

IRUÑERRIKO HIRIKO GARRAIOAREN VI. PLANA, 2017-2019

Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak 2017ko
urriaren 26an egindako saioan onartutako dokumentua

2017/PCD-GEN-MCP/000252 txostena

AURKIBIDEA

SARRERA

A.- SARRERA.....	6
B.- PLANAREN DENBORA-MUGA ETA OINARRIZKO EGITURA.....	10

EHG-AREN VI. PLANAREN EDUKIAK, 2017-2019

1.- HELBURUAK.....	12
2.- PLANAREN EREMUA.....	13
3.- PLANAREN JARDUNBIDEAK.....	13
3.1.- IKUSMOLDE BERRI BATERANTZ: GARRAIO PUBLIKOAREN IKUSPUNTU SEKTORIALETIK MUGIKORTASUNAREN KOORDINAZIO INTEGRALERA.....	14
3.2.- GARRAIO PUBLIKOAREN ESKAINTZA HOBETZEA.....	19
3.3.- ESKUALDEKO HIRI GARRAIOKO SAREAREN AZTERLANAK ETA BERE KOORDINAZIOA GARRAIO PUBLIKOKO BESTE ZERBITZU BATZUEKIN.....	22
3.4.- GUTXIAGO KUTSATZEN DUTEN ENERGIETARAKO PLANA. KLIMA ALDAKETA.....	27
3.5.- FLOTA BERRITZEKO PLANA.....	30
3.6.- GARRAIO PUBLIKOKO FLOTARAKO GARAJE BERRIEN PROIEKTUA.....	30
3.7.- BERRITZE TEKNOLOGIKORAKO PROGRAMA.....	30
3.8.- GARRAIO PUBLIKOKO GIDARIEN SEGURTASUNA HOBETZEKO PROGRAMA.....	35
3.9.- BESTE ADMINITSTRAZIO BATZUEKIN ELKARLANEAN ARITZEKO PROGRAMA, GARRAIO PUBLIKOAREN ABIADURA KOMERTZIALA HOBETZEKO ETA LINEEN BURUAK KOMUN PUBLIKOZ HORNITZEA SUSTATZEKO.....	36
3.10.- GARRAIO PUBLIKOKO GERALEKUAK.....	38
3.11.- EGUNGO ERABILTZAILEEI ETA IZAN DAITEZKEENEI INFORMAZIOA EMATEA.....	39
3.12.- HERRITARREN ARRETARAKO SISTEMA.....	40

3.13.- ZERBITZUAREN KALITATEAREN KONTROLERAKO PROGRAMA.	40
3.14.- TAXIAREN ARLOA HOBETZEKO LAGUNTZEN PROGRAMA.	41
3.15.- GARRAIO PUBLIKOKO POLITIKAK LURRALDEAREN ANTOLAMENDUAN ETA HIRIGINTZAN SARTZEA.	42
3.16.- HERRITARREI KONTZIENTZIA HARRARAZTEA, GARRAIO PUBLIKOA GIZARTEKO ONURATZAT HAR DEZATEN.	43
4.- PLANAREN EMAITZA AURREIKUSIAK.....	45
5.- PLANAREN EKONOMIA- ETA FINANTZA-EBALUAZIOA.....	47
5.1.- EBALUAZIOAREN OINARRIAK.....	47
5.2.- ZERBITZUA KONTZESIOAN GAUZATZEAREN KOSTUAK.....	47
5.3.- ZERBITZUAREN KOSTUAK, ADMINISTRAZIOAK DIRUTUAK.....	53
5.4.- PLANAREN EBALUAZIO EKONOMIKOA: LABURPENA.....	54
6.- PLANAREN FINANTZAKETA: TARIFEN MARKOA ETA AURREKONTUETAKO DIRU-IZENDAPENAK.....	55
6.1.- ESKUALDEKO HIRI GARRAIOAREN FINANTZAKETAREN LEGEZKO ESPARRUA	55
6.2.- ZERBITZUA USTIATZETIK DATOZEN DIRU-SARRERAK: TARIFEN MARKOA.....	56
6.3.- AURREKONTUETAKO DIRU-IZENDAPENAK: NAFARROAKO GOBERNUAREN ETA UKITUTAKO UDALEN EKARPENAK.....	61
6.4.- BESTE DIRU-SARRERA BATZUK.....	70
6.5.- FINANTZAKETAREN LABURPENA.....	70
6.6.- PLANAREN EKONOMIA-FINANTZA LABURPENA.....	71

PLANAREN JARRAIPENA ETA EGUNERATZEA

7.- PLANAREN JARRAIPENA.....	73
7.1.- PLANAREN JARRAIPENA.....	73
7.2.- PLANAREN JARRAIPENERAKO BATZORDE TEKNIKOA	73
7.3.- LIKIDAZIOEN BEHIN-BEHINEKO ETA BEHIN BETIKO ERREGULARIZAZIOAK JUSTIFIKATZEKO DOKUMENTUAK.....	74

ERANSKINA

SARRERA

A.- SARRERA.

Garraiorako eskubidea, hau da, kalitate eta prezio egokian herritarren mugikortasuna bermatzea aginte publikoen betebeharra da, eta arazo horri taxuzko irtenbidea ematen saiatu behar dute.

Nafarroatik atera gabe egiten den garraioaren arloan, Foru Komunitateak erabateko eskumena du, Nafarroako Foru Eraentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko abuztuaren 10eko Lege Organikoaren 49.1.f) artikulua indarrez.

Iruñerriko bidaiari-garraio erregularrari buruzko ekainaren 1eko 8/1998 Foru Legeak konponbidea eman zien Iruñerriko metropolialdeko bidaiari-garraio erregularrak zituen disfuntzioei. Eskumen administratiboan banaketak sortzen zituen disfuntzio horiek. Izan ere, hiri-garraioa, udalerrietako mugen barrukoa, udalen eskumenekoa zen –kasu honetan, Iruñeko Udalak bakarrik erabiltzen zuen eskumena–, eta hiriarteko garraioa, Iruñearen eta metropolialdeko gainerako udalerrien artekoa, Nafarroako Foru Komunitatearen eskumenekoa. Banaketa hori ez zen bat etortzen herritarren joan-etorrien benetako eremuarekin.

Foru lege horrek integrazio administratiboaren konponbidea arautu zuen, garraio-agintaritza bakarra ezarri eremu osorako; hain zuzen ere, Iruñerriko Mankomunitateari esleitu zion zerbitzuaren kudeaketa. Zerbitzuaren eremuan lehendik zegoen eta beste zerbitzu publiko batzuk ematen zituen administrazio bat zen, berezko nortasun juridikoa eta jarduteko gaitasuna zuena, eta udalek Mankomunitatean zuten partaidetzak bermatu egiten zuen haien autonomia.

Mankomunitateak Iruñerriko bidaiari-garraio erregularraren gaineko eskumen berri horiek 1999ko apirilaren 26an hartu zituen, eta Eskualdeko Hiri Garraioko zerbitzu berria 1999ko uztailaren 26an jarri zen abian. Ordutik aurrera bertan behera gelditu zen hiri-zerbitzuen eta hiriarteko zerbitzuen arteko bereizketa.

8/1998 Foru Legeak eskualdeko hiriko garraio-zerbitzua planifikatzeko tresna bat taxutu zuen eta Iruñerriko Hiriko Garraioaren Plana deitu zion.

Xedapen horren garapen moduan, Iruñerriko Mankomunitateak proposatuta, Nafarroako Gobernuak garraio-plan hauek onetsi ditu: lehen plana, 1999-2003 –indarrean egon zen bitartean hiru aldiz aldatu zen eta 2004. eta 2005. urteetarako luzatu zen–, bigarren plana, 2006-2009 –indarrean egon zen bitartean behin aldatu zen–, hirugarren plana, 2010, eta laugarren plana, 2011-2012 –2013. eta 2014. urteetarako luzatu zen–.

