2013

Euskadin eta Akitanian garraio sistema iraunkorragoa izateko proposamenak

CES EGAB
Consejo Económico y Social Vasco
Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordea

ceser AQUITAINE
CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

CES EGAB
Consejo Económico y Social Vasco
Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordea

CESER AQUITAINE
CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

Euskadin eta Akitanian garraio sistema iraunkorragoa izateko proposamenak

Euskadi-Akitania Euroeskualdea sortu eta Lurralde Lankidetzarako Europako Taldea gauzatu ondoren 2011ko abenduaren 11n bi eskualdeen artean, Eusko Jaurlaritzak eta Akitaniako Eskualde Kontseiluak batera eskatu zuten, 2011ko uztailean Euroeskualdeak Hendaian duen egoitzan izandako topaketan, Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Kontseiluen, EGAB eta CESER Aquitaine-ren partaidetza, Euroeskualdearen laneko ildo estrategikoen garapenean. Irisgarritasuna eta aldaketa modala Euroeskualdeak ezarritako lankidetzaren lehentasunezko arloak izanik, garraioaren arloko ekarpena aurkeztu zuten EGABk eta CESER Aquitainek, Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Kontseilu bien baterako lanaren emaitza. 2001etik bi aldeen arteko lankidetza harremanen eremuan garaturiko lan hori lehenik hasia zen Eusko Jaurlaritzak eta Akitaniako gobernuak eskatuta.

EAEren eta Akitaniaren kokapena geografikoa dela-eta, hain zuzen Pirinioetako mendi-lerroko Atlantikoko igarobidean, garraio erlazioak dituzte Akitaniak eta EAEk, arazo espezifikokoak eta bi eskualdeen arteko merkantzia eta bidaiari truketik harago doazenak. Testuinguru zabalagoan kokatu behar dira, haien herrialdeetan doan trafikoaren eremuan Penintsula Iberiarraren eta Europako gainerako herrialdeen artean ipar-hegoko ardatz atlantikoan zehar. Hainbat maila dituen ikuspegi batetik egiten da EAEren eta Akitaniaren arteko merkantzien garraioaren arazoaren azterketa, Euskadi-Akitania Euroeskualdearen arteko trafikoen multzoa biltzen duena eta bertako merkantziak eta bidaiariak era ezberdinetan ezartzen dituena. Bidaiariekin gertatzen ez den bezala, askoz ugariagoak dira merkantzien fluxuak eskualde arteko trukeko fluxuak baino, eta garraio modu nagusitik bideratzen dira. Hartara, Euskadi eta Akitaniaren eskualde arteko eta barruko mugikortasuna konpontzeko bide-azpiegiturak erabiltzen dira, bidaiarientzat nahiz merkantzientzat.

Bi eskualdeetako garraio agenteen eta operadoreen agerraldi ugariren ondoren, EGAB biek batera gauzaturiko gogoetak laburbiltzen ditu dokumentu honek, merkantzien eremuan zehazturiko proposamenak islatzen ditu eta 2010ean hurbileko bidaiarien eremurako eginiko etapako lehen nota osatzen du. Arlo komunak daude bi segmentuetan hala nola azpiegituretan eta, beraz, bi kapituluetan agertzen dira (merkantziak eta bidaiariak), baina ikuspegi desberdina dute.

1. KAPITULUA: MERKANTZIEN GARRAIOA

I.- PENINTSULA IBERIARRAREN ETA EUROPA/EUSKADI ETA AKITANIAREN ARTEKO MERKANTZIEN GARRAIOAREN FUNTSEZKO DATUAK

Espainia eta Portugal orduko Europako Erkidegoan 1986an sartu ondoren, areagotu egin ziren Penintsula Iberiarraren eta Europaren arteko trukeak, eta herrialde horiek izan duten garapen ekonomiko handiak harrezkero sortutako garraio-fluxuen hedapen garrantzitsua ekarri du. Izan ere, oso modu desorekatuan banatzen da garraio modu ezberdinen artean.

Europan sartu eta hamar urte baino gehiago igarota, %50 egin zuten gora Penintsula Iberiarraren eta Europako gainerako herrialdeen arteko merkantzia trafikoek. Hala, 112,8 milioi tona bildu ziren 1998an. Hasieran %36ko kuota modala zuen errepideak, eta %112 igo zen kuota hori. Hala, merkantzien trafikoko gehikuntzaren %78 hartu zuen bere baitan eta itsasoko garraio modua gainditu zuen; izan ere, itsasokoan %18 baizik ez ziren hazi fluxuak, eta Penintsula Iberiarraren eta Europaren arteko merkantzia garraioan gehien erabilitako modua izateari utzi zion. %26 igo zen trena, eta kuota galdu zuen %2,4an kokatuta. Errepidea merkatuko %50,4arekin kokatu zen, eta behera egin zuen itsasokoak: %61etik %47,2ra.

Hurrengo hamarkadan, 1998tik 2007ra (urte horretan lortu zen Penintsula Iberiarraren eta Europako gainerako herrialdeen[1] artean garraiaturiko merkantzien gehieneko bolumena eta trafikoen jaitsiera hasi zen krisialdia dela-eta 2008an eta 2009an), gorako joerari eutsi zioten fluxuek, aurreko epealdian baino motelago: %27 igo zen. %37 igo zen errepideko trafikoa, %19 itsasokoa eta bilakaera negatiboa izan zuen trenak.

Baldin eta Iberiar Penintsula kontsideratu beharrean soilik Espainiako datuak hartzen badira, are profil handiagoa dakar errepideko garraioaren nagusitasunak.

Garraio modu nagusiaren bidez (errepidea) Euskadi eta Akitaniako bide-saretik doan trafikoko magnitude zehatzei dagokienez, datu hauek eman ditzagun.

Frantzian errepidez 2010. urtean eta nazioarteko trukean edo igarobidean garraiaturiko 143,61 miloi tonetatik, ia %60k Pirinioak zeharkatu zituen, eta guztizkoaren %31k Atlantikoko isurialdetik. Ibilgailu kopuruan adierazita, 3.040.000 kamioik zeharkatu zuten Espainia eta Frantzia arteko muga Biriatutik, Mediterraneoko isurialdetik Perthuseko igarobidetik baino pixka bat gehiago (2.914.000 kamioi). Hots, Frantzian igarobidean edo inportazioko edo esportazioko

[1] EB(15): 1989-1998ko datuen erreferentzia

merkantziak garraiatuz pasatu ziren kamioi guztien %28 baino gehiago, lurreko mugako postu nagusietako bat zeharkatuta. Frantziako mugako beste postu batzuk zeharkatzen dituzten ibilgailu astunen kopurua bi halako baino gehiago da Biriatuko igarobidearen bolumena; izan ere, 1.317.000 kamioik zeharkatu zuten 2010ean, hain zuzen igarobide hutsean pasatu zirenek Frantzian.

Oso garrantzitsua da kamioien Pirinioetako trafikoaren progresioa, bereziki 1993tik, eta azken ekitaldietan handiagoa izan da Atlantikoko isurialdean Mediterraneokoan baino. Gehieneko muga 2007an izan zen, egunean 9.000 kamioi, hain zuzen ere krisialdia hasi zen garaiarekin batera.

Eskualde arteko trukeak

EAEren eta Akitaniaren arteko trukeari dagokionez, *Enquête Transit 2010ek* urte berean emandako datuen arabera, errepideko merkantzia garraioen fluxuak 3 miloi tonatik gorakoak ziren. Ia zati berdinetan banatzen da norakoaren eta abiapuntuaren artean, eta abantaila txikia dago Akitaniatik EAErantz eginiko esportazioen alde. Jaitsiera handia dute Transit-ek 2004rako bildutako datuekiko; izan ere, merkantziaren bolumen hori 4 milioi tona inguruan kokatzen zen.

II.- GARRAIO MODUEN ARTEKO ALDAKETA

II.1. – GARRAIO MODUEN ARTEKO ALDAKETA, EZINBESTEKOA EUSKADI-AKITANIA EUROESKUALDEAN

Batetik errepideak Iberiar Penintsularen eta Europako Iparraldearen arteko trukeetan duen progresioa eta bestetik errepidez Euskadi eta Akitania ipar-hegotik Europako ardatz atlantikotik zeharkatzen duten ibilgailu astunen bolumenak hartu duen proportzioa dela-eta, ezinbestean egin behar da merkantzia fluxuen aldaketa modala, tren eta itsasoko garraio moduetara aldatzea gauzatzeko politikak eta neurriak ezartzeko, hain zuzen ere errepidearen gaineko presioa arindu eta merkantzia garraio eredu iraunkorrean aurrera egite aldera.

Argudio ugari dago garraio moduen arteko oreka berria lortzeko apustu garbiari ekitearen alde eta merkantzia trafikoaren banaketa modalean eboluzionatzearen alde Euskadi-Akitania Euroeskualdean, non trenak eta itsasoko garraioak partaidetza-kuota handiagoa bereganatuko baitute.

Mugikortasunerako eta irisgarritasunerako arriskua izateaz gain, ez da iraunkorra errepide garraioaren gehiegizko erabileran oinarrituriko garraio sistema. Azpiegiturak berak dituen muga fisikoengatik: ez dute gehiagorako ematen eta ezin handitu daitezke etengabe eta mugagabeko

trafiko hazkundeak hartu ahal izateko. Energiaren aldetik eraginkortasun txikiagokoa den garraio bidea gehiegi erabiltzeak CO2 emisioen aldetik eta ingurumenaren aldetik dakartzan arazoengatik. Ingurunearen narriadurak dakartzan gizarte arazoengatik: arazoak mugaz gaindiko inguruneetako herritarren ohiko bizimoduan, osasunerako kaltea, zaratak eta trafiko handiegiak eragindako istripuak. Eta alde ekonomikotik, bizkor galtzen delako lehiakortasuna eta kalteak sortzen direlako tokiko, eskualdeko eta eskualde arteko inguruneko jarduera ekonomikoetan, kamioien trafiko handiak beteriko komunikabideen sarean.

Gure Euroeskualdean desoreka modal handiak eta errepidearen menpeko garraio sistemak jarraitzeak, oro har, gero eta desabantaila handiagoak ekarriko dituzte, garraio modu iraunkorragoetan eta sistemaren deskarbonizazioan aurrera egiten duten gure inguruko herrialdeen aldean.

Europako Batasunetik, garraioen sistemaren oreka modal berria aldarrikatu izan da azken bi hamarkadetan, baita ingurumenaren eta energiaren aldetik eraginkorragoak diren moduen partaidetza handiagoa ere. Gaur egun, errepidea nagusi deneko tokiak daude oraindik ere, trafiko pilaketa handikoak, maila ezberdinekoak Europako eskualdeen arabera. Hartara, ibilbide-orrihandizalea ezarri du datozen urteetarako. Gai horietan jardun ez ezik, **aldaketa estruktural sakonak** ere sartuko ditu, sektorea garraio sistema berrira ekarriko duena: mugikortasun bermatuko du, lehiakorra izango da eta petrolioarekiko mendekotasuna eta karbono emisioak %60 murriztuko ditu garraioan.

Garraio sistema eraginkorra bultzatzea dago horren atzetik, Europa lehiakorra izatea munduan; petrolioa behar duten garraio sistemekiko mendekotasuna hautsiko du, eraginkortasunik galdu gabe eta mugikortasuna arriskuan jarri barik. Zehaztapen gehiago hartuko ditu pixkanaka helburuok betetzeak, eta horien artean, errepideko transferentzia modaleko kuotako ehunekoak beste modu batzuetara aldatzea du ezarrita Liburu Zuriak.

Garrantzizkoa da Euskadirentzat eta Akitaniarentzat beharrezko ekimenak abiaraztea haien lurraldeetatik doazen merkantzia fluxuak aukerako beste modu batzuetatik bideratu ahal izateko. Agerikoa da garrantzia, eta luza gabe gauzatu behar dira ekimenak.

II.1.1 ZELAN ERRAZTU ALDAKETA MODALA?

Ardatz atlantikoa eta gure bi eskualdeak errepidetik zeharkatzen dituen merkantzia trafikoa murrizteko aldaketa modalak, funtsean, Europako zabalerako trenbideak jarraitzea eskatzen du, baita distantzia laburreko itsasoko garraioa eta itsasoko autopistak bultzatzea ere.

[2] Liburu Zuria: garraioko Europako eremu bakarrerako ibilbide-orria; garraio politika lehiakorraren eta iraunkorraren alde. COM(2011)144 azkena

Nahiz eta petrolioaren kostuen bilakaera onuragarria izan errepidearen garraio modu alternatiboak etorkizunean erabiltzeko, **ez da nahikoa aldaketa modala gertatu ahal izateko,** eta hainbat aldetatik jardun beharra dago prozesua bideratzeko eta bizkortzeko, zeren eta garraio modu lehiakorra eta eraginkorra osatu baitu errepideak, eskariaren eskakizunei oso ondo egokitua.

