



Eskualde Garapenerako Europako Funtsak (EGEF) kofinantzaturako proiektua
Proyecto cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
Projet co-financé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

Eskaintza integratu multimodala

eta mugaz gaindiko

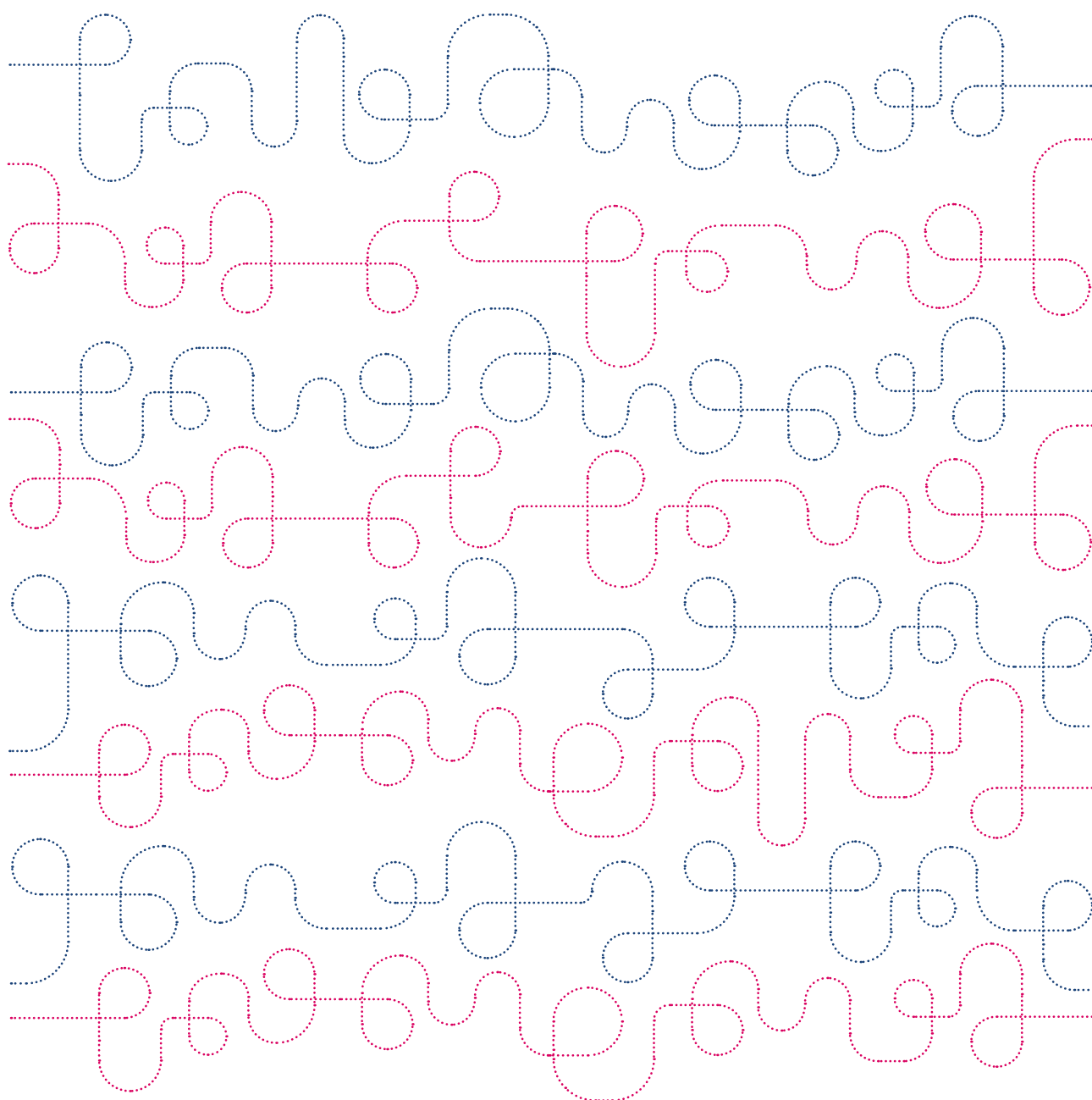
trenbide loturaren

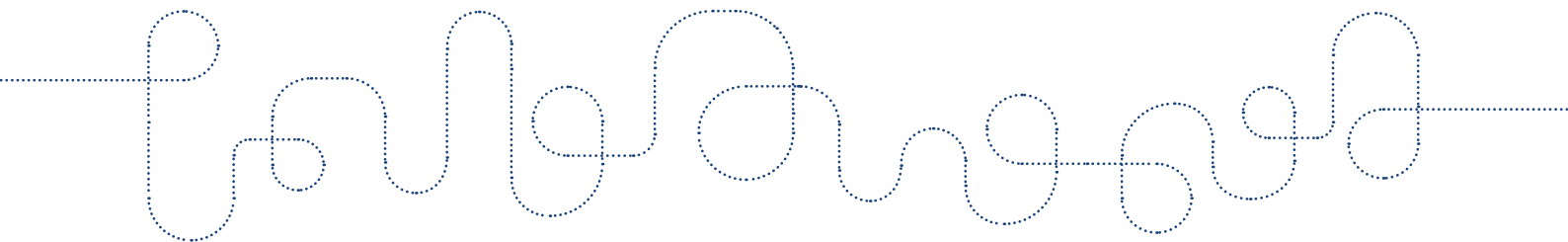
antolakuntza eta gobernantzari

buruzko azterlanak

Txosten exekutiboa

2022ko maiatzaren 16a





Honako europar proiektuaren 5. ekintzari lotua da txosten hau
EFA 314/19 TRANSFERMUGA-RREKIN

Xedea

Azterlan hauek mugaz gaindiko eskaintza multimodala ikertzea dute xede (ustiapena, mantentze-lanak, antolakuntza, salneurriak, kostuak...), bai eta trenbide eskaintza agertoki bat nabarmentzea bere ustiapen-plana barne, eta existitzen den azpiegituraren gaineko trenbide-zerbitzu mota honen antolakuntza eta gobernantza aukerak aztertzea. Ikergai den perimetroa Euskadi eta Akitania-Berriaren arteko mugaz gaindiko lotura da (Donostia Baiona eta Baiona Donostia).

Lanen zuzendaritzako laguntza teknikoa



Proiektuak EGEF Eskualde Garapeneko Europako Funtsaren %65eko finantzaketa du, Interreg V A Espainia-Frantzia-Andorra (POCTEFA 2014-2020) programaren esparruan. POCTEFA programaren helburua Espainia-Frantzia-Andorra mugaz gaindiko eremuan integrazio ekonomiko eta soziala indartzea da. Bere laguntza mugaz gaindiko garapen ekonomiko, sozial eta ingurumenekoan oinarritzen da, lurraldearen garapen iraunkorra sustatzen duten estrategia bateratuen bidez.

Aurkibidea

1

Hitzaurrea.....	5
1.1 Txostenaren xedea.....	5
1.2 Elkartearen aurkezpena.....	5

2

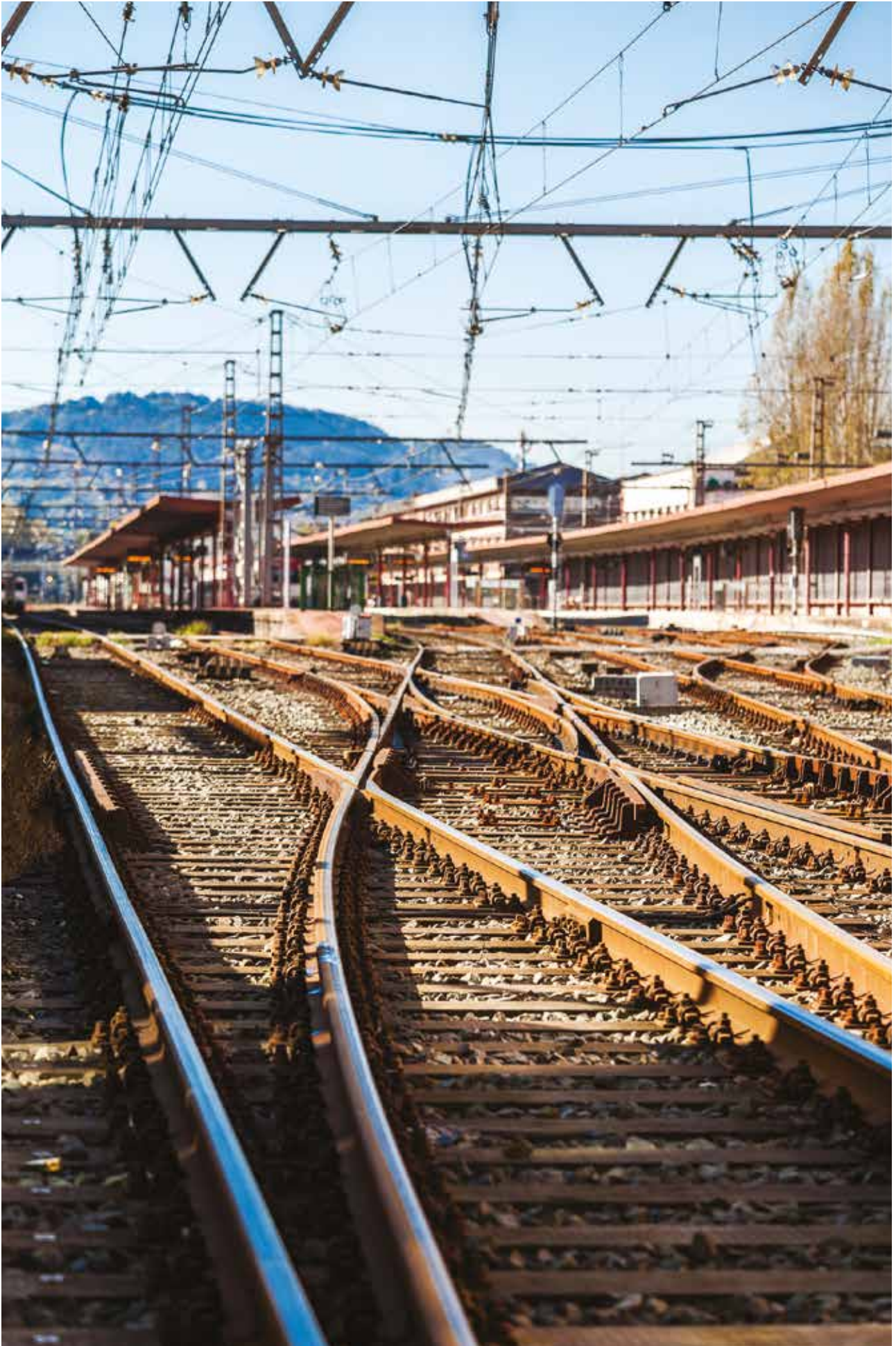
1. fasea – Baiona eta Donostia arteko mugaz gaindiko tren zerbitzua garatzea.....	6
2.1 Oinarrizko diagnostikoa.....	6
2.2 Eskaintzen eszenario bat proiektatzea.....	10
2.3 Etapa batean sakontzea: 3. eszenarioa.....	12
2.4 Les investissements nécessaires.....	14
2.5 Zer txartel erabili zerbitzu horretarako?.....	16

3

2. fasea - Mugaz gaindiko trenbide lotura ezartzea eta haren gobernantza.....	18
3.1 1. etapa - Esku hartzen duten alderdien zereginak.....	18
3.2 2. etapa - Esparru juridikoa.....	20
3.3 3. etapa - Azpiegitura.....	24
3.4 4. etapa - Zerbitzu publikoko kontratua adjudikatzea.....	25

4

Eranskinak - Irudien koadroa.....	27
-----------------------------------	----



1

Hitzaurrea

1.1

Txostenaren xedea

Txosten honen helburua da egindako zerbitzuen eta egiteke dauden zerbitzuen balantze labur bat egitea, baita TRANSFORMUGA-RREKIN proiektu europarraren esparruan hartutako erabaki nagusiak gogora ekartzea ere. Proiektu horren helburua Donostia eta Baiona arteko mugaz gaindiko trenbide loturaren antolaketa eta gobernantza aztertzea da.

POCTEFA 2014-2020 programako proiektuen 3. deialdian hautatua izan ondoren, TRANSFORMUGA-RREKIN proiektuak honako hauek ditu buru: Akitania Berria, Euskadi, Nafarroa Euroeskualdea (Euroeskualdea edo AECT), Euskal Hirigune Elkargoko Mugikortasun Sindikatua (SMPBA), ETS-RFV Euskal Trenbide Sarea eta SNCF, eta 2020-2022 aldian zehar garatzen da, mugaz gaindiko mugikortasuna hobetzeko helburuarekin.

TRANSFORMUGA-RREKIN proiektuak Euroeskualdea buru duten TRANSFORMUGA (2012-2013) eta TRANSFORMUGA 2 (2015-2018) proiektuen esparruan egindako lanari ekin dio berriz ere. Proiektu horiei esker, mugaz gaindiko mugikortasunari buruzko diagnostikoa egin ahal izan da; mugaz gaindiko garraioa garatzeko eta bidaiarientzako informazioa hobetzeko hainbat azterlan egin dira, besteak beste, mugaz gaindiko ibilbideen kalkulagailuari esker.

Proiektuak mugaz gaindiko garraio jasangarriaren eskaintza hobetu nahi du, pertsonen eta salgaien mugaz gaindiko joan-etorriak eta mugikortasuna errazteko.

Azterlan hau bi fase independentetan banatzen da:

- Lehenengo fase teknikoaren helburua da Baiona eta Donostia arteko bidaiarientzako mugaz gaindiko trenbide eskaintza egitea.
- Bigarrena gobernantzan eta lehen fasean hautatutako eskaintzaren ezarpenaren antolaketan oinarritzen da.

1.2

Elkartearen aurkezpena

Bi sorta horiek aurrera eramateko, Euroeskualdeak hainbat enpresa txiki eta ertainek osatutako Europako elkarte batera jo du.

Elkartea honako hauek osatzen dute: Trans Missions (agintaria, esperientzia teknikoa eta ekonomikoa), Eurotran (gai publikoei eta Europako araudiari buruzko ezagutza), TRA Consulting (esperientzia trenbide arloan eta Espainiako erakundeekin), Probst & Consorten (esperientzia tarifakazio, txartel eta banaketarekin lotutako gaietan) eta Cabanes Avocats (esperientzia legetan eta kontratuetan).

2. Fasea

1. Fasea - Baiona eta Donostia arteko mugaz gaindiko tren zerbitzua garatzea

Baionaren eta Donostiaren arteko mugaz gaindiko eskaintza definituz:

- Proiektua abiarazteko erabaki politikoa erraztuko duen informazio zehatza ematea da helburua.
- Mugaz gaindiko trenbide eskaintzaren proiektua garraio publiko multimodalaren eskaintzan txertatzea.