2014an, ekainaren 18ko 11/2014 Foru Legea onartu zen, Iruñerriko bidaiari-garraio erregularrari buruzko ekainaren 1eko 8/1998 Foru Legea aldatzen duena, besteak beste, Eskualdeko Hiri Garraioaren finantzaketari egonkortasuna emateko helburuarekin. Zioen Azalpenean hau dakar, berrikuntza gisa:

“Foru lege horren 5.1 artikulua araberak, Nafarroako Gobernuari dagokio Iruñerriko Hiriko Garraioaren urte anitzeko Plana onestea, eta zerbitzuaren titular den entitateak sustatu behar du plan hori; hots, Iruñerriko Mankomunitateak.

Denborak erakutsi du plana onesteko prozedura ez dela eraginkorra, eta ez da beharrezkotzat jotzen Nafarroako Gobernuak tutoretza hori egitea, plana entitate eskudunak berak onetsi beharko lukeelakoan; hori bai, foru lege honetan jasotako printzipioei men eginez.

Horregatik garrantzitsua da gogora ekartzea aipatutako printzipioek diotena: zerbitzuaren kalitatea, eraginkortasuna eta efizientzia etengabe hobetu behar dira, eta administrazio publiko guztiak lagundu behar dute kalitatea hobetzen; horretarako, planeamendu tresnak onetsi eta garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzeko ekintzak garatuko dira. Halaber, garraioaren erabiltzaileek ordaindu beharreko tarifen bidez zerbitzuaren kostutik zenbat estaliko den finkatzen da, eta gainerakoa nola banatuko den ukitutako administrazioen artean; hau da, Foru Komunitateko Administrazioaren eta udalen artean.

Banaketa horretan Foru Komunitateko Administrazioak parte hartzearen arrazoi nagusiak dira, batetik, ekarpena egitea bere eskumenekoa izan zen hiriarteko garraioa mantentzeko –Iruñearen eta inguruko udalerrien artekoa–, eta bestetik, toki erakundeek finantza askitasuna izateko ekarpena egitea, zeina, Espainiako Konstituzioaren 142. artikulua agintzen duen bezala, Estatuko Administrazio Orokorra eta autonomia erkidegoek bildutako tributuen etekinak toki erakundeei emanaz gauzatu behar baita”.

Zerbitzua planifikatzeari dagokionez, foru lege horrek, 6.bis artikuluan, baldintza berriak ekarri ditu, eta, horrenbestez, Iruñerriko Hiriko Garraioaren Planak aintzat hartu eta errespetatu egin beharko ditu:

1.- **Plana Iruñerriko Mankomunitateak onetsiko du** –urte anitzeko plana izango da–, baina onetsi aurretik, Nafarroako Parlamentuari eta Nafarroako Gobernuari helaraziko die, azter dezaten eta ekarpenak egin ditzaten, hilabeteko epean gehienez ere.

2.- **Gai zehatz hauek** ukituko ditu:

- a) Helburu eta irizpide orokorrak.
- b) Zerbitzuen plangintza.
- c) Inbertsioen programazioa.
- d) Plana betetzearen ebaluazio ekonomiko eta finantzetakoa.
- e) Tarifen markoa.
- f) Planaren helburuak lortze aldera zerbitzuaren titular den erakundeari Foru Komunitateko Administrazioak eta foru lege honen aplikazio eremuko udalek egin behar dizkieten ekarpenak.

3. Garraio-planak **gidalerro hauei** jarraituko die:

- a) Kalitateko garraio zerbitzu publikoa ematea, eraginkortasun eta efizientzia egokiekin.
- b) Garraio publikoaren erabilera sustatzea, hura hirigintzako planeamenduko tresnetan integratuz.
- c) Zerbitzuaren abiadura komertziala hobetzea, antzeko metropolialdeetan lortu diren emaitza onenen pareko balioak lortzeraino.
- d) Erabiltzaileei kobratzetik heldutako zuzeneko diru-sarrerak eta zerbitzuari lotutako bestelako batzuk.

Eskualdeko hiriko garraioa erabiltzeagatik erabiltzaileek ordaindu beharko duten txartel-prezinoa erabakitzerakoan, zerbitzu publikoa izateari emango zaio lehentasuna, eta ez zerbitzuaren autofinantzaketari.

Zerbitzuaren zuzeneko finantzaketa ahalik eta handiena izan dadin bilatzean, finantzaketa hori zerbitzuaren erabilera masiboan oinarritzea bilatu beharko da, eta ez ordea txartelaren pixkanakako garestitzean, edozein dela ere txartelaren modalitatea.

Garraio publikoaren eskuragarritasuna eta indartzea bermatuta egon daitezen garraio pribatuaren aldean, erabiltzaileen txartelen bidezko zuzeneko zerbitzu-finantzaketa ez da inoiz ere zerbitzu kostuaren ehuneko 50 baino handiagoa izango.

Zerbitzuari lotutako diru sarreratzat hartuko dira finantzaketarako baliabideak eskuratzeko bidea ematen dutenak, hala nola publizitatea, babesletza edo beste batzuk. Diru sarbide horiek ezin izango dute inoiz oztopatu edo arriskuan jarri zerbitzu-emate egokia.

Foru lege honetan 2014rako ezarritako ekarpena erreferentzia hartuta, zerbitzuaren etorkizuneko ekitaldi ekonomikoak ixtean, idatz-zati honetatik heldutako diru-sarrerak ezarri den ehunekoa gainditzen badute, ezin izango dira inola ere igo indarreko tarifak, ezta KPIra egokitzeko ere.

- e) Ekarpenak eta transferentziak, bai zerbitzuari atxikitako udalek eginak, bai zerbitzua ematen duen erakundeak zuzenean eginak.

Zerbitzuari atxikita dauden udalek eta zerbitzua kudeatzen duen erakundeak egingo dituzten ekarpen ekonomikoak kalkulatzeko, zerbitzuaren ustiapen-defizitari begiratuko zaio: ekarpen horiek defizit horren ehuneko 35ekoak izango dira, behin idatz- zati honetako d) letratik heldutako diru-sarrerak kenduta.

Ekarpena zuzenean egingo du erakunde zerbitzu-emaileak, baldin eta baliabiderik badu eta kasuan kasuko bere organoek hala erabakitzen badute, edo zerbitzuari atxikitako udalek egingo dute, zeinek bere biztanle-kopuruaren proportzioan.

f) Nafarroako Aurrekontu Orokorretatik heldutako transferentziak, helburu horretara lotuak.

Nafarroako Aurrekontu Orokorrek, urtero, behar den diru kopurua ezarriko dute, izaera finalistaz, behin idatz-zati honetako d) letran jasotako ekarpenak kenduta, kalkulaturako zerbitzuaren ustiapen-defizitaren ehuneko 65 estaltzeko.

g) Udalerriei dagokien zatia banatzea.

Foru lege honen aplikazio eremuko udalerriei dagokien zatia bakoitzaren biztanle-kopuruaren arabera banatuko da udalerriri horien artean. Gutxieneko zenbateko edo kuota finko bat ezarri ahalko da, zerbitzuaren gutxieneko eskaintza-maila ematean izandako kostua kontuan hartuko duena. Bestalde, ekarpen hori modulatu ahal izango da, zerbitzuaren abiadura komertziala hobetzeko eta garraio publikoa hirigintzako antolamenduan egoki integartzeko udal horiek hartzen dituzten neurrien arabera.

h) Bonu sozial bat ezarri beharko da, Gizarteratze Errentaren taulak erreferentzia hartuko dituenak. (11/2014 Foru Legearen Xedapen Gehigarria).