ITSAS GARRAIOA

Gutxiegi erabiltzen da itsas garraioaren ahalmena Europa atlantikoan. Akitaniak eta Euskadik trafikoak gehiago garatzeko ahalmena eta berehalako azpiegiturak dituzten portuetako instalazioak dauzkate, baita Iberiar Penintsularen eta Europaren arteko merkantzia trafikoetan izandako hazkundeen ehuneko handiagoa bereganatu ahal izateko ere.

Nazioarteko ibilbideetatik harago (horietan ez du kontrakorik itsas garraioak), Iberiar Penintsularen eta Europako Iparraldearen eta Uharte Britainiarren arteko moduko distantzia luzeak, era berean, eragiketetarako berezko eremuaren barruan sartzen dira, baina, hala ere, zailtasun handiak dituzte errepidetik doazen merkantzien trafikoak bereganatzeko distantzia horien barruan.

Izan ere, ez dute emaitzarik izan Baionatik nazioarteko linea berriak ezartzeko ahaleginek, eta Bordelen ez du aurrera egiten edukiontzien trafikoak. Bilbon, oso garrantzitsuak dira fatxada atlantikoarekin eta Europako iparraldearekin dauden zerbitzuak; trafikoaren %45 dira bertan. 2007ko irailean, itsasoko autopista abiarazi zen Belgikako Zeebruggeko portuarekin: astean itsasontzi bat, astero txandakatuta. Zerbitzu horretan, pixkanaka handituz joan da okupazioa eta, beraz, gora egin du itsasontzien eta zerbitzuen kopuruak. Gaur egungo krisia eta portuetako trafiko jaitsiera nabarmena direla-eta, astean bi irteera eskaintzen ditu norabide bakoitzean, eta hirugarrena Britainiar Handiko Tilburyko porturaino doa.

Alabaina, itsasoko ibilbide atlantiko horiek Bilboko portuaren jardueran pisua badute ere -krisiaren aurreko gorengo mailan ere bai-, *short sea shipping* trafiko berriak sustatzeko zailtasunak ere aitortzen ziren, *ro-ro* erakoak nahiz Europa atlantikorako edukiontzien aldetik, horretarako beharrezko azpiegitura osoa eta ahalmena izanik ere.

Atlantikoko itsas arroak bereziki zaila den eremua osatzen du Europako iparraldearekiko *short sea shipping* itsas lineak abiarazteko. Alde batetik, lehiakortasun handia dago portuen artean, ugariak baitira. Bestetik, Mediterraneoan edo Baltikoan ez bezala (itsas ibilbidea lurrekoa baino askoz laburragoa da, ageri-agerian), Atlantikoko lurreko ibilbidearen ezaugarri geografikoek, itsasoarekiko paraleloan, zaildu egiten dute eskaintza onuragarriagoak osatzea errepideko

eskaintza oso lehiakorraren aldean. Bezeroen eskakizunei erantzuna emateko ahalmen handia du errepideak. Malgu-malgua da, atez ateko zerbitzua emateko gai, eta ez dago elkarreraginkortasun arazorik herrialdeen artean. Gainera, administrazio alderdiak halako moldez erraztu eta bideratu dira, non ez baitakarte ez eragozpenik eta atzerapenik joan-etorrietan; kargatzaileen zerbitzurako ahalmen ikaragarri handia du eta, sektorearen barne lehiakortasun handiari esker, oso prezio lehiakorrak eskaini daitezke. Beraz, hobetzen zaila den eskaintza ematen du.

Bestalde, itsasoko garraioa, errepidekoa ez bezala, aduanako formalitateen menpe dago, eta horiek betetzeak atzerapen handiak dakartza merkantzien garraioan eta kostu igoerak. Gainera, prezioaren eta denboraren arloan baldintza lehiakorrak eskaintzeko zailtasunak dituzte errepideko garraioaren aldean.

Horrez gain, kargatzaileek eta garraiolariek nolabaiteko inertzia dute haien sistema egiaztatuari eta fidagarriari eusteko; aldaketa modalaren kontrako ezaugarriak dira horiek. Hortaz, itsasoko garraioak kalitatearen aldetik pareko baldintzak edo hobeak eskaintzeko modua izan behar du, errepideak prezioaren aldetik eskaintzen dituen baldintzak baino hobeak, errepidez garraiatzen diren trafikoak bereganatu ahal izateko. Gainera, egungo desoreka modalaren arazoaz eta bide-sareak gainezka egiteko arriskuaz jabearazteko lan pedagogikoa egin beharra dago, baita itsas garraioaren gaineko zenbait irudipen gainditzeko ere, hots, bizkortasunerako egungo eskakizunetara egokitzen ez den garraiotzat izateko irudipena gainditzeko.

TRENBIDEKO GARRAIOA

Trenbideko merkantzien garraioak oso kuota modal murritza du errepidearekin eta itsasokoarekin alderatuta Europaren eta Iberiar Penintsularen arteko merkantzia trafikoak bereganatzeko, eta bi eremu geografikoon arteko merkantzia trukeetan izandako hazkundeen zati txikia baizik ez du baliatu.

Euskadi eta Akitania zeharkatzen dituzten trenbideko merkantzien garraioa eta igarotze edo truke fluxuak aldatzeko, oinarrizko zailtasun bat dago: trenbide-zabaleraren diferentzia.

Euskadiri dagokionez, ia berritu gabeko trenbide sare konbentzionala du, hiru trenbide-zabalera mota desberdinekoak, eta kasu askotan, merkantziak eta bidaiariak konpartitzen dira eta ez du ematen maiztasun eta ordutegien eskaintza egokia izateko modurik. Europarekiko zabalera diferentzia horren linea desberdinek eta tentsio eta seinaleztapen desberdinek trafikoa hausten dute, eta horren kostuek zaildu egiten dute nazioarteko merkantzien trenbideko garraioaren lehiakortasuna.

Nahikoa ohikoa da EAEren eta Baionaren arteko merkantzia kamioian eramatea Mugerreko plataforma intermodalera, trenean kargatu eta Italiara edo Europako iparraldera garraiatu ahal izateko.

DONNEES TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL SUR LA FACADE ATLANTIQUE

En millions de tonnes		1999	2002	2004	2006	2008	2009	2010
CF Hendaye Irun	Fer - Fer	1,0	1,1	1,2	1,2	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,5	0,5	0,4	0,4	nc	nc	nc
	Total N/S	1,5	1,6	1,6	1,6	nc	nc	nc
	Fer - Fer	0,6	0,7	0,6	0,6	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,3	0,3	0,2	0,1	nc	nc	nc
	Total S/N	0,9	0,9	0,8	0,8	nc	nc	nc
	Total 2 sens	**2,5**	**2,5**	**2,4**	**2,4**	**2,8**	**1,4**	**1,5**
Bayonne Mouguerre	Fer - Route N/S	0,0	0,3	0,3	0,5	nc	nc	nc
	Fer - Route S/N	0,0	0,1	0,2	0,3	nc	nc	nc
	Total 2 sens	**0,0**	**0,4**	**0,5**	**0,8**	**0,7**	**0,4**	**0,6**
Total international		**2,5**	**2,9**	**2,9**	**3,2**	**3,5**	**1,75**	**2,1**
Progression 1999-2006					**28,5%**			
Progression 1999-2008						**40,3%**		
						Progression 2008/2009	**-50,0%**	
Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées / Opérateurs ferroviaires						**Progression 2009/2010**		**20,0%**

Frantziako aldetik, trenbideko merkantzia garraioa ere ez dago oso egoera onean, eta akatsak ditu fidagarritasunean eta bestelako disfuntzioak.

Hortaz, hobetzeko marjina handia dago bi herrialdeen arteko trenbideko merkantzia garraioan. Nahiz eta Europar Batasunaren mailan trenbideko merkantzia garraioaren kuota modala oso handia ez izan, %17,9 (2008an), Espainian %4,1 besterik ez da, eta beheranzko joera izan du azken urteetan; izan ere, jaitsierarik handienak izan dituzte oro har azken hamarkadan EBko herrialde handienen artean. Herrialde horietako merkantzien trenbide garraioaren kuota modalik txikiena duten herrialdea da.

Joan den bi hamarkadetatik hona, harmonizazio prozesu batean dago murgilduta trenbideko garraioa Europar Batasunaren mailan, sektorea liberalizatzeari eta sare nazionalen arteko elkarreraginkortasunari begira.

Hala ere, azken hamarkadan Alemaniako, Erresuma Batuko eta Holandako bilakaera goranzkoa da, eta nahikoa egonkorra Italian; Espainian eta Frantzian beheranzko joera du. Lehenbiziko herrialde horien kuotaren gehikuntza herrialdeon trenbideko garraio zerbitzuen liberalizazio goiztiarrarekin eta zerbitzuak irekitzearekin dago lotuta. Izan ere, garraio sistema hori beranduen abiarazi duten herrialdeetan ondorio berankorragoak izatea espero du EBk. Europan liberalizazio neurriak osorik aplikatzeaz gain, trenbideak lehiakortasunaren eta kargatzaileen, operadore logistikoen eta gainerako katea logistikoen beharretara egokitzearen aldetik dituzten baldintzak hobetzea behar izango du kuotaren gehikuntzak, eta zehazkiago zerbitzuen fidagarritasunaren,

bideen ahalmenaren eta erabilgarritasunaren, kudeaketaren, informazioaren jarraipenaren eta malgutasunaren aldetik.

Beraz, lehiakortasuna falta du Espainiaren eta Frantziaren arteko trenbide garraioak, neurri handi batean zabalera aldaketaren eta bestelako bateraezintasun faktoreen ondorioz ustiapenarekin lotutako denborek eta kostuek eraginda hala nola diferentziak tentsioan, seinaleztapenean, trenen sorkuntzan, etab., baita eskaintza eskariaren eskakizunetara eta beharretara ez egokitzeak ere.

Espainian, *Garraio Azpiegituren Plan Estrategikoa 2020* delakoa abiarazi zen 2005ean, eta trenbide azpiegiturarako programa handizalea planifikatzen du, Estatu osoan prestazio handiko trenbide sare zabala ezartzeko. Nahiz eta sare horren zati handi bat mistoa izan, burutzapenean ez da halakoa izan, eta bidaiarien garraioari emandako nagusitasunaren aurrean, merkantzia garraioko trenbide plan espezifikoa egin zen 2010ean. Merkantzien trenbide garraioaren defiziten gaineko diagnostikoa egin du plan horrek, eta helburu hau ezarri du: bultzada handia ematea merkantzien trenbide garraioaren kuota modala handitzeko, %10ekoa izatea 2020an. Sarearen ahalmena eta lehiakortasuna handitzeko eta merkatuaren beharretara egokitzeko emandako neurrien artean, inbertsio handia aurreikusten du UIC trenbide sarearekin loturiko plataforma intermodaletan, eta horietako bi EAEn ezartzea aurreikusten da, Lezo-Gaintxurizketan eta Jundizen, zabalera iberiarraren sarearekin eta UICrekin lotuta, eta metrikoan ere bai Lezo-Gaintxurizketan.

Bi planotan eta 2012ko irailaren 20ko *Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Plan Berria 2012-2020* delakoan, Europako zabalerako prestazio handiko euskal trenbide sare berria eraikitzea ezarri da, mistoa eta Frantziako mugarainokoa, penintsulak trenbide sarearen aldetik betidanik izan duen bakartzeari amaiera emateko. 1994ko Essengo Europar Kontseiluaren zerrenda Europako lehentasunezko proiektu gisa katalogatu zenetik (lehentasunezko 3. zk.ko proiektua, *Madril-Gasteiz-Daxeko Abiadura Handiko Trena)*, trazatu horri gehitu zaio Frantzian trenbide linea berria, Bordele eta Paris lotzeko Espainiaren eta Frantziaren arteko mugatik (beste adar bat du Tolosarantz), eta 7 zk.ko egungo igarobidea delakoarekin txertatzen dena: *Lisboa-Estrasburgo, Garraioaren Europaz gaindiko Sarearen Sare Nagusiarena.* Trenbide eta portuko igarobide horrek Sines, Aveiro eta Oportoko portuak Lisboarekin lotzen ditu Portugaletik, Madrilera igo eta Valladolidetik jarraitzen du. Valladoliden amaitzen da Aveirotik datorren adarra ere, eta igarobideak Valladolidetik jarraitzen du Euskal Herrian zehar, Gasteizetik Bergarantz eta Donostiarantz, Frantziako mugarantz. Ondoren, Baionatik eta Bordeletik igarotzen da Pariseraino, eta Estrasburgo eta Mannheim lotzen ditu. Bilbo eta bertako portuarekiko lotura ere biltzen du. Sare Nagusiaren barruko proiektua den aldetik, burutzeko azken data eman du EBk: 2030ean.