2021eko apiriletik egindako lanei esker, Akitania Berriak eta Euskadik mugaz gaindiko trenbide zerbitzuaren eszenario bat aukeratu eta garatu ahal izan dute.

2.1

Oinarrizko diagnostikoa

Egindako diagnostikoak hainbat gai jorratzen ditu. Etapa honetan lurraldearen testuinguru sozioekonomikoa aztertu zen. Garraioaren arloko eskaintza eta eskaria aztertu ziren, eta baita azpiegituren egoera ere. Euroeskualdeari eta haren kideei mugaz gaindiko trenbide zerbitzu bat hautatzeko argibideak emateko, benchmark analisi bat egin zen, arduradunei Europan ikusitako jardunbide egokien berri emateko.

Testuinguru sozioekonomikoaren diagnostikoari esker, lurraldearekin bat datorren trenbide zerbitzua ezar daiteke, lurraldearen benetako «argazki» bat oinarri hartuta. «Garraioaren eta mugikortasunaren» ikuspegitik, gure analisiak honako puntu nagusi hauek identifikatzera eramán gintuen:

- Ezaugarri sozioekonomikoei (baliabide gutxiago duten etxeen proportzio esanguratsua) eta demografikoei (gazteen eta agureen proportzio handia, biztanleria-dentsitatea) erakusten dute **populazio «gatibuaren»** potentzial handia dagoela garraio publikorako eta, bereziki, trenbideko garraiorako. Aitzitik, motorizazio-tasa altuak eta errepidez irtetako erraztasunak potentzial horiek arintzen dituzte.

- Gainera, muga-efektua, muga nazionala zeharkatzen dugunean guztiz agerikoa ez bada ere, funtsezko faktorea da mugikortasunaren antolaketan (enplegua, aisia, erosketak, etab.). Izan ere, Donostiako eta Baiona-Angelu-Biarritzeko bi hirigune handien arteko distantzia (50 km) laburra bada ere, mugak (hizkuntza, kultura, enplegua) murriztu egiten du hirigune horien eragina.
- Azkenik, muga-efektuak garrantzitsua izaten jarraitzen du trenbide harremanetan (trenbidearen zabalera, seinaleztapena, segurtasuna, ibilbideen iraupena...). Azterlan honen gainerako zatiak efektu hori murriztean oinarrituko dira, azpiegituraren palankak, gobernantzia eta eskaintzaren ezaugarriak erabiliz, eremu dinamiko eta erakargarri horretatik igarotzen diren biztanleek eta pertsona ugariak trenez erraz bidaiatu ahal izan dezaten.

Lurraldean hiru trenbide azpiegitura mota daude. Jarraian dagoen koadroan bakoitzaren espezifikotasunak jasotzen dira.

	Baiona-Hendaia	Irun-Donostia	Hendaia-Donostia
Bide mota	UIC (1.435 mm)	Zabalera iberikoa (1.668 mm)	Zabalera metrikoa (1.000 mm)
Azpiegituraren kudeatzailea	SNCF Réseau	ADIF	ETS
Agintaritza antolatzailea	Akitania Berria	Espainiar Estatua	Eusko Jauriritza
Egindako zerbitzu mota	Linea luzeak / Eskualdekoak / Intercity	Linea luzeak / Eskualdekoak / Aldirikoak	TOPO (Metro / RER)
Salgaien zirkulazioa	Bai	Bai	Ez

Korridorean zehar, hamabost tren geltokik¹ zerbitzu azkar samarra ematen dute eta, aldi berean, perimetroko hirigune trinko guztien beharrak betetzen dituzte. Lau geltoki dira bereziki garrantzitsuak korridore honetan. Honako hauek daude bere muturretan: Donostia eta Baiona, eta honako hauek daude erdian: Hendaia eta Irun.

Ustiapenari dagokionez, egungo azpiegiturari esker, trenak ibil daitezke, alde batetik, Baiona eta Hendaia artean, eta, bestetik, Donostia eta Irun artean. Bidasoaren gainetik igarotzen diren trenbideei esker, TERak Irungo geltokiraino irits daitezke eta, alderantziz, Aldiriko trenak Hendaiaiko geltokira irits daitezke. Dirudienez, gaur egun TERen eta Aldirien arteko zirkulaziorik eta loturarik ez egotea ez zaio zor azpiegituraren ezintasun bati, gobernantza arazo bati baizik, nazioarteko akordiorik ez egoteari, segurtasun nazionalako agintarien arteko akordiorik ez egoteari, seinaleztapenari, etab.

Azpiegituraren egungo egoera eta bide zabalaren aldeak direla eta, ezinezkoa da Baionaren eta Donostiaren artean zama-hausturarik gabeko eskaintza bat ezartzea. Planifikatutako azpiegitura proiektuen artean (GPSO, Euskal Y-a), 3. haria instalatzea da etorkizuneko mugaz gaindiko zerbitzuaren beharrak zama-hausturarik gabe asetzeko aukera gehien dituen².

Diagnostikoak garraio eskariaren analisia ere barne hartu zuen. Zati honen helburu nagusia da azterlanaren perimetroan eskaera globalari buruz adierazitako datuak laburbiltzea, lurraldean dauden mugikortasun jardunbideen erronkak planteatzeko.

3.500.000 joan-etorri inguru daude (modu guztiak, arrazoi guztiak) Donostia-Hendaia Baiona loturan (bi noranzkoetan), eta aztertutako perimetroaren korridoreak Gipuzkoako lurralde historikotik eta lurralde historikorako mugaz gaindiko joan etorrien % 40 baino gehiago hartzen du.

Hala ere, badirudi garraioaren eskari globala hirigune handien arteko loturan biltzen dela: Baiona eta Donostia artekoan, alegia, 2.500.000 joan-etorriekin. Lotura zehatz horren banaketa modalak ibilgailu partikularraren alde egiten du, eta horrek agerian uzten ditu Baionaren eta Donostiaren arteko zama-hausturaren ondorioak. Lotura horretako joan-etorrien % 1 baino gutxiago trenez egiteak garraibide horretarako eskaintza lehiakor baten beharra sendotzen du.

Hala ere, Hendaia-Donostia eta Hendaia-Baiona loturarako, trenaren kuota modala %8tik %10era bitartekoa da, eta hori bat dator gainerako lurralde nazionaletan ikusitako batez bestekoarekin.

Korridorean, egungo trenbide eskaria Euskotrenek duen linean (Topoa) biltzen da: 86.528 bidaiarik dute abiapuntua edo helmuga korridorearen Frantziako gunerik garrantzitsuenean (Hendaia-Baiona lotura). Rail Concept-ek aztertutako datuek (2018) agerian uzten dute alde handia dagoela, 2015ean Lezo-Irun ibilbidean TOPOak izandako milioi bat erabiltzaile baino gehiagorekin alderatuz gero.

Eskariaren analisiaren ondorio nagusiak mugaz gaindiko trenbide-eskaintza bat planteatzera garmatza, geldialdi gutxiago izango dituen, ibilbide erdi zuzenekoekin, hegoaldeko zatian gutxienez, abiadura komertziala hobetzeko eta trenbidearen lehiakortasun-aukerak handitzeko asmoz.



¹ Iparraldean, 6 geltoki: Baiona, Biarritz, Getaria, Donibane Lohizune, Hendaia eta Les Deux Jumeaux. Eta hegoaldean, 9: Irun, Irun Bentak, Lezo-Erreterria, Pasaia, Herrera, Intxaurrenondo, Ategorrieta, Gros eta Donostia.

² 2021eko maiatzean, Donostia eta Irun arteko zabalera iberikoko bidean 3. hariaren instalazioa etapa berri batean sartu zen. Lan horiek egiteko epea 34 hilabetekoa da. Atzerapenik ez badago, proiektua 2025 inguruan amaituta egotea espero da. Oraindik zalantzak daude proiektu hori Bidasoako zubira hedatzeari dagokionez.

Topoan bildutako eskariak lurraldearen estaldura bikaina ahalbidetzen du, hegoaldean batez ere.

Eskaintzari dagokionez, analisi multimodal bat egin da egoerari buruzko informazioa lortzeko³, eskaintzarekin lotutako eszenario zehatzak eta koherenteak sortu ahal izateko, mugaz gaindiko testuingurura egokituz, azpiegitura-proiektu handiei dagokienez eta, bereziki, 3. hariaren proiektu egituratzaileari dagokionez. Aztertutako lurraldearen ezaugarri nagusia eskualdeko garraio publikoaren eskaintza anitza da: trenbidekoa, hiri barruko eta hiriarteko errepidekoa eta sasoikoa.

Mugaren iparraldean, egungo trenbide eskaintza ez da ibilgailu partikularren benetako alternatiba bihurtzeko bezain erakargarria. Mugaz gaindiko tren zerbitzua are garrantzitsuagoa izango da eskaintzaren dentsitatea handitzea ahalbidetzen badu eta horrek, ziurrenik, ibilgailu partikularretik trenera aldatzea ekarriko du.

Hegoaldean, eskaintza dibertsifikatuagoa da. Gainera, maiztasun handia du zerbitzu guztietan. Alde horretatik, iparraldeko eskaintzatik desberdina da. Asimetria hori 2013an ere ikusi zen, eta gaur egun ere ageri da.

AMIA matrize bat (ahulguneak - mehatxuak - indarguneak - aukerak) erabili da eskaintzaren analisia eta haren garapen marjinak laburbiltzeko. Hona hemen xehetasunak.

1. irudia. AMIA matrizea Hegoaldean

Indarguneak

- Tokiko trenbide sare eraginkorra (Euskotren) (maiztasun/ordutegi zabala), tarte erregularretan.
- Hiri barruko eta hiriarteko autobus sare egituratzaileak.



Ahulguneak

- Muga-efektua.
- Azpiegitura mailako ortopoak.
- Tren/bizikleta arteko intermodilataea ez da nahikoa.
- Intermodalitateari dagokionez, optimizatzeoko aukera.

Aukerak

- Hegoaldean hirugarren haria ezartzea, Baionarainoko loturak martxan jartzeko.
- Lurralde dinamismoa bultzatuko duten azpiegitura - proiektu ugari (bereziki Euskal Y-a).

Mehatxuak

- Garraio moduen arteko lehia.
- Eskaintza bat ezartzeko epe oso luzeak, nazioarteko konplexutasunagatik (eskaintza definitzea; gobernantza sistema definitzea; akordioak esku hartzen duten alderdiekin, hizkuntza ortopoa).

2. irudia. AMIA matrizea Iparraldean

Indarguneak

- Lurralde dinamikoa (ekonomia, turismoa).
- Chronoplus hiri-sarea eta Txik Txak sare bakarra sortzea.
- Eskaintza handitzeko gaitasuna duen trenbide azpiegitura.



Ahulguneak

- Tren sarearen kasuan, eskaintzarik ez haraneko orduetan.
- Tren zerbitzuaren ordutegi zabala.
- Lehia egoera txarra trenarentzat (bidaien iraupena, intermodalitatea).
- Muga-efektua.
- Hiri-linea egituratzaileetatik kanpoko intermodalitatean gutxiegitasun.

Aukerak

- Eskaintza garatzeko aukera (trenbidea, hirikoa, hiriartekoa).
- TER/TGV eskaintza Iruneraino luzatzeko hausnarketa bidean da.
- Hegoaldean hirugarren haria ezartzea, Baionarainoko loturak martxan jartzeko.
- Azpiegitura-proiektu ugari (bereziki Euskal Y-a).

Mehatxuak

- Disuasio-autobus eta -trenen bidaien iraupena.
- Eskaintza bat ezartzeko epe oso luzeak, nazioarteko konplexutasunagatik (eskaintza definitzea; gobernantza sistema definitzea; akordioak esku hartzen duten alderdiekin, hizkuntza oztopoa).

³ Multimodalitasuna baloratzeko, eskaintzako zerbitzuak (errepidea, trenbidea, mugikortasun aktiboa) oso hurbil egotea aurreikusi zen. Geltokiak elikatzeke lineatzat hartu da tren geltokitik 100 metro baino gutxiagora igarotzen den autobus linea: intermodalitate kalifikatzeko ezinbestekoa da autobus geltokiaren eta tren geltokiaren artean benetako lotura bat egotea.

Gainera, Euroeskualdeak eta bere kideek beste trenbide bidezko lotura batzuen inguruko interesa ere agertu zuten. Beren analisiaren helburua da mugaz gaindiko tren zerbitzua sortzen laguntzea, saihestu daitezkeen oztopoak eta aukerak identifikatuz.

Egin zitezkeen azterlan bakanen artean, Euroeskualdeko kideek Léman Express zerbitzuarekiko eta Basileako RER sare hirukoitzarekiko interesa agertu zuten⁴. Adibide horiek agerian jartzen dituzte bi lotura arrakastatsu, guztiz integratuak eta muga efektua gainditzen dutenak. Funtzionamendu eredu desberdineko bi kasu dira, berariazko gobernantza sistema dutenak eta, mugaz gaindiko linea bat ezartzeko, erakunde sorta zabala baliatzen dutenak.

Lanak honako alderdi hauetan jarri zuen arreta: proiektuen sorrera, gobernantza, finantzaketa, txartel-sistemak eta tarifak, azpiegiturak, erabilitako material gurpilduna eta zerbitzu publikoko kontratua adjudikatzeko metodoak.

Léman Express ereduak interesa sortu du, bereziki Euroeskualdearengan eta haren kideengan eta, zehazki, bere gobernantza egitura arinak eragin du interes hori.

Euroeskualdeak eta haren kideek mugaz gaindiko eta lurraldearen premien arabera trenbide-eskaintza bat diseinatzeko behar den informazio guztia izan dute, testuinguru sozioekonomikotik hasi eta azterlan konparatibora, eskaintzaren eta eskariaren analisiak barne hartuz.



⁴Benchmark horri esker, hainbat gauza ikasi ahal izan ziren. Beharrezkoa zen:

- Mugaz gaindiko loturaren azpiegituraren eta garraioaren auziaz harago joatea.
- Epe luzerako ikuspegi zabala izatea eta kontzeptu/helburu bat definitzea, Baiona-Donostia mugaz gaindiko loturako azpiegituren proiektuak finantzatzeko plan bat baliozkotzea ahalbidetuko duena.
- Harreman iraunkorrak sortzea, maila politikoan eta teknikoan.
- Prozesu instituzional formal bati ekitea, akordio-protokoloak sinatuz, esku hartzen duten alderdien artean harreman konprometituak ezartzeko.
- Beste leku batzuetan egiten den horretan inspiratzea, jardunbide egokiak partekatzea eta gainditu beharreko oztopoen inguruan hitz egitea.
- Proiekturako diziplina anitzeko talde kohesionatu bat izatea.

