkienez (2/2016 Legea, apirilaren 7koa, Euskadiko Toki Erakundeei buruzkoa), proposamenak administrazioen arteko koordinazioa du ardatz, eta, horretarako, gidak egin eta zabaltzen ditu, adibide eta orientabideekin.

JARDUKETA-ILDOA:

FINANTZIAZIORAKO MEKANISMOAK

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

JARDUKETA-PLANA: OROKORRA

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

DESKRIPZIOA

EAEko mugikortasun-sistemak hainbat finantzaketa-mekanismo ditu, garraio-moduaren, kudeaketa-ereduaren (publikoa edo pribatua) eta administrazioko organoen eskumenen arabera.

Finantzaketa publikoan, honako hauek sartzen dira: administrazioaren aurrekontu publikoetarako sarbidea, zerbitzuen kobrantzan oinarritutako autofinantzaketa, instalazioen arteko finantzaketa gurutzatuko mekanismoak, banku-zorpetzea edo partaidetza publiko-pribatua.

Gaur egun, finantzaketa-lerro espezifikoak daude mugikortasuna mundu osoan jasaten ari den aldaketa-prozesuetatik eratorriak: jasangarritasuna, digitalizazioa, justizia soziala, intermodalitatea... Aukera ona dira operadore, instalazio eta lurraldeentzat.

JARDUKETA-ILDOA:

FINANTZIAZIORAKO MEKANISMOAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :



1. PROPOSAMENA *(O8.P1)*

MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: MITMA eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategia da Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak (MITMA) datozen hamar urteetan garraioen eta mugikortasunaren arloan egingo dituen jarduketak gidatuko dituen ibilbide-orria.

9 ardatz estrategikoren bidez garatzen da: guztiontzako mugikortasuna; inbertsio-politika berriak; mugikortasun segurua; emisio txikien mugikortasuna; mugikortasun adimenduna; kate logistiko intermodalak, Europa konektatuz eta munduari lotuak; alderdi sozialak eta lanekoak; eta MITMAren bilakaera eta eraldaketa; 40 jarduera-lerro baino gehiago, 150 neurri zehatz baino gehiagorekin

Estrategia administrazioen arteko lankidetzan, koordinazioan eta integrazioan oinarritzen da. Gainera, parte-hartze publikoko anbizio handiko prozesu bat egin zen 2020ko azken hiruhilekoan, Mugikortasunaren Elkarrizketa Irekia, mugikortasunaren ekosistemako eragile guztiekin eta gizarte osoarekin benetako eztabaida bat hasteko. 2021ean, jendeak parte hartzeko beste modu batzuk erabili dira (inkestak eta lurralde-tailerrak).

Tresna arauemaile baten babesa du, estatu mailako Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua, eta aurrekontu-tresna batena, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planarena.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

JARDUKETA-ARLOA:

Euskadi

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

ERLAZIONATUTAKO XEDEAK

- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
- Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
- Desplazamendu-denborak murriztea

DESKRIPZIOA

EAEko mugikortasuna eta Garraio Sistema aldaketa oso garrantzitsuak bizi dituzte (eta datozen urteetan ere hala izaten jarraituko dute) arlo askotan: dimentsionalak, lurraldekoak, egiturazkoak, funtzionalak edo teknologikoak, besteak beste. Aldaketa horiek egiteko, dagokion arau-euskarria beharko da.

Eskumenen banaketa, kontzeptu berriak sartzea (teknologikoak, hirigintzakoak, jasangarritasunekoak...) eta horiei lotutako eskakizunak, legearen denbora-mugak, edo bere malgutasuna eta aldaketara egokitzeko gaitasuna, elementu berriak dira, eta datozen urteetan legegintza-ahalegin handia eragingo dute administrazioetan.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

1. PROPOSAMENA *(O10.P1)*

Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe laburra

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

INBERTSIO-KOSTUA: 105.000 €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte):* 105.000 €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte):* - €

XEHETASUNA

Jasangarritasun-irizpideak planifikatzen, garatzen edo ustiatzen ari den ekintza antropikoak ingurumenean, ekonomian eta gizartean duen eragina saihesten edo minimizatzen duten jarraibideak dira.

Garraioaren sektoreak munduko klima-helburuen arabera isurketak murriztu ahal izateko eta, aldi berean, garraio-azpiegituren eskaerari erantzuteko, inplikatutako hainbat eragileren ahalegin bateratua behar da. Horretarako, jasangarritasuneko lau irizpide komunak bete behar dira: ingurumenekoa, soziala, instituzionala eta ekonomikoa. Ezarri beharreko neurrien artean, kontsideratzen da garraio-azpiegiturak planifikatu, diseinatu, eraiki eta ustiatu daitezkeela erresilientzia klimatikoaren maila handitzeko helburuarekin. Gainera, garraio-azpiegitura jasangarriek zirkulu birtuoso bat katalizatu beharko lukete. Zirkulu horretan, material finituen ordez, material berriztagarriak erabiliko lirateke pixkanaka; eta beraz, ahal den guztietan, materialak berrerabilgarri, konpongarri, birziklagarri eta berreskuragarriak izan beharko lirateke.

Irizpide horiei jarraituz, Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-azpiegituren sailkapen bat ezarri ahal izango da, zenbakizko balioespen batekin, eta horrek parametro jasangarrietara egokitzen ez diren azpiegituren gainean epe laburrean jarduteko beharra zehaztuko du.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

2. PROPOSAMENA *(O10.P2)*

"Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Desplazamendu-denborak murriztea
- Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Hurbiltasuneko hiria hiri-planifikatzaileen artean gero eta jarraitzaile gehiago dituen kontzeptua da, hirietan mugikortasuna areagotzearen eta horri zentzuzko konponbide jasangarria emateko ezintasunaren arazoari "benetako irtenbide" gisa. Bidaiatzeko beharra ezabatuko duen hurbileko hirigintza bat sortzean datza; egunero eta egunean behin baino gehiagotan garraiatzeko beharra ezabatzea, bai laneko arrazoiengatik, bai negozioagatik, erosketengatik edo aisialdiagatik; ibilgailuarekiko mendekotasuna gure auzoa disfrutatzeagatik ordezkatzea.

Eredu hori ezartzeko, eremu guztietan jardun behar da; besteak beste, plangintzan eta horren euskarri den legedian. Gaur egun, kontzeptuaren berritasunak eta izaera esperimentalak ez dute denbora eta esperientzia nahikorik izan lege-esparru egokia sortzeko. Hala eta guztiz ere, hiri-eremuan egin berri diren jarduketa batzuek eredua ezartzeko esparru egokia prestatzen ari direla dirudi, besteak beste: etxe-uharte handiak bezalako esperientzia pilotuak, hurbiltasun-printzipioa hondakinen kudeaketan, edo hurbiltasun-kontseiluak sortzea udal-eremuko erabakietan parte hartzen duten erakunde gisa.

Zalantzarik gabe, datozen urteetan "hurbileko hiria" planifikatzeko arau-esparru bat sortzea zeregin garrantzitsua izango da eskumenak dituzten administrazioentzat.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

3. PROPOSAMENA *(O10.P3)*

Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
- Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta udalak

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Genero-ikuspegia zeharka txertatu nahi da Euskadiko garraio- eta mugikortasun-zerbitzuen plangintzaren, diseinuaren, kudeaketaren, prestazioaren eta ebaluazioaren fase guztietan. Horretarako, honako puntu hauek planteatzen dira:

- Hizkuntza inklusiboa eta ez-sexista EMJPn eta haren ondoriozko dokumentu eta komunikazio guztietan.
- Plana izapidetzean egiten den genero-eraginaren ebaluazioaren emaitzak sartzea, erabakiak orientatzeko eta jarduerak lehenesteko.
- Garraio publikoan genero-ikuspegia aplikatzea, sareen, ordutegien eta tarifen diseinu eta plangintzatik, hasi eta zerbitzua eman eta ondoren aztertu arte, emakumeen eta gizonen behar desberdinei arreta eskainiz segurtasunari, irisgarritasunari, ibilbideei eta bidaia-denborei dagokienez.
- Tren- eta tren-geltokietako genero-azterketa integrala, hainbat alderdi aztertuko dituena, hala nola argiztapena, ikusgarritasuna, sarbideak, seinaleak, beste modu batzuekiko konektagarritasuna eta segurtasun-pertzepzioa, bai eta azterlanetik eratorritako neurrien aplikazioa ere.
- Garraio-zerbitzuen plangintzarekin eta prestazioarekin lotutako langileen prestakuntza eta sentsibilizazioa, berdintasunaren eta genero-ikuspegiaren arloan.

Jarduketa horren bidez, mugikortasun-planak aukera-berdintasunerako tresna gisa duen zeregina indartuko da.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK:

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

4. PROPOSAMENA *(O10.P4)*

Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Eusko Jaurlaritza eta MITMA

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Behar diren jarduketak bultzatzea Euskadik bere gain har ditzan oraindik transferitu gabe dauden garraioen arloko eta haien mendeko azpiegituren arloko eskumenak, kudeaketa efizienteagoa, koordinatuagoa eta lurraldearen eta herritarren beharretara egokituagoa bermatzeko.

Neurri horren bidez, Eusko Jaurlaritzak garraio-sistema eta haren azpiegiturak modu integralean planifikatzeko, gauzatzeko eta kudeatzeko duen gaitasuna indartu nahi da, integrazio modala, baliabideen optimizazioa eta mugikortasun jasangarriaren, lurralde-kohesioaren eta trantsizio energetikoaren estrategiekiko koherentzia erraztuz.

Honako hau egin beharko da:

- Jarraipena eta negoziazioa Estatuarekin, garraioaren eta lotutako azpiegituren arloan egiteke dauden transferentziak osatzeko.
- Plangintza- eta kudeaketa-esparru propioa definitzea, politikak eta proiektuak EMJPren helburuekin lerrokatu ahal izateko.
- Transferitutako eskumen berriak eraginkortasunez hartu eta kudeatzeko gaitasun teknikoa eta administratiboa indartzea.

Eskumenak erabat bereganatuz gero, erabakiak hurbilago, arinago eta EAEko lurraldearen ezaugarrietara egokituago hartu ahal izango dira, eta autonomia indartuko da garraio-sarearen eta azpiegituren kudeaketan.

JARDUKETA-ILDOA:

LEGERIA/ESKUMENAK

JARDUKETA-PLANA: **OROKORRA**

ERLAZIONATUTAKO ESTRATEGIAK :

INGURUMEN-JASANGARRITASUNA | JUSTIZIA SOZIALA | ERAGINKORTASUN EKONOMIKOA | EFIKAZIA FUNTZIONALA

5. PROPOSAMENA *(O10.P5)*

Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea

PROPOSAMENAREN XEDEAK:

- Gainerako autonomia-erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektagarritasuna hobetzea

EZARPEN-EGUTEGIA: Epe ertaina

INPLIKATUTAKO ERAGILEAK: Foru Aldundiak eta Eusko Jaurlaritza

INBERTSIO-KOSTUA: - €

KALKULATUTAKO KOSTUA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

KALKULATUTAKO IRABAZIA, GUZTIRA *(30 urte)*: - €

XEHETASUNA

Euskadiren kokapen geografikoa dela eta, Euskal Autonomia Erkidegoa Iberiar penintsularen eta Europaren (isurialde atlantikoan) arteko pertsonen eta salgaien joan-etorrietarako igarobidea da, bai eta jatorria eta helmuga erkidegoan bertan duten fluxuak sortzen eta/edo erakartzen dituen eremua ere.

Posizio estrategiko horren ondorioz, Euskadi Europa barruko Garraio Sarearen (TEN-T) oinarrizko sarearen parte da, eta nodo estrategiko gisa eratzen da Europar Batasuneko pertsonak eta salgaiak garraiatzeko lehentasunezko sare multzoan.

Errepide bidezko azpiegituren eremuan, hainbat bide daude trafiko horiei euskarria emateko, garrantzitsuenen artean: AP-8 autobideak Frantziarekin lotzen du, A-8 autobideak Kantabriarekin, A-15/GI-131 autobideak Nafarroarekin komunikatzen du, AP-1 autobideak Burgosekin lotzen du eta, azkenik, A-68 autobideak Euskadi Errioxarekin komunikatzen du.

Trenbide-azpiegiturari dagokionez, zabalera iberikoan ADIFen sare erradiala dago, bi ardatz nagusi dituena (Madril-Miranda-Bilbo eta Madril-Miranda-Irun); eta, bestetik, Nafarroarekin lotzen duen zeharkako ardatza (Altsasua-Iruñea-Castejón). Bestalde, zabalera metrikoan, ADIFen eta ETSren sareek kostaldearekiko paraleloa den ardatz bat mantentzen dute, Hendaiaraino hedatzen dena. Sare hori abiadura handiko trenbide-sare berriarekin osatuko da, lurraldea gainerako Europarekin eta Iberiar penintsula nazioarteko zabaleran lotuko duena.

Proposamen hau Frantziako eta inguruko eskualdeetako agintariekin koordinazio-mekanismoak ezartzeko premian kokatzen da, hobekuntzak eta azpiegitura eta zerbitzu berriak abian jartzea errazteko.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

KOSTU-IRABAZIEN ANALISIA



1. HELBURUAK ETA EGITURA

Kapitulu honen helburua Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren kostu-irabazien azterketa egitea da.

Horretarako, kapituluak hiru zati ditu:

- Kostuen analisia
- Irabazien analisia
- Kostu-irabazien analisia

2. KOSTUEN ANALISIA

2.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA

Jarduketa bakoitzaren kostuak jarduketa motaren araberakoak dira, hurrengo taulan adierazitakoaren arabera.

Jarduketa mota	Kostuak
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Sustapen-jarduerak/laguntzak/ikasketak	Jardunaren arabera
Finantzaketa-jarduerak	-
Formakuntza	Erabilitako baliabideak
Legeria/eskumenak	-

5. taula Kostuak jarduketa motaren arabera
Iturria: elaborazio propioa

Jarduketa bakoitzaren kostuak lortzeko metodologia eskura dagoen informazioaren araberakoa da:

- Jarduerari buruzko informazio zehatza izanez gero, dokumentu-informazio horretatik abiatuta.
- Informazio hori ez badago, antzeko jardueren erreferentzia-balioak eta unitateko kostuak erabiltzen dira, ondorengo taulako metodologiei jarraituz.

Jarduketa mota	Kostuak	Metodologia
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea	Kostuak zehaztea, ezaugarrien, azpiegituraren dimentsioen (luzera, azalera...), ekipo-kopuruaren eta unitateko kostuen arabera.
	Operazioa eta mantentze-lanak	Kostuak zehaztea, bizitza baliagarria eta unitateko kostuak abiapuntu izanik
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea	Flotak zehaztea, maiztasunak, luzerak, ibilbide-denborak eta balio-bizitza abiapuntu hartuta (berritzeko beharrak).
	Operazioa eta mantentze-lanak	Operazio-denbora eta -distantzietatik eta kostu unitarioetatik abiatuta kostuak zehaztea
Sustapen-jarduerak/laguntzak/ikasketak	Jardunaren arabera	-
Finantzaketa-jarduerak	-	-
Prestakuntza	Erabilitako baliabideak	Aldi baterako dedikazioak eta unitateko kostuak zehaztea
Legeria/eskumenak	-	-

6. taula Kostuak zenbatesteko metodologia
Iturria: elaborazio propioa

Planak bertan agertzen diren eta *4. kapituluan (Proposamenak)* zerrendatzen diren jarduketa guztiak kontuan hartzen dituen arren, kostu-irabazien azterketan jardunaren kostua kontuan hartzeko, honako alderdi hauek kontsideratu behar dira:

1) **Ekintzaren bizi-zikloaren fasea.** Jarduera baten inbertsio- eta/edo operazio-kostua inbertsioa hurrengo 10 urteetan egiten denean bakarrik hartuko da kontuan (Planaren horizonte-urteak). Egitate hori bereziki garrantzitsua da Plan honetan, proposamen batzuetan, Planaren horizontean jarduketari buruzko aldez aurreko azterlanak edo planak egitea (kasu askotan, bideragarritasun-planak) baino ez baita planteatzen, ez jarduketa bera egitea; kasu horietan, kontuan hartutako kostua azterlana egitearen kostua baino ez da izango.

2) **Administrazio-eskumena.** Kostuei dagokienez, Planak tokiko edo autonomia-erkidegoko administrazioek beren gain hartu behar dituzten kostuak bakarrik jasoko ditu; inola ere ez dira hartuko maila handiagoko eskumeneko (estatukoak, Europakoak...) jarduerak, ezta inbertsio pribatukoak ere. Zenbait jarduera goragoko mailako eskumenekoak izan arren, badira protokoloak, hitzarmenak edo enkarguak euskal administrazioekin, eta, horregatik, kasu horietan kontuan hartzen dira.

2.2. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA UNITATEKO KOSTUAK

2.2.1. Inbertsio-kostuak

Inbertsio-kostuak hiru motatakoak dira funtsean:

- Azpiegituretako eta ekipoetako inbertsio-kostuak
- Material mugikorreko inbertsio-kostuak
- Beste kostu batzuk

Azpiegituretako eta ekipoetako inbertsio-kostuak kategoria hauetan sailkatzen dira:

- Azpiegitura linealetako inbertsioak (bideak, trenbideak)
- ITS ekipoetan egindako inbertsioak
- Inbertsioak estazioetan/terminaletan
- Inbertsioak urbanizazioan eta aparkalekuetan

Unitateko kostuak, normalean, honela adierazten dira: €/km, €/m^2 eta €/ekipo. Jarduketa bakoitzean zenbatetsitako unitateak (kilometro-kopurua, metro koadroak eta ekipo-kopurua) jarduketa zehatzaren araberakoak izango dira.

Material mugikorreko kostuak, berriz, honela sailkatzen dira:

- Errepiderako material mugikorra
- Trenbideko material mugikorra
- Modu aktiboen material mugikorrak (bizikletak)
- Material mugikorraren ekipamendu gehigarriak

Unitateko kostuak €/ibilgailua eta €/ekipoa gisa adierazi ohi dira.

Kasu bakoitzean zenbatetsitako unitateak hauen araberakoak dira:

- Kasu bakoitzean kontuan hartutako zerbitzurako beharrezkoak diren material mugikorra eta ekipoak, haien ezaugarrien arabera: ibilbidearen luzera, abiadura, maiztasuna eta zerbitzatu beharreko erlazio kopurua.
- Materialaren bizitza baliagarria, denbora hori bete ondoren hura ordezkatzera behartzen duena. Bizitza baliagarri hauek hartzen dira kontuan:
    - Autobusak: 10 urte
    - Trenbideko materiala: 20 urte

Kostuen hirugarren kategorian sartzen dira, funtsean:

- Prestakuntza-kostuak
- Azterlanak eta planak egiteko kostuak.

Unitateko kostuak honela adierazi ohi dira: €/ordu, €/azterketa-plan... Kostu horiek askotariko iturrietatik lortu dira.

2.2.2. Operazio- eta mantentze-kostuak

Operazio- eta mantentze-kostuak garraio-moduaren eta azpiegituraren (eta haren egoeraren) araberakoak dira. €/ibilgailua*km unitateko kostu horiek garraiobide bakoitzean garraiatzean sortzen diren zuzeneko gastuei eta ekipoen eta azpiegituren higadurak eragindakoei egiten diete erreferentzia.

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilgailua*km)					
Modua	Herri barruko bidea	Hirietarako baterako sarbidea	Hirietarako sarbide bereizia	Hiriarteko bide zaharra	Hiriarteko bide berritua
Ibilgailu mot. pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Ibilgailu mot. pribatu elektrikoa	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09
Car-sharing ibilgailu mot pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Autobusa	1,67	1,53	1,39	1,39	1,25
Autobus elektrikoa	0,55	0,50	0,46	0,46	0,41
Bizikleta	0,02	-	-	0,02	-
Kamioia	1,32	-	-	1,10	0,99
Aldiriko trenak	7,23				
Tranbia	8,14	-	-	-	-
Metroa	10,01	-	-	-	-

7. taula Garraio-moduaren araberako kostu operatiboak
Iturria: elaborazio propioa

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilgailua*km)				
Modua	Eskualdeko treneko bidaiariak	AHT bidaiariak	Trenbide-zeharbidea	Salgaiak
Trena	5,97	-	-	-

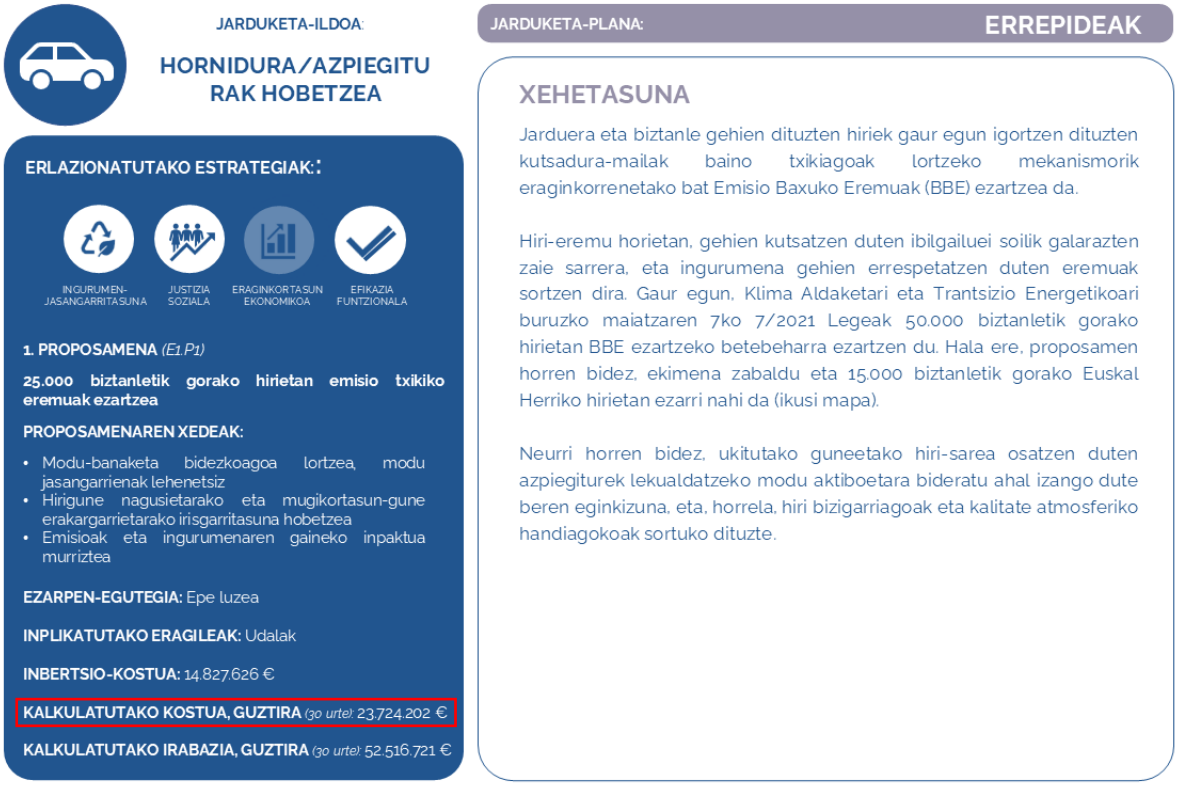
8. taula Trenaren kostu operatiboak
Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek batez ere Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioaren (MITMA) Espainiako Garraio eta Logistika Behatokian (OTLE) eta Bartzelonako Garraio Metropolitarraren Agintaritza Erakundean (ATM) argitaratutako datuetan oinarrituta lortu dira.

Jarduketa bakoitzean zenbatetsitako unitateak (ibilgailu-kopurua* km) jarduketa zehatzaren araberakoak dira.

Jarduketaren kostua planean jasotako bizi-faseari dagokiona da. Adibidez, jarduketa azpiegitura- edo zerbitzu-hornikuntza denean, kostua haren inbertsioari, operazioari eta mantentze-lanei dagokiena izango da; jarduketa azterketa-, proiektu- edo antzeko fasean dagoenean, kalkulatutako kostua dokumentua egitearena baino ez da izango.

Planaren Kostu-Irabaziaren Analisia egiteko, jarduketa bakoitzaren fitxan erakusten den kostua jarduketaren 30 urteko funtzionamenduaren guztizkoa da, inbertsio-kostua eta operazio- eta mantentze-kostuak barne (EBk garraio-proiektuetarako gomendatzen duen denbora-muga).



12. irudia Kalkulatutako kostu osoa proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

Ondorengo ataletan, jarduera bakoitzean erabilitako metodologiak eta lortutako emaitzak zehazten dira.

2.3. KOSTUEN ZENBATESPENA

2.3.1. Errepideak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(E1)*

1. proposamena *(E1.P1).* 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, Espainiako beste udalerri batzuetako antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: 11 euro/biztanleko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Espainiako Azpiegiturak Kontserbatzeko Liburu Berdearen eta MITMAren Azpiegituren eta Garraioaren Plan Estrategikoaren arabera, urtero ondare-balioaren % 2 inbertitu behar da hiri-azpiegituren kasuan.
- Kostua: 0,22 euro/biztanle*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 25.000 biztanletik gorako 15 udalerri eta 1.347.966 biztanle guztira
- Inbertsio-kostuak: 14,8 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 296.553 euro/urteko

2. proposamena *(E1.P2).* Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra 2017-2028
- Kostua: 358,6 milioi euro (sarea egokitzeko eta hobetzeko programa)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Sarea egokitzeko eta hobetzeko programa (EAEko Errepideen III. Plana 2017-2028)
- Inbertsio-kostuak: 358,6 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(E1.P3).* 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Elaborazio propioa, eraikuntza- eta urbanizazio-lanetan diharduten hainbat enpresatatik eta Espainiako zenbait udaletatik lortutako datuetan oinarrituta, eta karga-estazioak saltzen dituzten enpresetatik lortutako datuetan oinarrituta.
- Kostua: Urbanizazioa: 32,8 euro/m^2; karga-estazioa: 4.000 euro/estazioko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Estatuko hainbat udaletatik eta energia-enpresen elkarteen foroetatik datozen datuak
- Kostua: Aparkalekua: 0,5 euro/m^2*urtea; 800 euro/zutoina

Kostuak guztira:

- Unitateak: 8 tren-geltoki disuasio-aparkalekurik gabe. 5 geltoki eta terminal aparkalekuekin, baina karga elektrikorako zutoinik gabe. 8.250 m^2 urbanizatu eta 30 karga-postu (6 puntu aparkaleku bakoitzeko eta 16,5 m^2 aparkaleku bakoitzerako)
- Inbertsio-kostuak: 390.600 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 28.125 euro/urteko

4. proposamena *(E1.P4).* Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 250.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 250.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

5. proposamena *(E1.P5).* Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra 2017-2028
- Kostua: 56 milioi euro (5,9 milioi euro Guardiako saihesbidean eta 50,1 milioi euro Zarauzko saihesbidean)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Espainiako Errepide Elkartea
- Kostua: 15.000 euro/km*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: Laguardia (3,3 km) eta Zarautz (3,2 km) udalerrietako saihesbideak
- Inbertsio-kostuak: 56 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 97.500 euro/urteko

2.3.2. Errepideak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(E2)*

1. proposamena *(E2.P1).* Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: MOVES III laguntza-programa
- Kostua: 7.000 €-ko laguntza ibilgailu elektriko entxufagarriak eta erregai-pilakoak erosteko
- Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 100.000 ibilgailu
- Inbertsio-kostuak: 700 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E2.P2).* Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: MOVES III programa eta Toki Erakundeentzako Mugikortasun Elektrikoaren Gida (REE – FEMP – IDAE)
- Kostua: karga elektrikoa 50 kW: 25.000 euro ekipoko; ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura ezartzeko laguntza: ekipoko kostuaren % 35

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 100 karga-postu
- Inbertsio-kostuak: 875.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(E2.P3).* Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: MOVES III programa eta Toki Erakundeentzako Mugikortasun Elektrikoaren Gida (REE – FEMP – IDAE)
- Kostua: 50 kW-ko karga elektrikoaren zutoina: 25.000 euro/ekipoko; ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegitura ezartzeko laguntza: Ekipoaren kostuaren % 35

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 40 karga-zutoin
- Inbertsio-kostuak: 350.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(E2.P4).* Elektrolindegi seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Hainbat fabrikatzaileren datuak
- Kostua: 150 euro/unitate

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Hainbat udaletatik datozen datuak
- Kostua: inbertsio-kostuaren % 2:3 euro/unitate/urte

Kostuak guztira:

- Unitateak: 150 karga-zutoin
- Inbertsio-kostuak: 22.500 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 450 euro/urte

5. proposamena *(E2.P5).* Ibilgailu autonomoa garraio-sisteman sartzea (CCAM)

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.3. Errepideak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(E4)*

1. proposamena *(E4.P1).* Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Intelligent Transportation Systems Joint Program Office
- Kostua: 86.000 euro/km-ko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Inbertsio-kostuaren % 1,5: 1.290 euro/km*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 439 km (Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra 2017-2028: ITS diagnostikoa – Ekipamendu gutxiegi eta/edo falta duten tarteak)
- Inbertsio-kostuak: 37,8 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 566.310 euro/urteko

2. proposamena *(E4.P2).* Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Intelligent Transportation Systems Joint Program Office
- Kostua: 110.300 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak.
- Kostua: 80.000 euro/urteko

Kostuak guztira:

- Unitateak: Ekipo 1
- Inbertsio-kostuak: 110.300 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 80.000 euro/urteko

3. proposamena *(E4.P3).* Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 620.000 euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 150.000 euro/urteko

Kostuak guztira:

- Unitateak: Bide-segurtasuneko eredu bat
- Inbertsio-kostuak: 620.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 150.000 euro/urteko

4. proposamena *(E4.P4).* Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: MITMA
- Kostua: 4.500 euro/ekipoko (adibidez: takografo digitalen arau-hausteen teledetekziorako DSRC lanpostu mugikorra)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Ekipoen mantentze-kostua inbertsioaren kostuaren % 5 da: 225 euro/ekipoa*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 20 ekipo
- Inbertsio-kostuak: 90.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 4.500 euro/urteko

5. proposamena *(E4.P5).* Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.4. Errepideak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(E5)*

1. proposamena *(E5.P1).* Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia: 3. ardatza. Garapen teknologikoa eta industriala
- Kostua: 300 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia
- Inbertsio-kostuak: 300 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E5.P2).* Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 60.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Araudia ematea eta 3 azterlan egitea
- Inbertsio-kostuak: 180.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.5. Errepideak: Prestakuntza *(E9)*

1. proposamena *(E9.P1).* Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak
- Kostua: 25 euro/orduko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 250 ikastaro; 40 ordu/ikastaroko
- Inbertsio-kostuak: 250.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E9.P2).* Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak
- Kostua: 25 euro/orduko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 250 ikastaro (EAEko ikastetxeak); 40 ordu/ikastaroko
- Inbertsio-kostuak: 250.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(E9.P3).* Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak
- Kostua: 25 euro/orduko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 422 ikastaro (bat 5.000 biztanleko); 40 ordu/ikastaroko
- Inbertsio-kostuak: 422.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.6. Errepideak: Legeria/eskumenak*(E10)*

1. proposamena *(E10.P1).* Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E10.P2).* Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.7. Errepideko Garraio Publikoa: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(EGP1)*

1. proposamena *(EGP1.P1).* Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 50.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat LHko hiriburuko
- Inbertsio-kostuak: 150.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.8. Errepideko Garraio Publikoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(EGP2)*

1. proposamena *(EGP2.P1)*. Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Elaborazio propioa
- Kostua: 6.000 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 133 ekipo
- Inbertsio-kostuak: 798.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena (*EGP2.P2*). EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Nazioarteko autobus-fabrikatzailea
- Kostua: 500.000 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Inbertsio-kostuaren % 2. Mantentze-lanen eta operazioen kostua: 10.000 euro/ekipoa*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 303 ekipo
- Inbertsio-kostuak: 151,5 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 3 milioi euro/urteko

3. proposamena *(EGP2.P3).* Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Bus elektriko adimenduna ezartzeko hitzarmena (Eusko Jaurlaritza – Donostiako Udala)
- Kostua: Donostia: 25,7 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: 0,55 euro/ibilgailua*km

Kostuak guztira:

- Unitateak: 24 ekipo; 15 km-ko konexioa (Donostia); maiztasuna: 4 BEI/orduko
- Inbertsio-kostuak: 25,7 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 401.600 euro/urteko

2.3.9. Errepideko Garraio Publikoa: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(EGP3)*

1. proposamena *(EGP3.P1).* Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: Autobusa: 20.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat LHko hiriburuko
- Inbertsio-kostuak: 60.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(EGP3.P2).* Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 100.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat LHko
- Inbertsio-kostuak: 300.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(EGP3.P3).* Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 100.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat LHko
- Inbertsio-kostuak: 300.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(EGP3.P4).* Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: Autobusa: 50.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria:
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat LHko
- Inbertsio-kostuak: 150.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.10. Errepideko Garraio Publikoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(EGP4)*

1. proposamena *(EGP4.P1).* IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta erabiltzailearentzako zerbitzua kudeatzeko

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: 20.000 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Enpresa espezializatuak
- Kostua: 600 euro/urtea*ekipoa

Kostuak guztira:

- Unitateak: 100 ekipo
- Inbertsio-kostuak: 2 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 60.000 euro/urteko

2. proposamena *(EGP4.P2).* MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 500.000 euro/aplikazioko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Inbertsio-kostuaren % 5: 25.000 euro/aplikazioko

Kostuak guztira:

- Unitateak: 4 aplikazio
- Inbertsio-kostuak: 2 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 100.000 euro/urteko

2.3.11. Errepideko Garraio Publikoa: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(EGP6)*

1. proposamena *(EGP6.P1).* EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.12. Errepideko Garraio Publikoa: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(EGP7)*

1. proposamena *(EGP7.P1).* BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 500.000 euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna osatzea
- Inbertsio-kostuak: 500.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(EGP7.P2).* Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(EGP7.P3).* EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(EGP7.P4).* EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 105.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Plan bat
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

5. proposamena *(EGP7.P5).* Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

6. proposamena *(EGP7.P6).* Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 50.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 50.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.13. Trena: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(T1)*

1. proposamena *(T1.P1).* Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 250.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 250.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T1.P2).* Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Informazio-azterlanak (MITMA) eta Atotxako geltokiko obraren lizitazioa (ETS)
- Kostua: 80 milioi euro (Atotxa); 495 milioi euro (Abando); 600 milioi euro (Gasteiz)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, AVE terminal-proiektuetan oinarrituta
- Kostua: 800.000 euro/terminal*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: Abandoko (Bilbo), Atotxako (Donostia) eta Gasteizko geltokiak
- Inbertsio-kostuak: 1.175 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 2,4 milioi euro/urteko

3. proposamena *(T1.P3).* Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 100.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 2 plan (ETS eta Euskotren)
- Inbertsio-kostuak: 200.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(T1.P4).* Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez

Unitateko kostuak: Zehazteke

Kostuak guztira: Zehazteke

(*) Dauden bi alternatiben arteko aldeak kontuan hartuta, eta oraindik behin betiko erabakia hartu ez denez, ez da balioetsi EMJPean.

5. proposamena *(T1.P5).* Euskotrenen trenbidea ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea)

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Donostian Loiolako Erriberako trukagunea eraikitzeko hitzarmena (ADIF, ETS, Eusko Jaurlaritza, Gipuzkoako Foru Aldundia)
- Kostua: 43,4 milioi euro.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa
- Kostua: 340.000 euro/urteko

Kostuak guztira:

- Unitateak: Loiolako Erriberako trukagunea
- Inbertsio-kostuak: 43,4 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 340.000 euro/urteko

6. proposamena *(T1.P6).* Trenbide-pasaguneak kentzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Euskal Trenbide Sarea
- Kostua: 90,4 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Ez da aplikatzen
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Inbertsio-kostuak: 90,4 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

7. proposamena *(T1.P7).* Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Informazio-azterlanak (ETS)
- Kostua: Trenbidea: 118 milioi euro (Zabalgana); 5 milioi euro (Kukullaga); 61 milioi euro (Zorrotzaurre)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Trenbidearen mantentze-lanen kostua: 405.000 euro/km* urtea; Kostu operatiboa: 8,14 euro/ibilgailua*km

Kostuak guztira:

- Unitateak: 10,2 km trenbide (5,8 km Zabalgana, 2 km Kukullaga, 2,4 km Zorrotzaurre); 3 tranbia-unitate (15 minutuko maiztasuna)
- Inbertsio-kostuak: Trenbidea: 184 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 8,4 milioi euro/urteko

8. proposamena *(T1.P8).* Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Metro Bilbaoren (ETS) 4. lineari buruzko informazio-azterlana; Bilboko metroaren 5. linea eraikitzeko eta finantzatzeko hitzarmena (Eusko Jaurlaritza, ETS, Bizkaiko Foru Aldundia)
- Kostua: Metroaren 4. linea: 146 milioi euro; metroaren 5. linea: 360 milioi euro; material mugikorra: 2,44 milioi euro/unitatea

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketen eta Garraio Publikoa Sustatzeko Elkartearen datuetan oinarrituta
- Kostua: Azpiegituraren mantentze-lanen kostua: 1.350.000 euro/km* urtea; Kostu operatiboa: 10,01 euro/ibilgailua*km

Kostuak guztira:

- Unitateak: 8,6 km trenbide (2,3 km 4. linea; 6,3 km 5. linea; 13 tren (3 minutuko maiztasuna)
- Inbertsio-kostuak: 537,7 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 32,5 milioi euro/urteko

9. proposamena *(T1.P9).* Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Obra-lizitazioak (ETS)
- Kostua: 23,3 milioi euro (Zarautz/San Pelaio: 12,8 milioi euro, Usurbil: 9 milioi euro, Zumaia: 1,5 milioi euro)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Azpiegitura mantentzeko kostua inbertsio osoaren % 2,7 da: 629.000 euro/urteko

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3 geltoki (Zarautz/San Pelaio, Usurbil eta Zumaiako geltokiak)
- Inbertsio-kostuak: 23,3 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 629.000 euro/urteko

10. proposamena *(T1.P10)* Trenbide-saihesbideak sortzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Obra-lizitazioak (ETS)
- Kostua: 93,4 milioi euro (Altzolako saihesbidea: 15,8 milioi euro; Altza-Galtzaraborda tartea: 77,6 milioi euro)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Azpiegituraren mantentze-lanen kostua: 226.800 euro/km*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3,2 km (1,2 km Altzola eta 2 km Altza-Galtzaraborda)
- Inbertsio-kostuak: 93,4 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 725.760 euro/urteko

11. proposamena *(T1.P11).* Jarduketak Donostialdeko metroan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Euskal Trenbide Sarea
- Kostua: 180 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Azpiegituraren mantentze-lanen kostua: 204.000 euro/km* urtea; tren-geltokia: 213.600 euro/geltokia*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 4,2 km trenbidean eta 3 geltoki.
- Inbertsio-kostuak: 180 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 2,2 milioi euro/urteko

12. proposamena *(T1.P12).* Trenbidea hobetzeko obrak egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eraikuntza-proiektua eta obra-lizitazioak (ETS)
- Kostua: 47,3 milioi euro (Basurtu Ospitalea-Ariz linea: 1,5 milioi euro, Eibar-Azitain tartea estaltzea: 17,6 milioi euro; Aginagako tunela: 28,2 milioi euro)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Basurtu Ospitalea-Ariz linea, Eibar-Azitain tartea estaltzea eta Aginagako tunela
- Inbertsio-kostuak: 47,3 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.14. Trena: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(T2)*

1. proposamena *(T2.P1).* Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Toki Erakundeentzako Mugikortasun Elektrikoaren Gida (REE – FEMP – IDAE)
- Kostua: 50 kW-ko karga elektrikoaren zutoina: 25.000 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Karga elektrikoaren zutoina: 800 euro/karga-zutoina*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 150 ekipo
- Inbertsio-kostuak: 3,75 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 120.000 euro/urteko

2. proposamena *(T2.P2).* Trenbide-sarean ERTMS ezartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: ETS
- Kostua: 13 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: ETS
- Kostua: 350.000 euro

Kostuak guztira:

- Unitateak: ETS trenbide-sarea (187 km)
- Inbertsio-kostuak: 13 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 350.000 euro/urteko

2.3.15. Trena: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea*(T3)*

1. proposamena *(T3.P1).* Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapenari buruzko azterlana

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: Trena: 75.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 75.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T3.P2).* Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan

Unitateko kostuak: Zehazteke

Kostuak guztira: Zehazteke

2.3.16. Trena: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(T4)*

1. proposamena *(T4.P1).* Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: UN Climate Tecnology Centre & Network
- Kostua: 9.000 euro/ekipoko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Inbertsio-kostuaren % 5: 450 euro/ekipoko urtean

Kostuak guztira:

- Unitateak: 58 tren
- Inbertsio-kostuak: 522.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 26.100 euro/urteko

2. proposamena *(T4.P2).* IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: 195.000 euro/km-ko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: Inbertsio-kostuaren % 5: 9.750 euro/km-ko

Kostuak guztira:

- Unitateak: 187,4 km
- Inbertsio-kostuak: 36,5 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 1,8 milioi euro/urteko

2.3.17. Trena: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(T7)*

1. proposamena *(T7.P1).* Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 75.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitatea: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 75.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T7.P2).* Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.18. Trena: Finantziaziorako mekanismoak *(T8)*

1. proposamena *(T8.P1).* Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.19. Trena: Legeria/eskumenak *(T10)*

1. proposamena *(T10.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T10.P2).* EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(T10.P3).* EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.20. Bizikleta eta modu aktiboak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(B1)*

1. proposamena *(B1.P1).* Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Landa-bideen proiektuak
- Kostua: 200.000 euro/km-ko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Azpiegitura mantentzeko kostua inbertsio osoaren % 0,75 da: 1.500 euro/km*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 236 km trenbide Elaborazio propioa (GIS), gaur egun erabiltzen ez diren trenbide edo errepideetatik abiatuta
- Inbertsio-kostuak: 47,2 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 354.000 euro/urteko

2. proposamena *(B1.P2).* Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Madrid Central
- Kostua: 185.000 euro/jarduketako

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Inbertsio-kostuaren % 2,7 izango dela uste da.
- Kostua: 5.000 euro/eremua*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 60 eremu
- Inbertsio-kostuak: 11,1 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 300.000 euro/urteko

2.3.21. Bizikleta eta modu aktiboak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(B2)*

1. proposamena *(B2.P1).* Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Saila
- Kostua: 600 euro/gordetako plazako; 85,5 euro/gorde gabeko plazako.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: 2 euro/plazako urtean

Kostuak guztira:

- Unitateak: 20-30 plaza 24 udalerritan
- Inbertsio-kostuak: 205.500 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 1.200 euro/urteko

2. proposamena *(B2.P2).* EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko jarduketetatik jasotako datuak
- Kostua: 75.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 75.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.22. Bizikleta eta modu aktiboak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(B3)*

1. proposamena *(B3.P1).* Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Bizkaibizi zerbitzuaren lizitazioa (Bizkaiko Foru Aldundia)
- Kostua: 1,8 milioi euro/urteko (ezarpena + mantentzea/operazioa; 80 geltoki)

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Bizkaibizi zerbitzuaren lizitazioa (Bizkaiko Foru Aldundia)
- Kostua: 1,8 milioi euro/urteko (ezarpena + mantentzea/operazioa; 80 geltoki)

Kostuak guztira:

- Unitateak: 200 geltoki
- Inbertsio-kostua eta operazioaren eta mantentze-lanen urteko kostua: 4,5 milioi euro/urteko

2.3.23. Bizikleta eta modu aktiboak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(B4)*

1. proposamena *(B4.P1).* Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera ezartzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 100.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 100.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.24. Bizikleta eta modu aktiboak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(B5)*

1. proposamena *(B5.P1).* Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 105.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3 plan (1 lurralde historiko bakoitzeko)
- Inbertsio-kostuak: 315.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B5.P2).* Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Elaborazio propioa
- Kostua: 85.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Plan 1 (hiru hiriburuak barne)
- Inbertsio-kostuak: 85.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.25. Bizikleta eta modu aktiboak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(B6)*

1. proposamena *(B6.P1).* Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 105.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Plan bat
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B6.P2).* Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 75.000 euro/planeko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 28 plan (15.000 biztanletik gorako udalerri bakoitzeko bat)
- Inbertsio-kostuak: 2,1 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.26. Bizikleta eta modu aktiboak: Moduaren antolamendua eta kudeaketa *(B7)*

1. proposamena *(B7.P1).* Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Antzeko azterlanak
- Kostua: 105.000 euro/analisien azterketako

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3 plan (1 lurralde historiko bakoitzeko)
- Inbertsio-kostuak: 315.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B7.P2).* Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 200.000 euro/sistemako

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3 sistema (Bilbaobizi, Bizkaibizi eta Dbizi)
- Inbertsio-kostuak: 600.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(B7.P3).* Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.27. Bizikleta eta modu aktiboak: Prestakuntza *(B9)*

1. proposamena *(B9.P1).* Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak
- Kostua: 25 euro/orduko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 422 ikastaro (bat 5.000 biztanleko); 40 ordu/ikastaroko
- Inbertsio-kostuak: 422.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.28. Aireportuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(A1)*

1. proposamena *(A1.P1).* Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2. proposamena *(A1.P2).* Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

3. proposamena *(A1.P3).* Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 215 milioi euro

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko ezaugarriak dituzten bideetan egindako jarduketetatik abiatuta
- Kostua: Azpiegituraren mantentze-lanen kostua: 396.000 euro/km*urtea; Kostu operatiboa: 6,85 euro/ibilgailua*km

Kostuak guztira:

- Unitateak: konexio 1 (3 km/konexioko); 2 ibilgailu; maiztasuna: 30 minutu
- Inbertsio-kostuak: 215 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 1,69 milioi euro/urteko.

4. proposamena *(A1.P4).* Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea

Unitateko kostuak: Zehazteke

Kostuak guztira: Zehazteke

2.3.29. Aireportuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(A3)*

1. proposamena *(A3.P1).* Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.30. Aireportuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(A5)*

1. proposamena *(A5.P1)*. AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2.3.31. Aireportuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(A7)*

1. proposamena *(A7.P1).* Plan Zuzentzaileak eguneratzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2.3.32. Portuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(P1)*

1. proposamena *(P1.P1).* Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(P1.P2).* Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Lizitazioa: Lezo-Errenteria geltokiaren luzera handitzeko obra (ADIF); Astigarraga-Lezo merkantzia-saihesbidearen informazio-azterlana (MITMA); Hegoaldeko trenbide-saihesbidearen hitzarmena (MITMA, ADIF, Eusko Jaurlaritza)
- Kostua: 1.029,7 milioi euro.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: elaborazio propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta
- Kostua: Trenbidea: 226.800 euro/km*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 32 km trenbidea (20 km Astigarraga-Lezoko saihesbidea; 12 km hegoaldeko saihesbidea)
- Inbertsio-kostuak: 1.029,7 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 7,3 milioi euro/urteko.

2.3.33. Portuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea *(P3)*

1. proposamena *(P3.P1).* Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2.3.34. Portuak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(P4)*

1. proposamena *(P4.P1).* Estatuko Portuen 4.0 Funtsak proiektuan parte hartzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2. proposamena *(P4.P2).* Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2.3.35. Portuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(P5)*

1. proposamena *(P5.P1).* Bilboko Portuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketak martxan jartzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2. proposamena *(P5.P2).* Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen (estatuaren eskumena)

2.3.36. Portuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(P7)*

1. proposamena *(P7.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.37. Portuak: Prestakuntza *(P9)*

1. proposamena *(P9.P1).* Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat.
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2.3.38. Logistika eta salgaiak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(LS1)*

1. proposamena *(LS1.P1).* Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/azterlaneko

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria:
- Kostua: Ez da aplikatzen.

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS1.P2).* Trenbide-autobideak bultzatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: ETS.
- Kostua: 70 milioi euro (sare konbentzionalaren eta trenbide-autobidearen trazadura-saihesbidea).

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen.

Kostuak guztira:

- Unitateak: Jundizko plataforma logistiko intermodal berria eta Korridore Atlantikorako konexioa.
- Inbertsio-kostuak: 70 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

3. proposamena *(LS1.P3).* Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...)

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Udalak eta eraikuntza- eta urbanizazio-enpresak.
- Kostua: 32,8 euro/m2.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Udalak.
- Kostua: Mantentze-lanen kostua: 14 euro/plaza*urtea

Kostuak guztira:

- Unitateak: 2.700 aparkaleku-plaza, seguruak eta erosoak, 28 m2-ko garraiolarientzat.
- Inbertsio-kostuak: 2,5 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: 37.800 euro urtean.

2.3.39. Logistika eta salgaiak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(LS4)*

1. proposamena *(LS4.P1).* Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/azterlaneko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria:
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat.
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(LS4.P2).* IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,...

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Garraio-enpresa pribatuak modernizatzeko laguntza-programa (PRTR).
- Kostua: 5.000 euroko laguntza/operadoreko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen.

Kostuak guztira:

- Unitateak: 100 operadore
- Inbertsio-kostuak: 500.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen

2.3.40. Logistika eta salgaiak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(LS5)*

1. proposamena *(LS5.P1).* Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Errepideko garraio profesionaleko ibilgailu astunen flotak eraldatzeko programa (MITMA)
- Kostua: 400 milioi euro.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen.

Kostuak guztira:

- Unitateak: Estatuko aurrekontu osoaren % 3,8 (983/2021 Errege Dekretua)
- Inbertsio-kostuak: 15,2 milioi euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(LS5.P2).* Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/planeko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 4 zentro logistiko.
- Inbertsio-kostuak: 420.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2.3.41. Logistika eta salgaiak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(LS6)*

1. proposamena *(LS6.P1).* Trenbidea salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS6.P2).* Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.42. Logistika eta salgaiak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(LS7)*

1. proposamena *(LS7.P1).* Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS7.P2).* Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(LS7.P3).* Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.43. Logistika eta salgaiak: Prestakuntza *(LS9)*

1. proposamena *(LS9.P1).* Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Eusko Jaurlaritza
- Kostua: 1,3 milioi euro/planeko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 3 plan (plan 1 LH bakoitzeko).
- Inbertsio-kostuak: 3,9 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2.3.44. Orokorra: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(O1)*

1. proposamena *(O1.P1).* Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.45. Orokorra: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(O5)*

1. proposamena *(O5.P1).* Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak.
- Kostua: 25 euro/orduko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: Espainiako autoeskolen aurrekontuak.
- Kostua: ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 40 orduko 50 ikastaro
- Inbertsio-kostuak: 50.000 euro
- Kostua: operazio-eta mantentze-lanen urteko: ez da aplikatzen

2. proposamena *(O5.P2).* Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O5.P3).* Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(O5.P4).* Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.46. Orokorra: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea *(O6)*

1. proposamena *(O6.P1).* Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.47. Orokorra: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa *(O7)*

1. proposamena *(O7.P1).* 5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/planeko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: 72 plan.
- Inbertsio-kostuak: 7,56 milioi euro.
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(O7.P2).* 500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroek daudela ziurtatzea

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O7.P3).* Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.48. Orokorra: Finantziaziorako mekanismoak *(O8)*

1. proposamena *(O8.P1).* MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

2.3.49. Orokorra: Legeria/eskumenak *(O10)*

1. proposamena *(O10.P1).* Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.

Unitateko kostuak:

Inbertsio-kostuak:

- Iturria: Zenbatespen propioa, antzeko jarduketei buruzko datuetan oinarrituta.
- Kostua: 105.000 euro/planeko.

Mantentze-lanen eta operazioen urteko kostua:

- Iturria: -
- Kostua: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira:

- Unitateak: Azterlan bat.
- Inbertsio-kostuak: 105.000 euro
- Operazio-eta mantentze-lanen urteko kostua: Ez da aplikatzen.

2. proposamena *(O10.P2).* "Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O10.P3).* Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

4. proposamena *(O10.P4).* Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

5. proposamena *(O10.P5).* Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.

Unitateko kostuak: Ez da aplikatzen

Kostuak guztira: Ez da aplikatzen

3. IRABAZIEN ANALISIA

3.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA

Planaren parte diren jarduketek sortutako inpaktuak eta irabaziak zenbatesteko, metodologia honi jarraitzen zaio:

1. Inpaktu neurgarriak eragiten dituzten jardun-ildoak hautatzea.
2. Jarduketa-ildo bakoitzak eragindako inpaktuak eta irabaziak identifikatzea.
3. Jarduketa bakoitzaren inpaktuak eta irabaziak identifikatzea.
4. Jarduketa bakoitzean inplikatutako eskaera baiestea.
5. Erreferentzia-balioak eta kostu unitarioak identifikatzea.
6. Irabazien zenbatespena.

3.1.1. Jarduketa-ildoak hautatzea

Honako jarduketa-ildo hauek hartzen dira kontuan:

- Azpiegiturak hornitzea/hobetzea: errepidea, logistika eta salgaiak, trena, errepideko garraio publikoa.
- Ekipoak hornitzea/hobetzea: errepidea, trena, errepideko garraio publikoa.
- Zerbitzuak hornitzea/hobetzea: trena, errepideko garraio publikoa.
- Teknologia aurkibidea berriak ezartzea (ITS): errepidea, trena, errepideko garraio publikoa, logistika eta salgaiak.
- Garraioa sustatzea eta bultzatzea: Logistika eta Salgaiak

3.1.2. Inpaktuak eta irabaziak identifikatzea jarduketa-ildoaren arabera

Honako lau inpaktu hauek hartzen dira kontuan:

- Garraio-moduaren prestazioak optimizatzea eta hobetzea
- Emisio txikiko ibilgailuak erabiltzeko trantsizioa
- Eskaria modu jasangarrietara berrorekatzea (modua aldatzea)
- Eskaria handitzea: aukera berriak

Eta irabazi gisa:

- Ekoizleentzat/operadoreentzat:
  - Diru-sarrerak handitzea (eskaera induzituagatik)
  - Produktibitatea handitzea
- Erabiltzaileentzat:
  - Bidaia-denborak aurreztea
  - Kostu operatiboak murriztea
  - Kanpoko kostuak murriztea (emisioak eta istripuak, batez ere)

Jarduketa-ildoaren, sistemaren gaineko eraginaren eta lortutako irabazien arteko erlazioa, oro har, hurrengo orrialdeko taulan ikus daiteke.

Jarduketa-ildoa	Garraiobideak	Eragina Mugikortasun Sisteman				Irabaziak					
						Ekoizleak/Operadoreak		Erabiltzaileak			
		Prestazioak hobetzea	Mugikortasun ekologikorako trantsizioa	Modu aldaketak	Eskari induzitua sortzea	Diru sarrerak handitzea	Produktibitatea handitzea	Bidaia-denborak aurreztea	Kostu operatiboak murriztea	Emisioak murriztea	Istripuak gutxitzea
Azpiegiturak hornitzea/hobetzea	Errepidea	✓					✓	✓	✓	✓	✓
	Logistika/Salgaiak			✓						✓	✓
	Trena	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓	✓	✓
	EGP			✓						✓	
Ekipoak hornitzea/hobetzea	Errepidea		✓	✓						✓	✓
	Trena	✓		✓				✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓	✓	
	EGP	✓		✓				✓	✓	✓	✓
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Trena	✓		✓				✓	✓	✓	✓
	Modu aktiboak	✓	✓	✓					✓		
	EGP	✓		✓				✓	✓	✓	✓
Teknologia berriak ezartzea (ITS)	Errepidea	✓						✓			✓
	Trena	✓						✓			
	EGP	✓						✓			
	Logistika/Salgaiak	✓						✓			
Garraioa sustatzea eta bultzatzea	Logistika/Salgaiak			✓						✓	✓

9. taula Jarduketa-ildoen, sistemaren gaineko eraginen eta lortutako onuren arteko lotura
Iturria: elaborazio propioa

3.1.3. Inpaktuak eta irabaziak identifikatzea jarduketaren arabera

Jarduketaren inpaktuak eta irabaziak, oro har, jarduketaren jarduera-ildorako identifikatutakoak dira; hala ere, jardunaren ezaugarri espezifikoek eragin edo irabazi gehigarriak edo soberakinak ekar ditzakete, ildorako oro har aintzat hartutakoez gain.

3.1.4. Eskariaren balioak

Jarduketaren ezaugarriak eta eskura dauden eskari-datuak oinarri hartuta, jarduketak eragindako honako eskari-balio hauek zehazten dira:

- Bidaiariak* km/urtea - Tn* km/urtea eta ibilgailuak*km/urtea jarduketa linealen kasuan (azpiegiturak eta garraio-zerbitzuak)
- Bidaiariak/urteko eta Tn/urteko nodo-azpiegituren erabiltzaile gisa (aireportuak eta portuak)

Datu horiek, alde batetik, Euskal Autonomia Erkidego osoan egindako 2021eko mugikortasun-inkestaren eguneroko datuen txostenetik jasotzen dira. Inkesta horretan udalerri barruko, eskualde barruko, lurralde barruko, lurralde arteko eta kanpoko bidaiak zenbatzen dira garraiobide desberdinetan, oinez edo bizikletaz ibiltzea bezalako modu bigunetatik motordun modu publiko zein pribatuetara.

Bidaia bakoitza desplazamendu bat da, hau da, pertsona baten mugimendua jatorrizko leku batetik helmuga batera, xede edo arrazoi batengatik egindakoa. Desplazamendutzat hartu da edozein garraiobide motorizaturekin egindako mugimendu oro eta 5 minututik gorako iraupena duten ibilaldiak. Desplazamendu bakoitza arrazoi bakar bati lotzen zaio. Arrazoi-aldaketa orok beste desplazamendu bat dakar. Hori dela eta, desplazamendu baten jatorrizko lekura itzultzea hasierakoa ez den beste desplazamendu bat da.

Udalerri barruan, eskualde barruan, lurralde barruan, lurralde artean eta kanpoko bidaiak sailkatu diren desplazamendu-motak honako hauei buruzkoak dira zehazki:

- Udalerri barruko bidaia: Abiapuntua eta helmuga udalerri berean duen desplazamendua, udalerri beraren barruan egiten da.
- Eskualde barruko bidaia: Jatorria eta helmuga eskualde berean duena da. Eskualde barruko joan-etorrien tauletan ez dira kontuan hartzen udalerri barrukoak, bereizita aztertzen baitira.
- Lurralde barruko bidaia: Abiapuntua eta helmuga lurralde historiko berean dituen bidaia. Lurralde barruko bidaien tauletan eskualde barrukoak eta udalerri barrukoak baztertzen dira, bereizita aztertzen baitira.
- Lurralde arteko bidaia: Helmuga jatorrizkoa ez den EAEko Lurralde Historiko batean duena.
- Kanpoko bidaia: EAEko edozein gune geografikoren eta Autonomia Erkidegotik kanpoko beste edozein lekuren arteko bidaia da.

Inkesta honetan lurralde historikoetako hiriburuetako (Bilbo, Gasteiz, Donostia) barneko eta kanpoko bidaia guztien datuak ere zenbatzen dira. Ondoren, Euskal Autonomia Erkidego osoan 2021ean egindako inkestan lortutako emaitzak erakusten dira.