Arautze berri horren pean onartu zuen zuzenean Iruñerriko Mankomunitateak Iruñerriko Hiriko Garraioaren V. Plana, 2015-2016, erakunde horretako Batzar Nagusiak 2014ko abenduaren 30ean egin zuen saioan hartu zuen akordioaren bidez. Plan hori aldatu egin zen 2015eko abenduaren 22an, Mankomunitateko Batzar Nagusiak hartu zuen akordioaren bidez, eta luzatuta dago 2017 honetan.

Beste alde batetik, Taxiari buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legearen arabera, Iruñerriko Mankomunitateak bere gain hartu zituen Iruñerriko Baterako Zerbitzurako Eremuko taxi-zerbitzuaren eskumenak. Baterako zerbitzurako eremu horren geografia-esparruak hemeretzi udalerriri hartzen ditu, eta, beraz, 8/1998 Foru Legean araututa dagoen Eskualdeko Hiri Garraioaren geografia-esparrua baino zabalagoa da.

Lege horren 51. artikuluan (Hiriko garraio moten integrazioa) hau ageri da: "Baterako zerbitzurako eremu bakoitzeko taxi zerbitzua erabat sartuko da eremuko hiri garraioko sisteman, eremuko garraio publikoaren plangintza, koordinazioa, batasun ekonomikoa, sustapena eta garapena bateratzeko. Baterako zerbitzurako eremu bakoitzeko hiri garraioko sisteman sartuko dira eremua kudeatzen duen toki erakundearen eskumeneko garraio publiko mota guztiak...".

2010eko Garraio Planetik aurrera (hirugarren garraio-plana) taxi-zerbitzua planifikazio-tresna horretan sartu zen.

B.- PLANAREN DENBORA-MUGA ETA OINARRIZKO EGITURA.

8/1998 Foru Legeak ezartzen du Iruñerriko Hiriko Garraio Plana urte anitzerako izango dela, baina ez du gehiago zehazten. Seigarren plan honen denbora-esparrua zehazteko, kontuan hartu behar dugu garraio publikoko zerbitzuaren kontzesioaren egungo kontratua 2019aren amaieran bukatuko dela. Hori dela-eta, denbora-muga gisa 2017-2019 hirurtekoa proposatzen da, eta, hartara, 2017 honetan aurreko planaren luzapena ordeztzen du eta bere indarraldia planaren kostu nagusiaren kontratuzko baldintzak ezagunak diren arte iristen da.

Indarraldi horren barnean, dokumentu honen edukia bi zatitan egituratu da. Aurreneko zatian (1. eta 6. kapituluaren artean) plan honi dagozkion erabakien eta arduren programazioa zehazten da, eta bai aurrez ikus daitezkeen emaitzak eta balorazio ekonomikoa ere. Bigarren zatian (7. kapitulua) planaren jarraipenari eta eguneratzeari heltzen zaio, eta plana garatu bitartean bereziki ebaluatu behar diren alderdiak nabarmentzen dira.

**IRUÑERRIKO HIRIKO GARRAIOAREN VI. PLANA,
2017-2019. EDUKIAK**

1.- HELBURUAK.

Ekainaren 18ko 11/2014 Foru Legeak, Iruñerriko bidaiari-garraio erregularrari buruzko ekainaren 1eko 8/1998 Foru Legea aldatzen duenak, adierazten du, Zioen Azalpenean, aginte publikoen betebeharrak dela garraiorako eskubidea bermatzea, hau da, kalitate eta prezio egokian herritarren mugikortasuna bermatzea, eta arazo horri taxuzko irtenbidea ematen saiatu behar dutela.

Era berean, jasotzen da Iruñerriko Hiriko Garraioaren Plana Foru Legean bilduta dauden printzipioen mende egongo dela, printzipio hauen mende: zerbitzuaren kalitatea, eraginkortasuna eta efizientzia etengabe hobetu behar dira, eta administrazio publiko guztiek lagundu behar dute kalitatea hobetzen; horretarako, planeamendu-tresnak onetsi eta garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzeko ekintzak garatuko dira. Halaber, garraioaren erabiltzaileek ordaindu beharreko tarifen bidez zerbitzuaren kostutik zenbat estaliko den finkatzen da, eta gainerakoa nola banatuko den ukitutako administrazioen artean; hau da, Foru Komunitateko Administrazioaren eta udalen artean.

Helburu orokor hori abiapuntu hartuta, plan honetarako beste helburu hauek proposatu behar dira:

1. Ikusmolde berri bat proposatzea: garraio publikoaren egungo ikuspuntu sektorialetik abiatu eta mugikortasunaren koordinazio integralean arreta jartzen duen batera igarotzea.
2. Garraio-sistemak klima aldaketara egiten duen ekarpena murriztea: modu iraunkorrenak mesedetzen dituen mugikortasunaren banaketa modala bultzatzea eta energia berriak sartzea garraio publikoan, berotegi efektuko gasen igorpenak gutxituko dituztenak.
3. Azken urte hauetan galdu den garraio publikoaren erabileraren zati bat berreskuratzea.
4. Garraioaren arloko eskaintza hobetzea, eraginkortasun eta efizientzia egokiarekin.
5. Zerbitzuaren berritze teknologikoa sustatzea.
6. Hiriko garraiorako sistemaren elementu desberdinen kalitatea hobetzea (autobusak, geralekuak, garajeak eta abar).
7. Garraio publikoko gidarien segurtasuna hobetzea.
8. Garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzea bultzatzea, garraioaren plangintza hirigintzarekin, zirkulazioarekin eta aparkamenduarekin koordinatuta, inplikaturik dauden administrazioekin lankidetzan aritzearen bidez.
9. Informazio, dibulgazio eta sentsibilizazio lana garatzen jarraitzea, garraio publiko kolektiboaren eta taxiaren erabilera gizartearen jokabide eredu iraunkor eta arduratsuen barnean sartzeko.
10. Taxi-zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta haren erabilera sustatzea garraioaren neurrian.

Erronka lortu ahal izateko kontuan hartu behar da bat baino gehiago direla parte hartu behar duten aginte publikoak, Iruñerriko Mankomunitatea zerbitzuaren erakunde eskudun izateaz gain.

2.- PLANAREN EREMUA.

Egun dagoen eremu bera da plan honetarakoa, eta hemezortzi udalerri hauek hartzen ditu:

- Antsoain.
- Aranguren; hain zuzen ere, Mutiloako bizigunea.
- Barañain.
- Beriain.
- Berriobeiti; hain zuzen ere, Aitzoango, Artikako, Berriobeitiko eta Berriogoitiko kontzejuen eremua.
- Berriozar.
- Burlata.
- Zizur; hain zuzen ere, Zizur Txikiko Kontzejuaren eremua.
- Eguesibar; hain zuzen ere, Gorraizko eta Sarrigurengo biziguneak eta Olazko Kontzejua.
- Esteribar; hain zuzen ere, Ollokiko bizigunea.
- Ezkabarte; hain zuzen ere, Arreko eta Orikaingo kontzejuak.
- Galar; hain zuzen ere, Cordovillako Kontzejua.
- Uhartea.
- Noain (Elortzibar); hain zuzen ere, Noaingo bizigunea.
- Orkoien.
- Iruñea.
- Atarrabia.
- Zizur Nagusia.

Taxi-zerbitzuari dagokionez, haren esparrua ere Iruñerriko Baterako Zerbitzurako Eremuko esparru bera da eta hemeretzi udalerri osatzen dute: aurreko hemezortziak, udalerriaren eremu osoarekin, eta Oltzako udalerria.

3.- PLANAREN JARDUNBIDEAK.

Aurreko helburu horiek garatzeko, plan honetan aurreikusten diren jardunbideak hauek dira:

1. Ikusmolde berri baterantz: garraio publikoaren ikuspuntu sektorialetik mugikortasunaren koordinazio integralera.
2. Garraio publikoaren eskaintza hobetzea.
3. Eskualdeko Hiri Garraioko sarearen azterlanak eta bere koordinazioa garraio publikoko beste zerbitzu batzuekin.
4. Gutxiago kutsatzen duten energiak sartzeko plana. Klima aldaketa.
5. Flota berritzeko plana.