2.2

Eskaintzen eszenario bat proiektatzea

Mugaz gaindiko tren zerbitzu bat sortzeko hainbat gairi heldu behar zaie: eskaintza zehaztea, zerbitzuak ustatzea, gobernantza, kontratua esleitzea, hainbat eragilerekin akordio protokoloak sinatzea, etab. Eszenario bat aukeratuz, xede zerbitzua egonkortu daiteke eta mugaz gaindiko lankidetzara eraiki daiteke haren inguruan. Horretarako, hainbat puntu zehaztu behar dira:

- Aukeratutako eszenarioa ezarriko den mugaz gaindiko eskaintzaren helburu bat da. Lurraldeko hautetsien borondatearen arabera, eskaintza hori urratsez urrats sor daiteke eta etorkizunean indartu, eszenarioaren helburuak lortu ondoren.

- Zirriborrotutako eszenarioetan, ezarri beharrezko mugaz gaindiko eskaintzaren integrazioaren progresio bat irudikatzen da. Mugaz gaindiko tren zerbitzua emateko etapak izan daitezke: 3. agertokia egiteko, 1. agertokia egin behar da eta, haren ondoren, bigarrena.
- Mugaz gaindiko zerbitzua ez da eskusiboa: agintaritzaren antolatzaile bakoitzak trenbide eskaintza hori bere lurraldean egoki deritzon moduan osatzea erabaki dezake. Bada, Akitania Berriak erabaki dezake bere TER zerbitzua Baiona eta Hendaia artean indartzea Transfermuga zerbitzuarekin batera, eta Espainiako Estatuak (edo Euskadik eskumenak eskualdatuz gero) bere trenbide zerbitzua indartzea erabaki dezake, mugaz gaindiko zerbitzuak osatzeko.

2. eta 4. eszenarioak gauzatzeko, nahitaezkoa da 3. haria martxan jartzea.

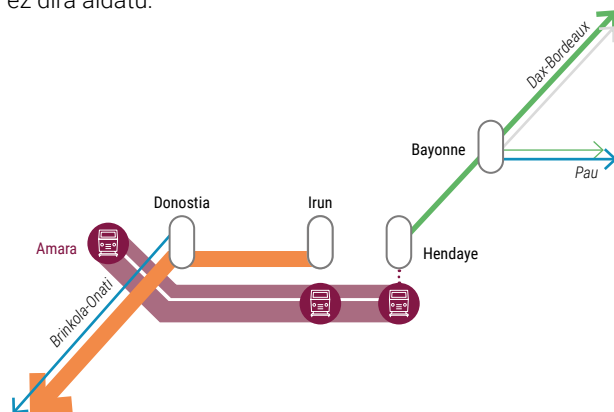
1. eszenarioa - Sareen konexioa

Eszenario honetan, TERak Irungo geltokiraino luzatzea aurreikusten da. Aldirien eta TERen arteko ordutegien elkarrekikotasunik ez dagoenez, ezin da loturen elkarrekikotasun sistematikorik egon. Material gurgildunaren beharra eta trenen produktibitate (txikia) ez dira aldatu.

3. irudia. 1. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

- TER / Aldiriak
- TER / Aldiriak geltokia
- Euskotren
- Euskotren geltokia
- Intercités / MD / Alvia



ESKAITZA MAILA

- 10 tren eguneko baino gutxiago
- 10-40 tren eguneko
- 40-100 tren eguneko
- 100 tren eguneko baino gehiago

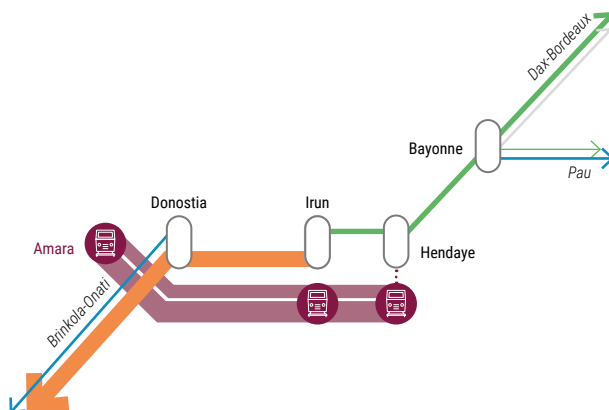
2. eszenarioa - Mugaz gaindiko oinarritzko eskaintza

Mugaz gaindiko lotura azkarra (700.000 tren.km urteko) eta produktibitate handikoa sortzean oinarritzen da. Eszenario horretan beharrezkoa litzateke material elkarrenergilea erostea eta mantentze-lanetarako lantegi bat eraikitzea. Iparaldeko zatian bi geltoki eraiki beharko lirateke. Zerbitzu horrek, hein batean behintzat, Baiona-Hendaia TER zerbitzuak ordezkatuko litzateke, eta Bordeletik datozen TER zerbitzuak sistematikoki Baionan amaituko lirateke. Aldirietako zerbitzuak ez lirateke aldatuko.

4. irudia. 2. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

- TER / Aldiriak
- TER / Aldiriak geltokia
- Euskotren
- Euskotren geltokia
- Intercités / MD / Alvia
- Azterlanetik kanpo dauden lineak



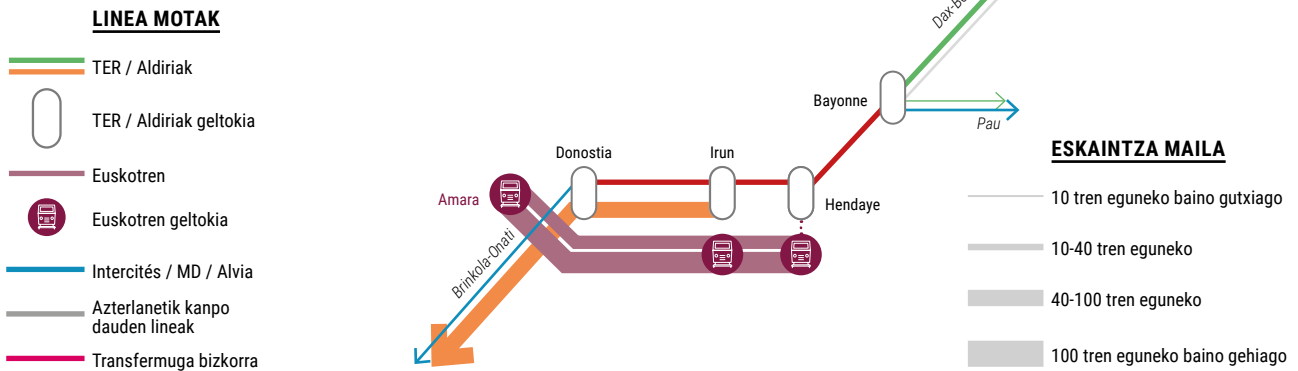
ESKAITZA MAILA

- 10 tren eguneko baino gutxiago
- 10-40 tren eguneko
- 40-100 tren eguneko
- 100 tren eguneko baino gehiago

• 3. eszenarioa - Mugaz gaindiko eskaintza osoa

Bbi Transformuga zerbitzuren sorreran oinarritzen da. Zerbitzu azkarra (orduko tren bat 6:00etatik 21:00etara) eta Donostia-Baiona omnibus zerbitzua (orduko tren bat 6:00etatik 24:00etara). Eszenario horren ezaugarri nagusia ekoizpen-bitartekoen produktibitate handia da, eta beharrezkoa litzateke material elkarreragilea erostea eta mantentze-lanetarako lantegi bat eraikitzea. Eskaintza horrek, hein batean behintzat, egungo eskaintza nazionalak ordezkatuko lituzke: Baiona eta Hendaia arteko TER zerbitzuak eta aldirietako C1 linearen zati bat.

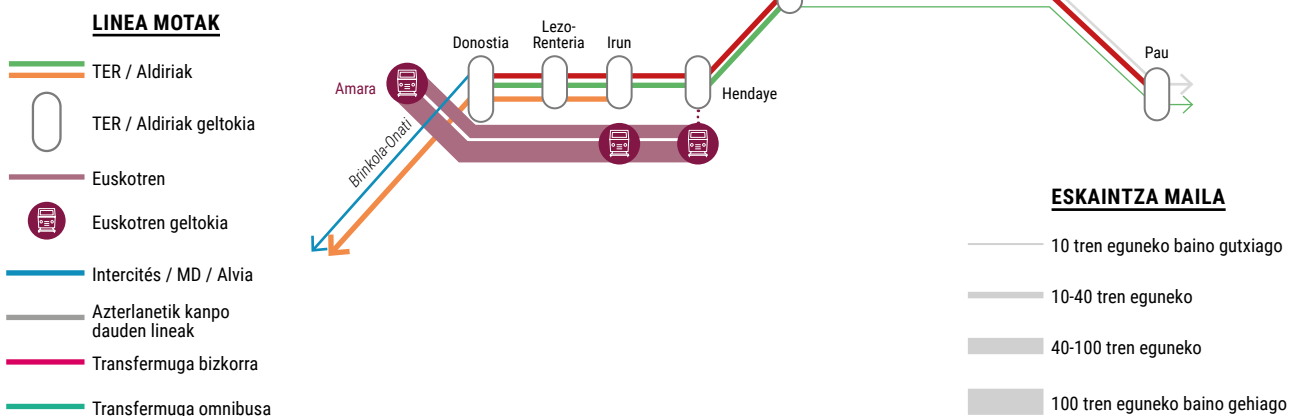
5. irudia. 3. eszenarioaren grafikoa



• 4. eszenarioa - Mugaz gaindiko eskaintza integratua

Eskaintza guztiz integratua sortzea du oinarri. Transformuga zerbitzuak guztiz integratuko lirateke Frantziako eta Espainiako zerbitzu nazionaletan. Aurreko eszenarioari dagokionez, omnibusak Akizeraino luzatuko lirateke eta zerbitzu azkarrak, berriz, Paueraingo. Transformuga eskaintzak, beraz, lehendik dagoen TER eta aldirikoen eskaintza ordezkatuko luke.

6. irudia. 4. eszenarioaren grafikoa



2.3

Etapa batean sakontzea

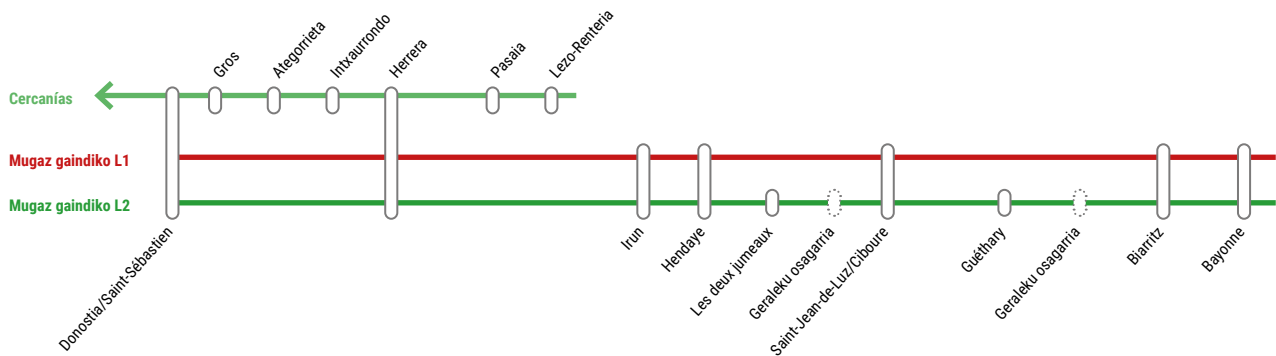
3. eszenarioa

Arakatzeko lau eszenarioetako bat hobetzeko eta, horrela, eszenario sendo bat izateko, batzorde betearazleak 3. eszenarioa hautatu zuen 2021eko urrian egindako bilera batean. Eszenario horren ondorengo garapena hainbat puntutan oinarritu zen: plan aurreoperatibo bat sortzea, eta material gurgilduna eta mantentze-lanetarako lantegia aztertzea.

3. eszenarioko lineen zerbitzu-planak 3 linea ditu: C1 aldirietako linea bat eta mugaz gaindiko bi linea.

Mutur batetik besterako bidaien iraupena nabarmen murriztu da.

7. irudia. 3. eszenarioko zerbitzu mailaren eskema



Jatorria-Helmuga	Bidaiaren iraupena – egungo egoera	Bidaiaren iraupena - 3. eszenarioa	Bidaien iraupenen arteko aldeak
Donostia – Baiona	79 minutu	54 minutu	- 25 minutu
Irun – Donostia	25 minutu	17 minutu	- 8 minutu
Hendaia – Baiona	34 minutu	31 minutu	- 3 minutu

Laburpen-taula, aukeratutako eszenarioko zifra gakoekin

	Egungo egoera TER + C1	Mugaz gaindikoa (hau da, C1 Donostia-Lezo)	Bilakaera
Trenbide eskaintza	600.000 tren.km	1.490.000 tren.km	+890.000 tren.km
Aurreikusitako bidaiari kopurua	34 milioi bidaiari.km	122 milioi bidaiari.km	+88 milioi bidaiari.km
Ustiapen gastuak	10.9 milioi €	20.3 milioi €	+9.4 milioi €
Azpiegituraren kanonak	3.5 milioi €	7.9 milioi €	+4.4 milioi €
Zirkulazioak sortutako diru-sarrerak	3.7 milioi €	13.5 milioi €	+9.8 milioi €
Partaidetza	10.6 milioi € urtean	14.7 milioi € urtean	+4.1 milioi € urtean
Partaidetza €/bk	0.31 €/bk	0.12 €/bk	- 0.19 €/bk
Estalduraren ehunekoa	%26	%48	+22 puntu
Behar den tren kopurua	9	6	-3
Inbertsioa* (materiala eta tailerra)	-	83 milioi € *	+83 milioi € *

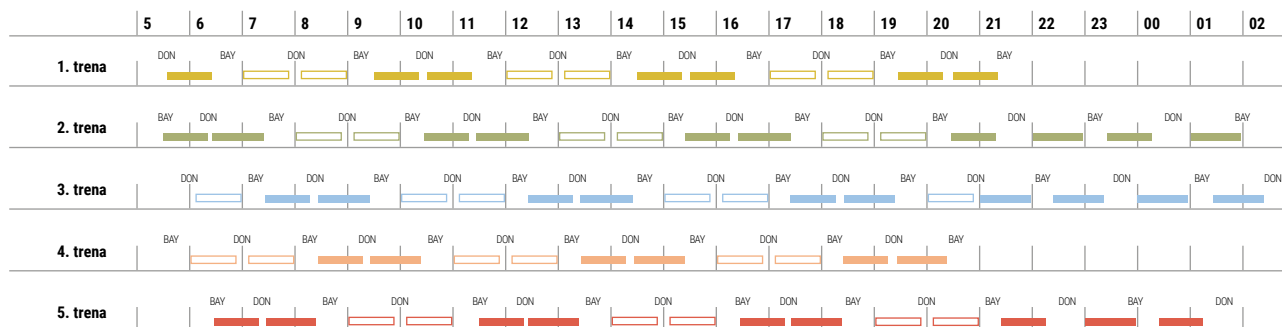
*horren orde, material gurgildun nazionala libre utziko da (5 TER tren eta aldiriko 4 tren)

3. eszenarioak mugaz gaindiko eskaintza oso bat sortzen du, orduko bi trenekin (1 erdizuzenekoa, omnibus 1), korridore osoa eta ordutegi zabala betez: goizeko 6etatik hasi eta gauerdira arte. Mugaz gaindiko zerbitzu horrek Baiona eta Hendaia arteko eta Lezo eta Irun arteko eskaintza nazionalak ordezkatzeko litzuke. Asmo handiko eszenario horrek argi eta garbi hobetzen du estaldura-tasa (+22 puntu), bidaiari-km bakoitzeko ekarpena asko murrizten du (-0.19 €), eskaintza asko handitzen du (+890.000 tren.km) eta bidaiari kopurua nabarmen handitzen du (+88 milioi bidaiari.km).