	Udalerri barnekoa	Eskualde barnekoa	Lurralde barnekoa	Lurralde artekoa
Bidaiak guztira	4.136.752	1.153.680	570.471	559.054
Oinez	% 63,5	% 9,7	% 0,9	% 1,1
Bizikleta	% 2,5	% 0,8	% 1,0	% 0,1
Autoko gidaria	% 17,5	% 47,7	% 68,3	% 72,3
Autoko bidaiaria	% 4,7	% 9,4	% 10,7	% 13,4
Taxia	% 0,2	% 0,2	% 0,1	% 0,1
Motorra	% 0,9	% 1,2	% 0,4	% 0,0
Hiri-autobusa	% 5,0	% 0,3	% 0,0	% 0,0
Hiriarteko autobusak	% 0,2	% 8,3	% 5,6	% 1,1
Autobus diskrezionala	% 1,2	% 2,2	% 1,7	% 4,3
Tranbia	% 0,7	% 0,0	% 0,0	% 0,0
Renfe	% 0,2	% 1,2	% 2,0	% 0,6
Feve	% 0,0	% 0,1	% 0,2	% 0,0
Metroa	% 1,9	% 13,3	% 1,4	% 0,0
Euskotren	% 0,5	% 2,0	% 3,1	% 0,7

10. taula Euskadiko mugikortasunari buruzko inkestaren eguneroko datuak

Iturria: elaborazio propioa

	Bilbo	Gasteiz	Donostia
Bidaiak guztira	925.680	657.714	497.792
Oinez	% 67,1	% 45,6	% 45,6
Bizikleta	% 0,9	% 8,0	% 4,4
Autoko gidaria	% 7,7	% 28,3	% 19,6
Autoko bidaiaria	% 2,3	% 6,3	% 5,8
Taxia	% 0,4	% 0,3	% 0,1
Motorra	% 0,6	% 0,6	% 4,3
Hiri-autobusa	% 8,4	% 5,7	% 15,5
Hiriarteko autobusak	% 0,2	% 0,0	% 0,0
Autobus diskrezionala	% 0,8	% 0,5	% 0,6
Tranbia	% 0,9	% 3,3	% 0,0
Renfe	% 0,8	% 0,0	% 0,3
Feve	% 0,0	% 0,0	% 0,0
Metroa	% 7,5	% 0,0	% 0,0
Euskotren	% 0,8	% 0,0	% 2,4

11. taula Lurralde historikoetako hiriburuetako barneko bidaiak guztira

Iturria: elaborazio propioa

	Bilbo	Gasteiz	Donostia
Bidaiak guztira	1.454.552	898.479	812.647
Oinez	% 42,9	% 33,4	% 28,9
Bizikleta	% 0,6	% 5,9	% 2,8
Autoko gidaria	% 20,1	% 38,6	% 33,4
Autoko bidaiaria	% 4,9	% 8,2	% 9,1
Taxia	% 0,3	% 0,2	% 0,1
Motorra	% 0,5	% 0,4	% 3,1
Hiri-autobusa	% 5,6	% 4,2	% 9,5
Hiriarteko autobusak	% 2,8	+% 0,5	% 4,2
Autobus diskrezionala	% 1,8	% 2,9	% 0,8
Tranbia	% 0,6	% 2,4	% 0,0
Renfe	% 1,2	% 0,0	% 1,1
Feve	% 0,1	% 0,0	% 0,0
Metroa	% 13,2	% 0,0	% 0,0
Euskotren	% 1,0	% 0,0	% 3,6

12. taula Lurralde historikoetako hiriburuetako barneko eta kanpoko bidaiak guztira

Iturria: elaborazio propioa

Bestalde, Euskal Autonomia Erkidegoan jarduten duten garraio-zerbitzuei buruzko webguneetan dagoen informaziora ere jotzen da, bai eta erakunde horien urteko txostenetara ere.

3.1.5. Erreferentzia-balioak eta kostuak

Dagoen dokumentu-informaziotik abiatuta, erreferentzia-balioak eta unitateko kostuak identifikatzen dira; bigarren kasuan, jarduketa bakoitzaren kostuak prestatzeko eta kalkulatzeko erabili diren berberak dira. Besteak beste:

- Erreferentzia-balioak:
  - Bidaia-denboraren balioa: euro/orduko
  - Ibilgailuen okupazioak (garraio-moduaren arabera): Pertsonak/ibilgailuko; Tn/ibilgailuko
  - Ibilgailuz aldatzeko denbora: Orduak/ibilgailu-aldaketako
  - Abiadura (garraio-moduaren arabera; azpiegituraren ezaugarrien arabera): Km/orduko
- Kostuak:
  - Kostu operatiboak (garraio-moduaren arabera; azpiegituraren ezaugarrien arabera): euro/ibilgailu*km
  - Kanpoko kostuak (garraio-moduaren arabera; azpiegituraren ezaugarrien arabera): euro/pertsona* km; euro/tn*km, etab.

Erabilitako informazio-iturri nagusiak, besteak beste, erakunde publikoak dira, hala nola udalak, ministerioa, garraio-partzuergoak, EAEko garraio-operadore publikoak; eta bestetik, erakunde pribatuak, hala nola ikerketa-zentroak edo garraio pribatuko operadoreak. Iturri horiek osatzeko, kalkuluak egin dira antzeko proiektuetan oinarritutako berezko elaborazioetatik abiatuta.

3.1.6. Irabazien zenbatespena

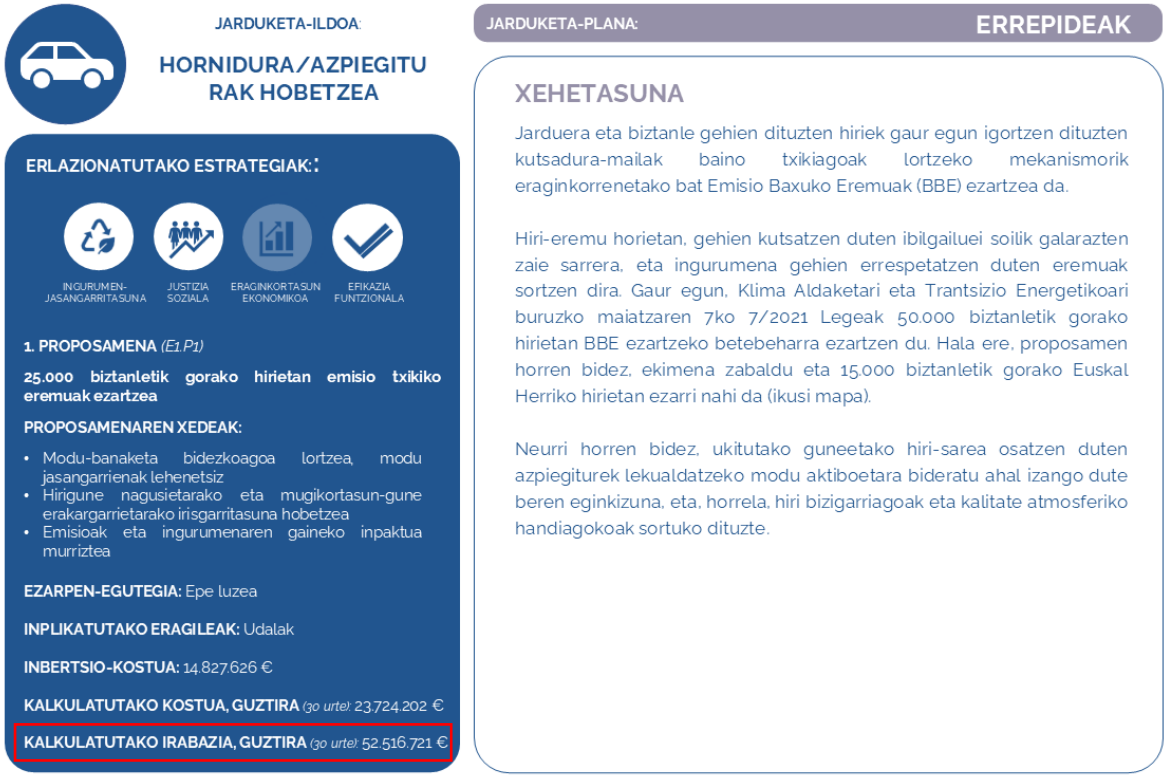
Irabaziak zenbatesteko, honela jokatuko da:

1) Jarduketak sistemaren eskaintza/eskari sisteman eragindako aldaketen zenbatespena
   - Jarduketak eragindako eskariaren zenbatespena
   - Aurreikusitako modu-aldaketaren zenbatespena
   - Garraio-moduen prestazioetan izandako aldaketen zenbatespena
   - Operadoreentzat eta erabiltzaileentzat espero den produktibitate-hobekuntzaren zenbatespena.
2) Aurreko datuetatik abiatuta:
   - Aurreztutako denboren kalkulua
   - Mugikortasun-aldagaien murrizketaren zenbatespena: ibilgailua*km/urte; tn*km/urte.
   - Mugikortasun-aldagaiei aplikatu beharreko unitateko kostuak zehaztea, jarduketaren aurretik (0 agertokia) eta ondoren (agertokia jarduketarekin)
3) Eta, azkenik, irabazi ekonomikoak lortzea, diru-sarrera eta kostu unitarioak aurreko balioetan aplikatuz:
   - Bidaia-denboraren balioa

- Unitateko kostuak (operazioa eta kanpokoak)
- Zerbitzuaren tarifa.

Jarduketaren irabazi zenbatetsia urtekoa da, eta azpiegitura, ekipoa edo zerbitzua martxan jarri zen lehen urteari dagokio. Adibidez, jarduketa azpiegitura- edo zerbitzu-hornitzekoa denean, urteko irabazia hura ezarri eta lehen urtean espero diren irabaziei dagokiena izango da; jarduera azterketa-, proiektu- edo antzeko fasean dagoenean, ez da kontuan hartuko etorkizuneko irabazia, nahiz eta aztertutako jarduketa gauzatu.

Planaren Kostu-Irabazien Analisia egiteko, jarduketa bakoitzaren fitxan erakusten den irabazia jarduketaren funtzionamenduko 30 urteko guztizkoa da (EBk garraio-proiektuetarako gomendatzen duen denbora-muga).



13. irudia Kalkulatutako irabaziak proposamen baten fitxa teknikoan kokatzea
Iturria: elaborazio propioa

Ondorengo ataletan, jarduera bakoitzean erabilitako metodologiak eta lortutako emaitzak zehazten dira.

3.2. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA KOSTUAK

Funtsean, honako erreferentzia-balio hauek hartzen dira kontuan:

- Bidaia-denboraren balioa
- Ibilgailuen okupazioa
- Ibilgailuz aldatzeko denbora
- Abiadurak
- Beste batzuk

Kostu gisa, bi tipologia handi hartzen dira kontuan:

- Kostu operatiboak
- Kanpoko kostuak

Jarraian, kasu bakoitzean kontuan hartutako ezaugarri eta balio ohikoenak azalduko ditugu, labur-labur.

3.2.1. Bidaia-denboraren balioa

Jarraian, kasu bakoitzean kontuan hartutako ezaugarri eta balio ohikoenak azalduko ditugu, labur-labur.

- Pertsonak: 10,8 euro/pertsona*ordua
- Salgaiak: 33 euro/tn*ordua

Balio horiek antzeko jarduketen beste proiektu batzuetako datuetan oinarrituta lortu dira.

3.2.2. Ibilgailuen okupazioa

Kontuan hartutako okupazioak ibilgailu motaren araberakoak dira:

Okupazioa	
Ibilgailu mot. pribatua (bidai/ibilg)	1,25
Car-sharing ibilg. (bidai/ibilg)	2,3
Autobusa (bidai/ibilg)	15,45
Tranbia (bidai/ibilg)	25,0
Kamioia (tn/kamioia)	10,5
Furgoneta (tn/furgoneta)	4,0
Bizikleta (tn/bizikleta)	0,12
Aldirietako trena (bidai/trena)	103,0
Eskualdeko trena (bidai/trena)	98,0
AVE trena (bidai/trena)	135,0
Salgaien trena (tn/trena)	500,0
Tranbia trena (bidai/trena)	25,0
Metro trena (bidai/trena)	120,0

13. taula Garraiobideen okupazioa
Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek, batez ere, Euskal Autonomia Erkidegoan lan egiten duten garraio-zerbitzuez arduratzen diren erakundeek (Renfek eta Euskotrenek) emandako datuetatik lortu dira, bai eta Espainiako beste erakunde eta enpresa batzuen txostenetan agertzen direnetatik ere (Bartzelonako Garraio Metropolitarren Kudeaketa Unitatea, Bartzelonako Garraio Metropolitarraren Agintaritza (ATM), etab.).

Eskura ez dauden datuak elaborazio propioetan oinarrituta kalkulatu dira.

3.2.3. Ibilgailuz aldatzeko denbora

Egindako beste proiektu batzuetako datuen eta aurreko esperientzien arabera, ibilgailuz aldatzeko batez besteko denbora hauek hartzen dira kontuan:

- Denbora jarduketarik gabeko agertokian (minutuak* pertsona/ibilgailu-aldaketa): **20**
- Denbora jarduketa egin den agertokian (minutuak* pertsona/ibilgailu-aldaketa): **10**

3.2.4. Abiadura

Km/h-ko unitateetako abiadurak garraio-moduaren eta azpiegituraren (eta haren egoeraren) araberakoak dira; honako hauek hartzen dira kontuan:

Abiadura (km/h)					
Modua	**Herri barruko bidea**	**Hirietarako baterako sarbidea**	**Hirietarako sarbide bereizia**	**Hiriarteko bide zaharra**	**Hiriarteko bide berritua**
Ibilgailu mot pribatua	30	50	-	70	70
Autobusa	15	30	60	60	60
Bizikleta	20	-	-	30	-
Kamioia	15	30	-	60	60
Trena	30	-	-	-	-
Tranbia	20	-	-	-	-
Metroa	30	-	-	-	-

14. taula Abiadura garraiobidearen arabera

Iturria: elaborazio propioa

Abiadura (km/h)					
Modua	**Eskualdeko treneko bidaiariak**	**AHT bidaiariak**	**Trenbide-zeharbidea**	**Salgaiak**	**Salgaiak (trenbide-autobidea)**
Trena	50	150	70	60	80

15. taula Trenaren abiadura

Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek batez besteko abiaduretatik, Euskal Autonomia Erkidegoan ezarritako zirkulazio-abiaduraren murrizketetatik eta aurreko proiektuetako datuetatik abiatuta lortu dira.

3.2.5. Kostu operatiboak

Kostu operatiboak garraio-moduaren eta azpiegituraren (eta haren egoeraren) araberakoak dira. Euro/ibilg*km unitateko kostu horiek garraiobide bakoitzean garraiatzean sortzen diren zuzeneko gastuei egiten diete erreferentzia.

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilgailua*km)					
Modua	Herri barruko bidea	Hirietarako baterako sarbidea	Hirietarako sarbide bereizia	Hiriarteko bide zaharra	Hiriarteko bide berritua
Ibilgailu mot. pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Ibilgailu mot. pribatu elektrikoa	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09
Car-sharing ibilgailu mot pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Autobusa	1,67	1,53	1,39	1,39	1,25
Autobus elektrikoa	0,55	0,50	0,43	0,46	0,41
Bizikleta	0,02	-	-	0,02	-
Kamioia	1,32	-	-	1,10	0,99
Aldiriko trenak	7,23				
Tranbia	8,14	-	-	-	-
Metroa	10,01	-	-	-	-

16. taula Garraio-moduaren araberako kostu operatiboak
Iturria: elaborazio propioa

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilgailua*km)				
Modua	Eskualdeko treneko bidaiariak	AVE bidaiariak	Trenbide-zeharbidea	Salgaiak
Trena	4,63	10,00	4,63	12,50

17. taula Trenaren kostu operatiboak
Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioaren (MITMA) Espainiako Garraio eta Logistika Behatokian (OTLE) eta Bartzelonako Garraio Metropolitarraren Agintaritza Erakundean (ATM) argitaratutako datuetan oinarrituta lortu dira.

3.2.6. Kanpoko kostuak

Kanpoko kostuak garraio-moduaren eta azpiegituraren (eta haren egoeraren) araberakoak dira. Bidaiarientzako euro/pertsona*km-ko kostu horiek, edo salgaien kasuan, euro/tona*km-ko kostu horiek garraiobide bakoitzean garraiatzean ingurunean eragiten duten kostuei egiten diete erreferentzia.

Kanpoko kostuak (€/pertsona*km; €/tn/km)					
Modua	Herri barruko bidea	Hirietarako baterako sarbidea	Hirietarako sarbide bereizia	Hiriarteko bide zaharra	Hiriarteko bide berritua
Ibilgailu mot. pribatua	0,145	0,103	0,061	0,061	0,057
Ibilgailu mot. pribatua (emisio gutxiko eremua)	0,116	-	-	-	-
Ibilgailu mot. pribatu elektrikoa	0,014	0,010	0,006	0,006	0,006
Car-sharing ibilgailu mot. pribatua	0,145	0,103	0,061	0,061	0,057
Autobusa	0,061	0,035	0,028	0,015	0,015
Autobusa (emisio gutxiko eremua)	0,049	-	-	-	-
Autobus elektrikoa	0,006	0,003	0,003	0,002	0,001
Bizikleta	0,148	0,145	0,004	0,143	0,136
Kamioia	0,094	0,061	0,027	0,028	0,027
Trena	0,066	-	-	-	-
Tranbia	0,066	-	-	-	-
Metroa	0,059	-	-	-	-

18. taula Garraio-moduaren araberako kanpoko kostuak
Iturria: elaborazio propioa

Kanpoko kostuak (€/ibilg*km)				
Modua	Eskualdeko treneko bidaiariak	AVE bidaiariak	Trenbide-zeharbidea	Salgaiak
Trena	0,027	0,027	0,027	0,003

19. taula Trenaren kanpoko kostuak
Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek EAEko Garraioaren Kanpoko Kostuak Eguneratzeko dokumentutik lortu dira, Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak 2021eko urtarrilean egindakoa.

3.2.7. Bestelako datuak

Jarduera bakoitza desberdina da eta azterketa berezi bat eskatzen du, jarduketa mota, ingurunea, benetan eragindako eskaria eta eragin mota askotarikoak baitira. Hori dela eta, batzuetan hasieran eskuragarri zegoen informazioa ez da nahikoa adierazitako erreferentzia-balioetatik abiatuta irabaziak zuzenean zenbatesteko. Kasu horietan, beharrezkoa da beste iturri batzuetara jotzea eta/edo kalkulu eta/edo hipotesi gehigarriak egitea. Datu horiek lortzeko erabiltzen diren iturriak ez dira lehendik aipatutakoez bestelakoak, hala nola: udalak, estatua, garraio-partzuergoak, Euskal Autonomia Erkidegoan jarduten duten garraio publikoko eta pribatuko erakundeak, etab.

3.3. IRABAZIEN ZENBATESPENA

3.3.1. Errepideak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(E1)*

1. proposamena *(E1.P1).* 25.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km Euskadiko udalerri barneko bidaiak (egunean)	3.078.487
Ibilg*km hiri-garraioa/udalerri barneko bidaiak	% 66
Ibilg*km emisio gutxiko eremuko/hiri-garraioko bidaiak	% 10
Autobusa*km udalerri barneko bidaiak guztira (egunean)	68.561
Autobusa*km/udalerri barnean	% 78,46
Autobusa*km emisio gutxiko eremua/hiri-garraioa	% 10

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik autobusera: **% 10**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Denbora (orduak/urtea)	4.474.510	4.745.417
Denboraren kostua (€/urtea)	48.505.408	51.442.143
Operazioaren kostua (€/urtea)	26.265.342	24.802.129
Kanpoko kostuak (€/km)	13.386.405	10.162.325
BATURA (€/urtea)	88.157.154	86.406.597

IRABAZIAK (€/urtea)	1.750.557

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(E1.P2).* Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km hiri kanpoko bidaiak	40.656.865
Autobusa*km hiri kanpoko bidaiak	453.369
Kamioia/ibilg hiri kanpokoa	% 15
Jarduketa egingo den sarearen ehunekoa	% 5

Hobekuntzak

Ibilgailuen operazio-kostuak murriztea: **% 10**

Kanpo-kostuaren murrizketa: **% 5 gutxiago**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	13.484.128	13.484.128
Salgaien denbora (orduak/urteko)	18.702.158	18.702.158
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	146.173.138	146.173.138
Salgaien denboraren kostua (€/urteko)	617.171.218	617.171.218
Operazioaren kostua (€/urteko)	312.570.010	281.313.009
Kanpoko kostuak (€/km)	80.006.828	76.006.486
BATURA (€/urteko)	1.155.921.194	1.120.663.852

IRABAZIAK (€/urtea)	**35.257.342**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3. proposamena *(E1.P3).* 25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Geltoki-kopurua	8
Geltokien inguruko biztanleak (3 km)	365274
Bidaiak/pertsona*eguna	0,7
Batez besteko distantzia (km)	7,9
Ibilgailu motordun pribatuaren banaketa modala	% 60
Autobusen banaketa modala	% 20
Trenen banaketa modala	% 20

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik garraio publikora aldatzea: **% 10**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	83.948.272	83.954.681
Bidaiariaren denboraren kostua (€/urteko)	910.031.553	910.101.032
Operazioaren kostua (€/urteko)	895.805.744	895.527.525
Kanpoko kostuak (€/km)	236.568.241	236.506.169
BATURA (€/urteko)	2.042.405.538	2.042.134.726

IRABAZIAK (€/urtea)	270.812

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

4. proposamena *(E1.P4).* Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea

Ez da aplikatzen

5. proposamena *(E1.P5).* Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km euskal sarea	39.740.623
Eragindako udalerriak	2
Udalerrietara igarotzeko sarearen %	% 1
Igarotzeko trafikoen/udalerrietara sartzeko trafikoen %	% 10
Ibilgailua*km zeharbideetan	39.741

Hobekuntzak

Ibilgailuen batez besteko abiadura hobetzea: **20 km/h gehiago**

Ibilgailuen operazio-kostuak murriztea: **% 10 gutxiago**

Kanpo-kostuaren murrizketa: **% 5 gutxiago**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	264.937	198.703
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	2.872.024	2.154.018
Operazioaren kostua (€/urteko)	3.815.100	3.433.590
Kanpoko kostuak (€/km)	961.723	913.637
BATURA (€/urteko)	7.648.847	6.501.245

IRABAZIAK (€/urtea)	1.147.602

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.2. Errepideak: Ekipoak hornitzea/hobetzea *(E2)*

1. proposamena *(E2.P1)*. Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilgailu berrituak	100.000

Hobekuntzak

Kanpoko kostua murriztea: **% 80**

Operazio-kostua murriztea: **% 20**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	63.228.631	63.228.631
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	685.422.678	685.422.678
Operazioaren kostua (€/urteko)	834.617.928	667.694.342
Kanpoko kostuak (€/km)	324.679.020	64.935.804
BATURA (€/urteko)	1.844.719.625	1.418.052.824

IRABAZIAK (€/urtea)	**426.666.801**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(E2.P2).* Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea

3. proposamena *(E2.P3).* Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea

4. proposamena *(E2.P4).* Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguna	43.119.655

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik ibilgailu motordun pribatu elektrikora aldatzea: **%** 0,1

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	344.957	344.957
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	3.739.469	3.739.469
Operazioaren kostua (€/urteko)	4.553.436	3.642.748
Kanpoko kostuak (€/km)	1.771.355	354.271
BATURA (€/urteko)	10.064.260	7.736.489

IRABAZIAK (€/urtea)	**2.327.771**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

5. proposamena *(E2.P5).* Ibilgailu automatikoa garraio-sisteman sartzea (CCAM)

Ez da aplikatzen

6. proposamena *(E2.P6).* Car sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin

Ez da aplikatzen

3.3.3. Errepideak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea *(E4)*

1. proposamena (E4.P1). Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko

2. proposamena *(E4.P2).* Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena

3. proposamena *(E4.P3).* Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...

4. proposamena *(E4.P4).* Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan

---

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguna (ibilgailu motordun pribatua)	43.119.655
Ibilg*km/eguna (autobusa)	310.077
Tona - km/egun Euskal Autonomia Erkidegoko errepidean	783.717.857

Hobekuntzak

Eragindako sareko trafikoaren ehunekoa: % 30

Operazio-kostuak murriztea: **%** 1

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	131.664.600	131.664.600
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	1.427.294.904	1.427.294.904
Operazioaren kostua (€/urteko)	827.606.057	819.329.997
Kanpoko kostuak (€/km)	224.356.478	224.356.478
BATURA (€/urteko)	2.479.257.440	2.470.981.379

IRABAZIAK (€/urtea)	**8.276.061**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

5. proposamena *(E4.P5).* Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea

Ez da aplikatzen

3.3.4. Errepideak: Trantsizio ekologikoa sustatzea *(E5)*

1. proposamena *(E5.P1)*. Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E5.P2)*. Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan

Ez da aplikatzen

3.3.5. Errepideak: Prestakuntza *(E9)*

1. proposamena *(E9.P1)*. Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea

2. proposamena *(E9.P2).* Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin

3. proposamena *(E9.P3)*. Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguna (ibilgailu motordun pribatua)	43.119.655
Kanpainek eragindako gidarien ehunekoa	% 0,1

Hobekuntzak

Operazio-kostuak murriztea: **% 5**
Kanpoko kostua murriztea: **% 1**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	344.957	344.957
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	3.739.469	3.739.469
Operazioaren kostua (€/urteko)	4.553.436	4.325.764
Kanpoko kostuak (€/km)	1.771.355	1.753.642
BATURA (€/urteko)	10.064.260	9.818.875

IRABAZIAK (€/urtea)	245.385

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.6. Errepideak: Legeria/eskumenak *(E10)*

1. proposamena *(E10.P1)*. Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(E10.P2)*. Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea

Ez da aplikatzen

3.3.7. Errepideko Garraio Publikoa: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(EGP1.P1).* Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbidean.

Ez da aplikatzen

3.3.8. Errepideko Garraio Publikoa: Ekipoak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(EGP2.P1)*. Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguneko (hirikoak)	3.078.487
Autobusa*km/eguneko (hirikoak)	68.561
Ibilg*km/eguneko (hiriartekoa)	36.662.136
Autobusa*km/eguneko (hiriartekoa)	235.664

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik autobusera aldatzea: **% 0,01**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	292.560.741	292.568.337
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	3.171.470.952	3.171.553.299
Operazioaren kostua (€/urteko)	4.015.624.985	4.015.382.795
Kanpoko kostuak (€/km)	1.104.088.222	1.104.011.581
BATURA (€/urteko)	8.291.184.159	8.290.947.675

IRABAZIAK (€/urtea)	236.485

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(EGP2.P2)*. EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Egungo autobus elektrikoen ehunekoa	% 2
Ibilg guztira *Km/eguna, autobusean	310.077

Hobekuntzak

Autobusen flota elektrikoa handitzea: **% 40**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	102.201.418	102.201.418
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	1.107.902.675	1.107.902.675
Operazioaren kostua (€/urteko)	163.288.971	121.150.950
Kanpoko kostuak (€/km)	91.529.954	59.652.923
BATURA (€/urteko)	1.362.721.601	1.288.706.549

IRABAZIAK (€/urtea)	74.015.053

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3. proposamena *(EGP2.P3)*. Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
BEIen ibilbideen km-ak	15
BEIen orduko batez besteko maiztasuna (minutuak)	15
Eguneko funtzionamendu-orduak	19
Ibilg*km/eguna	1.140

Hobekuntzak

Operazio-kostuak murriztea: **% 70**
Kanpoko kostuak murriztea: **% 85**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	375.744	375.744
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	4.073.209	4.073.209
Operazioaren kostua (€/urteko)	608.486	200.801
Kanpoko kostuak (€/km)	342.679	34.268
BATURA (€/urteko)	5.024.374	4.308.278

IRABAZIAK (€/urtea)	716.097

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.9. Errepideko Garraio Publikoa: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(EGP3.P1)*. Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(EGP3.P2)*. Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa

Ez da aplikatzen

3. proposamena (EGP3.P3). Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa

Ez da aplikatzen

4. proposamena (EGP3.P4). Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea

Ez da aplikatzen

3.3.10. Errepideko Garraio Publikoa: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

1. proposamena *(EGP4.P1)*. IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko

2. proposamena *(EGP4.P2)*. MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguna (autobusa)	310.077

Hobekuntzak

Jarduketak eragindako flotaren ehunekoa: % 20

Operazio-kostua murriztea: **% 5**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	1.022.014	1.022.014
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	11.079.027	11.079.027
Operazioaren kostua (€/urteko)	1.655.068	1.572.314
Kanpoko kostuak (€/km)	932.077	932.077
BATURA (€/urteko)	13.666.171	13.583.418

IRABAZIAK (€/urtea)	82.753

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.11. Errepideko Garraio Publikoa: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea

1. proposamena *(EGP6.P1)*. EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea

Ez da aplikatzen

3.3.12. Errepideko Garraio Publikoa: Moduaren antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(EGP7.P1)*. BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(EGP7.P2).* Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(EGP7.P3)*. EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea

Ez da aplikatzen

4. proposamena *(EGP7.P4)*. EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen

Ez da aplikatzen

5. proposamena *(EGP7.P5).* Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea

Ez da aplikatzen

6. proposamena *(EGP7.P6).* Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea

Ez da aplikatzen

3.3.13. Trena: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea *(T1)*

1. proposamena *(T1.P1)*. Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena.