A) Euskadiko eta Frantziako trenbide sare berria, Bordeletik mugara

Euskal Y Frantziako mugaraino eraikitzeko PEITren aurreikuspenetatik sortu zen Bordele eta Espainiako eta Frantziako mugaren arteko trenbide linea berria egin eta linea konbentzionalaren gaineko hirugarren erraila jartzearen proiektuari buruzko gogoeta. Hala, amaiera emango zitzaion sarearen jarraikortasun ezari, baita garraiobidea aldatu behar izateari eta horrek nazioarteko garraiorako dakartzan kostu gehigarriei ere. Frantziako agintariek ateratako ondorioen arabera, errepidetik trenerako aldaketa modala izateko beharrezkotzat jotzen den %20ko atalasetik gorako kostu murrizketa izango litzateke eta, beraz, trafikoen ustiapena ezin izango lukete bereganatu egungo sareak eta inguruko populazioek. Gainera, ezinezkoa da merkantzien bidaiarien trafikoarekin bateragarria mugaren alde bietan.

Frantziako trenbide linea berria egungo trenbide linearen ingurutik joango litzateke Hendaia eta Aturriko ardatzean. Trenbide linea "klasikoa" eta mistoa izango litzateke, 220 Km/h-ko abiadura mugarekin, baina berria da.

Pentsa liteke, proiektuaren kontra dauden zenbaitek adierazten dutenez, Frantzia/Europa eta Iberiar Penintsularen arteko trenbideko merkantzien trafikoa ez dela handitzen eta, beraz, ez litzatekeela beharrezkoa izango linea berria egitea. *Réseau Ferré de Francek (RFF)* aitortzen duenez, horixe izango litzateke egoera ekimenik abiarazi ezean. Baldin eta Espainian UIC zabalerako sarea martxan jarriko ez balitz eta mugan garraio-aldaketaren kostua gutxituko ez balitz, trenbideko merkantzien garraioa orain ere ez litzateke lehiakorra izango eta igoera oso txikia izango luke. 2020an 3,5 milioi tona eta 2050ean 4 milioi tona izatera hel liteke; hortaz, ez da linea berria beharko lukeen hazkunde nabarmena. Baina sarearen jarraikortasuna lortzen bada eta kostuak murrizten badira, merkantzien trenbideko trafikoan iraultza aurreikusten da: errepidetik trenbidera 9-10 tona aldatuko lirateke guztira.

RFF-k uste du etorkizunean Italian gertaturiko prozesu bera izango dela Pirinioetan. Merkantzien %32 trenetan esportatzen dira bertan (50 milioi tona). Pirinioetako fatxadan, berriz, merkantzien antzeko bolumena izaki, trenbideko garraioaren inguruko guztiz zifra desberdinak ditugu (2-3 milioi tona).

Isurialde atlantikoan geldialdia dugu, baina aldaketa modalaren dinamizazioa ere ikusten da Pirinioetako eta Mediterraneoko isurialdean. Nahiz eta AHTaren trenbide azpiegitura amaitu ez den Bartzelonaren eta Montpellier-en artean, hirugarren erraila jarrita, hobekuntzak izan dira bideetan merkantzian igarotzeko.

Linea berrien eta konbentzionalen funtzionamendu konbinatuaren eskema mugaren alde bietan

Hainbat ezaugarrik bideratzen dute funtzionamendu-eskema mugaz gaindiko trenbide trukeetan: egungo linea konbentzionalak, mugaren alde bietan martxan jarri beharreko trenbide linea berriak eta baldintzatzaileak uztartzea, zehazkiago bidaiari kopuru handia puntako orduetan –autoa beharko lukete zerbitzua eskaini ezean-; ordutegi horietan nazioarteko merkantzia trenak gelditu edo atzeratu ezina eta, beraz, merkantziak eta aldiriko bidaiariak bateragarri egiteko zailtasuna; eta azkenik prestazio handiko trenbide linea berrian abiadura mugatuan ibiltzeko posibilitateak hain astunak ez diren merkantziak garraiatzeko. Hona hemen aipaturiko eskema hori:

Astigarraga-Dax tartea gakoa izango litzateke. Bi toki horien artean, trenbide linea berritik ibiliko lirateke merkantzia trenak (Frantziako berria + Euskal Y). Astigarraga-Donostia-Irun-Muga tarteko bidaiari ugariak (11 milioi bidaiari Topo eta RENFE artean) egungo lineatik joango lirateke (gaur egun Euskotren eta RENFEren zerbitzuak doaz, baita Irun-Hendaiako muga zeharkatzen duen egungo Frantziako linea), tokiko beharrak betetzeko. Hartara, tokiko merkantzia trenen bat ere izan dezake, bereziki Lezo-Gaintxurizketa plataformakoak.

Daxen: Inbertsio-puntua egongo litzateke egungo linearen eta linea berriaren artean. Frantziako hegoaldetik eta mugatik haragoko lineatik doazen bidaiarien trenak lineaz aldatuko lirateke Daxen, eta iparralderantz jarraituko lukete (Bordele, Paris...) Frantziako trenbide linea berritik; abiadura handiagoa izango lukete. Merkantzia trenak Daxera iritsiko lirateke Frantziako linea berritik, eta aurrera egingo lukete iparralderantz egungo lineatik; linea hobetua izango da.

Astigarragan: Inbertsio-puntua egongo litzateke egungo linearen eta linea berriaren artean.

Astigarragatik iparralderantz/mugarantz: linea berritik garraiaturiko lirateke merkantziak, eta bidaiariak egun Irun eta Hendaia arteko linea konbentzionaletik joango lirateke. Horrenbestez, Astigarragara egungo linea konbentzionaletik doazen eta nazioarteko helmuga duten merkantzia trenak linea berrira bideratuko lirateke (Y), handik mugaraino jarraitzeko eta Frantziako linea berritik Daxera.
Astigarragatik hegoalderantz. Frantziatiko trenak, euskal Y-tik Astigarragaraino doazenak, gehienbat egun dagoen linea konbentzionaletik bideratuko litzateke. Gainerako merkantzia

trenak, %30 inguru eta bereziki Gasteiztik eta Gasteizera doazenak, trenbide autopistan sartuko lirateke etorkizunean[3].

B) Proiektuen egungo egoera

Berriki, 2013ko uztailean, *Mugikortasuna 21 batzordeko* Duron diputatuaren txostenaren ondorioak hartu ditu bere gain Frantziako gobernuak, Frantzian datozen urteetan trenbide azpiegituretan egin beharrekoak. Hartara, 2030. urtea baino lehen egikaritu beharreko lehentasunezko proiektuen artean, Bordele eta Frantziako mugaren arteko linea ez sartzea erabaki zuen, baina 2013ko udazkenean iragarri zen 2027an Bordeletik Daxerainoko linea berria erabakitzeko erabakia, baita mugaraino hedatzea ere 2032. urterako.
Europako Batzordeak, garraio saileko arduraduna den Siim Kallas komisarioaren bitartez, erabakiaren gaineko iritzia eman du. Berak adierazi duenez, ez zaie lotzen Garraioko Europaz Gaindiko Sarearen helburuei. Izan ere, 2030. urtea baino lehen amaitzea aurreikusten da. Gainera, Espainiako eta Frantziako agintariekiko elkarrizketa indartzeko asmoa adierazi du, bi herrialdeak egutegiari egokitzeko.

Euskal Y-ri dagokionez, Eusko Jaurlaritza egiten ari da Gipuzkoako adarra eta, hasieran aurreikusitako epeetan atzerapenak izan badira ere, martxa onean doa eta 2018rako amaitzea aurreikusten da, elektrifikazioa, bideak jartzea, etab. barne. Sustapen Ministerioa egiten ari den obrari dagokionez, berriz, murrizketa handia izan du aurrekontuan eta obraren abiadura finantza baliakizunetara egokitu behar izan da. Hori dela-eta, atzerapen handia dago. Alde batera utzi da Frantziarekiko tartea, proiektuaren zenbait zatitan aldaketak izan dira, Sustapen Ministerioak ez du aurreratzen momentuz amaiera datarik eta, Estatuaren egungo aurrekontuetan aurreikusitako inbertsio abiadurarekin, aurreikuspenen arabera 2024. urtea baino lehen ezin izango lirateke amaitu Sustapen Ministerioak buruturiko obrak. Proiektuan sartutako aldaketen artean, Frantziako sarearekiko loturarako hirugarren erraila jartzea dago Hendaian egun Astigarra eta Donostia artean dagoen linea konbentzionalaren bidez, Iruñea, Aragoi eta Mediterraneoko isurialdearekiko lotura Gasteiztitako hirugarren errailaren bidez (Ezkio-Itxasotiko igarobide berria alde batera utzita), edo hirugarren erraila Gasteiz eta Burgos arteko lotura. Tokiko horretatik lotu liteke Venta de Bañosekin (gaur egun obretan) eta handik Valladolidekin eta Madrilekin.
Eusko Jaurlaritza Ministerioarekin ari da negoziatzen obra egikaritzeko agindua zabalagoa izan dadin, Gipuzkoako adarretik haragoko tarteak bere gain har ditzake eta, hala, obrak lehenago amaituko dira.

[3] . Ikusi II.1.1.2.c puntuak). Frantzian abiarazi ondoren, mugaren bi aldeetan Europako zabalerako linearen jarraipena egin ahal izatearen menpe dago trenen autobidea mugaren bestalderantz hedatzeko prozesua. Azterlanetan kalkulatu denez, egunean 4000 kamioi hartzeko ahalmena izango da Madril eta Gasteiz arteko autopistarako 2020. urterako, orain dela zenbait urte kalkulaturiko 2.400eko ahalmena baino askoz handiagoa.

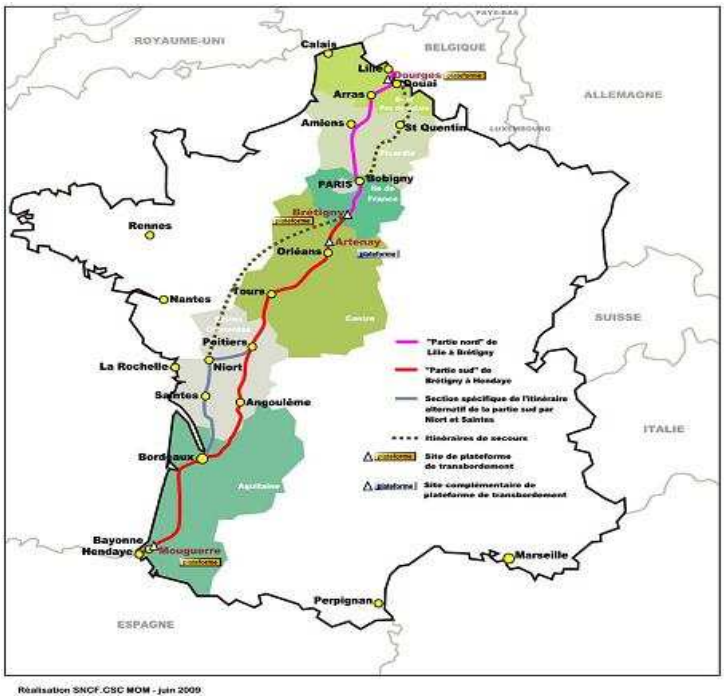
Proiektuen bilakaera berria dela-eta, urruti gelditzen da sarearen jarraipena Biriatu-Behobiatik trenbide linea berritik Frantziako aldean. Epe ertainean edo luzean kokatzen da, gaur egun, linearen jarraipena, toki bakarrean, Irun-Hendaian. Hartara, hirugarren erraila egingo da Penintsula Iberiarreko zabalerako egungo linean, eta linea bakarra izango da mugaren alde bietan, pertsonak nahiz merkantziak garraiatzeko. Frantziako sarea Hendaia-Irunen lotuko lituzketen Europako zabalerako bideak jartzeari eta euskal trenbide sare berria Lezon ezartzeari esker, linearen jarraipena bideratuko litzateke, merkantziak erabiltzeko modukoa, baina horren egutegiaren berri ez dugu momentuz.