6. Garraio publikoko flotarako garaje berrien proiektua.
7. Berritze teknologikorako programa.
8. Garraio publikoko gidarien segurtasuna hobetzeko programa.
9. Beste administrazio batzuekin elkarlanean aritzeko programa, garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzeko eta lineen buruak komun publikoz hornitzea sustatzeko.
10. Garraio publikoko geralekuak.
11. Egungo erabiltzaileei eta izan daitezkeenei informazioa ematea.
12. Herritarren arretarako sistema.
13. Zerbitzuaren kalitatearen kontrolerako programa.
14. Taxiaren arloa hobetzeko laguntzen programa.
15. Garraio publikoaren politikak lurralde antolamenduan eta hirigintzan integratzea.
16. Herritarrei kontzientzia harraraztea, garraio publikoaren erabilera gizarterako onura dela ulertu eta halakotzat hartzeko.

Ondoren jardunbide bakoitzaren xehetasunak emango ditugu, neurri zehatzak azalduta.

3.1.- IKUSMOLDE BERRI BATERANTZ: GARRAIO PUBLIKOAREN IKUSPUNTU SEKTORIALETIK MUGIKORTASUNAREN KOORDINAZIO INTEGRALERA.

3.1.1. Sarrera.

Iruñeko metropolialdean mugikortasunak duen bilakaeraren analisitik –2013an egin zen Mugikortasunaren Etxez etxeko Inkestako emaitzak eta antzeko ezaugarriak zituen eta 1996an egin zen azterlan batekoak alderatuta– ondorioztatzen da biztanleria Iruñerrian banatzen ari dela, eremu handiagoa okupatzen dentsitate txikiagoarekin (hiri-sakabanatzea esaten zaio). Horrek mesedetzen du garraibide mekanizatuak erabiltzea modu bigunen alternatiba moduan, desplazamenduak luzatzen ditu eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna handitzen du. Azken batean, ondorioztatzen da oso iraunkorra ez den lekualdatze-modu bat ari dela bultzatzen. Hori, hain zuzen, desplazamenduen banaketa modalean ikusi eta islatzen da, hartan, bai metropolialdean bai eta Iruñean bertan ere, protagonismo handiagoa hartu baitu ibilgailu pribatuan lekualdatzeak, oinez edo garraio publikoan egitearen aurrean:

Bidaiak, garraioko oinarrizko moduaren arabera, Iruñerrian (Oharra)				
Urtea	Oinez (↓)	Garraio publikoan (↓)	Ibilgailu pribatuan (↑)	Beste modu batzuetan (↓)
1996	%43,7	%14,4	%36,8	%5,1
2013	%42,1	%12,7	%41,1	%4,1

Oharra. Iturria: Iruñerrian mugikortasuna aztertzeko 2013an etxez etxe egindako inkesta. 1996an, garraio publikotzat jotzen zen autobus-motaren bateko erabiltzaileak; 2013an, barne hartu zen, gainera, tren. 1996an ibilgailu pribatuak barne hartzen zituen autoz egindako bidaiak, gidari eta alboko moduan, eta 2013an barne hartzen zuen baita motozikleta ere. Oinezko bidaiak kasu guztietan soil-soilik "oinetz" egindako joan-etorriak dira.

Hartara, hurrengo urteetan eta 1996-2013 aldian ikusi den joera hori aldarazten duten jarduketak ez badira abiarazten, ibilgailu pribatuak gainditu egingo du oinez egindako desplazamendua, Iruñerri osorako bidaiamodu nagusi gisa: oinez egindako lekualdatzeak gaindituko ditu, historikoki eta metropolialdearen tamaina ertaina dela-eta lekualdatzeko modu nagusia izan dena.

Hori dela-eta eta 2017-2030 aldirako IM eta SCPSAren Plan Estrategikoan biltzen denaren arabera (2016ko urriaren 27an onartu zuen Mankomunitatearen Batzar Nagusiak), proposatzen da hurrengo urteetan Eskualdeko Hiri Garraioa Iruñerrian mugikortasunaren eredia aldatzeko benetako tresna moduan sustatzea.

Aintzat hartuta mugikortasuna garraio publikotik askoz harago doala, agente ugari eragiten diola eta modu integratuan diseinatu behar dela, proposatzen da ikuspuntu sektoriala gainditzea, soil-soilik garraio publikoan arreta jartzen duena, eta mugikortasunaren koordinazioaren ikuspegi integral baterantz aurrera egitea.

Hartara, eskualde mailako mugikortasunerako politika integral bat ikuspegi bakar, koordinatu eta bete beharreko baten petik diseinatu behar da: **Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana (IHMIP)** esaten zaiona. Tresna hori, inplikaturik dauden administrazioek sinatuta duten hitzarmenaren kariaz, Iruñerriko Mankomunitateak egingo du, hurrengo atalean deskribatzen denaren arabera.

3.1.2. Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana (IHMIP) egitea.

2016ko irailaren 22an "Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren, Eskualdeko Hiri Garraioko lurralde esparruan sartuta dauden udalen eta Iruñerriko Mankomunitatearen arteko lankidetzaren hitzarmena, Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana egiteko" sinatu zuten. Hitzarmen horretan jasotzen da Mankomunitatea izatea, beste 19 administrazioekin batera, IHMIP hori egingo duena. IHMIP hori, garrantzi handiko parte-hartze prozesu bat egin ondotik, azkenean hitzarmena izenpetu duten administrazioek onartu beharko dute eta bertan bildutako neurriak gauzatzea bete beharrekoa izango da administrazio horietarako guztiarako.

Hitzarmenak helburu hauek jasotzen ditu, IHMIPa egiteko prozesuan lortu beharrekoak:

- 1.- *Plan estrategiko moduan balioko duen dokumentu bat lortzea, dauden plangintza-praktiketan oinarritutakoa, eta kontuan hartuko dituen integrazio-printzipioak, parte-hartzeak eta ebaluaziokoak, pertsonen eta salgaien egungo eta etorkizuneko mugikortasun-premiei erantzuteko, Iruñerrian bizi-kalitate handiagoa lortzeko helburuarekin.*
- 2.- *IHMIPa idaztean parte hartzeko prozesu publiko bat erraztu eta egitea.*
- 3.- *IHMIPa egiteko beharrezkoak diren azterlanak egitea.*
- 4.- *Azterlan honen emaitza gisa zenbait neurri proposatzea, 8. klausulan deskribatu denaren arabera adostuak, administrazio bakoitzak IHMIPa ezar dezan hitzarmen honen ondorengo fase batean eta bere eskumenen arabera.*

Lanen jarraipen eta koordinaziorako batzorde bat eratu zen, Iruñerriko Mankomunitateko talde politiko bakoitzeko ordezkari batek eta Nafarroako Gobernuko Garapen Ekonomikorako Departamentuko Herri Lanetako zuzendari nagusiak eratuta. Jarraipena eta koordinazioa egiteko batzorde horren mende, azpibatzerde tekniko bat ezarri zen, 18 udaletako langile teknikariek, Nafarroako Gobernuak eta Iruñerriko Mankomunitateak osatuta.