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T1.P2)*. Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Eguneko eta noranzko zerbitzuak	28
2 noranzkoko AHko bidaiariak	7.560
Nodo intermodala erabiltzen duten AHko bidaiarien ehunekoa	% 50
Nodo intermodalean erabiltzen duten AHko bidaiariak	3780
Jatorritik/helmugara AVE geltokitik/geltokira arteko bidaia-distantzia (km)	20

Hobekuntzak

Hartutako ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileen ehunekoa: % 30

Hartutako autobus-erabiltzaileen ehunekoa: % 70

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	1.370.880	806.400
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	14.860.866	8.741.686
Operazioaren kostua (€/urteko)	3.918.446	1.944.755
Kanpoko kostuak (€/km)	2.081.238	1.594.253
BATURA (€/urteko)	20.860.551	12.280.694

IRABAZIAK (€/urtea)	8.579.857

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3. proposamena *(T1.P3).* Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan

Ez da aplikatzen

4. proposamena *(T1.P4).* Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez

Dauden bi alternatiben arteko aldeak kontuan hartuta, eta oraindik behin betiko erabakia hartu ez denez, ez da balioetsi EMJPean.

5. proposamena *(T1.P5).* Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea)

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Eguneko eta noranzko zerbitzuak	25
Aldirietako bidaiariak, 2 noranzkotan	5150
Nodoa erabiltzen duten bidaiarien %	% 20
Egunero nodoa erabiltzen duten bidaiariak	1030

Hobekuntzak

Ibilgailuz aldatzeko denbora hobetzea **% 50**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	373.547	219.733
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	4.049.390	2.381.994
Operazioaren kostua (€/urteko)	1.067.725	529.920
Kanpoko kostuak (€/km)	567.110	434.413
BATURA (€/urteko)	5.684.224	3.346.327

IRABAZIAK (€/urtea)	2.337.897

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

6. proposamena *(T1.P6).* Trenbide-pasaguneak kentzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Trenbide-pasagune kopurua	124
Hildakoak edo zaurituak eragiten dituzten trenbide-pasaguneak: istripuak/urtean*	0,0013
Kanpoko kostua, hilda edo zauritua	1.000.000

Hobekuntzak

Trenbide-pasaguneak kentzea: **124**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Hildakoak/zaurituak/pasagunea*urtea	0,17	0
Istripuen kostua	165.333	0

IRABAZIAK (€/urtea)	165.333

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

7. proposamena *(T1.P7).* Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Tranbiaren egungo erabiltzaileak	29797
Tranbiaren egungo lineen luzera (km)	22
Handitzearen luzera	10
Erabiltzaileak egunero zabaltzea	14170
Pertsonak* km/eguna	228629

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileak erakartzea: **% 10**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea: **% 80**
Metroko erabiltzaileak erakartzea: **% 10**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	4.850.315	3.658.059
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	52.579.278	39.654.763
Operazioaren kostua (€/urteko)	69.003.345	11.810.957
Kanpoko kostuak (€/km)	60.018.207	4.821.321
BATURA (€/urteko)	181.600.830	56.287.041

IRABAZIAK (€/urtea)	**125.33.789**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

8. proposamena *(T1.P8).* Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Metro-lineen eguneroko erabiltzaileak	192584
Egungo lerroen luzera (km)	45,1
Handitzearen luzera	5
Erabiltzaileak egunero zabaltzea	21351
Metroa erabiliko duten pertsonak*km/eguna	534837

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileak erakartzea: **% 20**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea: **% 60**
Tranbiako erabiltzaileak erakartzea: **% 20**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	10.585.810	5.704.928
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	114.754.255	61.843.610
Operazioaren kostua (€/urteko)	26.470.442	11.809.200
Kanpoko kostuak (€/km)	109.904.291	10.039.532
BATURA (€/urteko)	251.128.988	83.692.343

IRABAZIAK (€/urtea)	**167.436.646**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

9. proposamena (T3.P9). Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea

Ez da aplikatzen

10. proposamena *(T1.P10).* Trenbide-saihesbideak sortzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km euskal sarea/eguna	27.323
Trenbidearen euskal sarearen km-ak guztira	618
Trenbide-saihesbideen km	5
Ibilg*km trenbide-saihesbideetan/eguna	1415

Hobekuntzak

Trenbidearen abiadura handitzea: **40 km/h**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	1.810.807	776.060
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	19.629.847	8.412.791
Operazioaren kostua (€/urteko)	2.098.273	2.098.273
Kanpoko kostuak (€/km)	1.483.051	1.483.051
BATURA (€/urteko)	23.211.171	11.994.115

IRABAZIAK (€/urtea)	11.217.055

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

11. proposamena *(T1.P11).* Jarduketak Donostialdeko metroan

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Egungo TOPOaren bidaiariak/eguneko	12.919
Egungo TOPO sarearen luzera	30
Jarduketa berrien luzera	4,2
Sare berriko TOPOaren bidaiariak	1.821
Sare berriko TOPOaren bidaiariak*km	30.954
IMD	30.000

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileak erakartzea: **% 30**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea: **% 70**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	4.324.407	3.380.190
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	46.878.240	36.642.562
Operazioaren kostua (€/urteko)	16.785.728	15.714.362
Kanpoko kostuak (€/km)	8.625.218	8.425.823
BATURA (€/urteko)	72.289.186	60.512.207

IRABAZIAK (€/urtea)	**11.506.439**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

12. proposamena *(T1.P12)*. Trenbidea hobetzeko obrak egitea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Hobetu beharreko trenbide km-ak	6,89
Hobetu beharreko trenbideen ehunekoa	% 1,1
Ibilg*km trena	27.323

Hobekuntzak

Trenbidearen abiadura handitzea: **10 km/h**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	191.046	159.205
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	2.071.010	1.725.842
Operazioaren kostua (€/urteko)	451.784	451.784
Kanpoko kostuak (€/km)	260.778	260.778
BATURA (€/urteko)	2.783.572	2.438.404

IRABAZIAK (€/urtea)	345.168

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.14. Trena: Ekipoak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(T2.P1)*. Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Udal barruko bidaiak trenez	136.546
Geltokietara autoz sartzen direnen ehunekoa	% 10
Helmuga geltokira arteko batez besteko distantzia (km)	3

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik ibilgailu motordun pribatu elektrikora aldatzea: **% 1**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	485.496	436.947
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	5.262.966	4.736.669
Operazioaren kostua (€/urteko)	3.775.219	3.749.925
Kanpoko kostuak (€/km)	1.899.407	1.882.312
BATURA (€/urteko)	10.937.592	10.368.906

IRABAZIAK (€/urtea)	568.685

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(T2.P2).* Trenbide-sarean ERTMS ezartzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Trenbide-sarearen km-ak guztira (km)	618
ERTMS gabeko trenbide-sarearen km-ak (km)	187,4
Sare osoan zirkulatzen duten ibilg*km/eguneko	27.323
ERTMS gabe zirkulatzen duten ibilg*km/eguneko	8.285

Hobekuntzak

Kanpoko kostua murriztea: **% 10**
Abiadura hobetzea: **% 10**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	6.362.724	5.784.294
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	68.974.374	62.703.976
Operazioaren kostua (€/urteko)	12.288.010	11.673.610
Kanpoko kostuak (€/km)	8.685.118	8.685.118
BATURA (€/urteko)	89.947.503	83.062.705

IRABAZIAK (€/urtea)	6.884.798

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.15. Trena: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(T3.P1)*. Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapenari buruzko azterlana

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T3.P2)*. Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan

Zehazteke

3.3.16. Trena: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

1. proposamena *(T4.P1)*. Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea

2. proposamena *(T4.P2)*. IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguneko (trena)	373.142
Jarduketak eragindako sarearen ehunekoa	% 50

Hobekuntzak

Operazio-kostua murriztea: **% 5**
Kanpoko kostua murriztea: **% 5**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	143.441.647	143.441.647
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	1.554.962.620	1.554.962.620
Operazioaren kostua (€/urteko)	277.021.680	263.170.596
Kanpoko kostuak (€/km)	195.797.848	186.007.955
BATURA (€/urteko)	2.027.782.148	2.004.141.172

IRABAZIAK (€/urtea)	23.640.976

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.17. Trena: Moduaren antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(T7.P1)*. Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T7.P2)*. Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera

Ez da aplikatzen

3.3.18. Trena: Finantziaziorako mekanismoak

1. proposamena *(T8.P1)*. Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko

Ez da aplikatzen

3.3.19. Trena: Legeria/eskumenak

1. proposamena *(T10.P1)*. Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(T10.P2).* EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea

Ez da aplikatzen

3. proposamena (T10.P3). EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.

Ez da aplikatzen

3.3.20. Bizikleta eta modu aktiboak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(B1.P1)*. Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Proposatutako bidearen km-ak	236
Beste nodo batzuen lehian berreskuratutako bidearen ehunekoa	% 20
Beste nodo batzuen lehian berreskuratutako bidearen km-ak	12
Egungo bizikleta-sarearen km-ak	1.075 km
km*egungo bizikleta guztira	311.202

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileak erakartzea: **% 80**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea**: % 20**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	174.899	218.623
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	1.895.967	2.369.959
Operazioaren kostua (€/urteko)	1.101.827	97.166
Kanpoko kostuak (€/km)	560.025	644.938
BATURA (€/urteko)	3.557.819	3.112.063

IRABAZIAK (€/urtea)	445.756

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(B1.P2)*. Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km udalerri barruko bidaiak	3.078.487
Ibilg*km hiri-garraioa/udalerri barneko bidaiak	% 80
Ibilg*km gune baketuetako/hiri-garraioko bidaiak	% 5
Autobusa*km udalerri barneko bidaiak guztira	68.561
Autobusa*km/udalerri barnean	% 78
Autobusa*km eremu baketu/hiri-garraioko bidaiak	% 5
Udalerrietako biztanleria >15000 bizt./guztira	% 90

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik autobusera aldatzea: **% 20**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	1.902.704	2.124.355
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	20.626.042	23.028.825
Operazioaren kostua (€/urteko)	10.861.871	9.664.697
Kanpoko kostuak (€/km)	5.542.124	3.986.318
BATURA (€/urteko)	37.030.037	36.679.840

IRABAZIAK (€/urtea)	**350.196**

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.21. Bizikleta eta modu aktiboak: Ekipoak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(B2.P1)*. Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Autobus-geltokien eta -terminalen kopurua	24
Terminalaren/geltokiaren batez besteko distantzia bidaiaren jatorritik	5
Terminalaren/geltokiaren batez besteko distantzia bidaiaren helmugara	30
Distantzia jatorritik helmugara	35
Jatorriko eta helmugako biztanleen arteko eguneroko bidaiak	300
Egungo ibilgailu motordun pribatuaren banaketa modala	% 80
Egungo EGP banaketa modala	% 20

Hobekuntzak

Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik autobusera aldatzea: **% 2**
Erabiltzaileak ibilgailu motordun pribatutik trenera aldatzea: **% 2**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	1.175.040	1.177.476
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	12.737.886	12.764.289
Operazioaren kostua (€/urteko)	16.415.776	16.368.957
Kanpoko kostuak (€/km)	4.197.427	4.192.237
BATURA (€/urteko)	33.351.089	33.325.483

IRABAZIAK (€/urtea)	25.606

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(B2.P2)*. EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea

Ez da aplikatzen

3.3.22. Bizikleta eta modu aktiboak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(B3.P1)*. Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Udal barruko kilometroak bizikletaz/eguneko	206.888
Hiriko bizikleta-bidaien ehunekoa	% 95
Metropoli-sarea/hiri-sarea handitzea	% 20

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatuko erabiltzaileak erakartzea: **% 20**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea: **% 80**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	587.009	628.938
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	6.363.404	6.817.933
Operazioaren kostua (€/urteko)	1.810.952	279.528
Kanpoko kostuak (€/km)	976.364	1.855.368
BATURA (€/urteko)	9.150.720	8.952.829

IRABAZIAK (€/urtea)	197.890

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.23. Bizikleta eta modu aktiboak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

1. proposamena *(B4.P1)*. Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera aztertzea

Ez da aplikatzen

3.3.24. Bizikleta eta modu aktiboak: Trantsizio ekologikoa sustatzea

1. proposamena *(B5.P1)*. Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B5.P2).* Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan

Ez da aplikatzen

3.3.25. Bizikleta eta modu aktiboak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea

1. proposamena *(B6.P1)*. Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B6.P2)*. Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.

Ez da aplikatzen

3.3.26. Bizikleta eta modu aktiboak: Moduaren antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(B7.P1)*. Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(B7.P2)*. Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(B7.P3)*. Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko

Ez da aplikatzen

3.3.27. Bizikleta eta modu aktiboak: Prestakuntza

1. proposamena *(B9.P1)*. Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Ibilg*km/eguneko (bizikleta)	309.349

Hobekuntzak

Bizikletaren erabilera handitzea: **% 1**
Ibilgailu motordun pribatuaren erabiltzaileak erakartzea: **% 10**
Metroko erabiltzaileak erakartzea: **% 20**
Tranbiako erabiltzaileak erakartzea: **% 20**
Autobuseko erabiltzaileak erakartzea: **% 50**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora (orduak/urteko)	52.796	49.496
Bidaiarien denboraren kostua (€/urteko)	572.324	536.554
Operazioaren kostua (€/urteko)	146.746	21.998
Kanpoko kostuak (€/km)	69.098	146.013
BATURA (€/urteko)	751.398	704.565

IRABAZIAK (€/urtea)	83.603

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.28. Aireportuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena (*A1.P1*). Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(A1.P2)*. Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(A1.P3)*. Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Konexio-distantzia (km)	3
Zerbitzuaren maiztasuna (minutuak)	30
Ibilg*km/eguna	72.960

Hobekuntzak

Ibilgailu motordun pribatutik trenbidera aldatzea: **% 20**
Autobusetik trenbidera aldatzea: **% 80**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Bidaiarien denbora	172.299	150.298
Bidaiariaren denboraren kostua	1.867.786	1.629.284
Kostu operatiboa:	901.591	338.170
Kanpoko kostua	182.912	205.156
BATURA	2.952.289	2.172.610

IRABAZIAK (€/urtea)	779.679

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

4. proposamena *(A1.P4)*. Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea

Ez da aplikatzen

3.3.29. Aireportuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(A3.P1)*. Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea

Ez da aplikatzen

3.3.30. Aireportuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea

1. proposamena *(A5.P1)*: AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea

Ez da aplikatzen

3.3.31. Aireportuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(A7.P1)*: Plan Zuzentzaileak eguneratzea

Ez da aplikatzen

3.3.32. Portuak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(P1.P1)*: Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa

Ez da aplikatzen

2. proposamena (P1.P2): Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Konexioen batez besteko distantzia (km)	30
Pasaiako treneko tonak (2018)	229.832
Pasaiako errepideko tonak (2018)	2.846.944
Bilboko treneko tonak (2018)	2.024.170
Bilboko errepideko tonak (2018)	13.387.176

Hobekuntzak

Salgaiak kamioitik trenera eramatea: **% 30**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Salgaien denbora	9.619.728	9.956.485
Salgaien denboraren kostua	96.197.280	99.564.848
Kostu operatiboa:	52.712.022	41.058.243
Kanpoko kostua	14.061.378	10.408.701
BATURA	162.970.680	151.031.792

IRABAZIAK (€/urtea)	11.938.888

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.33. Portuak: Zerbitzuak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(P3.P1)*: Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea

Ez da aplikatzen

3.3.34. Portuak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

1. proposamena *(P4.P1)*: Estatuko Portuen 4.0 Funtsak proiektuan parte hartzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(P4.P2)*. Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea

Ez da aplikatzen

3.3.35. Portuak: Trantsizio ekologikoa sustatzea

1. proposamena (P5.P1): Bilboko Portuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketak martxan jartzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(P5.P2)*: Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea

Ez da aplikatzen

3.3.36. Portuak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(P7.P1)*: Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea

Ez da aplikatzen

3.3.37. Portuak: Prestakuntza

1. proposamena *(P9.P1)*: Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea

Ez da aplikatzen

3.3.38. Logistika eta salgaiak: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(LS1.P1)*: Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS1.P2)*. Trenbide-autobideak bultzatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Salgaien zerbitzua noranzkoaren eta egunaren arabera	6
Tonak/treneko	500
Tonak/2 noranzkotan	6.000
Trenbide-autobidearen luzera EAEn (km)	125

Hobekuntzak

Salgaiak kamioitik trenera eramatea: **%** 80

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Salgaien denbora (orduak/urteko)	4.000.000	3.200.000
Salgaien denboraren kostua (€/urteko)	132.000.000	105.600.000
Operazioaren kostua (€/urteko)	13.200.000	6.000.000
Kanpoko kostuak (€/km)	6.816.000	816.000
BATURA (€/urteko)	152.016.000	112.416.000

IRABAZIAK (€/urtea)	39.600.000

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3. proposamena *(LS1.P3)*: Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...)

Ez da aplikatzen

3.3.39. Logistika eta salgaiak: Informazioaren teknologia berriak ezartzea

1. proposamena *(LS4.P1)*: Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS4.P2)*: IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,...

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
IKT berriak aplikatzen dituzten operadoreak	100
Egunean mugitutako tonak/operadoreko	100
Unitateko kostua/tonako	25.000
Kudeaketaren/taldearen kostuaren ehunekoa salgaiaren kostuarekiko	% 2

Hobekuntzak

Operazio-kostua murriztea: **% 2**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Kostu operatiboa:	5.000.000	4.900.000
Erabiltzaileen soberakina	100.000	
BATURA	100.000	

IRABAZIAK (€/urtea)	100.000

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

3.3.40. Logistika eta salgaiak: Trantsizio ekologikoa sustatzea

1. proposamena *(LS5.P1)*: Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea

Unitateak eta balioak

Unitateak	Balioak
Berritu beharreko ibilgailuak	1.000
Ibilgailu bakoitzaren km kopurua urteko	90.0000
Tona/ibilgailuko	10,5

Hobekuntzak

Operazio-kostuak murriztea: **% 5**
Kanpoko kostua murriztea: **% 5**

Denborak eta kostuak

	0 agertokia	Jarduketa duen agertokia
Operazioaren kostua (€/urteko)	99.000.000	94.050.000
Erabiltzaileen soberakina (€/urteko)	26.838.000	25.496.100
BATURA (€/urteko)	125.838.000	119.546.100

IRABAZIAK (€/urtea)	6.291.900

Irabazi-urteen kopurua

Denboraldi osoa

2. proposamena *(LS5.P2)*: Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea

Ez da aplikatzen

3.3.41. Logistika eta salgaiak: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea

1. proposamena *(LS6.P1)*: Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS6.P2)*: Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea

Ez da aplikatzen

3.3.42. Logistika eta salgaiak: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(LS7.P1)*: Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(LS7.P2)*: Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(LS7.P3)*: Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa

Ez da aplikatzen

3.3.43. Logistika eta salgaiak: Prestakuntza

1. proposamena *(LS9.P1)*: Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea

Ez da aplikatzen

3.3.44. Orokorra: Azpiegiturak hornitzea/hobetzea

1. proposamena *(O1.P1)*: Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea.

Ez da aplikatzen

3.3.45. Orokorra: Trantsizio ekologikoa sustatzea

1. proposamena *(O5.P1)*: Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(O5.P2)*: Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O5.P3)*: Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea

Ez da aplikatzen

4. proposamena *(O5.P4)*: Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea

Ez da aplikatzen

3.3.46. Orokorra: Garraio-modua sustatzea eta bultzatzea

1. proposamena *(O6.P1)*: Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...)

Ez da aplikatzen

3.3.47. Orokorra: Sektorearen antolamendua eta kudeaketa

1. proposamena *(O7.P1)*: 5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(O7.P2)*: 500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea.

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O7.P3)*: Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.

Ez da aplikatzen

3.3.48. Orokorra: Finantziaziorako mekanismoak

1. proposamena *(O8.P1)*: MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko

Ez da aplikatzen

3.3.49. Orokorra: Legeria/eskumenak

1. proposamena *(O10.P1)*: Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.

Ez da aplikatzen

2. proposamena *(O10.P2)*: "Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.

Ez da aplikatzen

3. proposamena *(O10.P3)*: Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea

Ez da aplikatzen

4. proposamena *(O10.P4)*: Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea

Ez da aplikatzen

5. proposamena *(O10.P5)*: Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea

Ez da aplikatzen

4. KOSTU– IRABAZIEN ANALISIA

4.1. KOSTUEN ETA IRABAZIEN LABURPENA

Kostu-irabazien analisia errentagarritasun ekonomikoaren adierazleak lortzean datza, bai maila globalean, bai garraio-moduaren arabera.

Adierazle horiek aurreko kapituluetan zenbatetsitako jarduera bakoitzaren irabazi eta kostuetatik abiatuta lortzen dira. Ondorengo taulek jarduketa guztietarako adierazitako balioak jasotzen dituzte.

Jarduketa		Irabaziak (€/urtea)	Inbertsio-kostua (€)	Operazio- eta mantentze-kostua (€/urteko)	Operazioaren kostua/inbertsioaren kostua (%)	Operazio-urteak	KOSTUA GUZTIRA (30 urte) (€)	I/K
E1.P1	15.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea	1.750.557	14.827.626	296.553	2%	30	23.724.202	2,21
E1.P2	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.	35.257.342	358.600.000	-	-	30	358.600.000	2,95
E1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	270.812	390.600	28.125	7%	30	1.234.350	6,58
E1.P4	Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.	-	250.000	-	-	-	250.000	-
E1.P5	Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat.	1.147.602	56.000.000	97.500		30	58.925.000	0,58
E2.P1	Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.	426.666.801	700.000.000	-	-		700.000.000	18,29
E2.P2	Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.	2.327.771	875.000	-	-	-	875.000	55,38
E2.P3	Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.		350.000	-	-	-	350.000	
E2.P4	Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari, eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea.		22.500	450	2%	30	36.000	-
E2.P5	Ibilgailu automatikoa garraio-sisteman sartzea (CCAM).	-	-	-	-	-	-	-
E2.P6	Car sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin	-	-	-	-	-	-	
E4.P1	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko.	8.276.061	37.754.000	566.310	2%	30	54.743.300	3,97

E4.P2	Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena.		110.300	80.000	73%	30	2.510.300	
E4.P3	Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...		620.000	150.000	24%	30	5.120.000	
E4.P4	Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan.		90.000	4.500	5%	30	225.000	
E4.P5	Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea	-	-	-	-	-	-	-
E5.P1	Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...	-	300.000.000	-	-	-	300.000.000	-
E5.P2	Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan.	-	180.000	-	-	-	180.000	-
E9.P1	Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea.		250.000	-	-	30	250.000	
E9.P2	Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin.	245.385	250.000	-	-	30	250.000	7,98
E9.P3	Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea.		422.000	-	-	30	422.000	
E10.P1	Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea.	-	-	-	-	-	-	-
E10.P2	Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
EGP1.P1	Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan.	-	150.000	-	-	-	150.000	-
EGP2.P1	Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan.	236.485	798.000	-	-	30	798.000	8,89
EGP2.P2	EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.	74.015.053	151.500.000	3.030.000	2%	30	242.400.000	9,16

EGP2.P3	Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.	716.097	25.700.000	401.601	2%	30	37.748.031	0,57
EGP3.P1	Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea.	-	60.000	-	-	-	60.000	-
EGP3.P2	Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten lotura aztertzea.	-	300.000	-	-	-	300.000	-
EGP3.P3	Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa.	-	300.000	-	-	-	300.000	-
EGP3.P4	Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea.	-	150.000	-	-	-	150.000	-
EGP4.P1	IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.	82.753	2.000.000	60.000	3%	30	3.800.000	0,28
EGP4.P2	MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea		2.000.000	100.000	5%	30	5.000.000	
EGP6.P1	EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea	-	-	-	-	-	-	-
EGP7.P1	BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan	-	500.000	-	-	-	500.000	-
EGP7.P2	Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)	-	-	-	-	-	-	-
EGP7.P3	EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
EGP7.P4	EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
EGP7.P5	Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea.	-	-	-	-	-	-	-
EGP7.P6	Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea	-	50.000				50.000	-
T1.P1	Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena.	-	250.000	-	-	-	250.000	-
T1.P2	Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez.	8.579.857	1.175.000.000	2.400.000	0%	30	1.247.000.000	0,21

T1.P3	Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan.	-	200.000	-	-	-	200.000	-
T1.P4	Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez.	-	-	-	-	-	-	-
T1.P5	Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea).	2.337.897	43.400.000	340.000	1%	30	53.600.000	1,31
T1.P6	Trenbide-pasaguneak kentzea.	165.333	90.400.000	-	-	30	90.400.000	0,05
T1.P7	Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	125.313.789	184.000.000	8.380.728	5%	30	435.421.840	8,63
T1.P8	Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	167.436.646	537.720.000	32.546.115	6%	30	1.514.103.456	3,32
T1.P9	Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea.	-	23.300.000	629.000	3%	30	42.170.000	-
T1.P10	Trenbide-saihesbideak sortzea.	1.752.665	93.400.000	725.760	1%	30	115.172.800	0,46
T1.P11	Jarduketak Donostialdeko metroan.	11.506.439	180.000.000	2.181.069	1%	30	245.432.078	1,41
T1.P12	Trenbidea hobetzeko obrak egitea.	345.168	47.300.000	-	-	30	47.300.000	0,22
T2.P1	Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea.	568.685	3.750.000	120.000	3%	30	7.350.000	2,32
T2.P2	Trenbide-sarean ERTMS ezartzea.	6.884.798	13.000.000	350.000	3%	30	23.500.000	8,79
T3.P1	Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapena aztertzea.	-	75.000	-	-	-	75.000	-
T3.P2	Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan.	-	-	-	-	-	-	-
T4.P1	Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea.	23.640.097	522.000	26.100	5%	30	1.305.000	7,65
T4.P2	IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.		36.543.000	1.827.150	5%	30	91.357.500	
T7.P1	Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea.	-	75.000	-	-	-	75.000	-
T7.P2	Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera.	-	-	-	-	-	-	-
T8.P1	Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko.	-	-	-	-	-	-	-
T10.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
T10.P2	EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea.	-	-	-	-	-	-	-
T10.P3	EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.	-	-	-	-	-	-	-

B1.P1	Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.	445.756	47.200.000	354.000	1%	30	57.820.000	0,23
B1.P2	Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan.	350.196	11.100.000	300.000	3%	30	20.100.000	0,52
B2.P1	Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	25.606	205.500	1.200	1%	30	241.500	3,18
B2.P2	EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea.	-	75.000	-	-	-	75.000	-
B3.P1	Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.	197.890	-	4.500.000	-	30	135.000.000	0,04
B4.P1	Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera aztertzea.	-	100.000	-	-	-	100.000	-
B6.P1	Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea.	-	315.000	-	-	-	315.000	-
B6.P2	Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.	-	85.000	-	-	-	85.000	-
B5.P1	Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
B5.P2	Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan.	-	2.100.000	-	-	-	2.100.000	-
B7.P1	Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea.	-	315.000	-	-	-	315.000	-
B7.P2	Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea.	-	600.000	-	-	-	600.000	-
B7.P3	Administrazioaren arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko	-	-	-	-	-	-	-
B9.P1	Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea	83.603	422.000	-	-	30	422.000	5,94
A1.P1	Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea.	-	-	-	-	-	-	-
A1.P2	Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea.	-	-	-	-	-	-	-

A1.P3	Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	779.679	215.000.000	1.688.104	1%	30	265.643.130 €	0,09
A1.P4	Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea.	-	-	-	-	-	-	-
A3.P1	Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea.	-	-	-	-	-	-	-
A5.P1	AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea	-	-	-	-	-	-	-
A7.P1	Plan Zuzentzaileak eguneratzea.	-	-	-	-	-	-	-
P1.P1	Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
P1.P2	Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea.	11.938.888	1.029.700.000	7.257.600	1%	30	1.247.428.000	0,29
P3.P1	Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
P4.P1	Estatuko Fondos Puertos 4.0 proiektuan parte hartzea.	-	-	-	-	-	-	-
P4.P2	Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea	-	-	-	-	-	-	-
P5.P1	Bilboko Postuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketetarako atea martxan jartzea.	-	-	-	-	-	-	-
P5.P2	Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea.	-	-	-	-	-	-	-
P7.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
P9.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
LS1.P1	Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
LS1.P2	Trenbide-autobideak bultzatzea.	39.600.000	70.000.000		0%	30	70.000.000	16,97
LS1.P3	Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).	-	2.479.680	37.800	2%	30	3.613.680	-

LS4.P1	Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
LS4.P2	IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,...	100.000	500.000	-	-	30	500.000	6,00
LS5.P1	Flota modernizatzeko sustapen-eta laguntza-neurriak aktibatzea	6.291.900	15.200.000	-	-	30	15.200.000	12,42
LS5.P2	Logistika-zentroetarako jasangarritasun planak egin daitezen sustatzea.	-	420.000	-	-	-	420.000	-
LS6.P1	Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea.	-	-	-	-	-	-	-
LS6.P2	Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea..	-	-	-	-	-	-	-
LS5.P1	Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea.	-	-	-	-	-	-	-
LS5.P2	Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea.	-	-	-	-	-	-	-
LS7.P1	Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea.	-	-	-	-	-	-	-
LS7.P2	Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko.	-	-	-	-	-	-	-
LS7.P3	Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa.	-	-	-	-	-	-	-
LS9.P1	Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea.	-	3.900.000	-	-		3.900.000	-
O1.P1	Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea.	-	-	-	-	-	-	-
O5.P1	Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat.	-	50.000	-	-	-	50.000	-
O5.P2	Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.	-	-	-	-	-	-	-

O5.P3	Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea.	-	-	-	-	-	-	-
O5.P4	Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea.	-	-	-	-	-	-	-
O6.P1	Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).	-	50.000	-	-	-	50.000	-
O7.P1	5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.	-	7.560.000	-	-	-	7.560.000	-
O7.P2	500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea.	-	-	-	-	-	-	-
O7.P3	Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.	-	-	-	-	-	-	-
O8.P1	MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko.	-	-	-	-	-	-	-
O10.P1	Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.	-	105.000	-	-	-	105.000	-
O10.P2	"Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.	-	-	-	-	-	-	-
O10.P3	Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea.	-	-	-	-	-	-	-
O10.P4	Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea.	-	-	-	-	-	-	-
O10.P5	Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.	-	-	-	-	-	-	-

MODUA	IRABAZIAK (€/urtea)	KOSTUA inbertsioa (€)	Operazio- eta mantentze-KOSTUA (€/urteko)	Operazioaren kostua/ inbertsioaren kostua (%)	KOSTUA GUZTIRA **(30 urte)** (€)	**I/K**
ERREPIDEA	475.942.333	1.470.992.026	1.233.988	0%	1.507.691.152	9,47
EGP	75.050.387	183.613.000	3.591.601	2%	291.361.031	7,73
TRENA	348.532.254	2.428.935.000	49.525.922	2%	3.914.712.674	2,67
BIZIKLETA	1.103.052	62.622.500	5.155.200	8%	217.278.500	0,15
AIREPORTUAK	779.679	215.000.000	1.688.104	1%	265.643.130	0,09
PORTUAK	11.938.888	1.029.910.000	7.257.600	1%	1.247.838.000	0,29
LOGISTIKA	45.991.900	92.709.680	37.800	0%	93.843.680	14,70
OROKORRA	0	7.715.000	0	0%	7.715.000	0,00
GUZTIRA	**959.338.493**	**5.491.497.206**	**68.479.665**	**1%**	**7.545.887.166**	**3,81**

4.2. ERRENTAGARRITASUN-ADIERAZLEAK

Errentagarritasun-adierazle hauek hartzen dira kontuan:

- Balio Eguneratu Garbia (BEG): Jarduketa baten balio eguneratua da. Kontuan hartutako aldian urteko irabazien eta kostuen arteko diferentzien baturaren emaitza gisa kalkulatzen da, zehazten den interes-tasan deskontatuta. Jarduketa bat (edo jarduketa multzo bat) errentagarria da BEG positiboa denean.

$$BEG = -Io + \sum_{t=1}^{N} \frac{Bt - Ct}{(1+K)\,n}$$

- Itzulerako barne-tasa (IBT): BEG zero izatea eragiten duen deskontu-tasaren balioa da. Jarduketarako espero den gutxieneko errentagarritasuna da, balio horren azpitik, ez luke merezi egitea.

$$0 = -Io + \sum_{t=1}^{N} \frac{It - Kt}{(1+TIR)\,n}$$

- I/K: Irabazien eta kostuen arteko zatidura

$$I/K = \frac{\sum_{t=1}^{N} It}{\sum_{t=1}^{N} Kt}$$

Hau da:

- $It =$ Urteko $irabaziak\ t$
- $Kt =$ Urteko $kostuak\ t$
- $D = Deskontu - tasa$
- $N = Kontsideratutako\ epea$

Gure kasuan:

D = % 3, gaur egun Europako proiektuetan erabiltzen diren balioen arabera.