3. eszenarioko Transfermuga zerbitzuaren ustiapenerako 6 tren beharko lirateke (ordezko trena barne). Aurreustiapen planaren arabera, trenek produktibitate handia izango lukete: tren bakoitzak 227.000 km egingo lituzke urtean, hau da, gaur egun egiten dutena baino distantzia 3 aldiz handiagoa egingo lukete.

Azterlan honek behar den tren kopurua asko murrizteko aukera azaleratu du, izan ere, nahikoa baita 6 trenekin, ordezkioa barne. Honako irudi honetan ikus daitezke funtzionamendurako behar diren txandak. Erreferentziazko asteko eguna: ostirala.

8. irudia. Txanden modelizazioaren laburpena



Modelizazio operatiboak honako emaitza operatibo hauek eman zituen argitaratu:

- 6 tren behar dira urtean 1.362.013 tren.km eta trafiko komertzialeko 21.631 ordu egiteko.
- 5.211 zerbitzu-egun urtean, hau da, eragile bakoitzeko 185 zerbitzu dira urtean eta, horretarako, 28 gidari eta 25 laguntzaile behar dira. Ustiapen-kosten modelizazioak honakobalantze hau du:

Ustiapenaren modelizazioa

	TFM Iparraldea	€/tren.km	%	TFM Hegoaldea	€/tren.km	%	C1 Donostia - Lezo	€/tren.km	%	Guztira
Train-km	895.738 tren.km			466.275 tren.km			127.245 tren.km			1.489.258 tren.km
1/ Ustiapen gastuak	12.174.649	13.59	%69	6.330.892	13.58	%76	1.781.430	14.00	%76	20.286.971
2/ Kanonak	5.352.185	5.98	%31	2.030.731	4.36	%24	554.181	4.36	%24	7.937.097
3/ Diru-sarrerak	-8.329.016	-9.30		-4.234.243	-9.08		-934.244	-7.34		-13.497.503
Partaidetza	9.197.818	10.27		4.127.380	8.85		1.401.366	11.01		14.726.564
Estalduraren ehunekoa	%48			%51			%40			48%



2.4

Beharrezko inbertsioak

3. eszenarioa aukeratzeak eta hura garatzeak agerian jarri dute mugaz gaindiko tren zerbitzuak ezartzeko zer inbertsio egin behar diren.

3. eskaintzako eszenarioa osatzeko 83 milioi euro behar direla kalkulatu da.



63 milioi euro

Material gurpildunerako

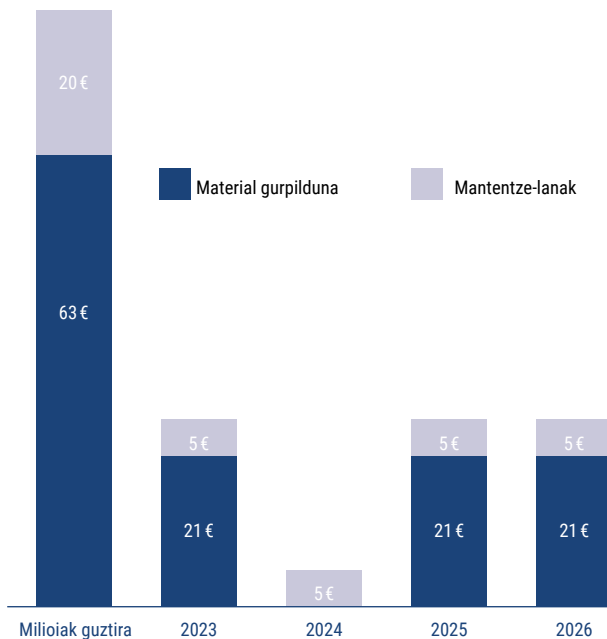
- 8 milioi euro tren bakoitzeko, hau da, 48 milioi euro.
- 12 milioi euroko gastu finkoak (homologazioak barne)
- 3 milioi euro ordezeko pieza eta tresna berezietarako



63 milioi euro

lehendik trenbidean dagoen kokaleku batean **mantentze-lanetarako lantegia eraikitzeko**

Zenbateko hori (83 milioi euro) kalkulatu ondoren, mugaz gaindiko trenbide eskaintza abian jartzeko egin beharreko inbertsioen egutegia egin zen.



Koadro hori aurretik definitutako inbertsioen zenbatekoetan oinarritzen da eta, ordaintzeko aukera gisa, inbertsioetarako dirulaguntza bat ematea aukeratu da, finantza-gastuak ahalik eta gehien murrizteko. Material gurpildunari dagokionez, eskaera egiteko unean hasierako ordainketa bat egitea erabaki da; gainerakoa trenak entregatzeko unean ordainduko litzateke, 2025ean eta 2026an, eta eragiketak 2027an hasiko lirateke. Mantentze-lanetarako lantegiari dagokionez, 2023 eta 2026 artean banatutako lau ordainketa egitea erabaki da.

Erabili ohi den balioaren analisiaren ordez (egungo balioa/ barne errentagarritasunaren ehunekoa) - ez baitzaio ondo egokitzen garrai publikoko proiektu bati -, adar bakoitzeko errentagarritasuna aztertzeke kontzeptu alternatiboak garatu dira:

- Kostu/mozkinen analisiarekin (CBA ingelesez) aztertu ahal izango da helburu orokorra proiektuaren kostuekiko proportzionala ote den, kasu horretan, helburua eskaintza 500.000 tren.km-tik 1.360.000 tren.km-ra handitzea da eta, batez ere, bidaiari kopurua 88 milioi bidaiari.km-tan handitzea (aurreko orrialdeko balioaren analisia litzateke).

- Irabazi horiek guztiak kuantifikatzerik ez badago ere, ikusi dugunez, urteko kilometroko 88 milioi bidaiari gehiago erakartzeko kostua oso txikia da (urteko 4,1 milioi €-ko ekarpen gehigarria eta urteko 83 milioi €-ko inbertsioa), hau da, urteko 5,9 milioi €-ko kostu gehigarria edo bidaiari bakoitzeko 6,7 € zentimo.

Zenbait arrisku finantzario identifikatu dira, eta honako taula honetan ikus daitezke.

Arriskua	Probabilitatea (1etik 5era)	Efektua (1etik 5era)	Puntuazioa guztira	Arintzeko ekintzak
Ustiapen-kostuen azpiestimazioa	2	4	8	Lizitazio arrakastatsua Kontratu klausulak
Inbertsioen azpiestimazioa	2	3	6	Lizitazio arrakastatsua Kontratu klausulak
Diru-sarrereren gainestimazioa	3	2	6	Emakidadunaren erantzukizuna Kontratu-klausulak
Proiektua atzeratzea	3	1	3	Erantzukizuna eskuordetzea Kontratu-klausulak
Inflazioa	4	1	4	Kontratu-klausulak

Laburbilduz, proiektuaren balioaren analisia eta barne errentagarritasunaren ehunekoa negatiboak izan arren, proiektuak kostuaren eta irabaziaren arteko erlazio oso positiboa du, baldin eta eskaintzaren igoera (+%170 tren.km) eta bidaiari kopuruaren hazkunde handiari datzekion etekin ez-finantzarioak (+88 milioi bidaiari.km) barne hartzen badira. Identifikatutako 5 arrisku finantzarioetako bat ere ezin da larritzat jo, eta horietako bakoitzerako arintze neurri eraginkorak daude



2.5

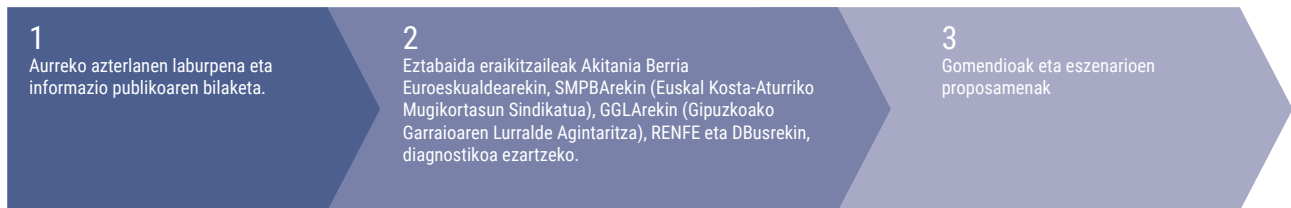
Zer txartel erabili zerbitzu horretarako?

Zerbitzua ezartzen laguntzeko, Euroeskualdeak eta bere bazkideek garrantzi handia ematen diete txartelen arazoari eta sistemaren tarifakazioari.

Gai horri buruzko emaitzak ez dira behin betikoak, hausnarketa zabalagoa egin behar delako, eta baita adosteko prozesu bat ere, tokiko eragileekin (probintzia, kudeatzaileak, etab.) eta operadoreekin.

Azterlanaren zati hain garrantzitsu hori aztertzeko, hiru etapako analisi bat egin da:

9. irudia. Txartelen eta tarifakazioaren analisiaren laburpena



Diagnostikoak agerian utzi du aztergai dugun lurraldean hainbat txartel-sistema daudela, honako hauek izanik txartel nagusiak:

- MUGI txartela (GGLA), ia osorik integratuta daude hainbat garraiobide txartel bakarreko sisteman.
- Txik Txak txartela (SMPBA), bi funtzionamendu modalitate dituena: tarifa-sortako produktuen karga finkoa edo (2022ko uztailetik aurrera) ordainketa geroratuko prozedura bidezkoa.
- Modalis txartela (Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités), TER abonua eta zenbait hiri-abonu dituena (Modalis-i lotutako sareak). SMPBAk Modalis sisteman parte ez hartzea erabaki du, bere Txik Txak izeneko txartel sistema propioa kudeatzen baitu. Intercode arauaren betearazpenak, eskakizun teknikoak, eta Nouvelle-Aquitaine Mobilités erakundearekin izandako elkarrizketek Modalis txartelaren elkarreragintasuna bermatzen dute. Hortaz, posible da Txik Txak bidaia txartelak Modalis txartelean txertatzea.
- +RENFE & Tú txartela (RENFE), operadorearen Aldirietako sareetan erabil daitekeena. Txartel adimenduna da eta txartelean bertan kargatzen dira garraio txartelak.

Horrez gain, E-MOBASK proiektua TRANSFERMUGA-RREKIN proiektuaren gertukoa da, ATTG, SMPBA eta Dbusen gidaritzapean garatzen dena. Txartelen arteko elkarreragingarritasuna bilatzen du, baina etapa asko ditu abian. Bazkideek baieztatu dute⁵ elkarreragingarritasun horretan aurrera egiteko truke teknikoak daudela, eta hori oso konplexua dela ikuspuntu tekniko, administratibo eta fiskaletik.

Hala ere, aztergai dugun linean etorkizunean mugaz gaindiko trenbide lotura egiteko, aurrerago garatutako eszenarioak bi printzipio zorrotzetan oinarritzen dira: batetik, tarifen baldintzetan. Operadoreen eta lankidetzen tarifikak ez dira aldatzen. Ezartzen diren mugaz gaindiko tarifikak ez dute izan behar lehendik dauden tarifen antzeko eskaintzak baino txikiagoak; bestalde, txartelak jaulkitzeko sistemei dagokienez, instalatzen garestiak direnez, mugaren bi aldeetan mantendu behar dira. Mugaz gaindiko txartelek, beraz, lehendik dauden txartel-sistemekin bateragarriak izan behar dute, eta Transfermuga plataforma zabaldu behar da, tren-aldaketei buruzko informazioarekin batera, prezioei buruzko informazioa eta erosteko aukerarako zuzeneko esteka aurkez daitezzen.

⁵ Zerbitzua 2022ko maiatzean partzialki abian jartzea aurreikusi da. Hedapen osorako egutegia jorratzen ari dira. Helburu nagusia MUGI eta Txik Txak txartel-sistemen erabilera partekatua lortzea da (ordainketa geroratuen modalitatea soilik). Txartel horiez gain, ohiko txartelek ere osatuko dute eskaintza, mugikorraren eta «ordainketa irekiko» txartelen bidez.

10. irudia. Txartelen eta tarifakzioaren eszenarioen koadroak

Minimoen eszenarioa	A eszenario handia	B eszenario handia
<ul style="list-style-type: none"> • Txartelen eta tarifen gutxieneko integrazio-maila. • Tarifen eskaintzak sortzeko mugak. • Erraz ulertzeko eta jakinarazteko moduko tarifen eskaintza. • Prezio finko abantailatsua hautatutako jatorriko helmugengatik. • Tarifen eskaintzak baliozkoak dira kostaldearen ardatzetik dabilzan ibilgailu guztientzat, operadorea edozein dela ere. • Txartel baliodunak tokiko eta eskualdeko autobus guztietan, helmuga guztiei egokitutako zerbitzua bermatzeko. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dauden tarifen batura egiten duen agertokia, eta minimoen eszenarioko proposamenei berriz heltzen diena. • Txartelen euskarrien baliozko eremuak baino ez dira handituko, eta dauden tokiko tarifak fakturatuko dira. • E-MOBASK eskemari jarraituz, prezioak eta tarifen arauak mantentzea. • Tokiko tarifa-logikak erabiltzaileak erabiltzen duen txartelean integratzea. 	<ul style="list-style-type: none"> • MUGI txartela zabaltzen duen eszenarioa. • MUGI sistema Gipuzkoako probintziaren mugetatik harago aplikatzeko aukera, korridorearen iparralderaino iritsiz. • Bizpahiru MUGI eremu gehigarri sortzea, perimetro handiagoa integratzeko.