IHMIPa onartzera iristeraino aurreikusitako pausoak hauek dira:

1. IHMIParen hasierako proposamena egitea: 2016ko abendua eta 2017ko iraila artean (10 hilabete). Era berean, bi fasetan zatitua:
 - a. Mugikortasunaren analisia eta diagnostikoa egiteko fasea (2016ko abendua eta 2017 apirila artean, 5 hilabete). Jada bazeuden dokumentuetatik abiatuta, lehenik eta behin, mugikortasunaren aurrediagnostikorako dokumentu bat eta helburu orokorren beste bat egin ziren. Helburu orokor horiei "Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Ituna" izena eman zaie. Beste alde batetik, jada bazegoen informazioa zenbait landa-lan gehigarriren bidez datu desberdinak biltzearekin osatuta, mugikortasunaren diagnostikoa egin zen.
 - b. Proposamenak egitea (2017ko maiatza eta iraila artean, 5 hilabete). Onartutako helburu orokorren ildo nagusiei jarraituta, proposamenak egin ziren, beren zenbatespen ekonomikoarekin eta abian jartzeko egutegiarekin.
2. Herritarrek parte hartzeko prozesua, IHMIParen hasierako proposamenen dokumentutik abiatuta: 2017ko urria eta 2018 azaroa artean (14 hilabete). Era berean, fase hauetan zatituta:
 - a. Herritarrek parte hartzeko prozesua hasi aurretik, Parte-hartze Plana egin zen, eta prestakuntza ikastaro bat eta aurretiko kontsulten prozesu bat egin zen.
 - b. Herritarrek parte hartzeko prozesua: informazioa, kontsulta eta hausnartzea (2017ko urria eta 2018ko apirila artean, 7 hilabete).

Parte-hartzearen emaitzen analisia (2018ko maiatza eta ekaina artean, 2 hilabete). Ikusi 3.a.

- c. Itzultze jardunaldia: komunikazioa, bildutako eta aztertutako proposamenei dagokienez (2018ko ekaina).
- Finantzatzeko aukerak eta aurrekontu-konpromisoaren maila aztertzea (2018ko uztaila eta azaroa artean, 5 hilabete). Ikusi 3.b.
- d. Parte-hartze prozesuaren amaierako txostena eta emaitzak komunikatzeko ekintza (2018ko azaroa).
3. Parte-hartze publikoko ekarpenak berrikusteko prozesua, eta finantzatzeko aukerak eta aurrekontu-konpromisoaren maila aztertzea: 2018ko maiatza eta azaroa artean (7 hilabete). Era berean, fase hauetan zatituta:
- a. Parte-hartze emaitzen analisia (2018ko maiatza eta ekaina artean, 2 hilabete).
- b. Finantzatzeko aukerak eta aurrekontu-konpromisoaren maila aztertzea (2018ko uztaila eta azaroa artean, 5 hilabete). Hitzarmenaren 8. klausulan jasota dagoenaren arabera, gauzatu beharreko jarduketak finantzatzeko plan ekonomikoa lortu ahal izateko.
4. Administrazio guztiek IHMIParen azken onarpena egitea: 2018ko abendua eta 2019ko otsaila artean (3 hilabete).

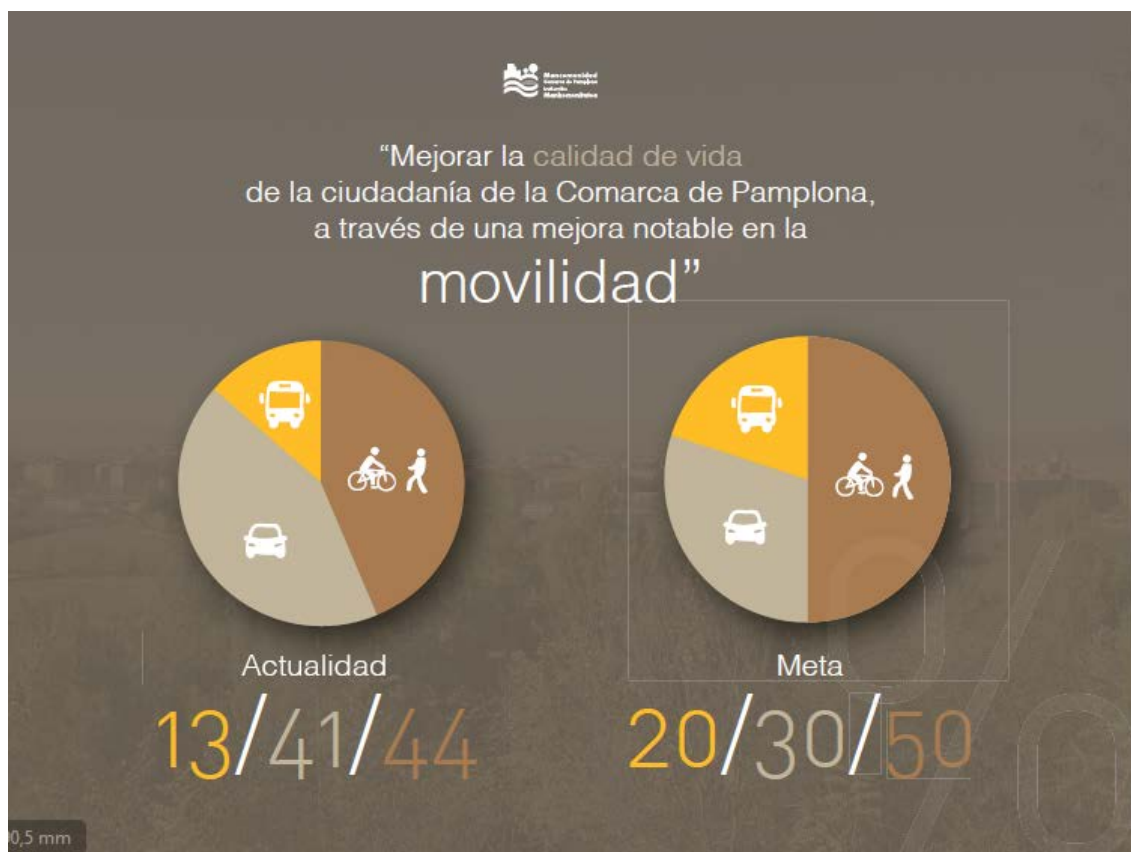
Lan horiek egiteko, hiru laguntza tekniko egongo dira –IHMIPa egiteko, parte-hartze prozesua gauzatzeko eta proiektua kudeatzeko– eta aurrekontu osoa 283.321,50 eurokoa izango da 2017-2019 aldian, xehetasun hauen arabera:

Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
IHMIPa egiteko laguntza teknikoa	94.271,10	20.200,95	20.200,95	134.673,00
IHMIPeko parte-hartze prozesurako laguntza teknikoa	33.807,40	50.711,10	0,00	84.518,50
Parte-hartzea dinamizatzea	10.000,00	30.000,00	0,00	40.000,00
Proiektua kudeatzeko laguntza teknikoa	25.652,00	19.239,00	19.239,00	64.130,00
GUZTIRA	163.730,50	120.151,05	39.439,95	323.321,50

Azkenik, onartzen den IHMIParen azken helburuak, 2017ko martxoaren 10ean Jarraipen eta Koordinazio Batzordeak onartutako "Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Ituna" dokumentuan jasota dagoenaren arabera, hau izan behar du:

“Garraio modu desberdinen erabilera arrazoizko banaketa lortzeko borrokatu behar da. Aurreko helburuak lortzeko ahalbidetu behar du **20/30/50 banaketara** iristea, hau da:

- Garraio kolektiboa lekualdatzeen %20 izateraino iristeko emendatzea.
- Ibilgailu pribatua egungo kuotatik %30ekoa izateraino iristeko gutxitzea.
- Motordunak ez diren desplazamenduak (oinez eta bizikletaz ibiltzea) lekualdatze guztien %50 izatera heltzea”.



Aurreko helburuaren arabera banaketa modalaren bilakaera egokia berrikusteko, aurreikusten da 2019an Iruñerriko mugikortasunaren neurketa sinplifikatu bat egitea, 40.000 euroko aurrekontuarekin.

Azkenik, adierazi behar da IHMIParen emaitzek arreta berezi baten xede izan beharko dutela Planari jarraipena egiteko eta hura eguneratzeko fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera.