N = 30 urte, EBk garraio-proiektuetarako emandako gomendioen araberako denbora-horizontea[3].

[3] *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*, European Comission - 2015

Aurreko tauletako datuetatik abiatuta, Planaren errentagarritasun ekonomikoaren adierazleak kalkula daitezke, modu bakoitzerako eta bere osotasunean. Hauek dira:

Modua	BEG	IBT	I/K
Errepidea	7.605.541.587	32%	9,47
Errepideko Garraio Publikoa	1.181.563.832	39%	7,73
Trena	3.212.169.339	12%	2,67
Bizikleta eta modu aktiboak	-137.909.117	Ez da aplikatzen	0,15
Aireportuak	-226.024.789	Ez da aplikatzen	0,09
Portuak	-910.829.795	-10%	0,29
Logistika eta salgaiak	784.476.662	50%	14,70
Orokorra	0	Ez da aplikatzen	0,00
GUZTIRA	**11.508.987.719**	**16%**	**3,81**

20. taula Errentagarritasun-adierazleak
Iturria: elaborazio propioa

Aurreko taularen azterketatik ondorio hauek atera daitezke:

- Planaren jarduketen multzoa ekonomikoki errentagarria da (% 3ko deskontu-tasa kontuan hartuta), % 16ko TIR-arekin.
- Garraiobideen araberako azterketa eginez gero, ondorio hauek atera daitezke:
    - Errepideetako jarduketak oso errentagarriak dira; izan ere, kasu honetan, batez ere galtzada berritzeko eta flotak berritzeko jarduketak dira, inbertsio mugatuekin, eta eragin ona dute operazio-kostuen hobekuntzan (ibilgailuen abiadura eta efizientzia handiagoak) eta kanpo-kostu txikiagoetan.
    - Errepideko Garraio Publikoa jarduera-paketerik errentagarrienak osatzen du. Inbertsio txikiagoko jarduketak dira (gehienbat flotak sortzea eta/edo berritzea). Era horretako jarduketetan operazio-kostuak garrantzitsuak dira, baina operazio-kostuak eta kanpo-efektuak hobetzearen ondoriozko irabaziek gainditu egiten dituzte.
    - Trenbideak aurreko bi moduek baino errentagarritasun txikiagoa du, baina positiboa (% 12), eta eskatutako gutxieneko tasa (% 3) baino handiagoa. Kasu honetan, inbertsioak oso garrantzitsuak dira, bai tranbien eta/edo metroen hiri-sareak handitzea, bai lurralde historikoetako hiriburuen artean nodo intermodal berriak sortzea. Abiadura-irabaziek eta operazio- eta kanpo-kostu handiagoak dituzten beste modu batzuetatik bidaiak jasotzeak errentagarri bihurtzen dituzte aurreikusitako inbertsioak.
    - Bizikletak emaitza ekonomiko mugatua du, egungo azpiegituren baldintzak kontuan hartuta. Ondorioz, operazio-kostuak eta emisio- eta kutsadura kanpoko kostuak murrizteari lotutako bizikletaren onurak gutxitu egiten dira desplazamendu-denborak gora egiten duelako ordezkatuko lituzkeen moduekin alderatuta (ibilgailu motordun pribatua edo autobusa), bai eta garraio-modu horri lotutako istripu kanpo-kostu handiaren ondorioz. Hala ere, Planean bizikletaren azpiegiturak, ekipoak eta zerbitzuak hobetzeko aurreikusitako jarduerek eta inbertsioek istripu-tasaren inpaktu

negatiboa murriztuko dute, eta garraiobide horretan errentagarritasun positiboa lortzea ahalbidetuko dute.

- Aireportu eta portuetan, Planak neurri batzuk planteatzen ditu, baina gehienak ez dira autonomia-erkidegoen eskumenekoak, eta, beraz, ez dira Kostu-irabazien analisian kontuan hartzen. Hori dela eta, lortutako emaitzak ezin dira benetan Plan osoa abian jartzearen emaitzatzat hartu, eta zuhurtziaz hartzea merezi dute. Bi kasuetan errentagarritasuna negatiboa da; aireportu- eta portu-instalazioetarako irisgarritasuna hobetzeko jarduketak dira, inbertsio garestiak, eta irabaziak eragindako eskaeraren araberakoak izango dira. Egindako zenbatespenak gutxieneko eskaintza-zerbitzu jakin batzuen ustean oinarritzen dira; beraz, printzipioz, zenbatetsitako eskaria kontserbadorea da.
- Merkantzien logistika eta garraioan aireportuen eta portuen kasuan gertatzen denaren antzeko zerbait gertatzen da, kostuaren eta irabaziaren analisirako azkenean aintzat hartutako jarduketen kopuru txikiagatik. Jarduketa garrantzitsuena trenbide-autobide bat sortzearekin lotuta dago. Bertan, nodo intermodalaren inbertsio-kostuak baino ez dira kontuan hartzen, lehendik dagoen bidea eta zerbitzuaren operazioa kontuan hartu gabe; horregatik, errentagarritasun handia du.

FINANTZA-ANALISIA



1. HELBURUAK ETA EGITURA

Kapitulu honen helburua Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planaren Finantza Analisia egitea da.

Horretarako, kapituluak hiru zati ditu:

- Kostuen analisia
- Diru-sarreren analisia
- Finantza-errentagarritasunaren analisia

2. KOSTUEN ANALISIA

2.1. SARRERA

Kostuak zenbatesteko, kostu-irabazien analisiaren kasuan erabilitako metodologia bera erabiltzen da.

Ondorioz, eta Plan osoaren edukia ez bikoizteko, hemen Zenbatespenerako Metodologia Orokorrari eta erreferentzia-balioak eta kostu unitarioak zehazteari buruzko edukia baino ez da errepikatzen, baina ez, ordea, jarduketa bakoitzaren kostuen zenbatespen zehatza, Kostu-irabazien Analisiaren kapituluan jada zehaztuta dagoena.

2.2. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA

Jarduketa bakoitzaren kostuak jarduketa motaren araberakoak dira, hurrengo taulan adierazitakoaren arabera.

Jarduketa mota	Kostuak
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea Operazioa eta mantentze-lanak
Sustapen-jarduerak/laguntzak/ikasketak	Jardunaren arabera
Finantzaketa-jarduerak	-
Prestakuntza	Erabilitako baliabideak
Legeria/eskumenak	-

21. taula Kostuak jarduketa motaren arabera

Iturria: elaborazio propioa

Jarduketa bakoitzaren kostuak lortzeko metodologia eskura dagoen informazioaren araberakoa da:

- Jarduerari buruzko informazio zehatza izanez gero, dokumentu-informazio horretatik abiatuta.
- Informazio hori ez badago, antzeko jardueren erreferentzia-balioak eta unitateko kostuak erabiltzen dira, ondorengo taulako metodologiei jarraituz.

Jarduketa mota	Kostuak	Metodologia
Azpiegiturak eta ekipoak hornitzea/hobetzea	Obra eta ekipoetan inbertitzea	Kostuak zehaztea, azpiegituraren luzera, ekipo-kopurua eta kostu unitarioak abiapuntu izanik
	Operazioa eta mantentze-lanak	Kostuak zehaztea, bizitza baliagarria eta unitateko kostuak abiapuntu izanik
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea	Flotan inbertitzea	Flotak zehaztea, maiztasunak, luzerak eta ibilbide-denborak abiapuntu izanik; eta bizitza baliagarria
	Operazioa eta mantentze-lanak	Kostuak zehaztea, operazioaren denbora eta unitateko kostuak abiapuntu izanik
Sustapen-jarduerak/laguntzak/ikasketak	Jardunaren arabera	-
Finantzaketa-jarduerak	-	-
Prestakuntza	Erabilitako baliabideak	Aldi baterako dedikazioak eta unitateko kostuak zehaztea
Legeria/eskumenak	-	-

22. taula Kostuak zenbatesteko metodologia

Iturria: elaborazio propioa

2.3. ERREFERENTZIA-BALIOAK ETA UNITATEKO KOSTUAK

2.3.1. Inbertsio-kostuak

Inbertsio-kostuak hiru motatakoak dira funtsean:

- Azpiegituretako eta ekipoetako inbertsio-kostuak
- Material mugikorreko inbertsio-kostuak
- Beste kostu batzuk

Azpiegituretako eta ekipoetako inbertsio-kostuak kategoria hauetan sailkatzen dira:

- Azpiegitura linealetako inbertsioak (bideak, trenbideak)
- ITS ekipoetan egindako inbertsioak
- Inbertsioak estazioetan/terminaletan
- Inbertsioak urbanizazioan eta aparkalekuetan

Unitateko kostuak, normalean, honela adierazten dira: €/km, €/m^2 eta €/ekipo. Jarduketa bakoitzean zenbatetsitako unitateak (km-kopurua, metro koadroak eta ekipo-kopurua) jarduketa zehatzaren araberakoak izango dira.

Material mugikorreko kostuak, berriz, honela sailkatzen dira:

- Errepiderako material mugikorra
- Trenbideko material mugikorra

- Modu aktiboen material mugikorrak (bizikletak)
- Material mugikorraren ekipamendu gehigarriak

Unitateko kostuak €/ibilgailua eta €/ekipoa gisa adierazi ohi dira.

Kasu bakoitzean zenbatetsitako unitateak hauen araberakoak dira:

- Kasu bakoitzean kontuan hartutako zerbitzurako beharrezkoak diren material mugikorra eta ekipoak, haien ezaugarrien arabera: ibilbidearen luzera, abiadura, maiztasuna eta zerbitzatu beharreko erlazio kopurua.
- Materialaren bizitza baliagarria, aldi hori bete ondoren hura ordezkatzera behartzen duena. Bizitza baliagarri hauek hartzen dira kontuan:
    - Autobusak: 10 urte
    - Trenbideko materiala: 20 urte

Kostuen hirugarren kategorian sartzen dira, funtsean:

- Prestakuntza-kostuak
- Azterlanak eta planak egiteko kostuak.

Unitateko kostuak honela adierazi ohi dira: €/ordu, €/azterketa-plan... Kostu horiek askotariko iturrietatik lortu dira.

2.3.2. Operazio- eta mantentze-kostuak

Operazio- eta mantentze-kostuak garraio-moduaren eta azpiegituraren (eta haren egoeraren) araberakoak dira. €/ibilg*km unitateko kostu horiek garraiobide bakoitzean garraiatzean sortzen diren zuzeneko gastuei eta ekipoen eta azpiegituren higadurak eragindakoei egiten diete erreferentzia.

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilg*km)					
Modua	**Herri barruko bidea**	**Hirietarako baterako sarbidea**	**Hirietarako sarbide bereizia**	**Hiriarteko bide zaharra**	**Hiriarteko bide berritua**
Ibilgailu mot pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Ibilgailu mot pribatu elektrikoa	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09
Car-sharing ibilgailu mot pribatua	0,36	0,33	0,30	0,30	0,27
Autobusa	1,67	1,53	1,39	1,39	1,25
Autobus elektrikoa	0,55	0,50	0,46	0,46	0,41
Bizikleta	0,02	-	-	0,02	-
Kamioia	1,32	-	-	1,10	0,99
Aldirietako trena	7,23				
Tranbia	8,14	-	-	-	-
Metroa	10,01	-	-	-	-

23. taula Garraio-moduaren araberako kostu operatiboak

Iturria: elaborazio propioa

Kostu operatiboak + mantentze-lanak (€/ibilg*km)				
Modua	**Eskualdeko treneko bidaiariak**	**AVE bidaiariak**	**Trenbide-zeharbidea**	**Salgaiak**
Trena	4,63	10,00	4,63	12,50

24. taula Trenaren kostu operatiboak

Iturria: elaborazio propioa

Balio horiek batez ere Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioaren (MITMA) Espainiako Garraio eta Logistika Behatokian (OTLE) eta Bartzelonako Garraio Metropolitarraren Agintaritza Erakundean (ATM) argitaratutako datuetan oinarrituta lortu dira.

Jarduketa bakoitzean zenbatetsitako unitateak (ibilgailu-kopurua* km) jarduketa zehatzaren araberakoak dira.

Jarduketaren kostua planean jasotako bizi-faseari dagokiona da. Adibidez, jarduketa azpiegitura- edo zerbitzu-hornikuntza denean, kostua haren inbertsioari, operazioari eta mantentze-lanei dagokiena izango da; jarduketa azterketa-, proiektu- edo antzeko fasean dagoenean, kalkulatutako kostua dokumentua egitearena baino ez da izango.

3. DIRU-SARREREN ANALISIA

3.1. ZENBATESPENAREN METODOLOGIA OROKORRA

Planaren parte diren jarduketek sortutako diru-sarrerak zenbatesteko, metodologia honi jarraitzen zaio:

1. Diru-sarrerak sortzeko gai diren jarduketak hautatzea.
2. Tarifa ezarriko duen produktu/zerbitzu-unitatea zehaztea
3. Tarifa unitarioaren zenbatespena
4. Jarduerak sortutako/zerbitzatutako urteko unitateen zenbatespena
5. Urteko diru-sarreren zenbatespena

3.1.1. Jarduketak hautatzea

Planaren jarduera askok onura sozioekonomikoak eragiten dituzte, baina ez dute diru-sarrerarik sortzen, ez baitira erabiltzaileek ordaindu beharreko zuzeneko zerbitzuak. Ondorioz, diru-sarrerak sor ditzaketen jarduketen kopurua txikia da Planeko jarduketa guztiekiko. Jarduera horiek, funtsean, honako jardun-ildo hauen parte dira:

- Azpiegiturak hornitzea/hobetzea
  - Bidezkoak, trenbidekoak.
- Ekipoak hornitzea/hobetzea
  - Errepidea, trena, Errepideko Garraio Publikoa
- Zerbitzuak hornitzea/hobetzea
  - Trena, Errepideko Garraio Publikoa

Jarduera-ildo horietako bakoitzaren ezaugarriak kontuan hartuta, diru-sarrerak sortzea dakarten jarduera gehienak (eta plangintza-fase batean gutxi gorabehera estimagarriak direnak) jarduera-ildo honetan daude: Zerbitzuen hornikuntza/hobekuntza; non erabiltzaileek tarifa bat ordaintzen duten jasotako zerbitzuagatik.

3.1.2. Tarifa ezarriko duen produktu/zerbitzu-unitatea zehaztea

Tarifa-unitatea jardueraren araberakoa da; oro har, honako hauek dira:

Jarduketa-ildoa	Unitatea	
Azpiegiturak hornitzea/hobetzea	Erabilera-denbora	Erabiltzaile kopurua
Ekipoak hornitzea/hobetzea	Erabilera-denbora	Erabiltzaile kopurua
Zerbitzuak hornitzea/hobetzea		Erabiltzaile kopurua

25. taula Jarduketen unitatea
Iturria: elaborazio propioa

3.1.3. Tarifaren zenbatespena

Tarifaren zenbatespenean hiru metodologia erabiltzen dira funtsean:

- **Zuzeneko iturri bat identifikatzea eta erauztea.** Metodologia hori lehendik dagoen zerbitzu bat handitzeko erabiltzen da; kasu honetan, gaur egun aplikatutako tarifak erabiltzen dira zenbatespenean.

  Adibidea: Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea. Tarifa = 1 €/ erabiltzaileko.

- **Antzeko produktu-zerbitzuen datuetatik abiatuta tarifa sortzea.** Metodologia hori erabiltzen da beste leku batzuetan egon daitezkeen antzeko ezaugarriak dituen zerbitzu berri bat sortzeko; kasu honetan, asimilazio bidezko tarifa kalkulatzen da.

  Adibidea: Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan;= 30 €/erabiltzaileko

- **Produktu-zerbitzuari kostuak garraio-kate baten zati gisa esleitzeko hipotesietatik abiatuta sortzea.** Aurreko bi metodologietatik abiatuta tarifa lortzea ezinezkoa den produktu-zerbitzu bat denean erabiltzen da metodologia hori.

  *Adibidea: 15.000 biztanletik gorako guneetan, disuasio-aparkalekuak sortzea, tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu kargatzeko; tarifa = 0,10 €/ orduko*erabiltzailea.*

3.1.4. Tarifatu beharreko ekoizpen-unitateen zenbatespena

Produktu-zerbitzuen unitateak zenbatesteko, metodologia hau erabiltzen da:

1. **Jarduketan zenbatetsitako unitate-kopurua zehaztea.** Unitate horiek hainbat motatakoak izan daitezke, eta Planaren aurreko faseetan balioetsi dira, bai jardueraren definizioan bertan, bai jarduera abian jartzearen ondorioz eskainitako produktu-zerbitzuaren dimentsioen karakterizazioan eta zenbatespenean.

   Hona hemen unitate horien adibideak:
   - *Ibilgailuentzako karga elektrikoko puntuen kopurua*
   - *Erositako ibilgailu elektrikoen kopurua*
   - *Eskainitako EGPko urteko ibilgailu*km*
   - *Aparkaleku-plazen kopurua*
   - *Beste batzuk*

2. **Mugikortasun-aldagai gehigarri garrantzitsuak zehaztea, aurreko unitateak tarifatu beharreko unitate bihurtu ahal izateko.**

   Hona hemen unitate horien adibideak:
   - *Batez besteko erabilera-denbora*
   - *Ibilgailuen batez besteko okupazioa*
   - *Ibilitako batez besteko distantziak*
   - *Beste batzuk*

3. **Aurreko bi datuetatik abiatuta, tarifatu beharreko unitate-kopurua zehaztea.**

Hona hemen unitate horien adibideak:

- *Orduak*ibilgailuen zamalanetako erabiltzailea*
- *Orduak*aparkalekuen erabiltzailea*
- *Zerbitzuen urteko erabiltzaileak*

3.1.5. Diru-sarreren zenbatespena

Diru-sarrerak, azkenik, tarifatu beharreko unitateak tarifa unitarioekin biderkatzearen emaitza dira. Jarduketaren diru-sarrera zenbatetsia urtekoa da, eta azpiegitura, ekipoa edo zerbitzua martxan jarri zen lehen urteari dagokio.

Ondorengo ataletan, jarduera bakoitzean erabilitako metodologiak eta lortutako emaitzak zehazten dira.

3.2. DIRU-SARREREN ZENBATESPENA

3.2.1. Tarifatu beharreko unitateen zenbatespena

Ondorengo taulan jarduera bakoitzerako tarifatu beharreko urteko unitateak kalkulatzen dira.

Jarduketak		Unitateak					
E1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	Kargatzeko lekuak 30	Kargatzeko puntua erabiltzeko denbora (h) 1,50	Funtzionamendu-orduak/eguneko 18	Erabilera-denboraren ehunekoa % 50	Denbora guztira (orduak/urteko) 98.550	Erabiltzaileak/urteko 65.700
EGP2.P1	Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan	Bidaiariak*km/urteko 1.589.625	Ibilitako batez besteko distantzia 23,00				Erabiltzaileak/urteko 69.114
EGP2.P3	Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea	Ibilgailu-kopurua*km/urteko 729.600	Distantzia (joan-etorria) 30,00	Bidaia kopurua/urtea*noranzkoa 24.320	Ibilgailuaren okupazioa (bidaiariak) 15		Erabiltzaileak/urteko 364.800
T1.P7	Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	Ibilgailu-kopurua*km/urteko 522.240	Distantzia (joan-etorria) 20,40	Bidaia kopurua/urtea*noranzkoa 25.600	Ibilgailuaren okupazioa (bidaiariak) 25		Erabiltzaileak/urteko 640.000
T1.P8	Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	Ibilgailu-kopurua*km/urteko 2.091.520	Distantzia (joan-etorria) 17,20	Bidaia kopurua/urtea*noranzkoa 121.600	Ibilgailuaren okupazioa (bidaiariak) 120		Erabiltzaileak/urteko 14.592.000
T1.P11	Jarduketak Donostialdeko metroan.	Erabiltzaileak/urteko 1.821					Erabiltzaileak/urteko 664.605
B2.P1	Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	Aparkaleku-kopurua 600	Aparkalekuaren okupazioa % 50	Erabiltzaileak/urteko 300			Erabiltzaileak/urteko 109.500
A1.P3	Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	Ibilgailu-kopurua*km/urteko	Distantzia (joan-etorria)	Bidaia kopurua/urtea*noranzkoa	Ibilgailuaren okupazioa (bidaiariak)		Erabiltzaileak/urteko

		72.960	6,00	12.160	98	1.191.680
LS1.P2	Trenbide-autobideak bultzatzea.	Ibilgailu-kopurua*km/urteko	Distantzia (joan-etorria)	Bidaia kopurua/urtea*noranzkoa	Tonak/treneko	Tona urteko
		480.000	250,00	1.920	500	960.000
LS1.P3	Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).	Aparkaleku-kopurua	Aparkalekuaren okupazioa	Erabiltzaileak/urteko		Erabiltzaileak/urteko
		2.700	% 50	1.350		492.750

26. taula Tarifatu beharreko unitateak

Iturria: elaborazio propioa

3.2.2. Tarifaren zenbatespena

Ondorengo taulan kalkulatu dira aplikatu beharreko tarifak.

Jarduketa	Tarifa (€/unitateko)		Iturria
	Unitatea	€/unitateko	
25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	orduak	0,10	Elaborazio propioa
Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan	erabiltzailea	1,70	https://www.bizkaia.eus/es/web/bizkaibus/tarifas
Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.	erabiltzailea	1,50	Elaborazio propioa
Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	erabiltzailea	1,00	https://www.euskotren.eus/es/tren/tarifas
Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	Erabiltzailea	1,10	https://www.metrobilbao.eus/es/todas-las-tarifas
Jarduketak Donostialdeko metroan.	erabiltzailea	1,10	https://www.mugi.eus/index.php/es/tarjetas/tarifas

Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	Erabiltzailea*eguna	0,25	Elaborazio propioa
Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	Erabiltzailea	5,00	Elaborazio propioa
Trenbide-autobideak bultzatzea	tona	15,00	Elaborazio propioa
Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...)	Erabiltzailea*eguna	5,00	Elaborazio propioa

27. taula Tarifaren zenbatespena
Iturria: elaborazio propioa

3.2.3. Diru-sarreren zenbatespena

Ondorengo taulan urteko diru-sarrerak zenbatesten dira.

	Jarduketa	Unitatea	Sarrera unitarioa (€/unitateko)	Unitate-kopurua	Diru-sarrerak (€/urteko)
E1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	Erabiltzaileak*orduak	0,10	98.550	9.855
EGP2.P1	Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan	Erabiltzaileak	1,7	138.228	234.988
EGP2.P3	Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea	Erabiltzaileak	1,5	729.600	1.094.400
T1.P7	Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	Erabiltzaileak	1,00	1.280.000	1.280.000

T1.P8	Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	Erabiltzaileak	1,10	29.184.000	32.102.400
T1.P11	Jarduketak Donostialdeko metroan.	Erabiltzaileak	1,10	1.329.211	1.462.132
B2.P1	Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	Erabiltzaileak*eguna	0,25	109.500	27.375
A1.P3	Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	Erabiltzaileak	5,00	2.383.360	11.916.800
LS1.P2	Trenbide-autobideak bultzatzea	Erabiltzaileak	15,00	960.000	14.400.000
LS1.P3	Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).	Erabiltzaileak	5,00	492.750	2.463.750

28. taula Diru-sarreren zenbatespena

Iturria: elaborazio propioa

4. FINANTZA-ERRENTAGARRITASUNAREN ANALISIA

Finantza-errentagarritasuna honako balio hauek lortzean datza:

- Planeko jarduera bakoitzaren defizita.
- Errentagarritasun-adierazleak.

4.1. DEFIZITAREN ZENBATESPENA

Egindako kalkuluen arabera, EMJPk 5.596 milioi euroko finantza-defizita ekarriko du, gutxi gorabehera.

Garraio-moduen arabera, balio hauek daude:

MODUA	Defizita guztira
ERREPIDEA	1.507.399.502
EGP	251.479.390
TRENA	2.869.376.718
BIZIKLETA ETA BESTELAKO MODUAK	216.457.250
AIREPORTUAK	-91.860.870
PORTUAK	1.247.638.000
LOGISTIKA ETA SALGAIAK	-412.068.820
OROKORRA	7.715.000
GUZTIRA	**5.596.136.169**

29. taula Garraio-moduaren araberako defizita
Iturria: elaborazio propioa

4.2. FINANTZA-ERRENTAGARRITASUNA

Finantza-errentagarritasunaren adierazle gisa S/K (Diru-sarrerak zati Kostuak) erabiliko da, honako lau egoera hauetan:

1. Planaren jarduketa guztien inbertsio-kostuak eta operazio-kostuak kontuan hartuta
2. Planeko jarduketa guztien operazio-kostuak soilik kontuan hartuta
3. Diru-sarrerak sortzen dituzten jarduketen inbertsio-kostuak eta operazio-kostuak soilik kontuan hartuta
4. Diru-sarrerak sortzen dituzten jarduketen operazio-kostuak bakarrik kontuan hartuta

Ondorengo tauletan agertoki bakoitzari dagozkion emaitzak agertzen dira.

1. eta 2. agertokiak:

Modua	1.agertokia Sar/Op_kos+Inberts	2. agertokia Sar/Op_kos
Errepidea	0,01	0,01
Errepideko Garraio Publikoa	0,14	0,37
Trena	0,27	0,70
Bizikleta eta modu aktiboak	0,00	0,01
Aireportuak	1,35	7,06
Portuak	0,00	0,00
Logistika eta salgaiak	5,39	446,13
Orokorra	0,00	0,00
GUZTIRA	**0,26**	**0,95**

30. taula Finantza-errentagarritasuna 1. eta 2. agertokietako garraio-moduaren arabera
Iturria: elaborazio propioa

- Jarduketa guztiak kontuan hartuta, Trenbideak, Aireportuek eta Logistikak eta salgaiek operazio-kostuak estaltzen dituzte; azken biak (Aireportuak eta Logistika eta salgaiak) dira operazio-kostuak nahiz kostu osoak (operazioa+inbertsioa) estaltzea lortzen duten sistema bakarrak. Estaldura txarrenak bizikletan eta portu-sisteman lortzen dira. Errepideak eta Errepideko Garraio publikoko sistemak (busak) 0,01 eta 0,37 arteko ratioak dituzte.

- Kontuan hartuta diru-sarrerak sortzen dituzten jarduketa gehienek garraio publikoko zerbitzuekin (EGP edo trena) dutela zerikusia, eta Planean aintzat hartutako jarduketak garraio-sistemaren modu bakoitzean egin ohi diren jarduketa guztien zati bat baino ez direla (eta oso ezaugarri espezifikoak dituztela), aurreko balioak ezin dira moduen ratio adierazgarritzat hartu.