3

2. fasea - Mugaz gaindiko trenbide lotura ezartzea eta haren gobernantza

Gobernantzari eta mugaz gaindiko lotura ezartzearekin lotutako gaiari erantzuteko, azterlanaren bigarren fasea funtsezko 4 etapatan egituratu da. Etapa horiek 2022ko urrira arte luzatzen dira, mugaz gaindiko trenbide zerbitzuak adjudikatzeko prozesua eta esku hartzen duten alderdien eginkizunak ahalik eta gehien argitzeko:

- 1. etapa - Esku hartzen duten alderdien zereginak
- 2. etapa - Esparru juridikoa
- 3. etapa - Azpiegitura
- 4. etapa - Zerbitzu publikoko kontratua adjudikatzea

1. fasean ez bezala, 2. fasea egiten ari dira. Txosten horrek bigarren fase horren lehen emaitzak baino ez ditu jasoko. Beraz, txostenak aurretik aipatutako etapak egitearen mende jarraitzen du.



3.1

1. etapa - Esku hartzen duten alderdien zereginak

Etapa horri esker, bidaiarien eskualdeko trenbide garraioaren kudeaketa- eta antolaketa-ereduaren balantzea egin ahal izan zen.

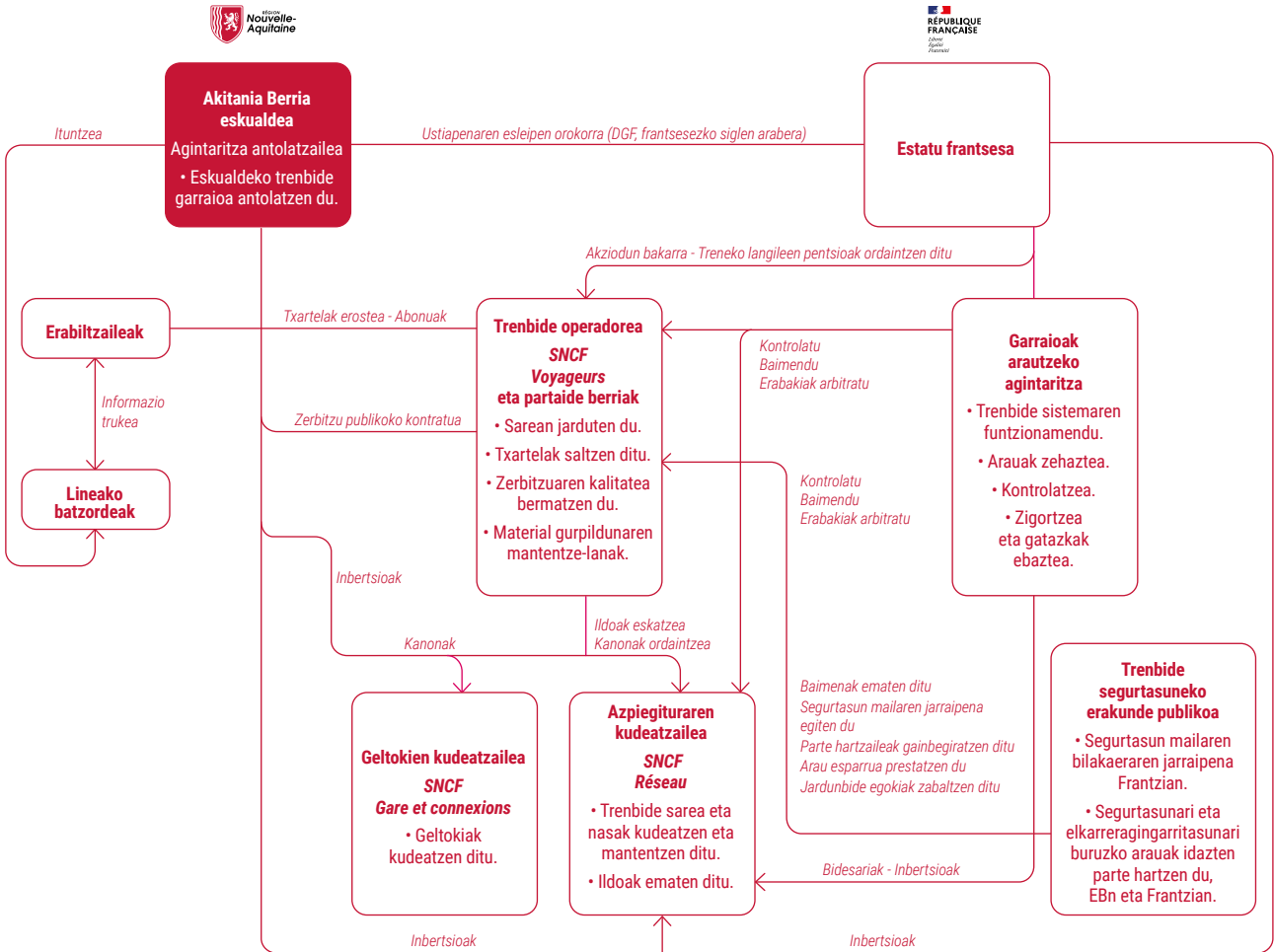
Balantze horretan, esku hartzen duten alderdien arteko antzekotasun ugari azalera ziren, baina baita egitekoei, zereginari, eta eskumeneko arloei eta perimetroari buruzko desadostasunak ere.

TRANSFERMUGA-RREKIN proiektuaren barruan, alderik handiena eskualde mailako erakunde antolatzailean datza. Akitania Berria eskualdeak 2000ko hamarkadaren hasieratik du eskumen osoa, baina ez da hala Euskadiren kasuan, Aldirietako zerbitzuak RENFEk ematen baititu, Espainiako Estatuarekin egindako zerbitzu publikoko kontratu baten bidez, hark baitu eskumena.

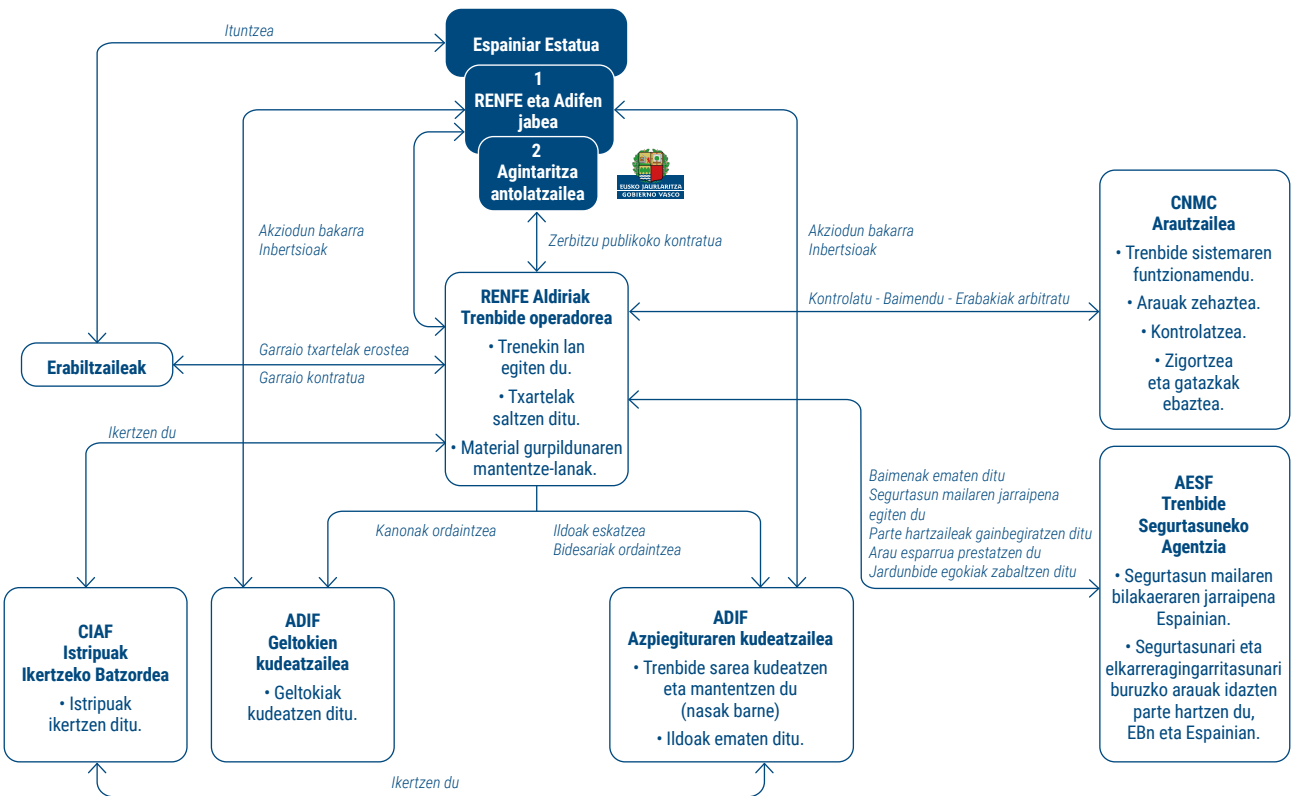
Jarraian agertzen diren bi diagrama sistemikoei mugaren hegoaldean eta iparraldean esku hartzen duten aldean arteko elkarrekintza laburbiltzen dute.

Euskadiren eta Akitania Berriaren eskumenen artean dagoen asimetria dela eta, zailagoa da mugaz gaindiko trenbide lotura ezartzea, bigarren fase honetako 2. etapan zehazten den bezala.

11. irudia. Iparraldeko eskualdeko trenbide sistemaren eskema



12. irudia. Hegoaldeko eskualdeko trenbide sistemaren eskema



3.2

2. etapa - Esparru juridikoa

Esparru juridikoaren azterlanari esker, etorkizuneko mugaz gaindiko trenbide loturaren gobernantza ziurra daiteke.

1. etapan adierazten den bezala, gaur egun, «eskualdeko trenbide garraioaren» eskumena honako hauek dute:

- Mugaren iparraldean, Akitania Berria eskualdeak du eskumena.
- Mugaren hegoaldean, Espainiako Estatu zentralak du eskumena interes orokorreko trenbide sarearen lineen kasuan, Trenbide sektorearen 38/2015 Legearen II. titulua betez. Mugaz gaindiko trenbide loturak sare horretako lineak erabiltzen ditu. Beraz, Eusko Jaurlaritzak ez du eskumenik mugaz gaindiko zerbitzu bat antolatzeko. Erabaki guztiak gobernu zentralaren eskumenekoak dira.

Zerbitzu berria kudeatzeko, derrigorrezkoa da agintaritza antolatzailea izatea. Eskumenen eskualdaketa izango litzateke Eusko Jaurlaritzak mugaz gaindiko zerbitzu berria antolatu ahal izateko alde aurreko baldintza: beharrak zehazteko, linea bertatik kudeatzeko, zerbitzu gehigarriez arduratzeko, aurrekontu-kontrola egiteko, operadorea kontrolatzeko, zerbitzuak finantzatzeko, planifikatzeko, etab.

Eskualdaketa hori gabe, Euskadik ez luke inolako zereginik izango gobernantzan, ezta Transfermuga loturaren antolaketan ere, Estatu zentralarekin hala adostu ezean. Hori gabe, interes mugatua izango luke linearen gobernantzarako Akitania Berriarekin baterako egitura batean egoteari dagokionez.

Eskumenen eskualdaketak zerbitzuaren antolaketari soilik legokioke. Ez dago zertan eskualdatu azpiegituraren jabetza. Gaur egun, eskumenen eskualdaketa antolatzeko negoziazioetan dabilta Espainiako Estatu eta Eusko Jaurlaritza. Ezin da data zehatzik eman eskualdaketa noiz egingo den zehazteko.

Eusko Jaurlaritzak eskumen hori ez izateak ez du eragozten Euskadik eta Akitania Berriak aurrera egitea gobernantza sistema bat ezartzeari dagokionez eta egitura esleipendun bat sortzeari dagokionez.

Hainbat gobernantza sistema daude mugaz gaindiko lotura bat egiteko. Eskumenak hirugarren egitura instituzional bati eskualdatuta edo eskualdatu gabe egin daiteke lankidetzan.

13. irudia. Gobernantza abian jartzeko orduan esku hartzen duten alderdien eskema



Eskumenik eskualdatu gabeko lankidetzaren kasuan, eginkizunak agintari antolatzaileen artean banatzea gomendatzen da. Horietako bat «agintari nagusi» izendatu behar da. Hura arduratuko da, bai adjudikazioa zuzentzeaz eta koordinatzeaz, bai operadorearekin kontratuaren jarraipena egiteaz ere, bigarren agintaritzaren eskakizunak errespetatuz. Bigarren agintaritzak lagundu egiten du eta bere beharrak definitzen ditu, horiek «agintari nagusiari» jakinaraziz. Aipatutakoa gorabehera, bere lurraldeko agintari antolatzailea izaten jarraituko du.

Kontratua adjudikatzeko eta haren jarraipena egiteko, agintariak «eskaera aginduen partzuergoa» sortu behar dute. Partzuergo horri esker, eskaera aginduak multzokatu daitezke, behar partekatu horri erantzungo dion eskaintza bakarra egiteko. Aurreko fasean, akordio politiko batek zehazten ditu zerbitzu publikoko kontratuaren helburuak eta ildo nagusiak. Eskaera aginduen partzuergoa eratzeko akordio bat sinatu behar da, zenbait elementu zehaztuz: iraupena, xedea, aplikatu beharreko legeria nazionala, koordinatzailearen zeregina, atxikitze eta ateratzeko baldintzak.

Eskumenak hirugarren bati eskualdatu ezean, nolabaiteko malgutasuna onartzen da gobernu egituran. Gutxienez hiru dira eredu posibleak.

14. irudia. Eskumenen eskualdaketarik gabeko gobernantza sistemen gradientea

1

Egungo 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea, egitura komunik gabe:

- «Projektu» egitura bidezko lankidetzak.
- Partzuergo bat sortzea eta agintari nagusia izendatzea.
- Adibidea: Alemaniako mugaz gaindiko lankidetzak.

2

Egungo 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea, kudeaketa elkarte batek egitea:

- Euskadik eta Akitania berriak sortutako elkarte baten bidezko lankidetzak.
- Eskaera aginduen partzuergoa sortzea eta agintari nagusia izendatzea.
- Adibidea: Basilea hiriguneko elkargo trinazionala, hiru herrialdeen trenbide sareko 7 agintaritza eskudunak biltzen dituen elkarte batekin.