Euskal trenbide sarearekin geldituko litzateke lotuta, hiru zabaleretan, Lezo-Gaintxurizketako plataforma intermodala. Aurreikuspenen arabera, bertara aldatuko da egun Irunen dagoen merkantzia jarduera nagusia, batzuetan ez oso egoera onean. Hala, guneak askatuko lirateke hirigintza erabileretarako Irungo alde zaharrean. Bestalde, beste plataforma intermodal bat aurreikusten da Jundizen, Y-rekin lotuta UIC zabalerarekin, baita zabalera iberiarrarekiko sarearekin ere. Hortaz, bi plataforma horietan lotuko lirateke trenbide sare konbentzionalekin eta bide berriarekin. Gainera, merkantziak bideratuko lirateke Frantziako lurraldera aldaketarik egin barik zeharkatzeko linean eta europar zabaleran jarraituko litzateke Frantziako trenbide linea berria egin arte linea bakarrean, Bordeleraino eta Europako beste helmuga batzuetara.

C) Trenbide autopistaren proiektua

Treneko bagoi gaineko atoien garraioan oinarrituriko kontzeptua da. Horri esker, murriztu egiten da pertsonalaren kostua distantzia luzean; izan ere, errepideko garraioaren kostuaren zatirik garrantzitsuena da trenbideko garraioaren aldean. Bi abantaila konbinatzen ditu: errepidearen abantaila du terminalerako sarbidearen aldetik eta trenbidearen abantaila du (merkeagoa da ibilbide luzeetan).

Hiru urtean hazkunde handia izan zuen Perpignan-Bettembourg (Luxenburgo) trenbide autopistak, maiztasunen igoeratik gorakoa. Adibide horrek argi erakusten du formularen ahalmena.



Estatuaren proiektu kontratuetan aurreikusita dago Atlantikoko trenbide autopista Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Ile de France eta Nord-Pas-de-Calais eskualdeekin 2007-2013rako. Proiektu hori sortu zen, egungo linea oinarri hartuta, tren alternatiba eskaintzeko gainezka dagoen Atlantikoko ardatzaren aurrean. Egungo linea egokitzeko zenbait lan gauzatu behar izan dira, bereziki galiboak eta sarbideko plataformak, eta Tours eta Bordele arteko lineako lanetan ibilbide alternatiboa ezarri da Saintes-etik eta Niort-etik. Emakida-kontratua sinatu berria da zerbitzua Lorry Rail enpresarekin ustiatzeko, 2016an abiaraziko dena. Hasieran, Tarnosetik (Baiona ondoan) abiaraziko da Dourges-eraino (Lille eta Calais-etik oso hurbil), eta ondoren, Euskal Herriraino luza daiteke euskal Y martxan jarritakoan eta sareak mugatik jarraipena izango duela ziurtatuta. 2016an martxan jarrita, 85.000 ibilgailu astunen garraioa ahalbidetuko da urtean, trafikoaren %7 hain zuzen. Bagoi gaineko atoiak kargatuko ditu Modalohr sistemaren arabera, gidaririk gabe.

D) Europako merkantzien igarobidea

Europako Parlamentuak eta Europako Kontseiluak merkantzia garraio lehiakorragoa izateko Europako trenbide sareari buruz emandako *913/2010 Arautegia (EB)* laster indarrean sartuta (2013ko azaroaren 10ean), mugaz gaindiko eta nazioz gaindiko merkantzien trenbide garraioa

bultzatzeko esperantza dago epe laburrean. Izan ere, arautegi horretan ezarritakoaren arabera, merkantzien nazioarteko trenbide ibilbideak sortu eta antolatzeko arauak xedatu dira, eta bertan aintzatesten da 4. igarobideko zatitzat Euskadi-Akitania euroeskualdea eta Paris eta Europa iparraldetik lotzen dituen sarea, eta Madrilekin, Penintsulako hegoaldearekin eta Portugalgo Leixoes, Lisboa eta Sineseko portuekin eta Algecirasekin hegoaldetik. Izan ere, tartean diren azpiegituren estatu kideek eta administratzaileak (horien artean RFF eta Adif) bide berriak ezartzeko lanean ari dira, eta dagoeneko badago kalitatezko 21 bide berria egiteko eskaintza, haiek eskatuta, trenbideen 3 operadore garrantzitsuren aldetik. Gainera, garraio-aldaketarako eragiketak bizkortzeko konpromisoa dago Irun eta Hendaiako mugan, zabalera ezberdina dela-eta linearen jarraikortasunak iraun bitartean, hain zuzen ere igarobideko tren zerbitzu horiekin loturiko eragiketak gehienez 6 ordura murrizteko. Halaber, igarobidea epe laburrean Alemaniako helmugetarako ibilbideekin lotzeko bideen eskaintza ere badago.

III.- PROPOSAMENAK

III.1.- GARRAIO MODU GUZTIETAN ALDI BEREAN OINARRIZKOAK ETA KOMUNAK DIREN LAU PROPOSAMEN AZPIMARRATU BEHAR DIRA, OSO KONTUAN HARTU BEHARREKOAK OINARRIZKOAK DIRELAKO, GARRAIOAREN ARLOKO NEURRIAK HARTZEAN:

1. Mezu politiko argia eta behin eta berriz agerrarazia merkantzien egungo garraioari buruz: orain arteko merkantzia garraioa ez dela iraunkorra, garraio moduak berrorekatzeko borondate politiko irmoa eta distantzia laburreko itsas garraioaren eta trenbideko garraioaren kuota igotzea, hain zuzen ere garraio operadoreek eta kargatzaileek garraio politiken garapenaren norabideari buruz dituzten zalantzak argitzeko.

   Ezarri nahi den garraio eredua argi eta modu egonkorrean ezagutarazi nahi da, hura osatzen duten azpiegiturak eta oinarrizko ezaugarriak azalduz, halako moldez non ziurtasuna emango baitzaie operadoreei sarearen definizioari eta eragiketa eta epeen baldintzei dagokienez. Oinarrizko azpiegiturek luzaz izan dituzten aldaketek eta definiziorik ezak (Euskal “Y”k, adibidez) ez diete errazten operadoreei inbertsiorako erabakiak hartzea eta ez dizkiete ematen kargatzaileei kargak kudeatzeko formula logistiko berriak, edo haien eragiketetan aldaketak aurreratzeko.

2. Europako Batasunean garraioen sektorean nagusitzen ari den *deskarbonizazio* printzipioa aintzat hartzea. Ezinbestekoa izango da petroliotik aparteko garraioa lortzeko helburua barneratzea, hain zuzen garraioen “*deskarbonizazioa*” garraioaren plangintzari eta

antolamenduari, zerbitzuen antolamenduari, funtzionamenduari eta helburu horrek berekin dakartzan aldaketei dagokien arlo guztietan.

Hori dela-eta, aintzat hartu behar da filosofia horrekin bat datozen irizpideak aplikatzea hala nola energiaren aldetik eraginkorrak diren katea logistikoak erabiltzea, “azken kilometro”ko merkantzien garraioaren antolaketa eraginkorragoa, kargak taldekatuz eta banako emateak saihestuz… Distantzia ertainetan, ibilgailuen iraunkortasunarekin eta erregaiekin batera, zenbait neurri ezartzea hala nola bolumen handiak finkatzea emisioen eta trafiko pilaketen gaineko eragin nabarmena izatea lortzeko, trenbide garraiobidera edo nabigaziora aldatzeko soluzio modalak eta karga multimodalak sustatzea, energiaren erabileraren eta emisioen aldetik hobetuak.

3. Benetako kostuak ordaindu behar dituen garraio modu bakoitzaren printzipioa aplikatzea. Ez da hori egungo egoera eta, beraz, kostuen osotasuna barneratze maila ezberdinek desitxuratuta daude garraio moduen arteko lehiako baldintzak. Izan ere, errepidearen aldekoak izan dira tradizioz, eta aurrekontu publikoetan barneratuta daude errepideak eraikitzea eta mantentzea, baina ez du bereganatzen zarata kostu handia eta sortzen duen kutsadura.

   “Ordaintzen duen erabiltzailea” eta “kutsatzen duenak ordain beza” printzipioak oso finkatuta daude EBren baitan, eta gero eta lege gehiago sorrarazi dituzte. Printzipio horiek erabat betetzearen alde egiten dute Europako garraio politikak datozen urteetarako dituen norabide berriek. Bide sareak erabiltzeagatiko kanonak pixkanaka nagusituta eta petrolioaren prezioak igota, oreka berria ezartzearen aldeko joera nagusitzeko bidean da garraio moduak lehian aritzen diren baldintzetan.

   Garraioen erabiltzaileek, etorkizunean, kostuen zati handiagoa hartuko dute beren gain, eta kanpokoak barneratzeari esker, honako hauek uztartu ahal izango dira: merkatuaren aukeraketak, garraio moduen arteko lehia baldintzak, lehia zuzenean eta iraunkortasuna lortu beharra.

   Europako Batzordeak beharrezkotzat jotzen du errepideen tarifak ezartzeko politiken ezberdintasuneko egungo egoerari amaiera ematea estatuetan, eta kanpoko barneratze sistema harmonizatua eta nahitaezkoa ezartzea aztertzen ari da ibilgailu komertzialetarako.

4. Katea logistikoen errendimendua eta katea horiek osatzean garraio moduek duten osagarritasuna hobetzeko printzipioa, garraio modu bakoitzaren eraginkortasunaren ingurune naturalaren arabera, betiere osagarritasun eta lankidetza oinarriekin bat etorriz, ez kontrajartzeko edo aldatzeko asmoz. Printzipio horiek aplikatzeari esker, intermodalitate

eraginkorra bermatu daiteke, modu bakoitzaren abantailak lankidetzan oinarrituta baliatuz eta aldatzearen kontrako joerak ahulduz (ezinbestean gertatuko dira kontrako jarrerak).

III.2.- ITSAS GARRAIOAREN ARLOKO PROPOSAMENAK

Trafikoa errepidetik itsasora aldatzeko prozesua motela eta konplexua da. Abiapuntu gisa dauden baldintza teknikoen, azpiegituren, ekipamenduaren eta logistikaren aldetik dauden baldintzez portuetako lurreko loturez eta karga bolumenaren existentziaz gain, irmotasunez jardun beharra dago prezioaren, denboraren, fidagarritasunaren eta segurtasunaren aldetik, kargatzaileen beharretara egokituriko zerbitzu lehiakorra lortu ahal izateko.

- Laguntza publikoa merezi dute egin beharreko inbertsioen arriskuek. Izan ere, aldez aurretik inbertsio horiek egin behar dira portuko ekipamenduaren eta azpiegituren aldetik (terminalak, garabi espezifikoak, arrapalak…), distantzia laburreko itsas garraioko zerbitzu berriak abiarazi ahal izateko. Arau-eremu egokia emanez laguntzeaz gain, botere publikoek "seinale egokiak" eman behar dituzte garraioaren bilakaeraren norabideari eta distantzia laburreko itsas garraioaren eginkizunari buruz. Hartara, beharrezkoak dira zerbitzu berriei eusteko laguntzak hasieran, zerbitzuak eratzen direnetik karga masa kritikoa lortu eta egonkortu arte. Garraio eraginkorra saritzeko ekobonoak eta ekoprimak, adibidez, ekimen egokiak eta beharrezkoak dira aurretik errepidetik bideraturiko trafikoak itsasora erakartzen laguntzeko, eta ez errepideko trafiko berriak itsasorakoak.

- Garraio sistemaren iraunkortasunik ezaren egungo arazoaz jabearazteko eta itsas garraioaren abantailak eta bertuteak ezagutarazteko kanpaina gogorra. Horri esker, garraioak bizkortasunaren aldetik dituen egungo eskakizunei egoki erantzuten ez dien garraio modua izateari buruzko okerreko irudipenak hautsiko dira.

- Itsas garraioak ingurumenaren aldetik dituen abantailak sustatzea, baita kutsadura gutxiago sortzen duen garraio mota hori erabiltzeak merkatuan aintzatesteko moduak bideratzea ere, erabilera horri balio komertziala emanez (itsas ekolabela).

- Prezioaren faktoreak duen funtsezko garrantzia dela-eta, ezinbestekoa da Euskadi-Akitania euroeskualdeko portuek eta terminalen eta zerbitzuen enpresa emakidadunek ahalik eta lanik handiena egitea haien instalazioen eta zerbitzuen lehiakortasunean, adibidez, karga erabiltzea, portuko tasak, etab. *Short sea shipping* delakoa erabiltzen duten enpresen guztizko kostu logistikoen %40 - %60 izan daitezke zerbitzu nautikoak, Europako Batzordearen arabera.