- Hori dela eta, 3. eta 4. agertokien taulan (diru-sarrerak sortzen dituzten jarduketak soilik kontuan hartuta) ikus daiteke era esanguratsuago batean diru-sarrera gehien sortzen dituzten bi garraiobideak: trenbideak eta errepideko garraio publikoa.

3. eta 4. agertokiak:

Modua	Sar/Inb	3. agertokia sar/Op_kos+Inberts	4. agertokia sar/ Op_kos
Errepideko Garraio Publikoa	1,51	1,03	3,31
Trena	1,16	0,48	0,81
GUZTIRA	**1,17**	**0,49**	**1,00**

31. taula Finantza-errentagarritasuna 3. eta 4. agertokietako garraio-moduaren arabera
Iturria: elaborazio propioa

Aurreko taulak aztertuta, honako hau ondoriozta daiteke:

- **Errepideko Garraio Publikoa.** Diru-sarreren ratioa inbertsio- eta operazio-kostuekiko batetik hurbil dago, hau da, sistemaren operazioaren ondorioz sortutako diru-sarrerak haren

eraikuntzarekin eta eragiketarekin lotutako kostuen baliokideak dira, gutxi gorabehera. Oinarrizko finantza-ikuspegitik, sistema modu iraunkorrean ari da lanean. Hasiera batean, diru-sarrera/kostu operatiboen ratioak 0,40 eta 0,60 artean egon beharko luke, arlo askotan errepideko garraio publikoaren ohiko defiziten arabera; kasu honetan, ordea, 1 gainditzen du, aurreikusitako jarduketa batzuek espero diren operazio-kostuek baino diru-sarrera gehiago sortzen baitituzte; kasu honetan, adibidez, ibilgailuetarako irisgarritasuna hobetzeko jarduketak daude, eta espero den eskari berria minimoa izango bada ere, uste da ez duela operazio-kostuetan gorakadarik eragingo; lortutako ratioan ere eragina izan dezakeen beste jarduketa batek linea berrien elektrifikazioarekin du zerikusia, eta horrek operazio-kostuak murriztea dakar, energia fosilen erabilera tradizionalarekin alderatuta.

- **Trena.** Diru-sarreren eta kostuen arteko ratioek okerrera egiten dute errepideko garraio publikoarekin alderatuta, inbertsio garestienak baitira. Ratioak 1etik gorakoak izatea, metro-lineek hartzen duten eskari handiarekin lotuta dago.

FINANTZAKETA-EREDUA



1. FINANTZAKETA-BEHARRAK

1.1. ALDERDI OROKORRAK

Egindako Finantza-Errentagarritasun azterketatik ondorioztatu da Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planak hurrengo 30 urteetan 5.491 milioi euroko inbertsioa ekarriko duela, gehi 2.054 milioi euroko kostua operazio eta mantentze-lanetarako.

Kopuru horiei aurre egiteko, 5.596 milioi euroko kanpo-finantzaketa behar dela kalkulatu da, gainerako finantzaketa jarduketetako batzuek sortutako diru-sarrerek estaliko baitute (1.950 milioi euro).

Garraio-moduen arabera, balio hauek daude:

MODUA	Inbertsioa	Kostu operatiboa (30 urte)	Diru-sarrerak (30 urte)	Defizita guztira (30 urte)	Operazioaren defizita (30 urte)
ERREPIDEA	1.470.992.026	36.703.126	295.650	1.507.399.502	36.407.476
EGP	183.613.000	107.748.031	39.881.641	251.479.390	67.866.390
TRENA	2.428.935.000	1.485.777.674	1.045.335.956	2.869.376.718	440.441.718
BIZIKLETA ETA BESTELAKO MODUAK	62.622.500	154.656.000	821.250	216.457.250	153.834.750
AIREPORTUAK	215.000.000	50.643.130	357.504.000	-91.860.870	-306.860.870
PORTUAK	1.029.910.000	217.728.000	0	1.247.638.000	217.728.000
LOGISTIKA ETA SALGAIAK	92.709.680	1.134.000	505.912.500	-412.068.820	-504.778.500
OROKORRA	7.715.000	0	0	7.715.000	0
GUZTIRA	**5.491.497.206**	**2.054.389.960**	**1.949.750.997**	**5.596.136.169**	**104.638.963**

32. taula Finantzaketa-beharrak eta -iturriak
Iturria: elaborazio propioa

2. FINANTZAKETA-ITURRIAK, MODUAREN ETA EREMUAREN ARABERA

Kontuan hartutako garraio-moduaren, jarduera-motaren eta garapen-eremuaren arabera, finantzaketa-ereduak eta -iturriak askotarikoak dira.

Ondoren, Diagnostikoa kapituluan egindako analisian eta kontsultatutako beste iturri gehigarri batzuetan oinarrituta, une honetan garraiobideek izan ditzaketen finantzaketa-iturriak aurkezten dira. Bi finantzaketa-iturri bereizten dira:

- Finantzaketa-mekanismoak. Kasuan kasuko jarduketa motarako erabili ohi diren finantzaketa-iturriak dira, bakoitzaren aplikazio-eremuan. Normalean, jarduketen ustiatzearen ondorioz lortutako diru-sarrerak eta jarduera horiek finantzatzen dituzten administrazioen aurrekontuak izan ohi dira.
- Diru-laguntzak. Administrazio horien eta/edo beste batzuen diru-laguntzak dira, aurreko aurrekontu-finantzaketaren osagarri. Oro har, oso helburu zehatzak dituzten laguntzak dira, hala nola garraio-sistemak eragindako inpaktu negatiboak (sozialak, ingurumenekoak...) murriztea. Aldi baterakoak izaten dira.

2.1. ERREPIDEA

2.1.1. Finantziaziorako mekanismoak

Bide-sarea eta ibilgailuak

Euskal Autonomia Erkidegoko bide-sarea (eraikuntza eta mantentze-lanak) finantzatzea lurralde historikoetako foru-aldundiei dagokie, dagozkien aurrekontuen kontura.

Autobide batzuek, osorik edo zati batzuetan, bidesariak dituzte ezarrita, eta horien bidez finantzatzen dira autobide horien funtzionamendua eta mantentze-lanak. Gaur egun, aldundiak salgaiak garraiatzeko ibilgailu jakin batzuei bidesari-sistema sare funtzionaleko beste bide batzuetara zabaltzeko aukera ezartzen eta/edo aztertzen ari dira.

Ibilgailuak jabeen kontura finantzatuko dira.

2.1.2. Laguntzak

Errepide-sarea

Ohiko finantzaketa-mekanismoez gain, gaur egun Estatuko eta Europako administrazioen laguntza-programak daude bide-sarea finantzatzeko.

Estatu mailan, errepide-azpiegituren arloan, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioaren (MITMA) Garraio Jasangarri eta Digitalari Laguntzeko Programan (*Next Generation* Europar

Batasunaren funtsak ditu) 10. neurria nabarmentzen da: Zoladura jasangarriak lortzeko bitartekoak eta makinak berritzen edo egokitzen laguntzea: karbono-aztarna eta soinua murriztea.

Hiri-eremuan, MITMA bera udalerrientzako laguntza-programa bat sustatzen ari da Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzeko eta hiri-garraioaren eraldaketa jasangarri eta digitala egiteko, hainbat deialdiren bidez. Berriz ere, programa hau Next Generation EU Europako funtsak banatzen dituen Berreskurapen, Eraldaketa eta Erresilientzia Planean sartzen da.

Sareko ekipamenduei dagokienez, nabarmentzekoa da Garraio Jasangarriari eta Digitalizazioari Laguntzeko Programaren 8. neurria, errepide-sektorerako garraio-zerbitzu adimendunak finantzatzera bideratua.

Ibilgailuak

Une honetan, “zero emisioko garraio-sistema bat" lortzeko helburuarekin, administrazioetatik (udalak, aldundiak, autonomia-erkidegoa, estatua eta Europa) diru-laguntza multzo jakin batzuk daude ibilgailu elektrikoen gidaritza eta erregai alternatiboen erabilera sustatzeko. Funtsean, hiru motatakoak dira:

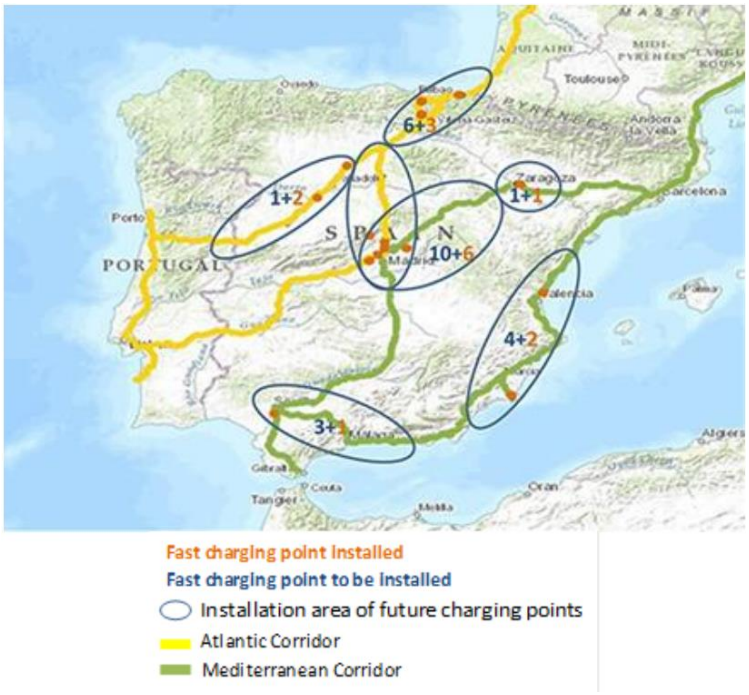
- Ibilgailu elektrikoak erosteko eta erabiltzeko pizgarriak
- Kargatzeko azpiegitura bultzatzea
- Euro VI edo gehiagoko kamioiak erosteko pizgarriak

Horiek guztiak jasota daude bai Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategian, bai 2018ko ekaineko MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarriaren Estrategian.

Zehazki, eta lehenengo taldeari dagokionez:

- 1.3 jarduera-ildoa: Ibilgailu elektrikoen erosketa eta erabilera sustatzea (erabilerari onurak aplikatzea, erosteko dirulaguntza, onura fiskalak, ingurune jakin batzuetan sartzeari lehentasuna ematea beste teknologia batzuen aldean...).
- 2.1 jarduera-ildoa: Karga publikoko puntu azkar eta ultralasterren instalazioa bultzatzea, euskal sarearen sarea osatzeko (laguntza-programak, aholkularitza teknikoa, prestakuntza-saioak...).

Bestalde, "Ibilgailu Elektrikoak Azkar Kargatzeko Azpiegiturako Korridore Iberikoak" (CIRVE) proiektuak aurreikusten du Espainian kargatze azkarreko 25 puntu pilotu berri instalatzea eta korridore iberikoen puntu estrategikoetan dauden 15 puntu egokitzea. Proiektuari lotutako inbertsioa Espainian Konektatu Europa Mekanismoaren (CEF) 2015eko deialdiaren bidez kofinantziatuko da. Puntu horietako sei Euskadi inguruan daude.



14. irudia CIRVE proiektua kargatzeko puntuen mapa
Iturria: Garraioko Energia Alternatiboen Ekintza Esparru Nazionala

2.2. ERREPIDEKO GARRAIO PUBLIKOA

2.2.1. Finantziaziorako mekanismoak

Material mugikorra eta operazioa/mantentzea

EAEko errepideko garraio publikoa zati batean finantzatzen da operadoreek erabiltzaileek egindako erabileragatik jasotako diru-sarreren bidez, administrazio eskudunek onartutako tarifak aplikatu ondoren. Defizita eskumenak dituzten euskal administrazioen ekarpenetatik eta, salbuespen gisa, Estatuko Administrazio Orokorrak emandako baliabideetatik jasaten da, dagokion ibilgailu juridikoak zehaztutakoaren arabera. Finantzaketa horren barruan sartzen dira material mugikorra erostea eta zerbitzuaren operazioa eta mantentzea.

Hiriarteko garraioan, foru-aldundiak dira erabilera orokorreko zerbitzu erregularrak emateko eskumena duten administrazioak, dela zuzeneko prestazio bidez, dela administrazio-emakida bidez. Hiri-eremuan, Errepideko Garraio Publiko Kolektiboaren finantzaketa toki-erakundeen esku dago.

Estatuko Administrazio Orokorraren kasuan, urte bakoitzeko Estatuko Aurrekontu Orokorrek kreditu bat jaso behar dute hiriko garraio kolektiboaren zerbitzua beren kargura duten toki-erakundeen alde, kudeatzeko modua edozein dela ere. Toki-erakunde horientzako dirulaguntzen helburua da behar adina finantza-baliabide ematea, eta toki-erakundeen finantzaketa-sisteman jasota ez dauden premia espezifikoei erantzuten diete. Esleipen-irizpideek ingurumenaren eta kudeaketaren eraginkortasunaren arloko parametroak barne hartzen dituzte. Dirulaguntzak zuzeneko emakidaren erregimenean ematen dira.

2.2.2. Laguntzak

Material mugikorra

Bideetako eta trenbideetako kasuetan bezala, flotak berritzeko estimuluak daude emisio baxuko garraiobideak suspertzeko kapituluaren barruan, MITMAren Mugikortasun Jasangarriko Estrategian, 4.2 ekintzaren bidez. Emisio baxuko garraiobideak sustatzea, 4.2.2 puntuan: Errepideko garraiorako ibilgailuen parkea berritzeko pizgarriak. Programa hau Next Generation EU Europako funtsak banatzen dituen Berreskurapen, Eraldaketa eta Erresilientzia Planean sartzen da.

Bestalde, Energiaren Euskal Erakundeak (EEE) laguntza-programa bat du bidaiarien zein salgaien garraio-flotak eraldatzeko.

Operazioaren kudeaketa eta modernizazioa

Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak (MITMA) laguntzak onartu ditu 2022ko garraio publikoaren sektorean teknologia berrien eta segurtasunaren sistemak erosi eta ezartzeko.

- Flotak lokalizatzeko eta kudeatzeko sistemak (GPSak edo antzekoak), kontrol- eta kudeaketa-zentro batera konektatuak, salgaien eta bidaiarien garraio publiko astunerako, bederatzi plaza baino gehiagoko ibilgailuetan, gidaria barne.
- Segurtasun-elementuak salgaien eta bidaiarien garraio publiko astuneko ibilgailuetan, bederatzi plaza baino gehiagoko ibilgailuetan, gidaria barne, baldin eta segurtasunez gidatzen laguntzen badute.

Era berean, Eusko Jaurlaritzak diru-laguntza ildo hauek aurreikusten ditu:

- Errepideko garraioaren sektoreko elkarte profesional eta enpresarialentzako laguntza-programa
- Garraio publikoaren sektorean teknologia berrien eta segurtasunaren sistemak erosi eta ezartzeko laguntza-programa
- Bidaiarien eta salgaien garraio publikoko jarduera uzteko laguntzak

2.3. TRENA

2.3.1. Finantziaziorako mekanismoak

EAEko trenbide-garraioaren kasuan, berariazko eskumen-banaketa dago hura finantzatzeko. Komenigarria da azpiegituren garapena, material ibiltaria erostea, trenbide-sarea mantentzea eta zerbitzua ematea bereiztea.

Trenbide-sarea eta material ibiltaria

EAEko hiriarteko trenbide-sarea Administrazio Publikoaren aurrekontuen bidez finantzatzen da. Administrazioen arteko banaketa kontuan hartutako azpiegituraren araberakoa da (ETSren sarea edo

ADIFen sarea). Oro har, EAEko eskumeneko hiriarteko trenbide-sarearen eraikuntza ETSk garatzen du, EAEko Aurrekontu Orokorretan Inbertsio Planaren arabera horretarako ezarritako partiden bidez.

Hiri-eremuan, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren titulartasuneko Bilboko Metroaren 1. eta 2. lineen kasuan, azpiegiturak finantzatzeko aurrekontuak Eusko Jaurlaritzaren (% 50) eta Bizkaiko Foru Aldundiaren (% 50) ekarpenez hornitzen dira. Bestalde, Bilboko eta Gasteizko udalerrietako tranbia-sistemari dagokionez, Eusko Jaurlaritzaren, udalen eta foru-aldundien artean adosten den banaketaren arabera finantzatzen dira azpiegitura berriak.

Gaur egun, EAEn garatzen ari diren trenbide-azpiegitura garrantzitsuenak abiadura handiko sarea (euskal Y-a) sortzeari dagozkionak dira. MITMAk bi protokolo sinatu ditu Gasteizekin, Bilborekin eta Eusko Jaurlaritzarekin, abiadura handia Bizkaiko eta Arabako hiriburuetara behin betiko irits dadin bultzatzeko oinarriak ezartzeko.

EAEn jarduten duen trenbideko material gurpildunari dagokionez, EAEren eskumeneko hiriarteko trenbide-sareari eta tranbia-sistemari dagokiona Euskotren tren-operadoreak bere gain hartzen du, eta tarifa bidez lortutako diru-sarreren eta Eusko Jaurlaritzaren Aurrekontu Orokorretan esleitutako ekarpenen bidez finantzatzen da. Bilboko Metroaren 1. eta 2. lineen kasuan, material ibiltaria Bizkaiko Garraio Partzuergoak finantzatzen du. Partzuergo horren aurrekontuak Eusko Jaurlaritzaren (% 50) eta Bizkaiko Foru Aldundiaren (% 50) ekarpenez hornitzen dira.

Azpiegiturak eta zerbitzuak mantentzea

EAEren eskumeneko hiriarteko trenbide-sareari eta tranbia-sistemari dagozkien azpiegiturak mantentzea ETSk bere gain hartzen du, eta Eusko Jaurlaritzaren Aurrekontu Orokorren kontura finantzatzen da. Sare horretan zerbitzuak emateari dagokionez, Euskotren tren-operadoreak egiten du, eta tarifa bidez lortutako diru-sarreretatik eta Eusko Jaurlaritzaren Aurrekontu Orokorretan esleitutako ekarpenetatik dator haren finantzaketa. Bestalde, Bilboko Metroaren 1. eta 2. lineen kasuan, zerbitzua mantentzea eta ematea Metro Bilbao operadoreari dagokio, tarifen bidezko diru-sarreren bidez finantzatuta, bai eta Bizkaiko Garraio Partzuergoak ere, metroaren balizko ustiapen-defizita diruz laguntzeaz arduratzen dena.

2.3.2. Laguntzak

Trenbide-sarea

Bide-sarearen kasuan bezala, ohiko finantzaketa-mekanismoez gain, Estatuko eta Europako administrazioen laguntza-programak daude gaur egun.

Lehenik eta behin, trenbide-azpiegitura batzuk garatzeko, Europako laguntza-programa batzuetan parte hartzen da, hala nola Eskualde Garapeneko Europako Funtsean (EGEF) edo Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planean, NEXT GENERATION-EU funtsen esparruan, beharrezko inbertsioak egiteko. Laguntza horiek bereziki garrantzitsuak dira Europan barnako garraio-sarea (TEN-T) osatzen duten azpiegiturak direnean. MITMA Berreskuratzeko Planaren kasuan, 2. laguntza-ildoa aipatu behar da: Garraioaren intermodalitatea sustatzea, eta, horren barruan, 4. neurria: Trenbideko eta errepideko kargalekuak eta terminal intermodalak eta lurreko konexioak eraikitzea eta egokitzea edo hobetzea.

Material mugikorra

Trenbideko material mugikorraren gaiak garrantzi handia du Europako funtsentzat; zehazki, material mugikorra eskuratzeari dagokionez, trenbide-flotak berritzeko estimuluak daude, emisio baxuko garraiobideak suspertzeko kapituluaren barruan, 2030eko ekaineko MITMA 2030en Mugikortasun Jasangarriaren Estrategian. Bereziki, MITMAk 4.2 ekintzan. Emisio baxuko garraiobideak sustatzea, 4.2.4. puntuan trenbide-material mugikorra berritzea jasotzen da.

MITMAren Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren kasuan, NextGenerationEU funtsekin finantzatua, material mugikorrari dagokionez, honako laguntza-ildo hauek aipatu behar dira:

- 1. ildoa: Trenbide-elkarreragingarritasuna
  - 1. ildoa: 2. neurria Trenbide-elkarreragingarritasuneko oztopoak ezabatzeko ekintzak, elkarreragintasuneko zehaztapen teknikoen arabera
    - N2.1 Material gurpildunetan zarata murrizteko sistemak
  - 1. ildoa: 3. neurria Zabalera aldakorreko ardatzaren berrikuntza eta garapena lokomotorretan
- 3. ildoa: Salgaien trenbideko materiala modernizatzea
  - 3. ildoa: 6. neurria: Trenbideko trakzio-materiala erregai alternatiboak (hidrogenoa edo elektrizitatea) erabiltzen dituen beste material batekin berritzeko edo egokitzeko laguntza-ekintzak

Kudeaketa eta segurtasuna

Trenbidearen kudeaketa eta segurtasunari dagokionez, MITMAren Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren 1. ildoko (elkarreragingarritasuna) 1. neurria nabarmendu behar da: Trenbideko Trafikoa Kudeatzeko Europako Sistema (ERTMS) ezartzea.

2.4. BIZIKLETA ETA MODU AKTIBOAK

2.4.1. Finantziaziorako mekanismoak

Bidegorriak finantzatzea, hiri eta lurralde historikoetan, kasuan kasuko administrazioen (udalak eta foru-aldundiak) eskumena da. Toki-erakundeek, dagozkien Tokiko Agenden bidez, proiektu horiek garatzeko laguntzak eska diezazkiokete Eusko Jaurlaritzari.

2.4.2. Laguntzak

Bizikletaren aldeko Estatuko Estrategiak (2021) tokiko erakundeei dirulaguntzak ematen dizkie trenbidearen eta bizikleten arteko intermodalitatea hobetzeko, geltokietarako sarbideak eta bizikletentzako aparkalekuak seguruagoak izan daitezen.

Finantzaketari buruzko kapituluan, Estrategiak adierazten du aurreikusitako ekintzak gauzatzeko eta abian jartzeko beharrezkoak diren baliabide ekonomikoak hainbat iturritatik etor daitezkeela. Lehenik

eta behin, horiek zerikusia duten ministerioen, gobernu autonomikoen edo tokiko administrazioen aurrekontu-partidetatik etor daitezke, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planeko funtsak bideratzeko aukera barne.

Beste baliabide-iturri posible bat bizikletarekin zuzenean edo zeharka lotutako proiektu eta jardueretarako eskuragarri dauden mailegu eta laguntza-funts nazional eta europarrak dira. Halaber, baliabideak sortu ahal izango dira zerbitzuen horniduraren bidez (tasen edo prezioen bidez), ekarpenen bilketaren bidez (hala nola marka-klubetako edo produktuetako bazkideen kuotak) edo kanpoko babesletza eta kolaborazioen bidez (dohaintza pribatuak edo sustatzaileenak). Finantzaketa-tresna zehatzen adibide gisa, Estrategiak honako hauek aipatzen ditu:

- HGJ (Hiri Garapen Jasangarria); bizikleta bultzatzeko jarduerak barne hartzen ditu (bidegorriak...)
- MOVES IIk bere jardueretan 3) Bizikleta elektrikoak mailegatzeko sistemetarako laguntzak; eta 4) Lanerako mugikortasun jasangarriko neurriak ezartzea.

2.5. AIREPORTUAK

2.5.1. Finantziaziorako mekanismoak

Espainiak finantzaketa-eredu zentralizatua erabiltzen du aireportuetarako. AENAk aurreikusten du aireportu-instalazio baten berezko baliabideak finantzatzeko nahikoak ez direnean, egin beharreko inbertsioak zorpetze-eragiketen kontura edo Ministerioaren zuzkiduren bidez egingo dituztela, Estatuko Aurrekontu Orokorretan sartutakoak.

AENAk kutxa bakarreko mekanismoaren bidez esleitzen ditu aireportuko jarduerak sortutako baliabide ekonomikoak. Mekanismo horrek errentagarriak diren aireportuek sortutako irabaziak ustiapen defizitarioa dutenetara desbideratzen ditu.

Zorpetzeen kapituluan, aireportu-sareko segurtasun- eta berrikuntza-arloko Aenaren proiektu berriek Europako Inbertsio Bankuaren (EIB) finantza-laguntza dute berriz ere. Aireportuen kudeatzaileak 800 milioiko finantzaketa-ildoa lortu du 2023an, eta haren hartzekodun nagusietako bat da. Akordioa hurrengo bi urteetan Aenaren esku egongo den 200 milioiko kreditu-tartearekin hasiko da.

Gaur egun, EAEko aireportuen artean, Bilbo da zenbaki ekonomiko positiboak dituen bakarra; Gasteiz da errentagarritasun gutxien duen aireportuetako bat, eta Donostia erdibidean dago. Bilboko aireportuaren onurak, printzipioz, ez lirateke nahikoak izango EAEko beste bi aireportuen galerak ordaintzeko.

2.5.2. Laguntzak

Laguntzei dagokienez, MITMA 2030 Mugikortasun Jasangarriko Estrategiak aireportuetako terminaletan emisio baxuko ibilgailuak, makinak eta ekipoak erosteko laguntzak jasotzen ditu, Emisio baxuko garraiobideak sustatzea jarduera-ildoaren barruan.

Bestalde, 11. neurriak (N11) (Erregai alternatiboak portuetan eta aireportuetan hedatzea) programaren 5. ildoan (Itsasoko eta aireko garraioaren jasangarritasuna) jasotakoak, 111 milioi euro jaso ditu Europako funtsetatik, eta bere helburua da epe luzerako garraio-sistema jasangarriak eta

eraginkorrak bermatzea, aurreikusitako etorkizuneko fluxuetarako prestatzen lagunduz, eta deskarbonizazioa ahalbidetzea teknologia berritzaileetara, hipokarbonikoetara eta energetikoki eraginkorrak diren teknologietara igaroz, segurtasuna optimizatuz. Neurri horren xedea da gas natural likidotua erregai gisa erabiltzen laguntzea eta, horrela, erregai konbentzionalen (petroliotik eratorritakoak) erabilera murriztea, horien ingurumen-kaltea nabarmen handiagoa baita, berotegi-efektuko gasen isurketei dagokiena barne. Portu eta aireportuetan hornidura-zerbitzuen eskaintza bultzatzea da helburua, bai eta erregai alternatiboen/zero isurketen erabilera ere aireontziei laguntzeko ibilgailuen flotetan. Neurri horrek 100 milioi euroko aurrekontua du.

Azkenik, eta Europa mailan, CEF Europako Funtsak finantza-tresna bat dira, Europako Batzordeak sortutakoa, Europa Barneko Sarea hainbat garraiobidetan garatzeko, besteak beste, aireko garraioan. Gaur egun, urte anitzeko 2021-2027 finantza-esparruak ia 26.000 milioi euro ditu garraioaren arloko proiektu edo jarduketetarako. Esparru hori 6 urtean behin berritzen da.

2.6. PORTUAK

2.6.1. Finantziaziorako mekanismoak

Espainiak finantzaketa-eredu zentralizatua erabiltzen du portuetarako. "Estatuko Portuak" erakundeak kutxa bakarraren mekanismoaren bidez esleitzen ditu portu-jarduerak sortutako baliabide ekonomikoak. Mekanismo horrek errentagarriak diren portuek sortutako irabaziak ustiapen defizitarioa dutenetara desbideratzen ditu.

2018-2019 urteko txostenaren datuen arabera, 2019an Bilboko Portuak 7,55 milioi euroko irabaziak izan zituen (ekitaldiko emaitza). Bestalde, Pasaiako Portuak 0,86 milioi eurorekin amaitu zuen 2018a, urte horretako memoriaren arabera.

2.6.2. Laguntzak

MITMA 2030 Mugikortasun Jasangarriko Estrategiak honako hauetarako laguntzak aurreikusten ditu:

- Itsas flota eta bere ekipamendua berritzea
- Portu-ingurunean emisio baxuko nabeak, ibilgailuak, makinak eta ekipoak erostea.

Bestalde, eta aireportuen kasuan bezala, 11. neurriaren (N11) (Erregai alternatiboak portuetan eta aireportuetan hedatzea) programaren 5. ildoan (Itsasoko eta aireko garraioaren jasangarritasuna) jasotakoaren helburua da epe luzerako garraio-sistema jasangarriak eta eraginkorrak bermatzea, aurreikusitako etorkizuneko fluxuetarako prestatzen lagunduz, eta, eta deskarbonizazioa ahalbidetzea teknologia berritzaileetara, hipokarbonikoetara eta energetikoki eraginkorrak diren teknologietara igaroz, segurtasuna optimizatuz. Neurri horren xedea da gas natural likidotua erregai gisa erabiltzen laguntzea eta, horrela, erregai konbentzionalen (petroliotik eratorritakoak) erabilera murriztea, horien ingurumen-kaltea nabarmen handiagoa baita, berotegi-efektuko gasen isurketei dagokiena barne. Portu eta aireportuetan hornidura-zerbitzuen eskaintza bultzatzea da helburua, bai eta erregai alternatiboen/zero isurketen erabilera ere aireontziei laguntzeko ibilgailuen flotetan. Neurri horrek 100 milioi euroko aurrekontua du.