3.1.3. Beste lan osagarri batzuk.

Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana egitearekin batera, bi motatako lan osagarriak egingo dira:

1. Sareari buruzko bideragarritasun azterlan bat egitea, garraio publikoko ardatz nagusietan oinarrituta. IHMIParen Jarraipen eta Koordinazio Batzordeak ondoko akordioa hartu zuen 2017ko urtarrilaren 26an egin zuen saioan:

"IHMIPa egiteko oinarritzko ildo nagusi gisa eta haren lan osagarri moduan, sareari buruzko bideragarritasun azterlan bat egitea ONARTZEA, garraio publikoko ardatz nagusietan oinarrituta, IHMIPa egiteko laguntza teknikoko proposamenen fasearekin koordinatuta, 2017ko maiatza eta iraila artean aurreikusita".

Plan honen 3.3.2 atalean azterlan horren edukia eta aurrekontua garatuta daude.

2. **Iruñerriko Hiriartekoa esaten zaion eremuko hiriarteko garraioaren plangintzarekin koordinatzea.** IHMIParen hitzarmenaren lehen klausulan (Hitzarmenaren xedea) jasotzen denaren arabera:

"IHMIP hori gauzatzea Iruñerriko Hiriartekoa esaten zaion eremuko hiriarteko garraioko zerbitzu berriak zehazteko beharrezkoak diren plangintzako eta parte-hartze publikoko prozesuekin era koordinatuan egingo da, eta Sustapen Departamentuaren (orain Garapen Ekonomikorakoa) eta Iruñerriko Mankomunitatearen lankidetzarako Protokoloan ezarrita dagoenaren arabera".

"Iruñerriko Hiriartekoa" esaten zaion hiriarteko garraioko kontzesio-eremuak Iruñerriko Mankomunitatearen barnean sartuta dauden 50 udalerriek eratzen duten esparrua hartzen du, Eskualdeko Hiri Garraioaren eremua salbuetsita.

IHMIPa egiteko prozesuan, era koordinatuan lan egingo dute Nafarroako Gobernuak Garapen Ekonomikorako Departamentuak eta Iruñerriko Mankomunitateak plangintzako eta parte-hartze publikoko prozesuetan, eremu horretan hiriarteko garraioko zerbitzu berriak zehazteko, plan honetako 3.3.5 atalean zehazten denaren arabera.

3.2.- GARRAIO PUBLIKOAREN ESKAINTZA HOBETZEA.

3.2.1. Sarrera.

Garraio publikoaren eskaintza erakargarriagoa egitea da **xedea**, eta bai mugikortasunaren eskariari erantzutea ere, Planaren indarraldian aurreikusitako hirigintzako garapen berriek eragindakoari.

Aurreikusita dauden zerbitzu berriak deskribatzen dira jarraian, eta bai haien kuantifikazioa ere, Planaren ondorengo ebaluazio ekonomikorako.

3.2.2. EHGa Iruñeko Alde Zaharrera hurbiltzea eta zerbitzuaren beste hobekuntza batzuk.

2015aren amaieran, Iruñeko Udalak proposatu zuen hiriko Lehen Zabalgunea atsegin egiteko jarduketara bat bultzatzea, eremu horretan ibilgailu pribatuen zirkulazioa murriztuta, eta oinezkoak eta txirrindulariak lehenetsita, eta bai garraio publikoan iristea ere.

Iruñerriko Mankomunitatea lanean aritu da geroztik Udalarekin, EHGaren zerbitzua aldatzeko, ekimen horretan sartzeko; hartara, bere linea garrantzitsuenetako batzuk hiriaren Alde Zaharraren ingurunera gerturatzeko, 2013 eta 2015 artean egindako "Iruñerriko mugikortasunaren eta Eskualdeko Hiri Garraioko sarearen berrantolaketa azterlaneko" proposamenetako batzuk aintzat hartuta. Zenbait aukera aztertu eta gero, azken planteamendua da Alde Zaharrera EHGaren linea garrantzitsuenetako hiru gerturatzeko: 4., 9. eta 12. linea, gutxi gorabehera sareko bidaiarien herena garraiatzen dutenak.

Iruñeko Udalarekin koordinatuta, gainera, garraio publikoa lehenesteko beste neurri berri batzuk aplikatuko dira, hala nola:

- Semaforo bidezko lehenetasuna autobusetarako Bake plazan, Yanguas y Miranda kaletik biratzeko Oliveto Kondearen etorbidera.
- Hiriko beste gune batean, jarduketarekin batera, EHGko autobusei baimenduko zaie zuzenean joatea Paulino Caballero kaletik Nafarroa Behereko etorbidera, egun biratze hori Merindadeen plazan egin behar duten autobusen kopurua murriztuta. Horrenbestez, Merindadeen plazan autobusen igarotzea orduan 33 biratze gutxituko da eta bizpahiru minutu garraio publikoko ibilbideen iraupena. Beraz, erabiltzaileen bidaia-denbora eta sarearen abiadura komertziala hobetuko da.

Era gehigarrian, aurreikusita dago 9. lineak (RENFE – NUP) igarotzeko tartea 10 minuturaino hobetzea (egun 12 minutukoa da tarte hori), linean ibilgailu gehigarri bat sartuta. Gainerako lineek beren maiztasunei eutsiko diete.

Jarduketa horrekin aldi berean, zerbitzuan beste hobekuntza batzuk egiteko baliatuko da aukera:

- Linea berri bat sortzea, Iruñean Lezkairuko Zaldia urbanizazioaren ekialdeko eremuari zerbitzua emango diona, Eguesibar kalearen bidez, eta etorkizunean Mugartea urbanizaziora luzatuko litzatekeena, Mutiloan, garatzen denean. Berekin dakar ibilgailu gehigarri bat sartzea zerbitzuan.
- 12. linearen zerbitzua (Ermitagaña – Mendillorri) hobetzea, puntako orduan, ordu tarte horretan lanegunetako eta eskola-egunetako eskaintza sendotuta.
- 15. linearen luzapen bat sortzea (Sarasate pasealekua – Zizur Nagusia – Ardoi), orduan behin luzatuko litzatekeena burutik Zizur Nagusiko Ardoi urbanizazioan, A-12 autobia gurutzatuta eta Zizurko urbanizaziora iritsita. Egungo bitartekoekin egingo litzateke zerbitzu hori.

Aldaketa horiek guztiak 2017ko irailaren 4an jarriko dira abian, Iruñerrian ikasturtea hastearekin batera. Beste alde batetik, eta aintzat hartuta espero den eskariaren hazkundea, zerbitzua indartuko da autobus gehigarri batekin 2018an.

3.2.3. Zerbitzua hobetzea, Iruñerriko ekialdeko eremuan eta Iruñeko hegoaldeko eremuan eskaria handitu delako, eta bai Cordovilla zerbitzuz hornitu delako ere.

Iruñerriaren ekialdeko eremua, batik bat Sarrigurengo urbanizazioa Eguesibarko udalerrian, eta bai Iruñearen hegoaldeko eremua ere jada Eskualdeko Hiri Garraioa baduten eremuak dira, baina haietako biztanleria

handitzen ari da eta bai garraio publikoaren eskaria ere. Cordovillan, ordea, ez dute garraio publikorik eta azken urte hauetan biztanleen kopurua nabarmen handitu da.

Hori dela-eta, garraio publikoaren eskaintza handitzea aurreikusten da, sortzen diren beharretara egokituta, eta horrek ekarri du hiru autobus gehigarri sartzea zerbitzuan. Data zehatza urbanizazioak gauzatzeko benetako erritmoaren eta etxebizitzak egiatan betetzearen mende dago. Garraio plan honetako zenbatespen ekonomikoetarako, pentsatu da 2019aren hasieran gertatuko dela.