- Ezinbestekoak izango dira izapideen eraginkortasuna handitu, portutik irteteko edo heltzeko denborak eta merkantzia jasotzeko edo emateko denborak bizkortu eta kostuak murriztuko dituzten neurriak. Eraginkortasun galdu barik zerbitzuak eta kontrolak bizkortzeko eta murrizteko ahaleginak, baita horien ordu-baliagarritasuna ere.

- Prozedurak bizkor aplikatzea. EBk denboran eta kostuetan inbertsio txikiagoa duten aduanako izapideak betetzea errazteko ezartzen ari den prozedura dira ("ingurabide urdina"). Administrazioaren sinplifikazioa bultzatzea portuetan, eta prozedura elektronikoak eta telematikoak erabiltzea. Informazioaren truke elektronikoa erabiltzea administrazio kargaren katea logistiko multimodalean zehar. Arlo horretantxe eman ditzake formula berritzaileak eta eraginkorrak euroeskualdeko portuen arteko lankidetzak.

- Lurreko garraio sareekiko sarbideak eta loturak hobetzea. Hinterland handitzeaz gain, sareen lehiakortasuna hobetzea ahalbidetzen dute. Zenbait aldarrikapen historikotan, Bilboko portuan adibidez, trenbide soluzioa eskatzen da, zertarako-eta portua eta trenbide sareak bidaiarien sareetatik aparte lotzeko, inguruko herrialdeetako hiriguneak zeharkatu behar izan gabe.

- Portuko merkantzietarako trenbide sare erabilgarria handitzeak portura edo portutik trenbidez bideraturiko merkantziaren ehunekoak igotzea ahalbidetuko luke.

- Europako zabalerako mugaz gaindiko trenbide loturarik esker, perspektiba berriak izan litzakete Euskadiko eta Akitaniako portuek hinterland-en aldetik. Euroeskualdeko portuen trenbideak harekin lotuta daudela ziurtatu beharra dago. Bilbori eta Bordeleri dagokienez, RTE-T-ko sare nagusiko portuak diren aldetik, EBk inposatuko du merkantzia garraioaren trenbide sistemari loturik egon beharra.

- *Short sea shipping*-erako eta itsas autopistetarako egokiak diren (terminalak, ekipoak, gordailuak, etab.) instalazioen kokapena eta ahalmena handituko dituzten portuko guneak kudeatu behar dira. Horretarako, ezinbestekoa da portuaren inguruko udalerriek portuen garapenari buruzko etorkizuneko ikuspegia izatea, baita portuko jarduera logistikoetarako guneen garrantziaz ere (goranzko beste jardueretarako beharrezkoak diren beste batzuez gain, itsasoko energi instalazioak esate baterako), soilik hirigintzarako erabili beharrean.

- Gero eta zorrotzagoak diren ingurumen eskakizunetara eta emisioak murrizteko bideetara ere egokitu beharko du itsas garraioak. Izan ere, eskakizun horiek ezarriko ditu EBk deskarbonizazioaren gaineko helburuak lortzeko. Itsasontzi handien energi eraginkortasun handiagoa ahalbidetzeko portuko zerbitzuetan inbertitzea hala nola erregai alternatiboetan, gas likidotuaren hornidura, elektrizitatea lurreko saretik hornitzea itzalitako itsasontzi

handietako motorrak mantentzea, etab. Gainera, kutsadura murrizten eta energi faktura jaisten ere lagundu beharko dute.

- Txanponaren beste aldean, distantzia laburreko itsas garraiorako bereziki egokituriko itsasontzi handien diseinua eta eraikuntza bultzatu beharko da, betiere ingurumen estandar handiagoen arabera eta kutsadura txikiagoa sortzen duten erregaiak erabiliz.

- Komenigarria izango litzateke Europako Batzordeak argitzea itsasoaren autopistaren kontzeptua eta eskakizunak. Izan ere, bi porturen arteko itsas garraiotzat hartu izan da soilik, honako hau saihestuz: soilik itsas garraioa gainditzen duten garraio katea logistikoan txertaturiko zerbitzu konplexua dela.

III.3.- TRENBIDE GARRAIOAREN ARLOKO PROPOSAMENAK

- Prestazio handiko linea berriak martxan jarrita trenbide azpiegituren ahalmen handiagoa denez gero, hazkunderako aukerak ematen zaizkio trenbideko merkantzia garraioari, baina horretan ere sarearen jarraikortasunik ezak eta mugan karga hausteak dakarten arazoaren zama eramango dute berekin. Penintsularen eta Europako gainerako herrialdeen arteko trenbideen zabalera ezberdintasunak eragindako arazoak dira, alegia.

  Ildo horretan, bideen zabalera desberdintasunak, behin eta berriz aipatzen bada ere, ez du garrantzi txikiagoa mugaz gaindiko trenbide zerbitzuen garapenean: trafikoaren jarraikortasuna galarazten du eta denbora eta kostua gehitzen dizkie mugaren alde bietako trenbideko harremanei. Hori dela-eta, Penintsularen eta Europaren arteko merkantzien trenbideko trukeen garapenean historikoki izan den eragozpen horri amaiera emateko jarduketa irmoaren aldekoak gara, hirugarren erraila lehenbailehen ezartzea sustatzearen aldekoak. Hala, jarraikortasuna emango zaio sareari mugaren alde bietan, karga-hausturak dakartzan kostuak saihestuko dira eta egun errepidetik garraiaturiko merkantzia-fluxuen trenbide modura erakarri ahal izango da. Ezinbestekoa da jarrera irmoa izatea estatuko agintari eskudunen aurrean aldarrikapen historiko horretan, zertarako-eta garraio sistema iraunkorra osatzeko. Sistema horretan, dagokion eginkizuna bere gain hartzeko modua izango du trenak merkantziak garraiatzean, baina oraindik galarazi egiten zaio eginkizuna, anakronismo horrek irauten duelako.

  Irun eta Astigarraga/Donostia artean iragarritako hirugarren erraila ahalik eta gehien bizkortu beharra dago, merkantzietarako trenbide linearen jarraikortasuna lehenbailehen errealitate bihurtzeko.

Irunek eta Euskal Y-k Lezon izango duten lotura ere lehenbailehen egin beharra dago, linearen bigarren jarraipen-tokia izateko eta mugaren alde bien arteko merkantzia eta bidaiarien trafikoa handitu ahal izateko.

- Merkantzien tren igarobideen arloko Europako araudia epearen barruan betetzea (2013ko azaroa). Bidearen zabaleran oraindik jarraikortasunik ez badago ere, beharrezko neurriak hartuko dira bide berriak abiarazteari, RENFE/SNCF Hendaia/Irunen artean egun dagoen linearen zirkulazioaren lehentasunezko estatusa emateari, mugako garraiobidearen aldaketa epe murriztuan egiteko (6 ordu) konpromisoa betetzeari eta igarobidearen eraginkortasunerako beharrezko inbertsioen programari dagokienez.

- Tarnos eta Dourges arteko trenbide autopistaren abiaraztea bizkortzea eta horren ibilbidea Euskadira handitzea (Lezo/Astigarraga/Gasteiz) teknikaren aldetik posiblea denean.

- Ezinbestekoa izango da trenbide sarearen multzoaren gaineko ikuspegi koordinatua izatea garraio sistema eraginkorra eta lehiakorra ezartzeko, modu ezberdinen eta sare ezberdinen arteko trukeak ahalbidetuko dituzten plataforma intermodalen bidez. Berebiziko garrantzia du horrek gaur egun aztertzen ari diren eszenatokietan. Izan ere, ez dira soilik garraio moduak konbinatu behar, baizik eta, tren moduaren baitan, kasuan kasuko helmugetara iristeko trenbide-zabalera desberdinak ere uztartu behar dira. Azpiegituren erabilera konbinatu egokia ezarri beharko da, baita trenbide sarearen elikadura bultzatu ere, zertarako-eta merkantziak errepidetik garraiatu barik trenbidetik bideratu ahal izateko.

- Trenbide sare berria funtzionamenduan jartzeari esker, ahalmena askatu ahal izango da linea konbentzionaletan. Merkantzien garraioan erabiltzen direla bermatu beharra dago, modernizaziorako beharrezko jarduketen bidez eta sarea merkantzietara edo intentsitate handiagoko garraiorako egokituz. Bestalde, garapenerako dituzten mugak aztertu behar dira hala nola portuetako sarbideak, nodoak, plataforma logistikoak eta aldiriko zerbitzu berak izatea metropoli eremuetan.

- Bizkor egitea merkantzien garraioaren funtzionamenduaren oinarriak diren plataforma logistika intermodalak Euskadiko geroko trenbide saretik (Lezo-Gaintxurizketa eta Jundiz). Horien diseinuan, ahalik eta eraginkortasun mailarik handiena bermatuko da haien funtzioen garapenean eta, beraz, trenbideko merkantzia garraioaren eskaintza eraginkorra eta lehiakorra izateko lagungarria izango da.

- Bordele eta mugaren arteko trenbide linea berria egin artean, beharrezko hobekuntza eta berrikuntza obrak egitea Frantziako egungo linean, baita galiboa B1 araura egokitzekoak ere, hain zuzen ere hirugarren erraila Hendaia eta Astigarraga artean eta Irun eta Lezo artean

Europako zabalerako bideak ezartzeak merkantzien trafikoan ekarriko duen hazkundea bere gain hartu ahal izateko.

- Merkantzien trenbideko garraioa erabiltzeko posibilitate berrien oinarri bakarra ez dute azpiegiturek eta horien konbinazio egokiak izan behar, baizik eta azpiegiturak eraginkortasunez dabiltzala bermatzeko eta zerbitzuak behar besteko fidagarritasunarekin, prezioekin eta kalitatearekin eskariari egokitzen zaizkiola bermatzeko ere.

- Garraio modua aukeratzean, kalitatearen inguruko hainbat beharkizunek dute eragina hala nola fidagarritasunak, malgutasunak, segurtasunak, atez ateko ibilbidearen denborak, hain zuzen terminaletako manipulazio eta informazio prozesuekin eta sarearen kudeaketaren lotuak. Izan ere, horietan guztietan hobetu beharko du tren garraioak bere kuota modala igotzeko, eta haien inguruan bideratu behar da neurri multzo bat.

- Trenbide sare berri osoaren zerbitzuko operadoreek zerbitzuak bezeroari bideratuta emateko duten konpromisoa bermatu behar da, baita kalitate, prezio eta fidagarritasunaren gaineko eskakizunei erantzuna emateko ere. Ezinbesteko baldintza da trenbideko merkantzia garraioa eraginkorra izan dadin Euroeskualdean errepidearen eskaintzaren aurrean.

- Frantziako tren linea berria egin bitartean, Irun-Hendaiako guneak gakoa izaten jarraituko du Espainia eta Frantzia arteko trenen zirkulazioan, Pirinioen eta Atlantikoaren arteko bidegurutzeko sareari jarraipena emateko toki bakarra den aldetik. Horren garrantzi estrategikoa dela-eta, komenigarria da gune erreserbari eustea, merkantzien trenbide garraioarekin loturiko jarduerarako.

- Ezinbestekoa da merkantzien trenbide sistemaren kalitatea eta fidagarritasuna bultzatzea. Osterantzean, ez da lehiakorra izango eta ez da lortuko hainbeste desio den errepidetik trenbiderako aldaketa. Zerbitzua ematen dutenen arteko lehiaren baldintzak zaindu behar dira, halako moldez non operadore berriak sartu ahal izango baitira eta nagusitasunik gertatuko ez baita operadore publiko tradizionalen onurarako.

- Trenbideko merkantzien garraioaren inguruko irudi-kanpaina egitea. Garraio hori bideratu ahal izango da azpiegitura berriekin eta egungoekin izango den trenbide sarearen bidez, merkatuan sartzeko eta erabiltzaileentzako bereizgarri ekologiko gisa erabiltzeko. Hala, kutsadura gutxiago sortzen duen garraio modua ustiatu ahal izango dute operadoreek ingurumena errespetatzen duten enpresaren marka-irudi gisa, itsas garraiorako proposatzen den bezala (trenbideko ekolabela).

III.4.- GARRAIO INTERMODALA BULTZATZEKO PROPOSAMEN KOMUNAK

- Kultura aldaketa sustatzea kargatzaileen artean: Europako itsas kabotajearen beharraz eta trena gehiago erabili beharraz jabearazi garraio soluzio gisa, errepideko garraioarekiko gehiegizko menpekotasunaren aurrean, batez ere trafiko bolumen handienak eta Europako helmuga urrunenak dituzten kargatzaileen artean. Izan ere, gizarte, ekonomi eta ingurumen arazo handiak dakartza errepideko garraioak.