3

Egungo 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea; kudeaketa Euroeskualdeak edo berariaz sortutako ekonomia intereseko Europako talde batek edo lurralde lankidetzako Europako talde batek egiten dute:

- Lankidetzak Euroeskualdearen bidez edo berariazko LLET bat eratuz.
- Partzuergo bat sortzea eta agintari nagusia izendatzea.

2022ko urtarrileko zuzendaritza batzordean, Euskadiko eta Akitania Berriko kideek gobernantza eredu malgu baten alde egin zuten, eskumenik eskualdatu gabe. Mugaz hegoaldeko eta iparraldeko agintari antolatzaileek hartzen dute beren gain Transferruga linearen gobernantza, egitura instituzionalik sortu gabe.

Gobernantza hori ezartzeko, agintari antolatzaileek, gutxienez, mugaz gaindiko zerbitzuaren helburuak eta egiturazko ezaugarriak adostu behar dituzte, lehen fasean hautatutako eskaintzaren eszenarioan oinarrituz.

Irtenebide horrek zenbait abantaila ditu: kostua oso txikia da agintarientzat, proiektuaren egituraketa Akitania-Berriko pertsona bati dagokio, edota mugaren hegoaldeko agintaritza antolatzaileko pertsona bati.

Horrez gain, funtzionamendu eredu oso malgua da, bai eratzeari dagokionez, bai bilakaerari dagokionez. Halaber, agintariak beren lurraldean eskumen osoa izaten jarraitzea ahalbidetzen du, proiektuaren egiturak koordinazio-zeregina baino ez baitu..



15. irudia. Erakunde sorrera gabeko antolamendu-eskema - Adibidea

Lankidetzeta fasea kokatzeko, gomendagarria da alde zuzenetik akordio politiko bat lortzea eta lankidetzak akordioa arautuko duten printzipioak bertan zehaztea. Eusko Jaurlaritza agintaritzaren antolatzaile bihurtuko balitz, Frantziak eta Espainiak 1995ean sinatutako Baionako Ituna⁶ oinarri juridiko bikaina izango litzateke mugaz gaidiko lankidetzeta ekintza hori formalizatzen.

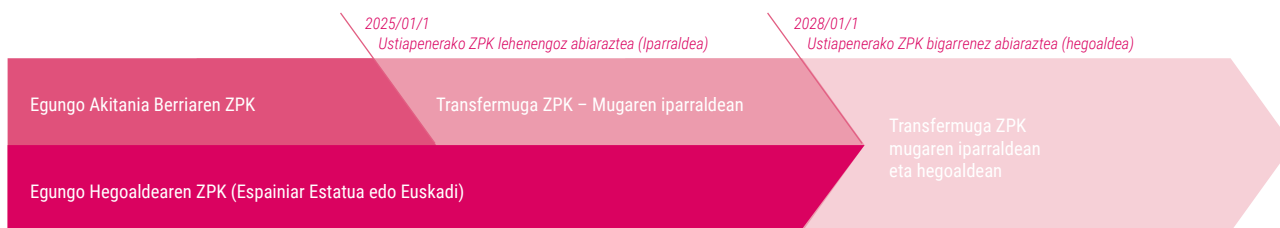
Zerbitzu publikoko kontratua (ZPK) adjudikatzeko esparru juridikoa erabakigarria da proiektuarentzat, are gehiago Europako 4. sorta ezartzearen ondorioz⁷. 2023ko abenduaren 25etik aurrera, zerbitzu publikoko kontratu guztien adjudikazioa lizitazio prozedura baten barruan egin behar da, salbuespenezko egoeretan izan ezik (5.3 bis art.), egiturekin eta geografiarekin lotutako ezaugarri jakin batzuk daudenean izan ezik, edo optimizatuta egon daitekeen zerbitzu-maila ematen denean (5.4 bis art.).

Azkenik, zuzeneko adjudikazioa posible izango da, halaber, urteko 7,5 milioi eurotik beherako balioa duten kontratuetarako eta urtean 500.000 km-tik beherako zerbitzua emateko (5.4 art.).

Lizitazioaren ondoren esleitzeak benetako paradigma aldaketa dakar. Orain arte (salbuespen gutxi batzuekin) operadore tradizionalak egin izan dute: Renfek eta SNCF Voyageurs-ek monopolio egoera zuten zerbitzuen ustiapenari dagokionez. Transfermugako zerbitzuak adjudikatzeko, zerbitzu publiko kontratatzen lehiketa baliatzea erabaki da.

⁶Baionako Ituna - Frantziako Errepublikaren eta Espainiako Erresumaren arteko ituna, lurraldeetako erakundearen arteko mugaz gaidiko lankidetzari buruzkoa.

⁷1370/2007 (EE) Erregelamendua, merkaturako zerbitzu nazionalak irekitzeko buruzko 2016/2338 (EB) Erregelamendua aldatu zuena.

16. irudia. 1. hipotesia: zerbitzua modu mailakatuan abiaraztea, luzapenik gabe

Kontratu bakarra, zerbitzua modu mailakatuan abiaraziz mugaren hegoaldean eta iparraldean.

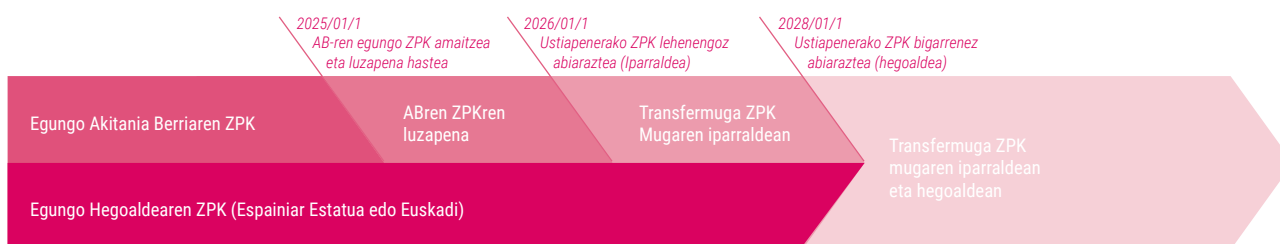
Ustiapena bi alditan abiarazten da:

1: Akitania Berria Eskualdearen ZPK amaitzean (2024 amaieran).

2: Espainiar Estatuaren edo Euskal Autonomia Erkidegoaren ZPK amaitzean (2027 amaieran).

Lehiaketa batentzat hiruzpalau urteko prozedura behar da, antolakuntza martxan jartzeko behar den denboraz gain, eta bereziki luzea da Euskadin.

Hipotesi hori nekez planteatu daiteke zerbitzua 2025ean abiarazi nahi bada.

17. irudia. 2. hipotesia: beranduago abiaraztea, Akitania-Berriaren hitzarmena luzatuz

Kontratu bakarra, zerbitzua modu mailakatuan abiaraziz mugaren iparraldean eta hegoaldean.

AB Eskualdeko egungo ZPKren luzapena (eragindako zerbitzuetarako), Transfermugaren ZPK adjudikatze prozedurak behar duen eperako.

Zerbitzua bi alditan abiarazten da:

1: Akitania Berria Eskualdearen ZPK amaitzean (adibidez, 2025 amaieran)

2: Espainiar Estatuaren edo Euskal Autonomia Erkidegoaren ZPK amaitzean (2027 amaieran)

18. irudia. 3. hipotesia: zerbitzu bakarrean abiaraztea, luzapenarekin

Kontratu bakarra, zerbitzua aldi bakarrean abiaraziz mugaren hegoaldean eta iparraldean.

AB Eskualdearen egungo ZPKren luzapena Baiona-Hendaia linearako, mugaren hegoaldeko eta iparraldeko ZPKren amaiera datak bat etor daitezten.

ZPK aldi bakarrean abiarazten da: 2028ko urteko zerbitzurako.

Gaur egungo egoeran, zaila da **1. hipotesia** ezartzea eta 2025ean abian jarri ahal izatea: lehiaketa baterako hiruzpalau urte bitarteko prozedura behar da, eta horri erakundea martxan jartzeko behar den denbora erantsi behar zaio, are luzeagoa dena Euskadiko perimetroan.

Badirudi **2. eta 3. hipotesiak**, beren kronologiagatik, egingarriagoak eta teknikoki bideragarriagoak direla. 2. fasea oraindik amaitu ez denez, Euroeskualdeak eta haren kideek ez dute horren inguruko erabakirik hartu.

2022an zehar fase horretako beste gai batzuk jorratuko dira, mugaren bi aldeetako agintari antolatzaileen arteko lankidetzak akordioa lortzeko. Horretarako, Euroeskualdeak eta haren kideek, lehenik eta behin, lankidetzak horren printzipio orokorrak zehaztuko dituen akordio protokoloa sinatuko dute.

Lehiaketa bidezko esleipen horrek hainbat abantaila ditu:

- Esku hartzen duen alderdi bakoitzaren eginkizunak argi eta garbi zehazteko aukera ematen du: agintaritzak antolatzailea (bezeroa, interes publikoa ordezkatzen duena) eta operadorea (hornitzailea, bezeroaren eskaerei erantzun behar diena).
- Lehia-egoeran dauden eskaintzen diseinua dela eta, hautagaiek beren produktibitatea hobetzeko konpromisoa hartu behar dute. Frantzian dugun esperientziari erreparatu gero, onura ekonomikoei esker, agintaritzak antolatzaileek pareko ekarpeneko lizitazioetan baino %50 gehiago finantzatu dezakete batez beste. Aurrekontu-murrizketak ikusita, hori da eskaintza handitzeko aukera nagusia.
- Kalitateko mekanismo bat ezartzea, benetako pizgarria eta, ondorioz, eraginkorra izango dena.

Halaber, garrantzitsua da zehaztea mugaz gaindiko loturaren zerbitzuak kontratu bakar batek arautu behar dituela: hori da aukeratutako eszenarioaren zentzua, mugaz gaindiko eskaintza bakarra sortzea eta orain arte ikusitako muga-efektua gaitziteza. Gomendio hori egiteko hainbat arrazoi daude:

- Ustiapena mugaren alde bakoitzeko operadore banaren artean banatuz gero, ez lirateke kalitate-estandarrak bermatuko. Operadore bakoitzak bere jarduna izango luke, eta Transfermuga linea beren arretatik kanpo geratuko litzateke; horrez gain, bestelako koordinazio-arazoak egongo lirateke. Kalitatea kontrolatzeko sistemak bateraezinak izango lirateke bi tarteen artean.
- Bi kontraturekin, mugaz gaindiko beste tren bat gehiago beharko litzateke, operadore bakoitzak ordezko tren bat behar duelako.
- Sortaren tamaina (1,5 milioi tren.km) ez litzateke ekonomikoki bideragarria izango kontratua bitan banatuko balitz.
- Kontratuen kudeaketa kostuak ugartu egingo lirateke, baita agintarientzat ere, kontratuen prozedurari eta jarraipenari dagokienez.
- Mugaz gaindiko zerbitzua ematen parte hartzen duten alderdien kopuruak gora egingo luke.
- Kontratu bat baino gehiago egongo balitz, tentagarria izan liteke berriz ere trenbide eskaintza nazionalak gainjartzea.

Zerbitzu publikoko kontratu baten esleipenak erraz gandi daitekeen oztopo bati egin behar dio aurre: egungo kontratuak data desberdinetan amaitzen dira: 2024an, SNCF eta Akitania Berria eskualdearen arteko hitzarmenaren kasuan, eta 2027an, RENFE eta Espainiako Estatuaren arteko hitzarmenaren kasuan. Errealitate horretatik abiatuta, linea abian jartzeko hainbat eskema planteatu litezke.

3.3

3. etapa - Azpiegitura

Etapa honetan trenbideen arloko eragileen arteko akordio posibleak jorratzen dira. Eragile horiek honako hauek dira: agintari antolatzaileak, azpiegituraren administratzaileak eta segurtasun-agentzia.

Mugaz gaindiko loturarako proiektu honen inguruko koordinazioa optimizatzeko adostu beharreko gaiak identifikatzeko lehen elementuak:

- **Azpiegituraren kanonak**, Europako legediak arautzen ditu, baina estatuak nolabaiteko askatasuna dute horiek aplikatzeko. Kontuan hartu beharko lirateke mugaren hegoaldearen eta iparraldearen artean dauden aldeak: agintari antolatzaileen eta azpiegituraren kudeatzaileen arteko lankidetzak hitzarmen batean sar litezke.
- **Gaitasunen esleipena**, ildoak esleitzeko prozedura barne, Europako zuzentarau baten arabera da. Nazioarteko ildoak eskaera bat egiteko, mugaz gaindiko loturaren kasuan bezala, azpiegituraren kudeatzaileen arteko lankidetzak sortu behar da, ildo-eskaera bakarra egiteko. ADIF eta SNCF Réseau azpiegituraren kudeatzaileek dagoeneko koordinatzen dute, neurri batean, sareak esleitzeko sistema, Rail Net Europe-ren bidez (RNE), hain zuzen. Hala ere, berriazko akordio bat egin daiteke mugaz gaindiko zerbitzu publikoko kontratua abiarazteko.



- **Elkarreragingarritasuna**, 3. haria eraikiz, batez ere. Mugaz gaindiko loturarako proiektua aukera bikaina da azpiegituren kudeatzaileak elkarlanean jarraitzera animatzeko, mugaz gaindiko zerbitzu erregular eta fidagarria ahalbidetuko duen elkarreragingarritasun perfektua bermatzeko.
- **Inbertsioak**, trenbide sareek etengabeko inbertsioak behar baitituzte mantentzeko eta modernizatzeko, trafikoaren fidagarritasuna bermatze aldera.

Etorkizuneko akordio protokoloak aipatu 4 gai horiek jorratu ditzake, honela antolatuz:

- 1 • Xedea
- 2 • Iraupena - Luzapena
- 3 • Beharrak identifikatzea
- 4 • Azpiegituren kudeatzaileen arteko lankidetzak konpromisoa
- 5 • Mugaz gaindiko zerbitzurako ildoan esleipen bakarrerako metodologia garatzea.
- 6 • Lehenetsuneko proiektuak
- 7 • Beharrezko finantzaketa - Finantzaketa-akordioa

Protokolo hori agintaritzak antolatzaileen arteko lankidetzak hitzarmena sinatu ondoren garatu beharko litzateke.