12. neurria (N12), “Itsas sektorean energia alternatiboen bidezko teknologia propultsiboak hartzen laguntzea”, programaren 5. ildoan, “Itsasoko eta aireko garraioaren jasangarritasuna”, jasota dago:

Ildo horren helburua da, beraz, epe luzerako garraio-sistema jasangarriak eta eraginkorrak bermatzea, aurreikusitako etorkizuneko fluxuak prestatzen lagunduz, eta deskarbonizazioa ahalbidetzea, teknologia berritzaileetara, hipokarbonikoetara eta energetikoki eraginkorretara igaroz, segurtasuna optimizatuz. Neurri horren xedea da energia alternatiboek eta motor osagarri eraginkorragoek bultzatutako ontzien kopurua handitzen laguntzea, eta, beraz, erregai konbentzionalen (petroliotik eratorritakoak) erabilera murriztea, horien ingurumen-kaltea nabarmen handiagoa baita, berotegi-efektuko gasen isurketei dagokiena barne. Neurri horrek 10 milioi euroko aurrekontua du.

Azkenik, CEF Europako Funtsak finantza-tresna bat dira, Europako Batzordeak sortutakoa, Europa Barneko Sarea hainbat garraiobidetan garatzeko, besteak beste, itsasoko garraioa... Gaur egun, urte anitzeko 2021-2027 finantza-esparruak ia 26.000 milioi euro ditu garraioaren arloko proiektu edo jarduketetarako. Esparru hori 6 urtean behin berritzen da.

2.7. LOGISTIKA ETA SALGAIAK

2.7.1. Laguntzak

Eusko Jaurlaritzak, hainbat ekitalditatik, jarduerak bertan behera uzteko, asoziazionismoa bultzatzeko eta teknologia eta segurtasun berriak ezartzeko laguntza-ildoak aurreikusten ditu, sektoreko enpresetan lehiakortasuna eta berrikuntza bultzatzeko.

Era berean, Energiaren Euskal Erakundeak (EEE) ohiko laguntza-programak ditu bidaiarien eta salgaien garraio-flotak eraldatzeko, trantsizioa erraztuko duen energia-eraginkortasuna eta energia berriztagarrien aprobetxamendua sustatze aldera.

MITMAren errepideko garraioaren sektorea uzteko laguntzei dagokienez, laguntza horiek sektoreko garraiolari adinduek lanbidea utz dezaten sustatzeko dira. 2023an, 9,6 milioi euroko aurrekontua bideratuko da laguntza horietara.

Errepideko garraioaren sektorea prestatzeko laguntzei dagokienez, laguntza horien xedea da errepideko garraioaren sektorearentzat interesgarriak diren gaiei buruzko ikastaroak edo mintegiak diruz laguntzea, sektoreko profesional guztien prestakuntza hobetzeko.

Bidaiariak eta salgaiak errepidez garraiatzeko enpresa pribatuak (autonomoak eta ETEak) modernizatzeko programari dagokionez, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak (MITMA) Europako berreskuratze-funtsetatik autonomia-erkidegoetara eta hiri autonomoetara 110 milioi euro transferitzea onartu du, bidaiarien eta salgaien errepideko garraioaren sektoreko enpresa pribatuak (autonomoak eta ETEak) modernizatzea bultzatzeko.

Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren (PRTR) 6. osagaiko 4. inbertsioaren parte da programa, "Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua" (Garraio jasangarria eta digitala bultzatzeko enpresei dirulaguntzak emateko programa). Zehazki, 220 milioi euroko bi ekintzetako bat da, eta bertan banatzen da 6. jarduketa-ildoa ("Garraioaren digitalizazioa"), 15. neurria: "Deialdiak, autonomia-erkidegoen eta Ceuta eta Melilla hirien aldetik, bidaiariak eta salgaiak errepidez garraiatzeko enpresak digitalizatzeko".

Estatu mailan, errepide-azpiegituren arloan, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioaren (MITMA) Garraio Jasangarri eta Digitalari Laguntzeko Programan (*Next Generation* Europar

Batasunaren funtsak ditu) 7. neurria nabarmentzen da: Ibilgailu komertzialentzako aparkaleku seguruak eraikitzea eta hobetzea, bai eta informazio-zerbitzuak ematea ere.

Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailak, Energiaren Euskal Erakundearen (EEE) bidez, salgaien errepideko garraioko flotak modernizatzeko laguntza-programa abiarazi zuen 2022an. Dirulaguntza honen xede da N2 eta N3 kategorietako ibilgailu berriak erostea, gas natural konprimituak (GNC), gas natural likidotuak (GNL), biometanoak eta Euro VI-E dieselak bultzatutakoak. Aldi berean, ibilgailuari nahitaez baja eman behar zaio. Kasu honetan, 7 milioi euroko aurrekontu-zuzkidura dago, eta EBko Next Generation funtsekin finantzatuko da.

MITMAren Garraio Jasangarriari eta Digitalizazioari Laguntzeko Programaren 9. neurriak errepide-sarean ibilgailu astunentzako ordezko erregaiak hornitzeko azpiegitura ezartzeko laguntza-ekintzak aurreikusten ditu.

Trenbide-azpiegiturekin jarraituz, eta errepidearen kasuan bezala, CEF Europako Funtsak Europa barneko sarea garatzeko Europako Batzordeak sortutako finantza-tresna dira. Gaur egun, urte anitzeko 2021-2027 finantza-esparruak ia 26.000 milioi euro ditu garraioaren arloko proiektu edo jarduketetarako. Esparru hori 6 urtean behin berritzen da.

NextGenerationEU funtsekin finantzatutako MITMA Berreskuratzeko Planaren kasuan, material mugikorrari dagokionez, honako hauek aipatu behar dira:

- 3. ildoa: Salgaien trenbideko materiala modernizatzea
    - 3. ildoa: 5. neurria: Salgaien trenbideko garraiorako bagoiak berritzeko edo egokitzeko laguntza, trenbide-autobideen zerbitzuak ezartzeko beharrezkoa dena barne

Salgaien trenbideko garraiorako laguntza-programa Berreskuratze Planaren 6. osagaian dago sartuta, eta NextGenerationEU funtsekin finantzatzen da. Programaren helburua da ingurumeneko kanpoko kostuak eta kostu sozioekonomikoak aurreztea saritzea, trenbidea erabiltzen baita salgaiak garraiatzeko, errepidetik garraiatu beharrean. Programa salgaien trenbideko operadoreei zuzenduta dago, eta helburu bikoitza du: alde batetik, salgaien trenbideko garraioaren kuota modala finkatzea eta handitzea bilatzen da, eta, bestetik, trenbidearen ingurumen-jarduna hobetzea, jasangarritasun-irizpide objektiboei jarraiki. Laguntza horiek definitzeko aintzat hartzen diren garraioaren kanpo-kostuak honako hauek dira: klima-aldaketa, atmosferaren kutsadura, zarata, istripuak eta pilaketa.

3. EREDUA DEFINITZEKO METODOLOGIA

Eredua definitzeko metodologia honako zeregin hauetan datza:

1. Jarduketa identifikatzea eta ezaugarritzea, Plana osatzen duten jarduketa guztietarako.
2. Finantzatu beharreko zenbatekoak eta jarduketa bakoitzaren finantzaketa-unea zehaztea
3. Finantza-iturriak eta dauden laguntzak identifikatzea, aurreko puntuan egindako azterketaren arabera.
4. Erakunde arduradunak zehaztea
    a. finantzaketarena
    b. laguntzen eskabidearena.

Hurrengo orrialdean adibide bat ageri da:

33. taula Finantzaketa-eredua definitzeko metodologiaren adibidea

Modua	Ildoa	Jarduketa		Diru-sarrerak (€/urteko)	Inbertsio-kostua (€)	Operazio- eta mantentze-kostua (€/urteko)	Operazio-marjina (€/urte)	Finantzaketa-iturriak	Laguntzak
Errepideak	Azpiegituren hornitzea/hobetzea	C1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	9.855	390.600	28.125	-18.270	Udalak	MITMAren Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren 4. neurria: MITMAren Garraio Jasangarri eta Digitalari Laguntzeko Programa eta kargalekuak eta trenbidearen eta errepidearen arteko terminal intermodalak eta lurreko konexioak eraikitzea eta egokitzea edo hobetzea. Biek dituzte Next Generation EU funtsak.

Iturria: elaborazio propioa

Hurrengo orrialdeetan, metodologia Planeko jarduketa guztiei aplikatzen zaie, eta beharrezko zenbatekoak eta jarduera bakoitzerako finantzaketa-iturriak lortzen dira.

4. FINANTZAKETA-EREDUA

4.1. FINANTZAKETA-BEHARRAK

JARDUKETA		Diru-sarrerak (€/urteko)	Inbertsio KOSTUA (€)	Operazio- eta mantentze-KOSTUA (€/urteko)	Operazio-marjina (€/urte)	Defizita guztira (30 urte)	Operazioaren defizita (30 urte)
E1.P1	25.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea	0	14.827.626	296.553	-296.553	23.724.202	8.896.576
E1.P2	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.	0	358.600.000	0	0	358.600.000	0
E1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	9.855	390.600	28.125	-18.270	938.700	540.100
E1.P4	Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.	0	250.000	0	0	250.000	0
E1.P5	Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat.	0	56.000.000	97.500	-97.500	58.925.000	2.925.000
E2.P1	Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.	0	700.000.000	0	0	700.000.000	0
E2.P2	Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.	0	875.000	0	0	875.000	565.800
E2.P3	Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.	0	350.000	0	0	350.000	-394.200
E2.P4	Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea.	0	22.500	450	-450	36.000	13.500

E2.P5	Ibilgailu automatikoa garraio-sisteman sartzea (CCAM).	0	0	0	0	0	0
E2.P6	Car sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin.	0	0	0	0	0	0
E4.P1	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko.	0	37.754.000	566.310	-566.310	54.743.300	16.989.300
E4.P2	Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena.	0	110.300	80.000	-80.000	2.510.300	2.400.000
E4.P3	Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...	0	620.000	150.000	-150.000	5.120.000	4.500.000
E4.P4	Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan.	0	90.000	4.500	-4.500	225.000	135.000
E4.P5	Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea.	0	0	0	0	0	0
E5.P1	Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...	0	300.000.000	0	0	300.000.000	0
E5.P2	Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan.	0	180.000	0	0	180.000	0
E9.P1	Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea.	0	250.000	0	0	250.000	0
E9.P2	Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin.	0	250.000	0	0	250.000	0

E9.P3	Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea.	0	422.000	0	0	422.000	0
E10.P1	Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea.	0	0	0	0	0	0
E10.P2	Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.	0	0	0	0	0	0
EGP1.P1	Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan.	0	150.000	0	0	150.000	0
EGP2.P1	Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan.	234.988	798.000	0	234.988	-6.251.641	-7.049.641
EGP2.P2	EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.	0	151.500.000	3.030.000	-3.030.000	242.400.000	90.900.000
EGP2.P3	Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.	1.094.400	25.700.000	401.601	692.799	4.916.031	-20.783.969
EGP3.P1	Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea.	0	60.000	0	0	60.000	0
EGP3.P2	Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa.	0	300.000	0	0	300.000	0
EGP3.P3	Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa.	0	300.000	0	0	300.000	0
EGP3.P4	Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea.	0	150.000	0	0	150.000	0
EGP4.P1	IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.	0	2.000.000	60.000	-60.000	3.800.000	1.800.000

EGP4.P2	MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea	0	2.000.000	100.000	-100.000	5.000.000	3.000.000
EGP6.P1	EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea	0	0	0	0	0	0
EGP7.P1	BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan	0	500.000	0	0	500.000	0
EGP7.P2	Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)	0	0	0	0	0	0
EGP7.P3	EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea.	0	0	0	0	0	0
EGP7.P4	EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen.	0	105.000	0	0	105.000	0
EGP7.P5	Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea.	0	0	0	0	0	0
EGP7.P6	Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea.	0	50.000	0	0	50.000	
T1.P1	Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena.	0	250.000	0	0	250.000	0
T1.P2	Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez.	0	1.175.000.000	2.400.000	-2.400.000	1.247.000.000	72.000.000
T1.P3	Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan.	0	200.000	0	0	200.000	0
T1.P4	Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez.	0	0	0	0	0	0

T1.P5	Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea).	0	43.400.000	340.000	-340.000	53.600.000	10.200.000
T1.P6	Trenbide-pasaguneak kentzea.	0	90.400.000	0	0	90.400.000	0
T1.P7	Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	1.280.000	184.000.000	8.380.728	-7.100.728	397.021.840	213.021.840
T1.P8	Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	32.102.400	537.720.000	32.546.115	-443.715	551.031.456	13.311.456
T1.P9	Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea.	0	23.300.000	629.000	-629.000	42.170.000	18.870.000
TF1.P10	Trenbide-saihesbideak sortzea.	0	93.400.000	725.760	-725.760	115.172.800	21.772.800
T1.P11	Jarduketak Donostialdeko metroan.	1.462.132	180.000.000	2.181.069	-718.937	201.568.122	21.568.122
T1.P12	Trenbidea hobetzeko obrak egitea.	0	47.300.000	0	0	47.300.000	0
T2.P1	Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea.	0	3.750.000	120.000	-120.000	7.350.000	3.600.000
T2.P2	Trenbide-sarean ERTMS ezartzea.	0	13.000.000	350.000	-350.000	23.500.000	10.500.000
T3.P1	Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapenari buruzko azterlana.	0	75.000	0	0	75.000	0
T3.P2	Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan.	0	0	0	0	0	0
T4.P1	Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea.	0	522.000	26.100	-26.100	1.305.000	783.000
T4.P2	IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.	0	36.543.000	1.827.150	-1.827.150	91.357.500	54.814.500
T7.P1	Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea.	0	75.000	0	0	75.000	0
T7.P2	Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera	0	0	0	0	0	0
T8.P1	Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko.	0	0	0	0	0	0
T10.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea.	0	0	0	0	0	0

T10.P2	EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea	0	0	0	0	0	0
T10.P3	EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.	0	0	0	0	0	0
B1.P1	Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.	0	47.200.000	354.000	-354.000	57.820.000	10.620.000
B1.P2	Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan.	0	11.100.000	300.000	-300.000	20.100.000	9.000.000
B2.P1	Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	27.375	205.500	1.200	26.175	-579.750	-785.250
B2.P2	EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea.	0	75.000	0	0	75.000	0
B3.P1	Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.	0	0	4.500.000	-4.500.000	135.000.000	135.000.000
B4.P1	Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera aztertzea	0	0	0	0	0	0
B5.P1	Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea.	0	315.000	0	0	315.000	0
B5.P2	Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan.	0	85.000	0	0	85.000	0
B6.P1	Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea.	0	105.000	0	0	105.000	0

B6.P2	Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.	0	2.100.000	0	0	2.100.000	0
B7.P1	Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea.	0	315.000	0	0	315.000	0
B7.P2	Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea.	0	600.000	0	0	600.000	0
B7.P3	Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko	0	0	0	0	0	0
B9.P1	Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea	0	422.000	0	0	422.000	0
A1.P1	Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea.	0	0	0	0	0	0
A1.P2	Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea.	0	0	0	0	0	0
A1.P3	Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	11.916.800	215.000.000	1.688.104	10.228.696	-91.860.870	-306.860.870
A1.P4	Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea.	0	0	0	0	0	0
A3.P1	Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea.	0	0	0	0	0	0
A5.P1	AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea	0	0	0	0	0	0
A7.P1	Plan Zuzentzaileak eguneratzea.	0	0	0	0	0	0
P1.P1	Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa.	0	105.000	0	0	105.000	0
P1.P2	Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea.	0	1.029.700.000	7.257.600	-7.257.600	1.247.428.000	217.728.000
P3.P1	Pasaiako portuan instalazio fitosanitarioak jartzea.	0	0	0	0	0	0

P4.P1	Estatuko Fondos Puertos 4.0 proiektuan parte hartzea.	0	0	0	0	0	0
P4.P2	Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea	0	0	0	0	0	0
P5.P1	Bilboko Postuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketetarako atea martxan jartzea.	0	0	0	0	0	0
P5.P2	Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea.	0	0	0	0	0	0
P7.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea.	0	0	0	0	0	0
P9.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea.	0	105.000	0	0	105.000	0
LS1.P1	Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea.	0	105.000	0	0	105.000	0
LS1.P2	Trenbide-autobideak bultzatzea.	14.400.000	70.000.000	0	14.400.000	-362.000.000	-432.000.000
LS1.P3	Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).	2.463.750	2.479.680	37.800	2.425.950	-70.298.820	-72.778.500
LS4.P1	Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea.	0	105.000	0	0	105.000	0
LS4.P2	IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,...	0	500.000	0	0	500.000	0
LS5.P1	Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea.	0	15.200.000	0	0	15.200.000	0
LS5.P2	Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea.	0	420.000	0	0	420.000	0

LS6.P1	Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea.	0	0	0	0	0	0
LS6.P2	Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea.	0	0	0	0	0	0
LS7.P1	Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea.	0	0	0	0	0	0
LS7.P2	Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko.	0	0	0	0	0	0
LS7.P3	Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa.	0	0	0	0	0	0
LS9.P1	Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea.	0	3.900.000	0	0	3.900.000	0
O1.P1	Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea.	0	0	0	0	0	0
O5.P1	Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat.	0	50.000	0	0	50.000	0
O5.P2	Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.	0	0	0	0	0	0
O5.P3	Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea.	0	0	0	0	0	0
O5.P4	Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea.	0	0	0	0	0	0
O6.P1	Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).	0	0	0	0	0	0

O7.P1	5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.	0	7.560.000	0	0	7.560.000	0
O7.P2	500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea.	0	0	0	0	0	0
O7.P3	Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.	0	0	0	0	0	0
O8.P1	MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko.	0	0	0	0	0	0
O10.P1	Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.	0	105.000	0	0	105.000	0
O10.P2	"Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.	0	0	0	0	0	0
O10.P3	Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea.	0	0	0	0	0	0
O10.P4	Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea	0	0	0	0	0	0
O10.P5	Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea	0	0	0	0	0	0

34. taula Finantzaketa-beharrak

Iturria: elaborazio propioa

4.2. FINANTZAKETA-ITURRIAK

JARDUKETA		Defizita guztira (30 urte)	Finantzaketa-iturriak	Laguntza posibleak
E1.P1	25.000 biztanletik gorako hirietan emisio baxuko eremuak sustatzea	23.724.202	Udalak	Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzeko eta MITMAren hiri-garraioaren eraldaketa jasangarri eta digitala egiteko udalerrientzako laguntza-programa. Next Generation EU Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
E1.P2	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, segurtasun- eta erosotasun-baldintzak hobetzeko.	358.600.000	Foru Aldundiak	
E1.P3	25.000 biztanletik gorako herrigunetako tren-geltokietatik edo hiriarteko autobus-geltokietatik gertu disuasio-aparkalekuak sortzea, kargatzeko puntuekin.	938.700	Udalak	Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzeko eta MITMAren hiri-garraioaren eraldaketa jasangarri eta digitala egiteko udalerrientzako laguntza-programa. Next Generation EU Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
E1.P4	Gune bereziak sare funtzionalarekin lotzea aztertzea.	250.000	Foru Aldundiak	
E1.P5	Zeharbide jasangarriak jartzea sare funtzionalak zeharkatzen dituen udalerri guztientzat.	58.925.000	Foru Aldundiak eta Udalak	
E2.P1	Ibilgailu-parkea ibilgailu jasangarriagoekin berritzea.	700.000.000	Energiaren Euskal Erakundea	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia MITMAren mugikortasun elektrikoarekin lotutako pizgarrien programak (MOVES III), Europako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
E2.P2	Karga elektriko azkar eta adimenduneko azpiegiturak sortzea eta potentzia handiko karga-sarea zabaltzea.	875.000	Energiaren Euskal Erakundea, Foru Aldundiak eta Udalak	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia MITMAren mugikortasun elektrikoarekin lotutako pizgarrien programak (MOVES III), Europako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
E2.P3	Ohiko erregaiak hornitzeko estazioen proiektu berri guztietan elektrizitatea kargatzeko puntuak jartzea.	350.000	Energiaren Euskal Erakundea	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia MITMAren mugikortasun elektrikoarekin lotutako pizgarrien programak (MOVES III), Europako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
E2.P4	Elektrolindegien seinaleztapenari, kokapenari eta ezaugarriei buruzko informazioa herritarren eskura jartzea.	36.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia MITMAren mugikortasun elektrikoarekin lotutako pizgarrien programak (MOVES III), Europako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan
E2.P5	Ibilgailu automatikoa garraio-sisteman sartzea (CCAM).	0	Eusko Jaurlaritza	

E2.P6	Car sharing eta antzekoak sortzea flota elektrikoekin.		Eusko Jaurlaritza	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia
E4.P1	Dagoen sare funtzionalaren gainean jardutea, haren kudeaketa optimizatzera eta erabiltzaileen prestazioak hobetzera bideratutako ITS sistemez hornitzeko.	54.743.300	Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
E4.P2	Mugikortasunari buruzko herritarrekiko komunikazio-eredu bat lantzea eta abian jartzea, hainbat alderdi bilduko dituena.	2.510.300	Eusko Jaurlaritza	
E4.P3	Teknologietan oinarritutako bide-segurtasuneko eredu bat garatu eta ezartzea: trafikoaren monitorizazioa, informazioaren bilketa, kudeaketa eta tratamendua...	5.120.000	Eusko Jaurlaritza	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
E4.P4	Teknologia berriak aplikatzea errepideko garraio-ibilgailuak ikuskatzeko lanetan.	225.000	Foru Aldundiak eta Ertzaintza	
E4.P5	Trafiko-emisioak monitorizatzeko eta mugikortasun jasangarria kudeatzeko lanetan teknologia berriak aplikatzea	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
E5.P1	Garraioan energia-iturri alternatiboak erabiltzeko I+G+B lanak egitea: hidrogenoa, bateriak...	300.000.000	Eusko Jaurlaritza	
E5.P2	Material birziklatuen erabilera sustatzea bideen eraikuntzan eta mantentze-lanetan.	180.000	Foru Aldundiak eta Eusko Jaurlaritza	
E9.P1	Mugikortasun elektrikoaren abantailak prestatzeko eta zabaltzeko kanpainak egitea.	250.000	Eusko Jaurlaritza eta Udalak	Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia
E9.P2	Bide-hezkuntzari buruzko prestakuntza-kanpainak egitea eskoletan eta kolektibo zaurgarriekin.	250.000	Eusko Jaurlaritza	
E9.P3	Gidatze eraginkor eta jasangarriko ikastaroak egitea.	422.000	Eusko Jaurlaritza	
E10.P1	Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Itunaren konpromezuak garatzea.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
E10.P2	Mugikortasun elektrikoa garatzeko arau- eta lege-aldaketak bultzatzea.	0	Eusko Jaurlaritza	
EGP1.P1	Errei itzulgarriak eta autobus- eta okupazio handiko ibilgailu-erreiak sortzea aztertzea lurralde historikoetako hiriburuetarako sarbideetan.	150.000	Foru Aldundiak eta Udalak	Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzeko eta MITMAren hiri-garraioaren eraldaketa jasangarri eta digitala egiteko udalerrientzako laguntza-programa. Next Generation EU Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.

EGP2.P1	Irisgarritasun-hobekuntzak ezartzea hiriko eta hiriarteko autobusen flotan.	-6.251.641	Udalak eta Foru Aldundiak	
EGP2.P2	EGPko elektrifikazioa edo erregai alternatiboen propultsio-sistemak bultzatzea, flotaren berrikuntza azkartuz.	242.400.000	Eusko jaurlaritza, Udalak eta Foru Aldundiak	Errepideko garraio-zerbitzuak ematen dituzten enpresa pribatuen eta garraio pribatu osagarria egiten duten enpresen bidaiarien eta salgaien garraio-flotak eraldatzeko laguntza-programa, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
EGP2.P3	Dentsitate handiko hiri-autobusen lineen elektrifikazioa bultzatzea.	4.916.031	Eusko Jaurlaritza eta Udalak	Errepideko garraio-zerbitzuak ematen dituzten enpresa pribatuen eta garraio pribatu osagarria egiten duten enpresen bidaiarien eta salgaien garraio-flotak eraldatzeko laguntza-programa, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
EGP3.P1	Euskal Y-aren aireportuak eta geltoki berriak EGP bidez lotzea aztertzea.	60.000	Udalak eta Foru Aldundiak	
EGP3.P2	Eremu Funtzional bakoitzeko udalerriak GP bidez dagozkien buruekin duten loturaren azterketa.	300.000	Foru Aldundiak	
EGP3.P3	Eremu Funtzionalen buruak horietako bakoitzeko Gune Bereziekin eta Lurralde Historikoko hiriburuekin EGP bidez duten konexioaren azterketa.	300.000	Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP3.P4	Mugaz gaindiko eta erkidego mugakideetako garraio publikoko zerbitzuak sustatzea.	150.000	Foru Aldundiak eta MITMA	
EGP4.P1	IKTak ezartzea EGP sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.	3.800.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	MITMAren bidaiarien eta salgaien errepideko garraioko enpresa pribatuak modernizatzeko programa, Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte dena Next Generation EU
EGP4.P2	MaaS eta Ticketing aplikazioen, denbora errealeko informazio-sistemen, Open Dataren...garapena bultzatzea	5.000.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da. MITMAren bidaiarien eta salgaien errepideko garraioko enpresa pribatuak modernizatzeko programa, Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte dena Next Generation EU
EGP6.P1	EGP sisteman erabiltzeagatiko deskontu progresiboen sistemak ezartzen aurrera egitea	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP7.P1	BAT-BARIK-MUGI elkarreragingarritasuna amaitzea operadore guztietan	500.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	

EGP7.P2	Tituluen profil hobaridunak homogeneizatzea (gazteak, adinekoak, desgaitasuna duten pertsonak...)	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP7.P3	EAE osoan tarifen bateratze osoa bultzatzea.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP7.P4	EGPren Irisgarritasun Plana egitea, autobus-geltokiak eta -geralekuak desgaitasuna duten pertsonentzat egokituta egon daitezen.	105.000	Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP7.P5	Garraioan pobrezia prebenitzea ahalbidetuko duen jarraipena egitea..	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
EGP7.P6	Euskadiko taxi-sektorearen azterketa egitea.	50.000	Eusko Jaurlaritza eta Udalak	
T1.P1	Gune bereziak eta industrialdeak trenbide-sarearekin lotzea aztertzea, bai salgaiena, bai bidaiariena.	250.000	ETS	
T1.P2	Abiadura handiko sarea lehendik dagoen trenbide-sarearekin integratzea, nodo intermodalen bidez.	1.247.000.000	ETS, MITMA eta ADIF	
T1.P3	Irisgarritasun-planak egitea eta garatzea Autonomia Erkidegoaren eskumeneko tren eta trenbide-geltokietan.	200.000	ETS/Euskotren eta BGP	
T1.P4	Euskal Y-a Nafarroarekin lotzea abiadura handiko linea baten bidez.	0	MITMA	
T1.P5	Euskotrenen trenak ADIFen sistemekin integratzea (Loiolako Erriberako trukagunea).	53.600.000	ADIF, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta ETS	
T1.P6	Trenbide-pasaguneak kentzea.	90.400.000	ETS eta ADIF	
T1.P7	Bilboko eta Gasteizko tranbiak handitzea.	397.021.840	ETS eta Udalak	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
T1.P8	Bilboko metroko 4. eta 5. lineak handitzea.	551.031.456	ETS, Foru Aldundiak eta Udalak	
T1.P9	Tren-geltokiak birgaitzea eta eraberritzea.	42.170.000	ETS	
T1.P10	Trenbide-saihesbideak sortzea.	115.172.800	ETS	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
T1.P11	Jarduketak Donostialdeko metroan.	201.568.122	ETS	MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez

T1.P12	Trenbidea hobetzeko obrak egitea.	47.300.000	ETS	finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da. MITMAren Autonomia-erkidegoetarako transferentziak, mugikortasuna deskarbonizatzeko eta digitalizatzeko zuzeneko inbertsioetarako. Europako funtsen bidez finantzatutako Next Generation EU Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da.
T2.P1	Tren-geltokietan ibilgailu elektrikoentzako kargagailu azkarren sarea jartzea.	7.350.000	ETS, Energiaren Euskal Erakundea eta Udalak	MITMAren mugikortasun elektrikoarekin lotutako pizgarrien programak (MOVES III), Europako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
T2.P2	Trenbide-sarean ERTMS ezartzea.	23.500.000	ETS	MITMAren Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresistentzia plana (MITMA). 1. neurria, 1. ildoa elkarreragingarritasuna: Trenbideko Trafikoa Kudeatzeko Europako Sistema (ERTMS) ezartzea
T3.P1	Donostia eta Baiona arteko tren-garraioko zerbitzuen garapenari buruzko azterlana.	75.000	Eusko Jaurlaritza, SNCF eta ADIF	
T3.P2	Intercity zerbitzuak garatzea euskal hiriburuen artean, trenbide-sare berriaren barruan.	0	Euskotren eta ADIF	
T4.P1	Trenbide-sarean energia eraginkortasunez erabiltzeko IKTak ezartzea.	1.305.000	ETS	
T4.P2	IKTak ezartzea trenbide-sistemetan, flota eta zerbitzua kudeatzeko.	91.357.500	Euskotren eta ETS	
T7.P1	Euskal Y-ak euskal aireportuetako trafikoan izan dezakeen eragina aztertzea.	75.000	ADIF eta Eusko Jaurlaritza	
T7.P2	Lankidetza mugikortasun-proiektu estrategikoetan, Europako beste eskualde batzuekin batera.	0	Eusko Jaurlaritza, ETS eta Europar Batasuna	
T8.P1	Ekopizgarri-sistema bat ezartzea errepide-trena garraiobide aldaketa egiteko.	0	MITMA eta Eusko Jaurlaritza	Berreskuratze Planaren 6. osagaia, Next Generation EU funtsekin finantzatua. Kanpoko ingurumen-kostuen eta kostu sozioekonomikoen aurrezpena saritzea du helburu, trenbidea erabiltzen baita salgaiak garraiatzeko, gurditik garraiatu beharrean.
T10.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko tren-sektorearen legea bultzatzea.	0	Eusko Jaurlaritza	
T10.P2	EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana eguneratzea	0	Eusko Jaurlaritza	
T10.P3	EAEra transferitutako aldirietako tren bidezko bidaiarien garraio-zerbitzuei buruzko lanak.	0	Eusko Jaurlaritza, Renfe eta ADIF	