- Gure euroeskualdea zeharkatzen duten merkantzien herrialde igorleak eta eskualdeak jabearazteko jarduketa espezifikoak, errepideko merkantzia garraioa behin eta berriz erabiltzearen arazoei eta alternatibei gainekoak, errepidea ez bestelako garraio moduak erabil ditzaten. Akitanian eta Euskadin garraio-aldaketa modala ahalbidetzeko neurriak bultzatzeaz gain, gure lurraldeak zeharkatzen dituzten kargen bidaltzaileek garraio modu hori aukeratzearen alde agertu behar dute.

- Errepideko merkantzia garraioaren sektorearen berregituraketa sustatu beharko da, hain gogorrak izan ez daitezen petrolioaren prezioen bilakaerak berak dakartzan aldaketak. Garrantzizkoa izango da ere kamioien profesionalak katea logistiko intermodaletan txertatzea, non errepideko ibilbidea garraio zerbitzuen parte izango baita. Bestelako garraio moduak ere izango dira bertan, eta enpresek dimentsio handiagoa izatea sustatuko da, garraio intermodalaren zerbitzuak eman ahal izateko.

- Garraioaren berrikuntza bultzatzea, zeren eta garraio eraginkorragoa, kutsadura gutxiago sorten duena eta, azken finean, petrolioren menpe ez dagoen garraioa mugikortasun kontzeptu berriaren arabera baizik ezin izango baita ezarri, teknologia berrien multzoan eta jokabide ekologikoagoan oinarrituta. Gainera, aukera ekonomikoa da euroeskualdeko teknologi zentroentzat eta industrientzat. Horregatik, garrantzizkoa da programetan parte hartzea sustatzea. Europako Batzordeak garraioaren gaineko ikerketak, berrikuntzak eta teknologia berriak ezartzeko programa horiek sortuko dituela aurreratu du. Ibilgailuen eraginkortasuna motor, material eta diseinu berrien bidez; energia garbiagoak, erregai berriei eta propultsio sistemei esker; segurtasun handiagoa eta azpiegiturak hobeto erabiltzea, informazio, komunikazio eta mugikortasun sistema inteligenteen bidez.

- Epe laburragoan, kamioien eraginkortasuna hobetzeko ahaleginei eutsi behar zaie, motor eta erregai berriekin, baita segurtasun handiagoaz gain kutsadura gutxiago sortzen duten ekipoak dituzten kamioien berrikuntza sustatzeari ere.

- Halaber, teknologiak gaur egun trafikoaren kudeaketa eraginkorragoa izateko eskaintzen dituen posibilitateak baliatu behar dira garraio modu bakoitzean: ibilbideak planifikatzeko

sistema inteligenteak, emateei buruzko informazioa, kargak denbora errealean jarraitzea eta aurkitzea edo trafiko fluxuen eta programazioa hobetzea. Informazio eta komunikazio inteligenteko teknologiak ere ezartzea, administrazio prozedura erraztu ahal izateko.

2. KAPITULUA: BIDAIARIEN GARRAIOA

Iberiar penintsula Europar Batasunean sartu zenetik, nabarmen egin du gora bidaiarien mugikortasunak, baina era desberdinean garraio moduen arabera, eskuragarri dauden zerbitzuek eta azpiegiturek mugatuta. Mugikortasun hori, aldi berean, bi eskualdeetatik igarotzen diren Europa barneko eta eskualde arteko harremanei ere badagokie.

2010ean, lehenbiziko ekarpen komuna eman zuten bi biltzarrek, bi eskualdeen arteko garraio kolektiboak errazteko. Ekarpen berri horrek elementu garatuagoak ematen ditu, eta Frantziako gobernuak GPSOn proposaturiko egutegiaren testuinguru berriari dagozkionak biltzen ditu bere gain.

Azken hogei urtean, apurka-apurka handituz joan da errepide-sarea, erabiltzaileen fluxuetara egokitzeko. Baina, aldi berean, trenbide sarea eta horri lotutako zerbitzuek hobekuntza batzuk besterik ez dituzte izan. Aribideko bilakaera, funtsean, mugaren hegoaldean biltzen da; aldaketa garrantzitsuak ekarriko ditu, ordea.

I. EGIAZTAPENAK

- ✓ Atlantikoko ardatzean biltzen da Iberiar Penintsularen eta Europako gainerako herrialdeen arteko bidaiarien gero eta bidaia kopuru handiagoaren zati bat. Moduen kuotetan, erabateko nagusitasuna du errepideko garraioak. Hori dela-eta, izandako bilakaeren gaineko lehen ikuspegia ezarri beharra izan dute bi Biltzarrek, eskuragarri dituzten datuak oinarri hartuta.

- ✓ Mugatik igarotzen diren ibilgailu arinen zirkulazioaren %56 inguru gehienbat eskualde mailako ibilbideko kuota duten bost helmugari dagokie; Frantzia eta Espainiaren arteko trukeak fluxuen %90etik gora dira, eta erabat nagusitzen zaizkie nazioarteko trafikoko fluxuei.

- ✓ Toki mailan, Donostia eta Baionako mugaz gaindiko eremuko biztanleria, 470.000 pertsona, bere ezaugarriak dituen hurbileko mugikortasun-arroa da.

  Joan den hamar urtetik gora Pirinioetako Garraio Behatokiak bildutako datuak, gaur egun eskuragarri dauden bakarrak, oinarri izan dira eginiko azterketan, baina inkesta espezifiko batetik datozenez gero, ez dira eguneratu bidaiarientzat 2009tik hona.

Akitania Euskadi euroeskualdeak, 2012an, «Transfermuga» izeneko azterlana abiarazi zuen, Baiona/Donostia igarobidearen mailako joan-etorrien errealitatea hobeto ikusteko.

Joan-etorriak egiteko zioei eta ibilbideen izaerari buruzko inkestak izan zituen oinarri *Agence d´Urbanisme Atlantique et Pyrénée* (AUDAP) delakoak azterlana egiteko, hain zuzen eraginpeko eragileekin eta taldeekin eginiko elkarrizketatik atera zirenak. Azterlana osatzeko, Baiona Euskal Herria CCI eta mugaz gaindiko *Bihartean* CCIren inkesta bat egin zen, zertarako-eta Euskal Herriko eta Landetako hegoaldeko biztanleek Espainiako dendetara eginiko mugaz gaindiko erosketen eta fluxuen gaineko baterako irudipena izateko. Azterlan horretan, bisitaturiko gune komertzialak aipatzen dira bereziki (bentak, merkataritza zentroak, hiriguneak, etab.), ikusitako mugikortasuna barne. Horri esker, aplikatu beharreko mugikortasun politika publikoak zehaztu ahal izango dira. Aldi berean, etxetik lanerako mugaz gaindiko mugikortasuna (2007ko datuak) oso txikia dela ematen du, eguneko 5.000 fluxu Frantzia eta Espainia artean, eguneko 2.500 fluxu baino gutxiago mugaz gaindikoetan (funtsean Pirinio Atlantikoetatik; Insee iturria).

I.1. ERREPIDEKO GARRAIO MODUA

Errepideko garraioaren aurrerapena, azken urteetan, banako moduetatik bideratu da gehienbat, eta bidaiarien bidaia-bektore nagusia da. Garraio kolektiboa, aldiz, oso mugatuta egon da aldi horretan.

A63 autobidea eta Hendaia eta Irun arteko bi pasabideak erabiltzen dituztenen urteko errepideko trafikoa 16,4 milioi ibilgailu arinekoa dela zenbatetsita da, hots, 32,4 milioi bidaiari:

- 2,9 milioi ibilgailu arinek nazioarteko ibilbidea egiten dute, hots, 8,2 milioi bidaiarik.
- 13,5 milioi ibilgailu arinek mugaz gaindiko ibilbidea egiten dute (horietatik 4,3 milioi Hendaia eta Irun arteko tokiko trafikoari dagozkio), hots, 24,2 milioi bidaiarik (horietatik 6,9 milioi Hendaia eta Irun arteko tokiko trafikoari dagozkio).

a) Banako garraioak

Pirinioetako Garraioen Mugaz Gaindiko Behatokiak eginiko inkestek erakusten dutenez, fluxuen hazkunde erregularra dago. Ibilgailu partikularrek toki nagusia hartzen dute erabiltzeko malgutasunaren eta mugikortasunaren gaineko igurikapenak betetzeko zerbitzu kolektibo lehiakorrik ezaren aldetik.

Hiru behar motetarako **hurbileko joan-etorriei** dagozkie ibilbide horien gaineko berrikuntza nagusiak: aukerak (dendak, aisialdia, etab.), ohiko harremanak (lana, hezkuntza, osasuna, etab.) tokiko turismoarekin zerikusia duten garraioak.

Lankidetza ekonomikoek eta hurbileko turismoaren igoerak (komertzialak batez ere) eta handitzeak hazkunde nabarmena dakarte mugikortasunean.

Ausazko eta ohiko joan-etorriei dagozkie tipologia horretako emaitzako bidaiak:

- *joan-etorrien %85 inguruk merkataritzan eta pertsonentzako zerbitzuan oinarritzen dira, eta %9,3 besterik ez dagokio lanari.*
- *1 566 934 mugimenduk eguneroko loturako garraioekin dute zerikusia, 1 959 357 astean behingo ibilbideekin eta 1 769 275 hilean behingoekin (2009ko datuak).*

Fluxu nagusi horiekin batera, turismo trafiko handikoak, funtsean, uda partean metatzen dira, baina puntako trafikoak ere ageri dira udaberriko oporretan.

b) Garraio kolektiboak

Hauexen inguruan bideratzen dira **errepideko** garraio kolektiboak:

- alde batetik, bi eskualdeen arteko ohiko loturak, baina gaur egun operadore eta zerbitzu gutxi batzuk baino ez dituzte mugiarazten,
- bestetik, turismo bisitak (hurbilekoak) eta talde irtenaldiak, sarritan turismo agenteek antolatuak,
- horiei gehitzen zaizkie nazioz gaindiko loturak, Frantziako zenbait biztanle-gune handi eta Espainiako hiri nagusiak lotzen dituztenak.

Hurbileko garraioei dagokienez, autobusean joaten dira 25.000 bidaiari, Irun eta Hendaia artean udan garraiaturiko bidaiarien antzeko kopurua; hondartzarako garraioarekin lotutako bidaiak dira horiek.

Hauexek dira mugaz gaindiko zerbitzu erregularrak bermatzen dituzten operadoreak: Pirinio Atlantikoetako autobusen hiri sareak (7.600 bidaiari) eta Donostiarako: Lurralde Bus (29 200), hiri barruko sareak (autobusak) hurrenez hurren Chronoplus (1100) eta Donostiabus (19 700).

c) Eragina

Hiri handietako ardatzetan (Bordele, BAB, Donostia, Bilbo) izaten den trafiko pilaketa da errepideko mugikortasun horien ondorio nagusia; bertan egiten dute bat fluxuek (hirikoak, hiri ingurukoak, trafikoak, eskualdekoak, etab.). CO2 emisioek lotura zuzena dute zirkulazioan den ibilgailu kopuruaren progresioarekin. Hala, ibilgailuen emisioak murriztu ahal izango dira soilik ibilgailuak berrituz doazen heinean.

I.2 TRENBIDEKO GARRAIO MODUA

Trenbideko garraioaren bilakaera lehenik eta behin egun garraioaren jarraikortasuna eteten duen bide zabalera-desberdintasunak mugatuta dago. Bilakaera hori, lehenik eta behin, azpiegituren eta materialen menpe dago neurri handi batean eta, beraz, zerbitzu eskuragarrien mendean.

Hendaia eta Irungo geltokien arteko tren trafikoa, zenbatespenen arabera, 0,63 milioi bidaiarikoa da (gaueko trenetan izan ezik: TALGO):

- 0,14 milioik muga zeharkatzen dute SNCF eta RENFEren zerbitzuekin.
- 0,49 milioik muga zeharkatzen dute Euskotrenen zerbitzuekin (horietatik 0,14 milioi Hendaia eta Irun arteko tokiko trafikoari dagozkio).

Hendaia eta Irungo geltokietara joateko garraio moduak eta zuzeneko edo TOPO bidezko bidaiarien tasa aztertutakoan zenbatetsi denez, 0,5 milioi bidaiarikoa da gutxi gorabehera nazioarteko eta mugaz gaindiko trenbide trafikoa (gaueko TALGO trenak izan ezik), hots, kuota modalaren %2.

a) Egungo zerbitzuak

Bidaiariei eskainitako erlazioek, gaur egun, oso urriak izaten jarraitzen dute; distantzia luzeko mugaz gaindiko lotura kopuru oso txikia da Frantzia eta Iberiar Penintsula artean, Hendaia-Irunetik. Gainera, mugako bi geltokien arteko zerbitzuaren jarraipenik ezaren zailtasuna dago, 2 km-ko tartearekin banatuta, baita hurbileko tren erlazioen gaineko koordinaziorik ez izatea ere: Frantziako TER sareko zerbitzuak eta RENFEren nazio sarekoak eta TOPOren eskualdekoak.