3.2.4. Iruñea-Noaingo aireporturako garraio publikoaren proba pilotua.

Egun, Iruñea-Noaingo aireportuak duen jarduera eskasari aurre egiteko, Nafarroako Gobernuak Foru Komunitatearen aireko konektibitatea hobetzen saiatzen ari da, eskualdearen lehiakortasuna hobetzeko elementu garrantzitsua den aldetik. Horretarako, nazioarteko *hub* edo nodo nagusi moduan jokatu duen Europako aireportu batekin konexio erregularra izatearen alde egiten ari da, horrek egungo konexioa hobetzeko bidea hobetuko baitu, une honetan Madrilekiko konexioan oinarritzen dena.

Bultzada horren emaitza moduan, Iruñea eta Frankfurtentzako arteko aireko konexiorako zerbitzuak abian jarriko dira azaroaren 6an. Nafarroako Gobernuak adierazi du interes handia duela aireko zerbitzuak laguntzean garraio publikoaren bidez aireportuarekiko konexio batekin.

Mota honetarako konexiorako iraganean izan ziren emaitzak ez ziren onak izan: 2007 eta 2010 artean, esperientzia pilotu bat izan zen 21. linearen bidez (Hirigunea – Noaingo aireportua), baina bertan behera utzi zen, aireportuan bidaiarien zirkulazioa gutxitu zelako eta linearen eskaria txikia zelako.

Aurrekoa gorabehera eta kontuan hartuta Nafarroako Gobernuak adierazitako interesa, garraio publikoko linea pilotu bat jarriko da martxan, tren geltokia, autobusen geltokia eta aireportua batuko dituen, tartean geraleku gutxi izango dituen eta azaroaren 6an hasiko dena zerbitzua ematen, Frankfurterako hegaldi berriekin batera. Autobus bat aurreikusten da zerbitzu horretarako.

Proba pilotu honek, gehienez ere, urtebeteko iraupena izango du. Emaitza probaldiaren erdialdera ebaluatu beharko da, plan honen 3.3.4 atalean zehazten denaren arabera. Hartara, ebaluazioa ez bada ona edo askiesgarria, behin betiko amaituko da proba pilotua.

3.2.5. Eskaintzaren hazkundearen zenbatespena.

Zerbitzuaren kostuaren geroko zenbatespen ekonomikoari begira (Planaren 5.2 atalean egingo dena), zerbitzuaren emendatze hauen kuantifikazioa hartzen da barnean, autobus-km, autobus-ordu eta behar diren autobusen emendatzea bereizita:

GARRAIO PUBLIKOKO ESKAINTZA HOBETZEA				
Zerbitzua aldatzea	km alda.	ordu alda.	autob.	urtea
I. Zabalgunea atsegina egitea eta 9. linearen maiztasuna hobetzea – Eragina 2017an (%33)	30.360	1.980	1	2017

Linea berria Lezkairuko Zalduko ekialdeko eremura – Eragina 2017an (%33)	30.360	1.980	1	2017
12. linean puntako ordua hobetzea – Eragina 2017an (%36)	10.800	756	2	2017
Aireporturako linearen proba pilotua – Eragina 2017an (%17)	15.640	1.020	1	2017
I. Zabalgunea atsegina egitea eta 9. linearen maiztasuna hobetzea – Eragina 2018an (%67)	61.640	4.020	0	2018
Linea berria Lezkairuko Zalduko ekialdeko eremura – Eragina 2018an (%67)	61.640	4.020	0	2018
12. linean puntako ordua hobetzea – Eragina 2018an (%64)	19.200	1.344	0	2018
Aireporturako linearen proba pilotua – Eragina 2018an (%83)	76.360	4.980	0	2018
I. Zabalgunea atsegina egitea: sendotzea eskaria handitu delako	92.000	6.000	1	2018
Zerbitzua hobetzea Sarrigurenen eta Iruñearen hegoaldean eskaria handitu delako, eta Cordovillari zerbitzua ematen zaiolako	276.000	18.000	3	2019
Guztira, partziala	674.000	44.100	9	
Aireporturako linearen proba pilotua kentzea	-92.000	-6.000	-1	2019
GUZTIRA	582.000	38.100	8	

Hartara, zerbitzuaren eskaintzaren neurketen zenbatespena Planaren indarraldirako hau da:

	2017	2018	2019
"K" kilometroak			
Zerbitzuaren zenbatespena 2017aren hasieran	7.787.776,13	7.787.776,13	7.787.776,13
Aldaketa	87.160,00	398.000,00	582.000,00
"K" guztira	7.874.936,13	8.185.776,13	8.369.776,13
"H" orduak			
Zerbitzuaren zenbatespena 2017aren hasieran	586.628,11	586.628,11	586.628,11
Aldaketa	5.736,00	26.100,00	38.100,00
"H" guztira	592.364,11	612.728,11	624.728,11

3.3.- ESKUALDEKO HIRI GARRAIOKO SAREAREN AZTERLANAK ETA BERE KOORDINAZIOA GARRAIO PUBLIKOKO BESTE ZERBITZU BATZUEKIN.

3.3.1. Sarrera.

1. Erakargarriagoa izango den garraio publikoko etorkizuneko eskaintza bat zehazteko **helburuarekin**, garraio plan honek Eskualdeko Hiri Garraioko sarearen azterlanak egitea eta garraio publikoko beste zerbitzu batzuekin koordinatzea jasotzen du .

2. Horretarako, abiatzeko oinarri aipagarri bat dago, Iruñeko metropolialdeko mugikortasunaren berri izateko: Iruñerriko Mankomunitateak «Mugikortasunari buruzko etxeko inkesta» egin zuen eremu horren

gainean 2013ko urrian eta azaroan. Lan horren xedea zen biztanleria eta lanegunetako mugikortasuna ezaugarritzea.

Aurreko datu horietatik abiatuta, garraio-eredu bat eraiki zen, eta hark, behin doitu 2013ko egoera simulatzeko, ahalbidetzen du oinezkoen mugikortasunaren, bizikletakoaren, garraio publikokoaren eta ibilgailu pribatukoaren bilakaera balioztatzeko hirian jarduteko egoera desberdinetarako.

Aurreko datuak eta tresnak oso abiapuntu garrantzitsuak dira, ondorengo azterlanak eta proposamenak egiteko.

3. Mankomunitateak «**Eskualdeko Hiri Garraioaren sarea berrantolatzeke azterlana**» izenekoa egin zuen eta aurreko lanak horren barnean kokatu ziren. 2015ean amaitu zuen egiten eta bertan proposatzen da sareak bilakaera izatea bi eredutarantz, muturreko sinplifikazio moduan, zeinen artean tarteko planteamenduak baitauden:

- a) Egungo sarea hobetzean oinarritutako eredua. Eskema honetan sarearen egungo filosofiari eusten zaio, egungo lineen funtzionamendua hobetuko duten proposamenak barne hartuta, bai garraio publikorako sostenguak hobetuta, bai bezeroen nahiei hobeki erantzungo dieten ibilbideak diseinatuta.
- b) Garraio publikoko ardatz nagusietan oinarritutako sare eredua, gehien erabiltzen diren lineen konfiguraziotik abiatuta. Eskema honetan proposatzen da ahalmen handiko garraio publikoko linea batzuk sortzea, maiztasun handikoak eta bide-lagatze maximokoak, BRT sistemen antzekoak (garraio azkarreko sistema autobusean), BHNS (zerbitzu-kalitate altuko autobus sistemak) edo tranbia-sistemen antzekoak, hiriko mugikortasun orokor handieneko korridoreei erantzuna emango dietenak, eta auzoei erantzuna emango lieketen beste linea batzuek elikatuko lituzketenak, ibilbideen bikoiztasuna saihestuta.

Bi eredu horietatik abiatuta, bertako proposamenak berrikusteko prozesu bat jarri nahi da abian, IHMIPa egiteko lanekin koordinatuta.