B1.P1	Oinezkoen eta bizikleten sarerako erabilgarriak izan daitezkeen antzinako bideak, trenbideak eta erabiltzen ez diren beste azpiegitura lineal batzuk berreskuratzea eta zaharberritzea.	57.820.000	Udalak eta Foru Aldundiak	Bizikletaren aldeko Estatu Estrategia (2021)
B1.P2	Trafikorik gabeko elkarbizitzarako hiriguneak (etxe-uharte handiak) eta bakegintzarako 30 eremuak ezartzea 15.000 biztanletik gorako hiriguneetan.	20.100.000	Udalak	Emisio Baxuko Eremuak (EBE) ezartzeko eta MITMAren hiri-garraioaren eraldaketa jasangarri eta digitala egiteko udalerrientzako laguntza-programa. Next Generation EU Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte da
B2.P1	Hiriarteko tren eta EGP geltoki intermodaletan bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea.	-579.750	ETS eta Udalak	
B2.P2	EGP ibilgailuetan eta trenetan bizikletentzako ainguraketen hornidura aztertzea.	75.000	Euskotren, Foru Aldundiak eta Udalak	
B3.P1	Hiri-eremuko bizikleta-zerbitzuak metropoli-inguruneetara hedatzea.	135.000.000	Udalak eta Foru Aldundiak	Bizikletaren aldeko Estatu Estrategia (2021)
B4.P1	Bizikleta-azpiegituran ITS sistemak aplikatzeko aukera aztertzea.	100.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
B5.P1	Gune Berezietan bizikletaz iristeko aukera aztertzea.	315.000	Udalak eta Foru Aldundiak	
B5.P2	Bizikletaren erabileran oinarritutako banaketa-plataformak ezartzeko bideragarritasunaren azterketa lurralde historikoetako hiriburuetan.	85.000	Udalak	
B6.P1	Bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzea sustatzeko plan bat egitea.	105.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
B6.P2	Eskolako mugikortasun-planak egitea, bizikletaren parte-hartze nabarmenarekin.	2.100.000	Udalak	
B7.P1	Gaur egun loturarik ez duten bizikletentzako ibilbideak konektatzea komeni den aztertzea.	315.000	Foru Aldundiak eta Udalak	
B7.P2	Ordainketa-txartelak lurralde historiko guztietako bizikleta-sistemetara zabaltzea.	600.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
B7.P3	Administrazioen arteko koordinazioa, bizikleta-azpiegituren diseinua harmonizatzeko.		Foru Aldundiak eta Udalak	
B9.P1	Bizikletaz mugitzeko prestakuntza-kanpainak egitea	422.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	Bizikletaren aldeko Estatu Estrategia (2021)
A1.P1	Bilboko aireportuaren Plan Zuzentzailean proposatutako jarduerak inplementatzea.	0	MITMA eta AENA	
A1.P2	Donostiako eta Gasteizko aireportuen Plan Zuzentzaileetan proposatutako jarduerak inplementatzea.	0	MITMA eta AENA	
A1.P3	Bilbo-Loiuko aireporturako trenbide-lotura sortzea.	-91.860.870	ETS	

A1.P4	Forondako aireportuko VIAP plataforma garatzea.	0	Eusko Jaurlaritza, AENA, Foru Aldundiak eta Udalak	
A3.P1	Aireportuak lurralde historikoetako hiriburuekin EGP bidez lotzea sustatzea.	0	Foru Aldundiak eta Udalak	
A5.P1	AENAren 2021-2030 Jasangarritasun Estrategia ezartzea	0	AENA	
A7.P1	Plan Zuzentzaileak eguneratzea.	0	MITMA eta AENA	
P1.P1	Portuen eta zentro logistikoen arteko loturak optimizatzeko azterketa.	105.000	MITMA, Portu Agintaritzak, Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak	
P1.P2	Pasaiako eta Bilboko portuekiko tren bidezko lotura hobetzea.	1.247.428.000	ETS eta ADIF	
P3.P1	Pasaiako eta Bilboko portuetako mugako kontrol-puntuen eguneratzea eta hobekuntza bultzatzea.	0	Portu Agintaritzak	
P4.P1	Estatuko portuen Foronda Puertos 4.0 proiektuan parte hartzea.	0	Portu Agintaritzak	
P4.P2	Pasaiako eta Bilboko portuek abiarazitako IKT proiektuetan programatutako jarduerak betetzea	0	Portu Agintaritzak	
P5.P1	Bilboko Postuak hainbat proiektutan aurreikusitako jarduketetarako atea martxan jartzea.	0	Portu Agintaritzak	
P5.P2	Itsas garraioan karbono-isuriak murrizteko EBren proiektuan parte hartzea.	0	Portu Agintaritzak	
P7.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko bi interes orokorreko portuen artean eredu bateratu bat bultzatzea.	0	Portu Agintaritzak eta Eusko Jaurlaritza	
P9.P1	Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsasoaren sektoreko prestakuntza-beharrei buruzko azterlan bat egitea.	105.000	Eusko Jaurlaritza	
LS1.P1	Industria-eremu garrantzitsuenek trenbide-sarearekin duten lotura aztertzea.	105.000	ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza	
LS1.P2	Trenbide-autobideak bultzatzea.	-362.000.000	ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza	Next Generation EU Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Plana.
LS1.P3	Garraiolarientzako aparkaleku seguruen eta erosoen sarea indartzea (plaza libreei buruzko informazioa, oinarrizko instalazioak, zaintza...).	-70.298.820	Foru Aldundiak	MITMAren Garraio Jasangarriari eta Digitalizazioari Laguntzeko Programa. 7. neurria Ibilgailu komertzialentzako aparkaleku seguruak eraikitzea eta hobetzea, bai eta informazio-zerbitzuak ematea
LS4.P1	Garraiolarien eta operadore logistikoen digitalizazio-beharrei eta IKTei buruzko azterlan bat egitea.	105.000	Eusko Jaurlaritza	

LS4.P2	IKTak ezartzea kargen kudeaketan, taldekatzean,...	500.000	Eusko Jaurlaritza	MITMAren bidaiarien eta salgaien errepideko garraioko enpresa pribatuak modernizatzeko programa, Europako funtsen bidez finantzatutako Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren parte dena Next Generation EU
LS5.P1	Flota modernizatzeko sustapen- eta laguntza-neurriak aktibatzea.	15.200.000	MITMA eta Eusko Jaurlaritza	Errepideko garraio-zerbitzuak ematen dituzten enpresa pribatuen eta garraio pribatu osagarria egiten duten enpresen bidaiarien eta salgaien garraio-flotak eraldatzeko laguntza-programa, Berreskuratze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan.
LS5.P2	Logistika-zentroetarako jasangarritasun-planak egin daitezen sustatzea.	420.000	Gune logistikoak	
LS6.P1	Trena salgaien garraiorako erabiltzea sustatzea.	0	Eusko Jaurlaritza eta MITMA	
LS6.P2	Euskadiko logistika- eta garraio-sistemaren lehiakortasuna sustatzea.	0	Eusko Jaurlaritza	
LS7.P1	Egungo logistika-zentroen pilaketa-arazoak konpontzeko neurriak aktibatzea.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
LS7.P2	Akitania Berria-Euskadi-Nafarroa Euroeskualdearekiko lankidetza indartzea, jarduketak batera planifikatzeko.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
LS7.P3	Salgaien hiri-banaketan laguntza eta koordinazioa: hiri-zamalanetarako zentroa, espazio- eta ordutegi-erlazioa.	0	Eusko Jaurlaritza eta Udalak	
LS9.P1	Sektoreko beharretara egokitutako prestakuntza- eta enplegu-plana egitea.	3.900.000	Eusko Jaurlaritza	
O1.P1	Europa Barneko Garraio Sarean (TEN-T) sartuta dauden EAEko garraio-azpiegiturak eta -sarea bultzatzea.	0	ADIF, ETS eta Eusko Jaurlaritza	
O5.P1	Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio- eta sentsibilizazio-kanpainak bultzatzea hainbat kolektiborentzat.	50.000	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
O5.P2	Mugikortasun elektrikoa funtsezko estrategiatzat hartzea Hiri-mugikortasun jasangarriko planetan eta Lantokietako mugikortasun-planetan.	0	Foru Aldundiak, Udalak eta Lantokiak	
O5.P3	Mugikortasun elektrikoarekin lotutako proba pilotuak egiteko erraztasunak ematea.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
O5.P4	Garraioaren jasangarritasunaren diziplinarteko sustatzea.	0	Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak eta Udalak	
O6.P1	Mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri fiskalak ezartzea (hobariak, tasak...).	0	Foru Aldundiak eta Udalak	

O7.P1	5.000 biztanletik gorako udalerrietan Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak egitea.	7.560.000	Udalak
O7.P2	500 langiletik gorako jarduera ekonomikoko zentroetan Mugikortasun Jasangarriaren Gidalerroak daudela ziurtatzea.	0	Udalak
O7.P3	Garraiobideen arteko bizikidetza hobetzeko neurriak koordinatzea, batez ere oinezkoena, bizikletarena eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarena.	0	Eusko Jaurlaritza eta Udalak
O8.P1	MITMAren 2030erako Mugikortasun Jasangarriaren Estrategiaren azterketa, dagozkion jarduerak gauzatzeko.	0	MITMA eta Eusko Jaurlaritza
O10.P1	Garraio-azpiegituren sailkapena eta bete beharreko jasangarritasun-irizpideak ezartzea.	105.000	Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak
O10.P2	"Hurbileko hiria" bultzatzeko neurriak hartzea hiri-plangintzaren barruan.	0	Udalak
O10.P3	Garraioaren eta mugikortasunaren plangintzan genero-ikuspegia txertatzea.		Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak
O10.P4	Azpiegituren eta garraioen arloko eskumenak eskualdatzea.		MITMA eta Eusko Jaurlaritza
O10.P5	Euskadik, Estatuak eta Europar Batasunak proposatutako jarduerak koordinatzea eta integratzea.		Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiak

35. taula Finantzaketa-iturriak

Iturria: elaborazio propioa

5. LABURPENA ETA ONDORIOAK

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planak 5.596 milioi euro inguruko finantza-euskarria beharko du datozen 30 urteetan, eta horietatik 105 milioi euro inguru operazio- eta mantentze-defizitari dagozkio.

Finantzaketa-behar horiei aurre egiteko, hiru iturri nagusi daude:

- Jarduerak ustiatzeagatik lortutako diru-sarrerak
- Jarduerak finantzatzeko ardura duten administrazioen aurrekontuak, haien ezaugarrien eta aplikazio-eremuaren arabera.
- Administrazio horiek berek emandako diru-laguntzak edota aurreko aurrekontu-finantzaketaren osagarri diren beste batzuk. Oro har, oso helburu zehatzak dituzten laguntzak dira, hala nola garraio-sistemak eragindako inpaktu negatiboak (sozialak, ingurumenekoak...) murriztea. Kasu honetan eta une honetan, finantzaketa-iturri oso garrantzitsu bat existitzen da: Espainiako Gobernuaren Berreskurapen, Eraldaketa eta Erresilientzia Plana, Europar Batasunaren Next Generation EU funts europarren bidez finantzatzen dena.

Garraio-modu bakoitzak hainbat finantzaketa-aukera ditu, lehen aipatutako iturri bat, bi edo hiru biltzen dituztenak eta dokumentuan zehar eztabaidatu direnak.

JARRAIPEN-ADIERAZLEAK



1. KUDEAKETA-EREDUA ETA EMJP-AREN JARRAIPEN-, EBALUAZIO- ETA BERRIKUSPEN-SISTEMA

1.1. PLANTEAMENDU OROKORRA

Plan baten eraginkortasuna plan horren ezarpenarekin bertan adierazitako helburuen betetze-mailaren lorpenaren arabera zehazten da. Horretarako, kudeaketa-, jarraipen-, ebaluazio- eta berrikuspen-eredu bat landu behar da.

Prozedura hori ekintza jakin batzuek osatzen dute une jakin batzuetan, ezarritako neurriak behar bezala betetzen direla eta lortutako eraginkortasun-maila egiaztatzeko. Jarduketa-une horiek bat etorri behar dute Planaren iraupenarekin.

Plangintzaren jarraipena egiteko eta planaren betetze-maila ebaluatzeko oso tresna erabilgarria da jarraipen-adierazleak erabiltzea. Horri esker, jarduketa-ildo bakoitzaren egoera eta lortu nahi diren helburuak etengabe monitoriza daitezke, bildutako datuen prozesaketan oinarrituta.

Adierazleak kualitatiboak edo kuantitatiboak izan ohi badira ere, hobe da bigarrenak erabiltzea (ahal den guztietan), neurri eta ekintza bakoitzaren aurrerapena denboran zehar kuantifikatu eta alderatu behar baita. Horregatik, adierazle bat Planaren egoeraren edo ingurunearen egoeraren alderdi zehatz bat islatzeko hainbat balio hartzen dituen parametro bat dela ulertzen da, une eta espazio jakin batean.

Gainera, plana eraginkorra izan dadin, adierazle horiek "benetan" eskuragarriak izan behar dute plana kudeatzen duen erakundearentzat.

Azkenik, Plana bere eremu geografiko osoan eskumenak dituen eta adierazleen iturrietara sarbidea duen Erakunde edo Entitateak kudeatu behar du. Horrela, erakundeak adierazleen balioak erabili ahal izango ditu dagozkion uneetan, eta, zuzenean edo zeharka, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri eta abian jarri ahal izango ditu Planak irauten duen bitartean.

1.2. EREDUAREN PLANTEAMENDUA

Planteamendu orokorra EMJPren kasu zehatzean aplikatzeak honako berezitasun hauek kontuan hartzea dakar berekin:

- Behin betiko helburuak kontuan hartzea EMJPn
- Planaren iraupena
- Balorazio-adierazle sorta bat egitea, eta haien zenbateste-unea.
- Adierazleak lortzeko iturriak identifikatzea.
- Haien kudeaketarako Erakundea

1.2.1. Planaren helburuak

EMJPren Ekintza Planaren kapituluan ezarri dira Planak Euskadiko mugikortasun-sistemari dagokionez lortu beharreko helburuak. Honako hauek dira:

- Eraginkortasun funtzionala handitzea
- Eraginkortasun ekonomikoa handitzea
- Ingurumen-jasangarritasuna hobetzea eta trantsizio ekologikoa erraztea
- Justizia soziala lortzea

1.2.2. Planaren iraupena

Definitutako plangintza- eta programazio-premien arabera, 10 urteko indarraldia ezartzen da EMJPrako.

EMJPren indarralditik bost urtera, helburuen lorpenaren jarraipena egingo da, bai eta haren zehaztapenen berrikuspena ere.

Gainera, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren azaroaren 9ko 11/2023 Legearen 19.2 artikulua betez, plana onartzen duen administrazio publikoak, bi urtean behin, bere lurralde-eremuan mugikortasun jasangarriaren adierazleen ebaluazio- eta jarraipen-txosten bat egin behar du. Txostenak publikoak izango dira, eta egoitza elektronikoan eskuragarri egon beharko dute.

1.2.3. Kudeaketa-erakundeak

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrean garraioaren arloko eskumena duen sailak kudeatu eta garatuko du EMJPren ezarpena.

Era berean, Euskadiko Garraio Agintaritzaren barruan Mugikortasun Publikoaren jarraipena eta koordinazioa egiteko ponentzia bat sortzea proposatzen da, inplikatutako eragile garrantzitsuenak barne hartuko dituena. Egitura horri esker, Planaren gobernantza indartu ahal izango da, eta aurreikusitako jarduketak efizientziaz eta eraginkortasunez gauzatu ahal izango dira, inplikatutako eragileen arteko koordinazio egokia ziurtatuz.

1.3. JARRAIPEN-ADIERAZLEAK ETA HORIEN ITURRIAK

Lehen esan bezala, adierazle bat une jakin batean edo denbora-tarte jakin batean neurtzen da, eta une desberdinetako datuak alderatu ahal izateko erabiltzen da. Horri esker, denboran zeharreko bilakaera ezagutu eta joerak azter daitezke, eta, horrela, balio handia hartzen da erabakiak hartzeko tresna gisa. Adierazleen bilakaeraren analisiari esker, ingurunearen aldaketak, aurreikuspenen akatsak eta abar hauteman daitezke, eta, horrela, etorkizunean eraginkortasuna eta efizientzia hobetu dezaketen politikak orientatu ahal izango dira.

EMJPren jarduketa-aurreikuspenak betetzen direla ziurtatzeko, adierazle batzuk diseinatu dira, Ekintza Planean deskribatutako proposamenak eta ekintzak kuantitatiboki islatzen dituztenak, bai eta mugikortasun-sistemak adierazleak jasotzen diren unean duen egoera ere. Helburua da jarduketen gauzatze-maila identifikatzea eta lortu nahi diren helburuen irismen-maila kalkulatzea.

Hautatutako adierazleek, oro har, iturri ofizialen aldizkako datuak dituzte, eta hiru kategoriatan sailkatzen dira:

- Mugikortasun-sistemari buruzko adierazleak (MSA)
- Adierazle sozioekonomikoak (AS)
- Mugikortasunaren ingurumen-eraginei buruzko adierazleak (IEA)

Adierazle horiek mugikortasun-sistemaren egoerarekin eta ezarritako helburuak lortzearekin dute zerikusia, batez ere.

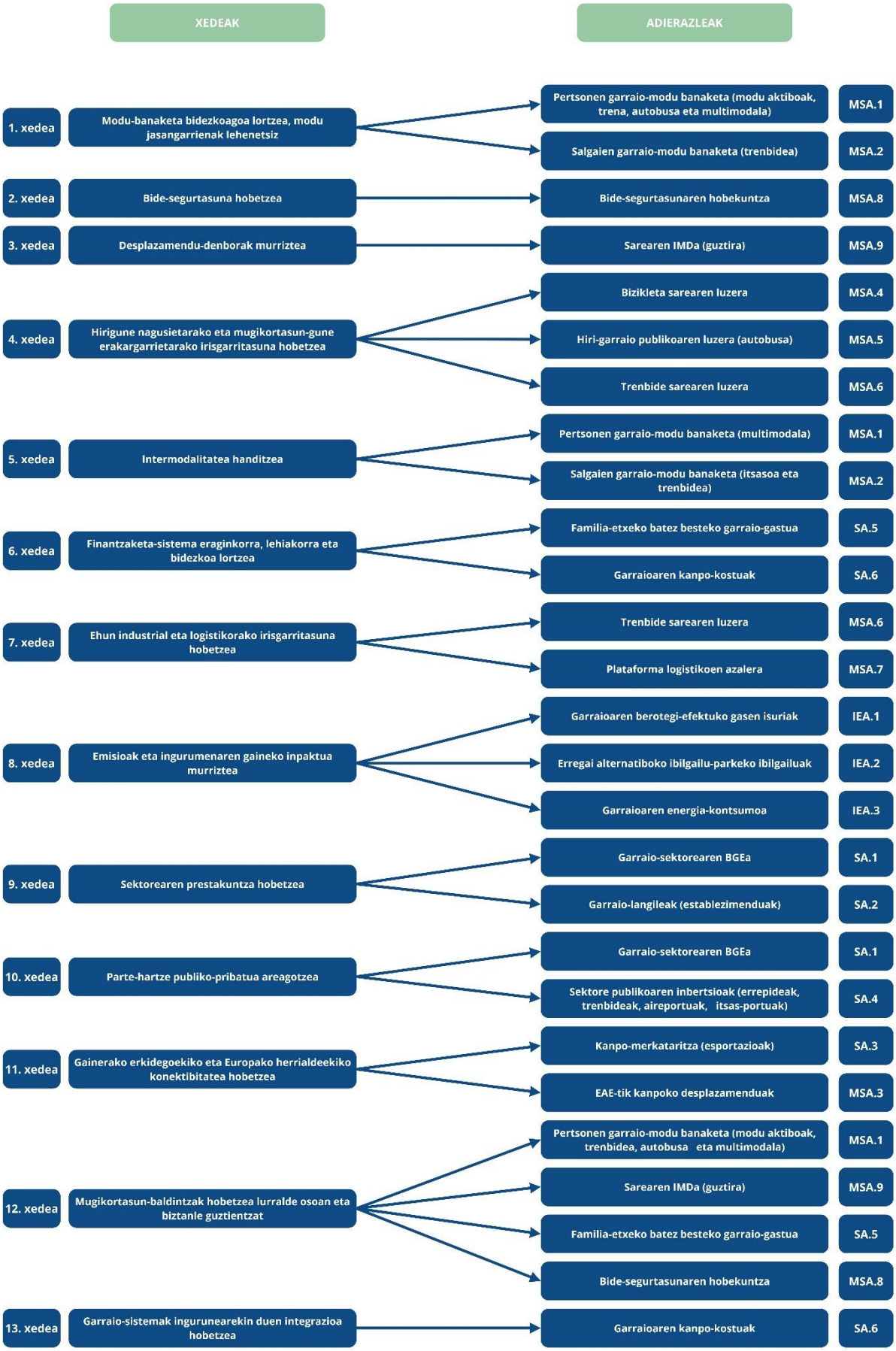
Hurrengo orrialdetik abiatuta, taula bat erakusten da hautatutako adierazle bakoitzarekin, egitura honi jarraituz:

- **Kategoria**
- **Identifikatzailea.**
- **Adierazlea.**
- **Neurketa-unitatea**
- **Egungo balioak.** 2017. eta 2021. urteei dagozkie, datu hori izatea posible den kasuetan, denbora-bilakaeraren ikuspegia lortzeko.
- **Balio objektiboa.** Epe laburrari (4 urte), ertainari (8 urte) eta luzeari (10 urte) dagokiona izango da. Planak edo Araudiak edukiz gero, horietan definitutako balioa hartu da kontuan, hala nola, Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia edo EAEko Klima Aldaketaren Legea.
- **Iturria.** Datuak estatistika-iturri ofizialetatik lortuko dira beti.

1.3.1. Adierazleak

Kategoria	ID	Adierazlea	Neurketa-unitatea	Egungo balioak		Helburu balioa			Iturria
				2017	2021	Epe laburra	Epe ertaina	Epe luzea	
Mugikortasun-sistema	MSA.1	**Pertsonen garraio-modu banaketa**							
		Modu aktiboak	Batez besteko laneguneko joan-etorrien %	*49,2% (2016)*	*44,2%*	*47,6%*	*51,6%*	*54,6%*	OTEUS
		Trena		*5,8% (2016)*	*5,8%*	*5,9%*	*6,4%*	*6,6%*	
		Autobusa		*7,5% (2016)*	*7,1%*	*8,8%*	*9,8%*	*10,2%*	
		Multimodala		*0,9% (2016)*	*1,9%*	*2,1%*	*2,2%*	*2,2%*	
		Automobila		*36,4% (2016)*	*40,6%*	*35,2%*	*29,6%*	*26,0%*	
		Besteak		*0,2% (2016)*	*0,4%*	*0,4%*	*0,4%*	*0,4%*	
	MSA.2	**Salgaien garraio-modu banaketa**							
		Errepidea	Tn %	*74,2%*	*80,2%*	*76,5%*	*73,8%*	*72,5%*	OTEUS
		Trenbidea		*1,5%*	*1,1%*	*1,5%*	*2,2%*	*2,5%*	
		Itsasoa		*24,3%*	*18,7%*	*22,0%*	*24,0%*	*25,0%*	
	MSA.3	**EAE-tik kanpoko desplazamenduak**	Batez besteko laneguneko joan-etorrien %	**1,2%** (2016)	**1,2%**	**1,3%**	**1,3%**	**1,3%**	OTEUS
	MSA.4	**Bizikleta sarearen luzera**	km	**766**	**1.075**	**1.250**	**1.500**	**1.753**	OTEUS
	MSA.5	**Hiri-garraio publikoaren luzera** (autobusa)	km	**1.102**	**1.239**	**1.251**	**1.263**	**1.270**	OTEUS
	MSA.6	**Trenbide sarearen luzera**	km	**563**	**561**	**565**	**575**	**590**	OTEUS

	MSA.7	**Plataforma logistikoen azalera**	Ibilgailu industrialen aparkaleku-azalera	**280.871**	**280.871**	**280.871**	**288.303**	**299.114**	OTEUS
	MSA.8	**Bide-segurtasunaren hobekuntza**	Istripu biktima kop. (larri zaurituak eta hildakoak)	**500**	**497**	**450**	**350**	**250**	OTEUS
	MSA.9	**Sarearen IMDa** (Guztira)	Ibilgailu kop./eguneko	**134.503**	**125.416**	**118.155**	**111.538**	**107.523**	OTEUS
Sozioekonomikoak	SA.1	**Garraio-sektorearen BGEa**	€	**3.299.267**	**3.541.498**	**3.895.648**	**4.285.213**	**4.409.473**	OTEUS
	SA.2	**Garraio-langileak** (establezimenduak)	Pertsona kop.	**41.543**	**44.251**	**46.906**	**49.720**	**51.212**	OTEUS
	SA.3	**Kanpo-merkataritza** (esportazioak)	Tn	**15.076.119**	**13.426.399**	**14.231.983**	**14.801.262**	**15.097.288**	OTEUS
	SA.4	**Sektore publikoaren inbertsioak garraio-azpiegituretan**	€	**548.775**	**399.915**	**407.913**	**416.072**	**420.232**	OTEUS
	SA.5	**Familia-etxeko batez besteko garraio-gastua**	€/familia-etxe	**3.500**	**3.070**	**3.684**	**4.050**	**4.250**	OTEUS
	SA.6	**Garraioaren kanpo-kostuak**	zent €/bidai.-km zent €/tn-km	**-**	**183**	**160**	**140**	**131**	OTEUS
Mugikortasunaren ingurumen-eraginak	IEA.1	**Garraioaren berotegi-efektuko gasen isuriak**	Milaka tona CO2 baliokide	**6.551**	**6.138**	**4.500**	**3.000**	**2.800**	OTEUS
	IEA.2	**Erregai alternatiboko ibilgailu-parkeko ibilgailuak**	% ibilgailu kop.	**0,2%**	**0,5%**	**3,0%**	**16,0%**	**18,0%**	EVE
	IEA.3	**Garraioaren energia-kontsumoa**	Ktep	**2.130**	**2.050**	**1.900**	**1.800**	**1.750**	OTEUS


XEDEAK
ADIERAZLEAK
1. xedea
Modu-banaketa bidezkoagoa lortzea, modu jasangarrienak lehenetsiz
Pertsonen garraio-modu banaketa (modu aktiboak, trena, autobusa eta multimodala)
MSA.1
Salgaien garraio-modu banaketa (trenbidea)
MSA.2
2. xedea
Bide-segurtasuna hobetzea
Bide-segurtasunaren hobekuntza
MSA.8
3. xedea
Desplazamendu-denborak murriztea
Sarearen IMDa (guztira)
MSA.9
4. xedea
Hirigune nagusietarako eta mugikortasun-gune erakargarrietarako irisgarritasuna hobetzea
Bizikleta sarearen luzera
MSA.4
Hiri-garraio publikoaren luzera (autobusa)
MSA.5
Trenbide sarearen luzera
MSA.6
5. xedea
Intermodalitatea handitzea
Pertsonen garraio-modu banaketa (multimodala)
MSA.1
Salgaien garraio-modu banaketa (itsasoa eta trenbidea)
MSA.2
6. xedea
Finantzaketa-sistema eraginkorra, lehiakorra eta bidezkoa lortzea
Familia-etxeko batez besteko garraio-gastua
SA.5
Garraioaren kanpo-kostuak
SA.6
7. xedea
Ehun industrial eta logistikorako irisgarritasuna hobetzea
Trenbide sarearen luzera
MSA.6
Plataforma logistikoen azalera
MSA.7
8. xedea
Emisioak eta ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea
Garraioaren berotegi-efektuko gasen isuriak
IEA.1
Erregai alternatiboko ibilgailu-parkeko ibilgailuak
IEA.2
Garraioaren energia-kontsumoa
IEA.3
9. xedea
Sektorearen prestakuntza hobetzea
Garraio-sektorearen BGEa
SA.1
Garraio-langileak (establezimenduak)
SA.2
10. xedea
Parte-hartze publiko-pribatua areagotzea
Garraio-sektorearen BGEa
SA.1
Sektore publikoaren inbertsioak (errepideak, trenbideak, aireportuak, itsas-portuak)
SA.4
11. xedea
Gainerako erkidegoekiko eta Europako herrialdeekiko konektibitatea hobetzea
Kanpo-merkataritza (esportazioak)
SA.3
EAE-tik kanpoko desplazamenduak
MSA.3
12. xedea
Mugikortasun-baldintzak hobetzea lurralde osoan eta biztanle guztientzat
Pertsonen garraio-modu banaketa (modu aktiboak, trenbidea, autobusa eta multimodala)
MSA.1
Sarearen IMDa (guztira)
MSA.9
Familia-etxeko batez besteko garraio-gastua
SA.5
Bide-segurtasunaren hobekuntza
MSA.8
13. xedea
Garraio-sistemak ingurunearekin duen integrazioa hobetzea
Garraioaren kanpo-kostuak
SA.6