Bidezkoa da aipatzea transferentzia modalik ez dagoela toki mailako mugaz gaindiko hiri inguruetan, ekipamendu eta zerbitzu eskuragarriengatik. Bi eskualdeetako beste hirigune handi batzuetan, aldiz, bereziki dinamikoa da transferentzia hori dirudienez, non Bordeleko tranbian eta Bilboko metroan oinarrituriko talde garraioen bilakaerari esker bidaiarien jokabide aldaketa nabarmena gertatu ahal izan den.

Garraioa antolatzen duten agintariek eta ustiapen enpresek trenbide sareen erabilerari buruz

2012an bildutako datuen arabera, 19.000 bidaiari daude eguneko Lasarte-Hendaiako linean, 25.000 bidaiari Brinkola-Irunen eta Akitania aldean, berriz, 35.000 bidaiari besterik ez dira urtean. Hegoaldeak duen eskaintzaren garrantziagatik gertatzen da alde hori gehienbat.

b) Sarearen egoera eta bilakaerarako igurikapenak

Honako hauek aldatu dute trenbideko garraioaren bilakaera: ingurumen eskakizunak sartzeak, erregaien kostuen igoerak (petrolio gutxi izango dela iritzita), mugikortasun berriek eta trukeek azken urteetan izan duten progresioak. Europako iparraldea eta iberiar penintsula Atlantikoko fatxadatik lotzen dituen abiadura handiko Europako linearen proiektuan hartzen dute parte Akitaniak eta EAEk; proiektu hori RTE-T-ren sare nagusiaren baitan dago. Proiektuak progresio heterogeneoa du. Bere ezaugarriak eta eskaini ditzakeen zerbitzuek egitura-izaera ematen diote bi eskualdeen arteko garraioetarako eta Europan txertatzeko biderako (ikusi beheragoko mapak).

Zerbitzuan martxan jartzeari dagokionez, 2018rako epean, Bordeleko iparralderantz eraikitzen ari den zatia 2017rako amaitu beharko litzateke Frantzian, zerbitzuan 2018an sartzeko, euskal Y proiektua bezala. Eusko Jaurlaritza Euskal Y-ko Gipuzkoako adarraren ingeniaritza zibileko obrak burutzen ari da (250 km/h-ra mugaturiko linea berria, erliebea eta trafiko mistoa direla-eta), eta Euskal Herriko linearen amaiera lortzeko eskatu dio Espainiako Estatuari, zerbitzuan 2018an jarri ahal izateko.

Alabaina, bitarteko tartean, mugaz gaindiko sekzioan bereziki, ziurgabetasuna dago oraindik ere hainbat aldetatik:

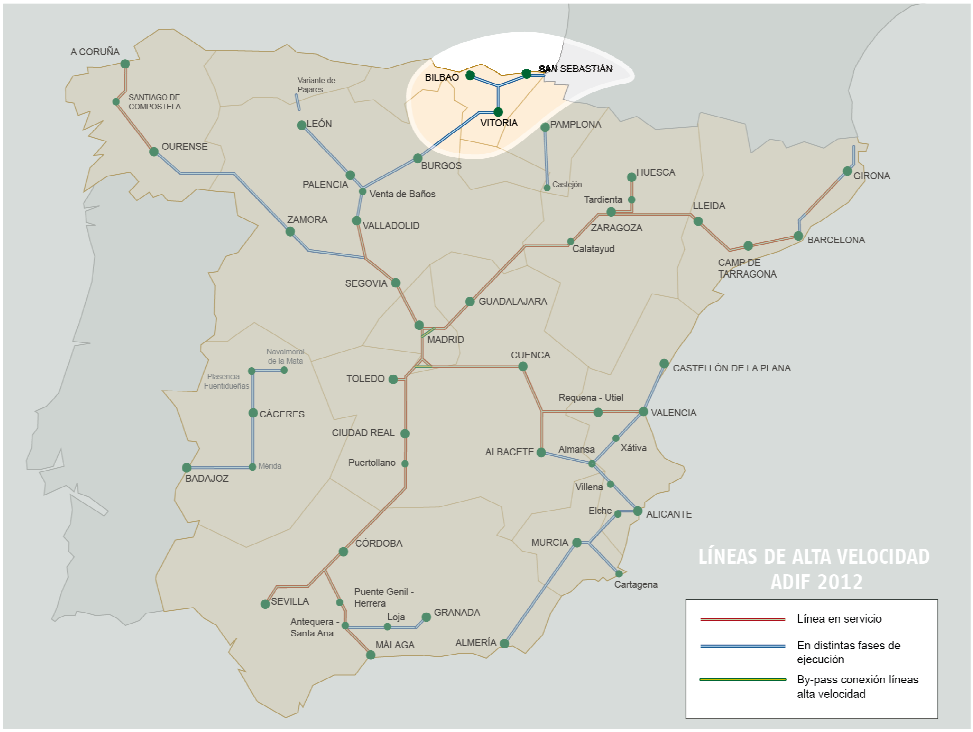
- Azpiegitura berria Frantzian **egiteko egutegia**, epe handiak behar dituzten erabaki prozedurak eta herri onura adieraztea dakarren administrazio kontsulta oraindik onetsita ez egotea Bordele-Dax-Mugako zatirako. SNITren lehentasunen berrikuspena eta proiektuei buruz iragarritako hierarkizazioa gauzatzeke dago oraindik nazio mailan,

- **Mugaz gaindiko zatia** zehazteko Frantziaren eta Espainiaren arteko beharrezko nazioarteko akordioa. 2013ko azaroan, bi herrialdeetako gobernuen arteko bilera izan beharko da,

- Donostia eta muga **arteko zatiaren lan osagarriak,** Frantziak obrak eta erabakiak egin arte etenda daudenak.

Horrenbestez, eta Espainiako gobernuak eta Euskal Autonomia Erkidegoak 2011ko irailaren 28an onetsitako xedapenak direla bide, Astigarraga (Donostiako hegoaldea) eta Frantziako mugaren arteko linea berriaren zatia atzeratu egingo da, GPSO proiekturako herri onuraren

adierazpena lortu ondoren Frantziak hartu beharreko erabakian zain. Azken sekzio horretako obrak koordinatuta egin beharko dira mugaren alde bietako herrialdeen artean. Tarte horretan, lotura bermatuta dago Irun/Hendaiaraino dagoen saretik.



Bien bitartean, eta Frantzian linea berriko zati hori egiteko gutxieneko epeak gutxienez hamar urtekoak direnez gero, linea berrirako obretarako aurreikusitako Europako finantzazioa eskualdatzeko eskatu eta lortu du Espainiak, UIC bide zabalera egokitzeko (hirugarren erraila jartzea), Astigarraga (Donostiako hegoaldea) eta Irun artean dagoen linean. Lotura hori, merkantziak garraiobidez aldatu barik eta bidaiariek trena aldatu barik, martxan egon beharko litzateke euskal Yko proiektua martxan jartzean. 2018rako amaitzea aurreikusita egon arren, Sustapen Ministerioak Bizkaiko eta Arabako adarretan burutu beharreko obren erritmoak baldintzatuta dago, baita zerbitzuan jartzeak ere.

Hirugarren erraila martxan jartzean, jarraikortasunez egingo ahal izango dira tren bidezko harremanak bidaiarientzat.

Espainiako eta Frantziako sareen funtsezko aldaketa horrek nabarmen aldaraziko ditu transferentzia modalaren posibilitateak bidaiarientzat: ibilbideko denbora murriztuko denez gero, erakargarriagoa izango da trena (Baiona-Donostia 1h10, Bilbo eta Gasteiz 1h48m, 1h44m). Gaur egun, berriz, ia 4h30 eta 6h-tik gora behar dira, eta Bordele eta Bilbo artean 3h30, 7h54 izan beharrean).

Hobekuntza horrek mugaren hegoaldea baizik ez du ukitzen; egungo sareak zerbitzua bermatzen jarraitzen du iparraldean, egungo bideak egokituta eta sarea berritzeko prozesuarekin jarraituz.

Gauzak argitzeke daude oraindik aldaketa horiek prestatzearen inguruan: harremanen maiztasunak, eskualdez gaindiko eta nazioz gaindiko loturak bermatzen dituzten trenen kadentzia, materialen balio-aniztasuna, etab.

Ikuspegi horrekin, eta datozen lau urteetarako, indarrean jarraituko dute bi EGABk (ER) 2010eko ekarpenean dauden trenbide moduen erabilera errazteko burutu beharreko ekintzen gaineko egiaztapenek.

I.3 HEGAZKINEKO GARRAIO MODUA

Hegazkineko garraio modua urrutiagoko lotuei dagokie, eta bi eskualdeek aireportuen sare trinkoa dute bidaiarientzat (sei Akitanian eta bi EAEn). Alde batetik zein bestetik, nazioko loturak dira ohikoenak, metropolietarako irisgarritasun ona ahalbidetzen dute eta ekipamendu horietan izandako trafikoak berriki dinamizatu dira helmuga berriak garatuta, bereziki low cost konpainien bidez Akitanian. Horri esker, gehitu egin dira nazioarteko hegaldiak, batez ere udan.

Nahiz eta zenbait aireporturen arteko koordinazio komertzialerako lehenbiziko gogoeta agertzen dela dirudien, oraindik ere nagusi da azken horien arteko lehia testuingurua.

I.4. ITSASOKO GARRAIO MODUA

Bidaiarientzat, oso gutxi erabiltzen dira itsasoko loturak, Bidasoako sasoiko loturako zenbait garraio besterik ez dira, Hondarribia eta Hendaia artean: urtean 341.500 bidaiari, tokiko eta aisialdiko bidaiekin lotuta. Ez dago ohiko loturarik portuen artean.

II. JARDUTEKO PROPOSAMENAK ETA MEKANISMOAK

Egiaztapen global hori dela-eta, eskualdeko bi biltzar aholku-emaileek proposamenak egin dituzte harremanen bilakaera “iraunkorragoa” lortzeko, bidaiarien mugikortasun berrien eragin txarrak mugatze aldera.

II.1- 1. XEDEA: TRENBIDEKO GARRAIOAREN JARRAIPENA BERMATZEA:

Trenbideko sareak arauen arabera (argindarrari, segurtasunari eta abarri buruzkoak) eta bide zabalera homogeneoen arabera jarraitzea aurretiazko beharkizuna da bidaiarien garraioan ikusitako joeren edozein bilakaeratan. Bereziki estatuek zehazturiko proiektuak eta inbertsio berriak egin behar dira.

- **Abiadura handiko sareen linea handiak eta loturak**

  Epe luzerako prestakuntza

  Bitarteko tartean eta mugaz gaindiko zatian dagoen ziurgabetasuna argitu beharra dago, bi eskualdeei dagokiena, eragile guztiek harremanen bilakaera ikusteko modua izan dezaten, baita erakundeen eta aplikatu beharreko modalitateen prestakuntza ere.

  - aurrera egitea azpiegitura berria Frantzian egiteko egutegian, izapide eta egiteko epeak ikusita,
  - Mugaz gaindiko zatia zehazteko Frantzia eta Espainiaren arteko beharrezko nazioarteko akordioa.
  - trenen kadentzia programatzea, eskualdez gaindiko eta nazioz gaindiko loturak bermatzeko.

- **Mugaz gaindiko hurbileko sarea**

  - **Eskualdeko trenak**

  2010eko lehen ekarpenean, Akitaniako sarearen (RFF-SNCF) eta EAEn eskuragarri dauden bi sareen (TOPOA, RENFE-ADIF) artean dauden loturen egungo posibilitate guztiak erabiltzea proposatu zuten bi biltzarrek.

  - *«Oraindik ere beharrezkoa da errodadura eta trakzio ekipo berriak martxan jartzea (bi sareetarako egokituak), baita TERen eskualdeko trenen zerbitzuen kadentzia lortzeko ahaleginak zehazteko ere Akitaniko eskualdeko zatiaren mugaraino eta alderantziz».*

  Donostia eta Hendaia artean dauden lineen UIC trenbide-zabalerara egokitzeko proiektua, orain, funtsezko etapa da hiri inguruko hurbileko zerbitzua errazteko.