3.4

4. etapa - Zerbitzu publikoko kontratua adjudikatzea

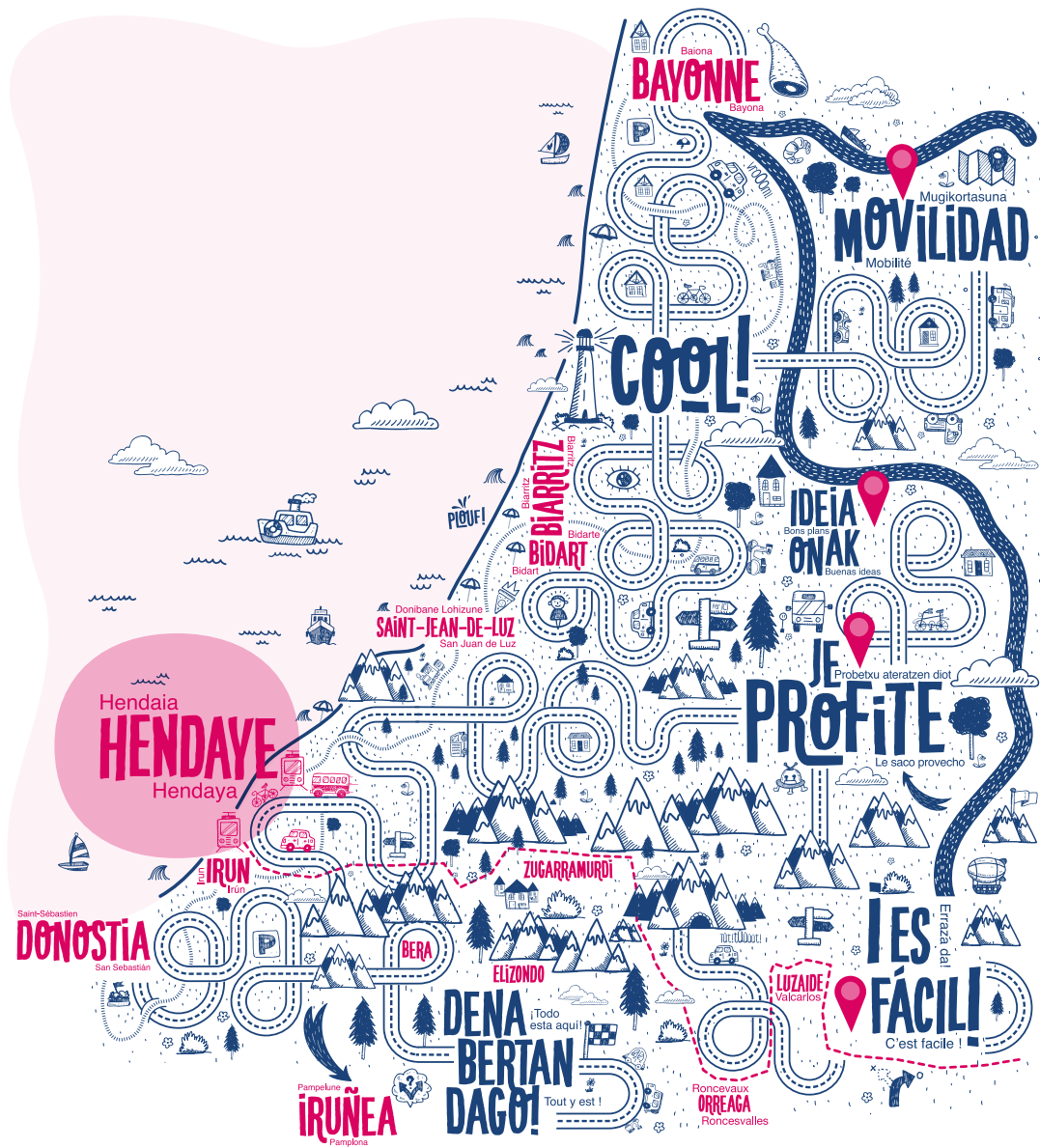
Mugaz gaindiko trenbide loturaren zerbitzu publikoko kontratua etorkizunean adjudikatzeko prozedurari buruzko azterlanak, batez ere, aurtengo lehen seihilekoaren amaieran eta 2022ko bigarren seihilekoan egingo dira.

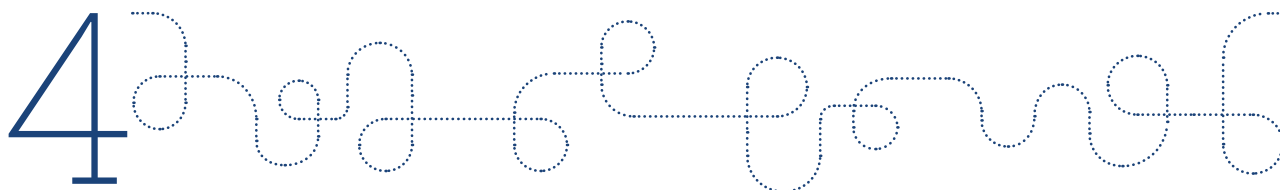
Etapa horretan, Euroeskualdeak eta bere kideek etorkizuneko zerbitzu publikoko kontratuaren mugei eta edukiari buruzko erabakiak hartuko dituzte: prozeduraren egituraketa eta plangintza; beharizanen definizio zehatza; operadoreen etorkizuneko baldintza-agiriaren puntu egituratzaileen prestaketa; proiektuaren ebaluazio sozioekonomikoa; etorkizuneko zerbitzuaren elementu egituratzaileen identifikazioa (zerbitzuen definizioa, kalitatea, tarifakazioa, etab.) eta kalitate sistema eraginkor eta komun berri bat egitea.

Txartelak eta tarifakazioa gai garrantzitsuak izango dira etapa horretan. 1. faseko emaitzetatik abiatuta, hautatutako eszenarioa ezartzeko akordio-protokolo bat egingo da (minimoen eszenarioa, A eszenario handia, B eszenario handia).

Proiektuaren egungo egoera dela eta, ezin da aurrerapauso gehiago egin etapa honetan.







Eranskinak - Irudien koadroa

1. irudia. AMIA matrizea Hegoaldea	28
2. irudia. AMIA matrizea Iparraldea.....	28
3. irudia. 1. eszenarioaren grafikoa.....	29
4. irudia. 2. eszenarioaren grafikoa.....	29
5. irudia. 3. eszenarioaren grafikoa.....	29
6. irudia. 3. eszenarioaren grafikoa.....	29
7. irudia. 3. eszenarioko zerbitzu mailaren eskema	30
8. irudia. Txanden modelizazioaren laburpena	30
9. irudia. Txartelen eta tarifikazioaren analisiaren laburpena	30
10. irudia. Txartelen eta tarifikazioaren eszenarioen koadroak.....	30
11. irudia. Iparraldeko eskualdeko trenbide sistemaren eskema	31
12. irudia. Hegoaldeko eskualdeko trenbide sistemaren eskema	31
13. irudia. Gobernantza abian jartzeko orduan esku hartzen duten alderdien eskema	32
14. irudia. Eskumeneren eskualdaketarik gabeko gobernantza sistemen gradientea.....	32
15. irudia. Erakuden sorrera gabeko antolamendu-eskema - Adibidea.....	33
16. irudia. 1. hipotesia: zerbitzua modu mailakatuan abiaraztea, luzapenik gabe.....	34
17. irudia. 2. hipotesia: beranduago abiaraztea, Akitania Berriaren hitzarmena luzatuz	34
18. irudia. 3. hipotesia: zerbitzu bakarrean abiaraztea, luzapenarekin.....	34

1. irudia. AMIA matrizea Hegoaldean**Indarguneak**

- Tokiko trenbide sare eraginkorra (Euskotren) (maiztasun/ordutegi zabala), tarte erregularretan.
- Hiri barruko eta hiriarteko autobus sare egituratzaileak.

**Ahulguneak**

- Muga-efektua.
- Azpiegitura mailako ortopoak.
- Tren/bizikleta arteko intermodalitatea ez da nahikoa.
- Intermodalitateari dagokionez, optimizatzeo aukera.

Aukerak

- Hegoaldean hirugarren haria ezartzea, Baionarainoko loturak martxan jartzeko.
- Lurralde dinamismoa bultzatuko duten azpiegitura - proiektu ugari (bereziki Euskal Y-a).

Mehatxuak

- Garraio moduen arteko lehia.
- Eskaintza bat ezartzeko epe oso luzeak, nazioarteko konplexutasunagatik (eskaintza definitzea; gobernantza sistema definitzea; akordioak esku hartzen duten alderdiekin, hizkuntza ortopoa).

2. irudia. AMIA matrizea Iparraldean**Indarguneak**

- Lurralde dinamikoa (ekonomia, turismoa).
- Chronoplus hiri-sarea eta Txik Txak sare bakarra sortzea.
- Eskaintza handitzeko gaitasuna duen trenbide azpiegitura.

**Ahulguneak**

- Tren sarearen kasuan, eskaintzarik ez haraneko orduetan.
- Tren zerbitzuaren ordutegi zabala.
- Lehia egoera txarra trenarentzat (bidaien iraupena, intermodalitatea).
- Muga-efektua.
- Hiri-linea egituratzaileetatik kanpoko intermodalitatean gutxiegitasun.

Aukerak








- Eskaintza garatzeko aukera (trenbidea, hirikoa, hiriartekoa).
- TER/TGV eskaintza Iruneraino lutzeko hausnarketa bidean da.
- Hegoaldean hirugarren haria ezartzea, Baionarainoko loturak martxan jartzeko.
- Azpiegitura-proiektu ugari (bereziki Euskal Y-a).

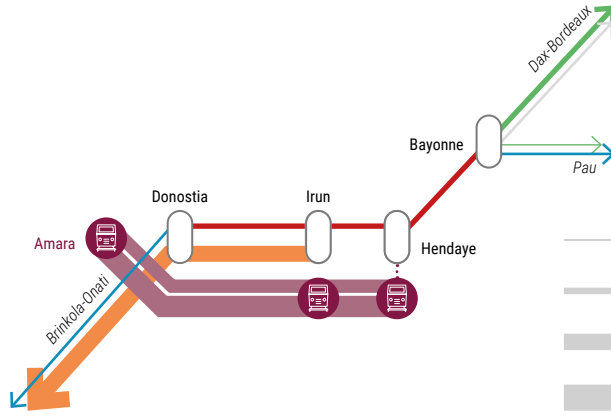
Mehatxuak

- Disuasio-autobus eta -trenen bidaien iraupena.
- Eskaintza bat ezartzeko epe oso luzeak, nazioarteko konplexutasunagatik (eskaintza definitzea; gobernantza sistema definitzea; akordioak esku hartzen duten alderdiekin, hizkuntza oztopoa).





3. irudia. 1. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

-  TER / Aldiriak
-  TER / Aldiriak geltokia
-  Euskotren
-  Euskotren geltokia
-  Intercités / MD / Alvia
-  Azterlanetik kanpo dauden lineak
-  Transfermuga bizkorra



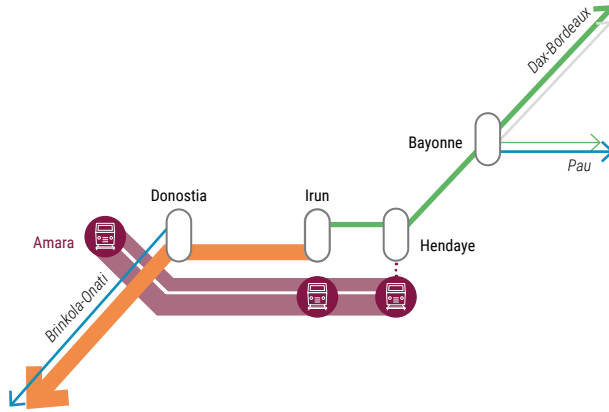
ESKAITZA MAILA

-  10 tren eguneko baino gutxiago
-  10-40 tren eguneko
-  40-100 tren eguneko
-  100 tren eguneko baino gehiago





4. irudia. 2. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

-  TER / Aldiriak
-  TER / Aldiriak geltokia
-  Euskotren
-  Euskotren geltokia
-  Intercités / MD / Alvia
-  Azterlanetik kanpo dauden lineak





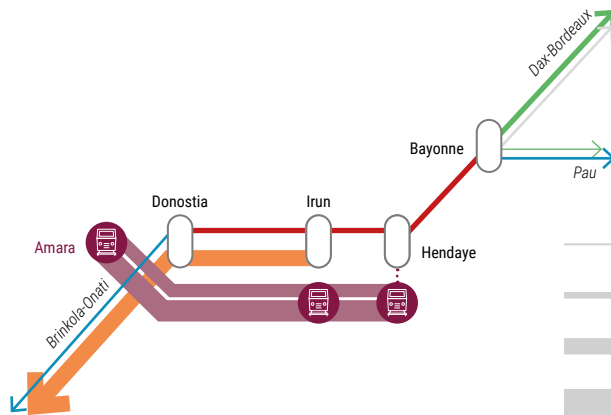
ESKAITZA MAILA

-  10 tren eguneko baino gutxiago
-  10-40 tren eguneko
-  40-100 tren eguneko
-  100 tren eguneko baino gehiago





5. irudia. 3. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

-  TER / Aldiriak
-  TER / Aldiriak geltokia
-  Euskotren
-  Euskotren geltokia
-  Intercités / MD / Alvia
-  Azterlanetik kanpo dauden lineak
-  Transfermuga bizkorra



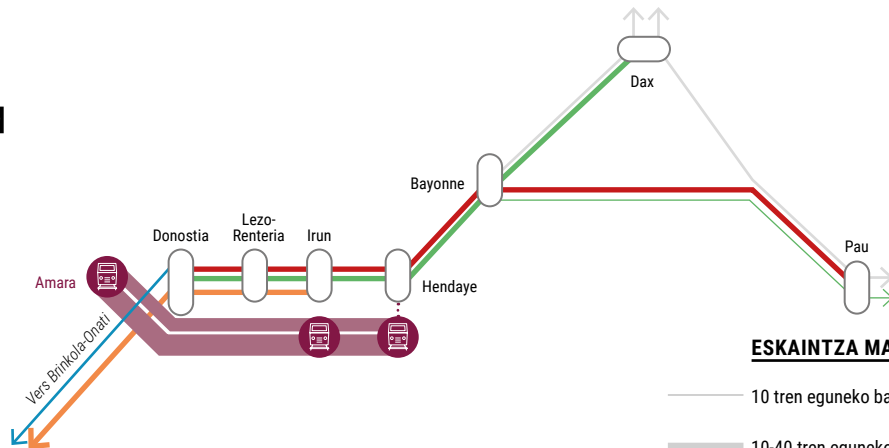
ESKAITZA MAILA

-  10 tren eguneko baino gutxiago
-  10-40 tren eguneko
-  40-100 tren eguneko
-  100 tren eguneko baino gehiago