  - **Beren bidea duten bestelako sare batzuk**

  Angelu, Baiona, Irun eta Donostiako hiri arteko harremanen zerbitzua luzatzea eta indartzea da kontua, merkataritza guneetara eta aireportuetara iritsi ahal izateko (*2010eko ekarpena):*

- *«Trenen alternatiba osatzeko, autobus zerbitzu azkarragoak eta maiztasun handiagokoak ezarri behar dira, egungo eskaintzaren (urria eta motela) disuasio-efektua desagerrarazteko. Finantzazioa eta emakida-prozedura direla-eta mugaren alde bietako autobus enpresentzako zerbitzuak areagotzeko dauden eragozpenak kontuan izanik, konponbide egokia bilatu behar da, bereziki Frantziako estatuan. Lehenik eta behin, komeni da PESA konpainiaren (Baiona eta Bilbo arteko zerbitzua bermatzen du) eta Transdev konpainiaren (Baiona eta Donibane Lohitzuneren artean ematen du zerbitzua) lankidetzari buruzko azterlana gomendatzea komeni da, eskaintza bizkorragoa eta maiztasun handiagokoa bideratu ahal izateko Donostia eta Baiona arteko egungoa baino (Miarritzeko aireporturako eta Angeluko merkataritza zentroetarako zerbitzua barne). Hartara, Akitania Eskualdeak eta Eusko Jaurlaritzak Euroeskualdearen finantzazioaren laguntzak bultzaturiko proiektu pilotua martxan jarriko da.*

- Eta maila orokorragoan, hiri loturak garatzea, hiri inguruetan dauden hiri txiki ugarietarako mugikortasun ona bermatu ahal izateko. Lurralde horretako biztanleen hazkundea dela-eta, hiriko eta hiri inguruko joan-etorrien kopurua handitu da, baita mugaz gaindiko harremanak ere (tranbia, bere erraila duen autobus elektrikoa, teleferikoa edo beste batzuk, etab.).

II.2 – 2. HELBURUA: BIDAIRIAREN GARRAIO PUBLIKOAREN ERAKARGARRITASUNA HOBETZEA

- Harremanetarako posibilitate berriak prestatzen hasi behar dira orain **2018ko mugari begira**; izan ere, urte horretan jarriko da abian euskal Y eta hirugarren errailaren instalazioa. Baionatik Donostiara etenik gabeko zerbitzu eskaintza antolatzea da erronka, hogeita hamar minutuko maiztasunekin puntako orduetan eta hirurogei minutukoa bestelakoetan. Mugaz gaindiko agintaritza antolatzailea ezarri behar da horretarako, eta horren eginkizuna ekipamenduak eta zirkulazioak kudeatzea izango da. Frantziaren eta mugako herrialdeen arteko beste zerbitzuetan esperientzia baliagarria izan dakioke euroeskualdari. Ikuspegi horrekin egin du laguntza dokumentua Mugaz Gaindiko Misio Operatiboak. Hauexek behar ditu ekimenak:

  - Lurralde kolektibitateek mugaz gaindiko egitura egokia ezartzeko borondate irmoa,

  - Tentsio bikoitza duten errodadura-materiala eskuratzea (1500 V CC/3000 V CC), baita seinaleztapen bikoitza ere (BAL+KVB/BAB+ASFA). Nahikoak izango dira, behar den maiztasunaren arabera.

Zirkulazio berri horiei laguntzeko xedeaz, bidaiariak bultzatzeko zerbitzuak sortu behar dira: txartel sistema bateratua abiaraztea eta tarifa sistema erakargarria. Bi zerbitzuak antolatzeak berebiziko zailtasuna dakar, bi bazkideen sistema eta araudi ezberdinak direla-eta.

Zerbitzu erregularra eta koherentea ahalbidetzeko ibilbideko zati batean kokaturiko helmugetan, TOPOA ere txertatu behar da bateratze eta antolatze prozesuan. Hala, zatiko zerbitzuen gaineko irudipen eta ikuspegi globalak atxiki ahal izango dira.

- **Epe laburrean, datozen bost urteetarako.**

  Azpiegiturak ez du apenas aldaketarik izan; aldaketak bizkor egiteko moduko zerbitzuak dira, bi EGABren 2010eko ekarpenarekin bat etorriz.

  Lehen xedea trena nasatik nasara aldatzeko posibilitatea antolatzea da:

  - Zenbait trenen zirkulazioa Hendaiaraino edo Iruneraino luzatuta, hurrenez hurren,
  - Bidaiariak dakartzaten trenak beste geltoki batetik ateratzea ahalbidetzea. Horretarako, beharrezko zerbitzuak aurreikusi behar dira, baina araudi ezberdinak betetzen dituztenak, bereziki gizarte mailakoak (treneko pertsonala, txartelen salmenta, trenen garbiketa, etab.).
  - Korrespondentziak nasa berean antolatzea (nazioarteko eraikina Irunen/2 eta 3. nasan Hendaian).

  Gaur egun, norabide bakarrean dago zerbitzu zenbait TGVrentzat (SNCF) eta ibilbide luzeko trenentzat (RENFE); TERek zerbitzutik kendu ostean.

  Akitania-Euskadi AECTren eremuan aribidean den TRANSFERMUGA azterlanean lanean hasia dira bilakaera horren bideragarritasunean, eta kendu beharreko trabak eta burutu beharreko ekintza konkretuak zehaztu beharko lituzkete.

  Mugaren iparraldearen eta hegoaldearen arteko erlazioen maiztasunaren ezberdintasun handia eta izandako maiztasunen emaitzak direla-eta, eskaintzaren igoera handia egitearen alde azaltzen da. Ondorioz, materialak eta pertsonak baliagarria izateaz ez eze, merkantziak ere garraiatzen duen linea horretako zirkulazio kopurua handitzeko ahalmena ere beharko da. Horrelako ekimenak arrakasta izateko baldintzen gaineko azterlan xehatua behar dute halako aldaketek.

- **Zerbitzuaren kalitatea**

Garraio publikoen maiztasunen gaineko funtsezko faktorea da zerbitzuaren kalitatea. Hauexen araberakoa da:

- Erosotasunaren aldetik bidaiariek dituzten igurikapen berriak beteko dituzten material berriak zerbitzuan jartzea,
- ordutegien erregulartasuna eta betetzea,
- Informazio eta komunikazio sistema digitalizatuak, bidaiariek erraz eskuratzeko modukoak.

Igurikapen horiek gauzatuko dira soil-soilik mugaren alde bietako geltokiak hornitu egiten badira zerbitzuak bermatzeko, nazioz gaindiko agintaritza bateratuak lagunduta. Eskainitako zerbitzuen maiztasunaren, azkartasunaren eta jarraitzeko fidagarritasunaren gaineko baldintzak bermatzeko ahalmena duen agintaritza bakarra izango litzateke.

- **Tarifen gaineko politika**

Erakargarriak izateko, lehiakorrak izan behar dute proposaturiko tren zerbitzuek, bereziki autobuseko garraioari dagokionez. Bi eskualdeetan indarrean dauden tarifak ez dira prozesu beren emaitza. Hasteko, eta zenbait publiko konkreturentzat, bateratzea lortzeko lana egin liteke.

Transfermuga azterlanak distantzia baliokideetarako txartelen prezioaren diferentzia handien gaineko elementuak eman behar ditu. Izan ere, benetako eragozpena da ezberdintasun hori tren loturak erakargarriak izan daitezen.

Garraioa antolatzeko agintaritzaren aukeraketa komuna egia bihurtzean, finantzen arloetarako ere aurreikusi eta handitu liteke kontraprestazioen ordainketak antolatzeko eginkizuna.

Laguntza gehiago behar badute eginiko ahaleginetan, baliagarria izango da ekarri beharreko balizko laguntzak aztertzea.

II.3. -3. HELBURUA: ESKUALDEKO AIREPORTUEN ESKAINTZA KOMERTZIALA KOORDINATZEA

Aireportuek bi eskualdeetan eskainiko aire loturei esker, Europako helmugen nahikoa estaldura bermatzeko modua dago.

Banaka aztertuz gero, Bordeleko eta Bilboko bi aireportu nagusiek lotura ugari eskaintzen dizkiete bidaiariei. Bigarren mailako aireportuek uneko eskaintza dute, baina sarritan osagarria da dagoeneko. Hala eta guztiz ere, koordinazio sendoagoa behar du, eskainitako helmugetan

bikoiztasunik ez izateko eta low cost konpainientzako laguntza publikoen arloko eskaintza handiegiak mugatzeko.

Bestalde, ikusteko modukoa den eta aireportu bakoitza irisgarriagoa egingo duen intermodalitate landuari esker, erakargarriagoak izan beharko lirateke bakoitzaren eskaintzak. Koordinaziorako ahalegin hori, oro har, abiaraz lezake AECTek.

II.4. -4. HELBURUA: INTERMODALITATEA ERRAZTEA

Bi eskualdeetan benetako intermodalitatea sustatzeko, koordinazio neurri multzoa behar da, baina batez ere operadoreen eta agintarien borondatea eta arduradun politikoen laguntza zabala.

- **Gobernantza koordinatua**

  Lehenik eta behin, modu bakoitzaren gobernantzaren koordinazioa behar da, eskainitako joan-etorrien ahalmenaren multzoa baloratzeko. Erantzukizun maila ezberdinek korrespondentziak bideratzeko modua eman behar dute, eta horretarako, zerbitzuen gaineko antolaketa globala eta lan zorrotza behar dira, puntu modal bakoitzaren irisgarritasuna bilatuta, bereziki hirigune nagusien baitan.

  Garraio agintaritza nagusien arteko topaketen prozesua abiarazi da (CG64, SPB, Partzuergoa, Irun, Errenteria), baina ezinbesteko azterlanerako bitartekoekin osatu eta lagundu behar dira. Bi eskualdeek funtsezko eragileak izateko eginkizuna bete behar dute garraio agintaritzen errespetuen barruan.

- **Txartelak, informazioa**

  Transfermuga azterlanean, mugiarazi beharko liratekeen zenbait mekanismo aipatzen dira hala nola informazio digitalizatua erraz eskuratzeko modua izatea. Hala ere, aplikatzeko posibilitateak konplexuagoak izan daitezke, bazkide bakoitzak erreserben sistema digitalerako eta txartelak emateko dagoeneko zehazturik edo zehazteko fasean dituen aukeraketa estrategikoen arabera. Zehazteke dago sistemen arteko lotura, eta inbertsio espezifikoen beharra izan lezake.

  Txartel komunen eskaintza hori lortzeko, ekimenaren progresibotasunaren beharra utzi du agerian azterlanaren lehen ikuspegiak. Lehen fasean, txartelak emateko prozesuan du eragina. Txartel konplexuagoak hainbat software mota behar du.

Gaurtik, ibilbide multimodalen kalkulagailua eskaintzeko posibilitatea aurreikus liteke, TER bidaiarientzako informazioa Google Transit-en txertatzeari esker, baina horrek berekin dakar garraio agintariek bitarteko hori erabiltzen dutela.

Horretarako, sistemen independentzia eta etengabe eguneratzea funtsezkoak dira euskarria aukeratzerakoan.

Ezarpenaren denbora eta kostua kontuan hartu beharreko faktoreak dira, baita dagoeneko sistema hornituta duten kolektibitateen kopurua ere (Moveuskadi adibidez Euskadi-Gipuzkoan-Conseil Général 64-CUB-ACBA-Grand Dax-CA Périgueux, etab.).

- **Mugaz gaindiko eremuari egokituriko tarifen baldintzak**

  Eskualde bakoitzeko eta herrialde bakoitzeko trenen tarifek helburu publiko espezifikoak lortu nahi dituzte. Mugaz gaindiko joan-etorrietan, eraginpeko garraio agintaritzek elkarrekin zehaztu beharko lituzkete helburuak eta tarifak, transferentzia modal eraginkorragoa egin ahal izateko. Hartara, koordinatuta zehaztuko ditu lehentasunezko zerbitzu tokiak edota zonak.

- **Komunikazioa, seinaleztapena, aparkalekuak**

  Intermodalitatearen ekimenak zabal hedaturiko informazioaren beharra izango luke bidaiariek haien berri izan dezaten, baita sarbideen irisgarritasuna indartzea ere (batez ere auto, moto, bizikleta eta abarrentzako aparkalekuekin).

  Bereziki EAE eta Akitaniaren arteko autobus zerbitzuak hobetu nahi direnez gero, azpiegitura gehigarriak ere ezarri behar dira hala nola "disuasio-aparkalekuak" hirietako sarreretan, garraio publikoaren erabilera errazteko ibilgailu partikularraren ordez erabiltzeko beti.

ONDORIOA

Jarduketa-bide horietan guztietan, mugaz gaindiko gogoetarekin jarraitzeko prest daude bi gizarte-lanbide batzarrak, Euroeskualdeak antolaturiko jardueretan.