6. irudia. 4. eszenarioaren grafikoa

LINEA MOTAK

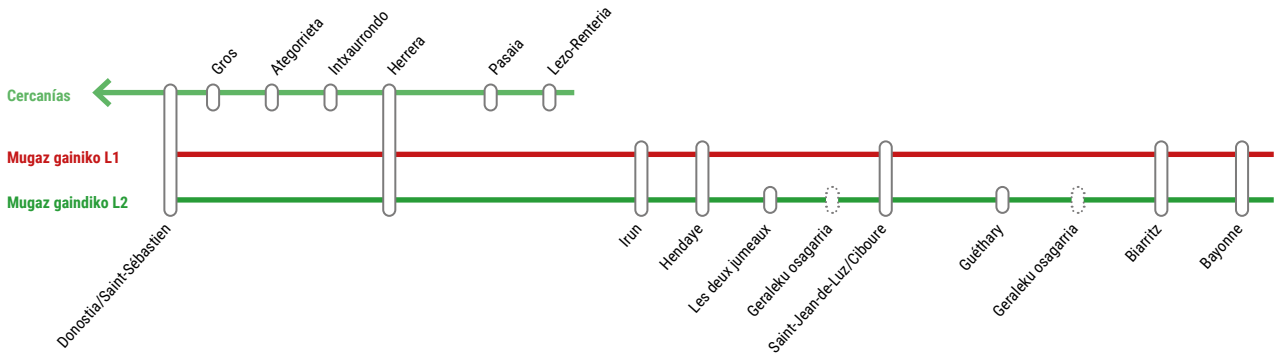
-  TER / Aldiriak
-  TER / Aldiriak geltokia
-  Euskotren
-  Euskotren geltokia
-  Intercités / MD / Alvia
-  Azterlanetik kanpo dauden lineak
-  Transfermuga bizkorra
-  Transfermuga omnibus



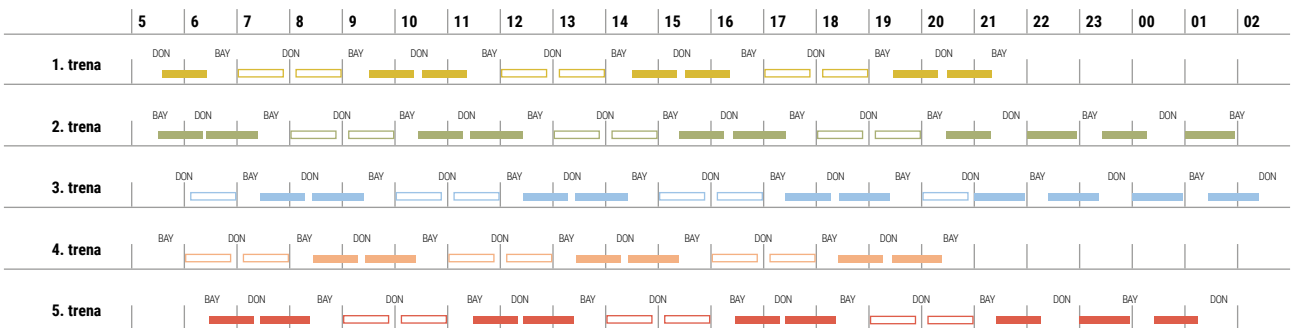
ESKAITZA MAILA

-  10 tren eguneko baino gutxiago
-  10-40 tren eguneko
-  40-100 tren eguneko
-  100 tren eguneko baino gehiago

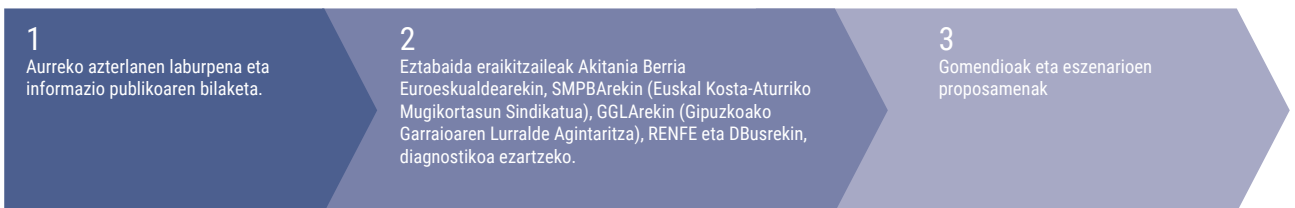
7. irudia. 3. eszenarioko zerbitzu mailaren eskema



8. irudia. Txanden modelizazioaren laburpena



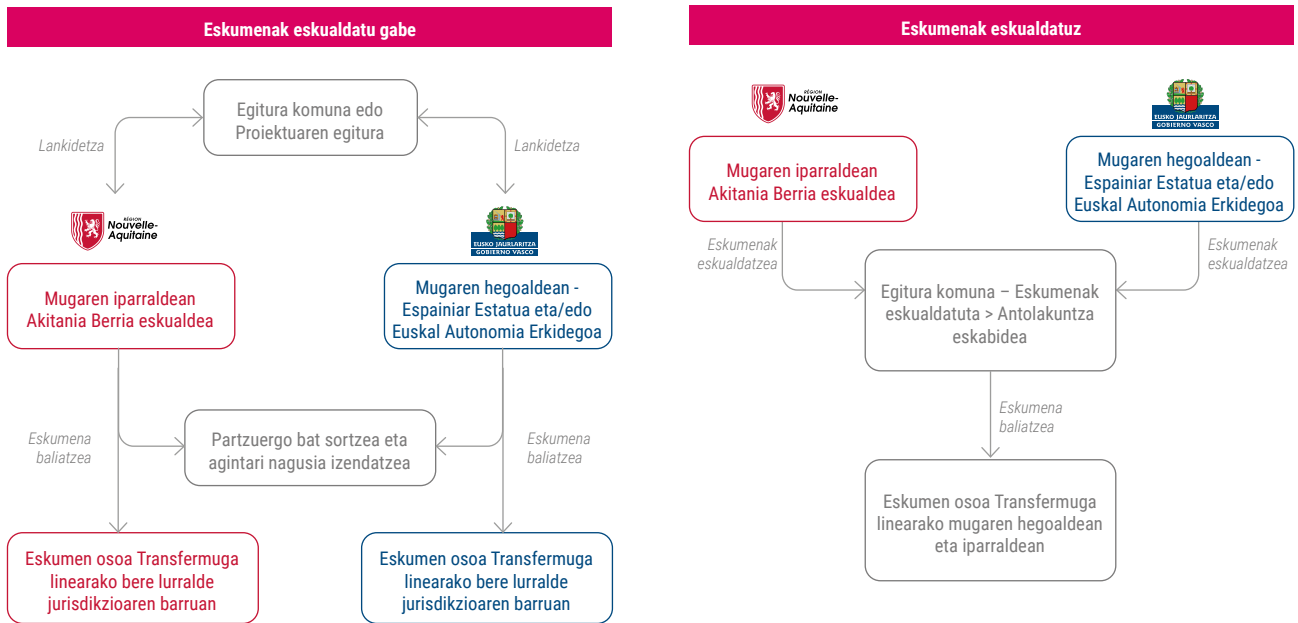
9. irudia. Txartelen eta tarifakazioaren analisiaren laburpena



10. irudia. Txartelen eta tarifakazioaren eszenarioen koadroak

Minimoen eszenarioa	A eszenario handia	B eszenario handia
<ul style="list-style-type: none"> Txartelen eta tarifen gutxieneko integrazio-maila. Tarifen eskaintzak sortzeko mugak. Eraz ulertzeko eta jakinarazteko moduko tarifen eskaintza. Prezio finko abantailatsua hautatutako jatorriko helmugengatik. Tarifen eskaintzak baliozkoak dira kostaldearen ardatzetik dabiltzan ibilgailu guztientzat, operadorea edozein dela ere. Txartel baliodunak tokiko eta eskualdeko autobus guztietan, helmuga guztiei egokitutako zerbitzua bermatzeko. 	<ul style="list-style-type: none"> Dauden tarifen batura egiten duen agertokia, eta minimoen eszenarioko proposamenei berriz heltzen diena. Txartelen euskarrien baliozko eremuak baino ez dira handituko, eta dauden tokiko tarifikak fakturatuko dira. E-MOBASK eskemari jarraituz, prezioak eta tarifen arauak mantentzea. Tokiko tarifa-logikak erabiltzaileak erabiltzen duen txartelean integratzea. 	<ul style="list-style-type: none"> MUGI txartela zabaltzen duen eszenarioa. MUGI sistema Gipuzkoako probintziaren mugetatik harago aplikatzeko aukera, korridorearen iparralderaino iritsiz. Bizpahiru MUGI eremu gehigarri sortzea, perimetro handiagoa integratzeko.

13. irudia. Gobernantza abian jartzeko orduan esku hartzen duten alderdien eskema



14. irudia. Eskumenen eskualdaketarik gabeko gobernantza sistemen gradientea

1

Eguno 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea, egitura komunik gabe:

- «Proiektu» egitura bidezko lankidetzatza.
- Partzuergo bat sortzea eta agintari nagusia izendatzea.
- Adibidea: Alemaniako mugaz gaindiko lankidetzatza.

2

Eguno 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea, kudeaketa elkarte batek egitea:

- Euskadik eta Akitania berriak sortutako elkarte baten bidezko lankidetzatza.
- Eskaera aginduen partzuergo sortzea eta agintari nagusia izendatzea.
- Adibidea: Basilea hiriguneko elkargo trinazionala, hiru herrialdeen trenbide sareko 7 agintaritza eskudunak biltzen dituen elkarte batekin.

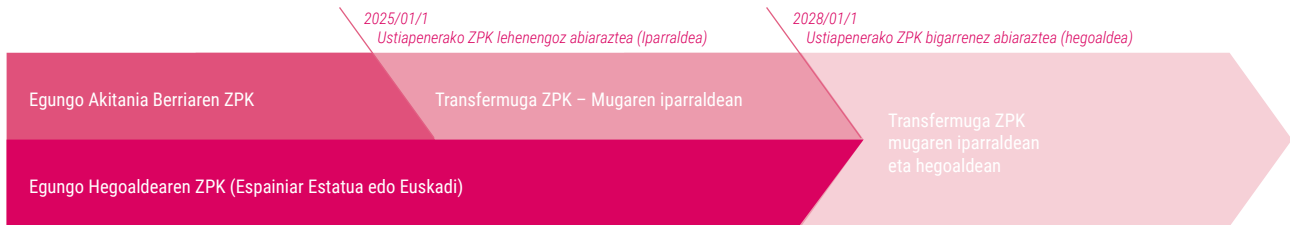
3

Eguno 2 agintaritza antolatzaileek eskumenak mantentzea; kudeaketa Euroeskualdeak edo berariaz sortutako ekonomia intereseko Europako talde batek edo lurralde lankidetzatza Europako talde batek egiten dute:

- Lankidetzatza Euroeskualdearen bidez edo berariazko LLET bat eratuz.
- Partzuergo bat sortzea eta agintari nagusia izendatzea.

15. irudia. Erakunde sorrera gabeko antolamendu-eskema - Adibidea

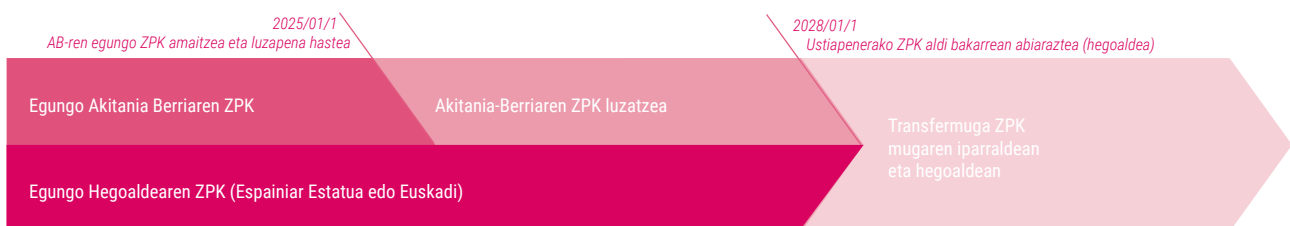

16. irudia. 1. hipotesia: zerbitzua modu mailakatuan abiaraztea, luzapenik gabe

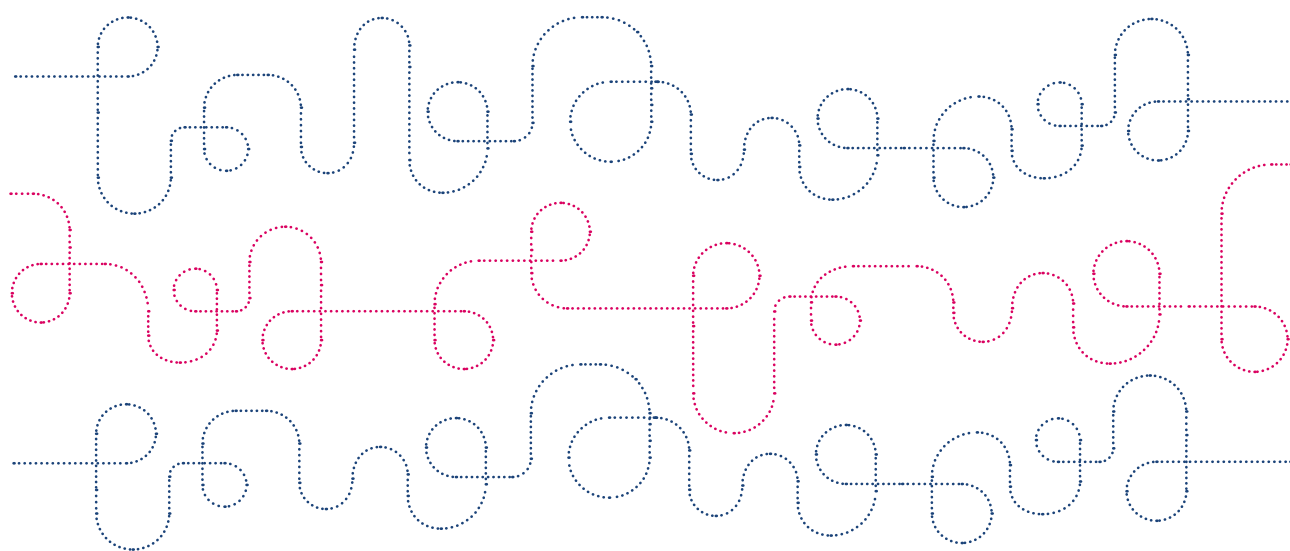


17. irudia. 2. hipotesia: beranduago abiaraztea, Akitania-Berriaren hitzarmena luzatuz



18. irudia. 3. hipotesia: zerbitzu bakarrean abiaraztea, luzapenarekin





Mugikortasun eraginkor eta arduratsua
Una movilidad eficaz y responsable
Une mobilité performante et responsable