4. Beste alde batetik, 2015eko ekainaren 5ean, lankidetzan aritzeko protokolo bat izenpetu zuten Sustapen Departamentuak (egun, Garapen Ekonomikorakoa) eta Iruñerriko Mankomunitateak, eta haren helburuen artean dago era koordinatuan heltzea Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren titulartasuneko den hiriarteko garraioko zerbitzu berriak definitzeko plangintzako eta parte-hartze publikoko prozesuari. Modu koordinatuan aritzeko premia hori IHMIPa egiteko hitzarmenaren xedean ere jasota gelditu da.

5. Horrez gain, garrantzitsua da nabarmentzea Iruñerriko zenbait udalek abiarazi dituzten ekimen batzuk: dentsitate txikiko eremuetara lineak jarri dituzte, eskaeraren arabera taxi erregularreko zerbitzuen bidez, beren udalerriko gune txikiak EHGaren zerbitzuekin konektatzeko.

6. Kontuan hartutako azterlan desberdinak zehazten dira jarraian.

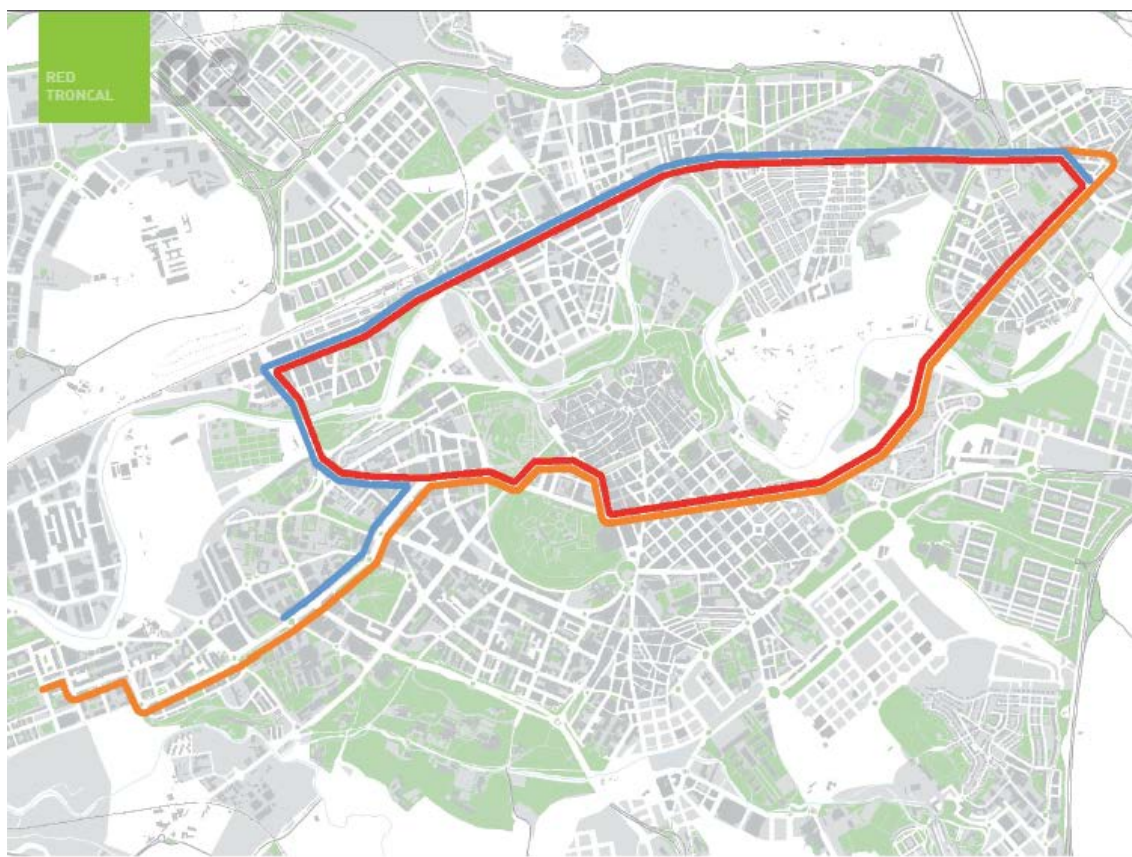
3.3.2. Garraio publikoko ardatz nagusietan oinarritutako sareari buruzko bideragarritasun azterlana.

3.1.3 atalean adierazi den moduan, IHMIPa egitearekin batera, garraio publikoko ardatz nagusietan oinarritutako sareari buruzko bideragarritasun azterlan bat egin behar da, "Iruñerriko mugikortasunaren eta Eskualdeko Hiri Garraioko sarearen berrantolaketa azterlanean" lortu zen proposamena abiapuntu hartuta.

Eredu horren diseinu-irizpide nagusiak hauek izango lirateke:

- Hiru linea-motatan oinarritutako sare-egitura, garraio publikorako babes handiekin:
 - Lehen mailako ardatz nagusiak, BRT/BHNS/Tranbia filosofiarekin.
 - Bigarren mailako ardatz nagusiak, autobus-errei/semaforo bidezko lehentasuneko babeseekin.
 - Gainerako lineak, elikatzailleak edo auzokoak.
- Linea-aldaketa diseinuko elementu garrantzitsu moduan.
- Eskaintako maiztasuna hobetzea (urteko kilometro-ekaintza handitzea), ez autobusen kopurua handitzeagatik, baizik eta abiadura komertziala hobetzeagatik.
- Alderdi ekonomikoak hobetzea, diru-sarrerak emendatzeagatik: bidaiari-kopurua handitzea.
- Aldaketa modala ibilgailu pribatutik garraio publikora, aurreko urteetako ratioetara heltzeko.

Jarraian, ardatz nagusien sarearen eskema ageri da, 2015eko azterlanean proposatutakoa:



“Sare nagusia” izeneko proposameneko linea nagusien plano (2015eko azterlana).



Sare nagusiaren adibide baten irudia: TEOR sistema, Rouenen (Frantzia).

Bideragarritasunaren azterlan hori egiteko, 40.434,57 euroko aurrekontua aurreikusi da 2017rako, eta 94.347,33 eurokoa, 2018rako.

3.3.3. Eskualdeko Hiri Garraioko sarea berrantolatzeko azterlana berrikustea.

Kasu honetan, "Iruñerriko mugikortasunaren eta Eskualdeko Hiri Garraioko sarearen berrantolaketaren azterlana" berrikusteari dagokio, egungo sarea hobetzeko aukera duen heinean.

Eredu honen diseinu-irizpide nagusiak hauek ziren:

- Sarearen abiadura komertziala hobetzea:
 - Erabilera handieneko lineetan, garraio publikorako babesak sartzea, gelditzeko denborak ahalik eta gehiena murrizteko bidea emango dutenak: autobus-erreiak/semaforo bidezko lehentasuna.
 - Atzeraemangunea kentzea geralekuetan, abiadura komertziala hobetzeko.
 - Garraio publikoak lehentasuna izatea gurutzeguneetan.
- Begiztak kentzea, ibilbideen erdiko aldeetan.
- Linea orekatuak eta luzeegiak ez direnak diseinatzea.
- Lineen amaieretan ibilbidea konpontzea, zerbitzuaren erregularitasuna hobetze aldera.
- Erabilera handieneko lineetan maiztasuna hobetzea, egungo zerbitzuaren eraginkortasun/efizientzia ratioak handitzeko.

Planteamendu horien zati bat 3.2.2 atalean zehaztu den zerbitzuaren aldaketan bildu da, 2017ko irailaren 4tik aurrera abian jarriko denean.

2015eko azterlanetik lortutako proposamenak berrikustea proposatzen da, Iruñerriko udalek egindako hainbat eskaera kontuan hartuta:

- Zizur Nagusiko Udalaren proposamena, udalerrri horretako alde zaharra eta Ardoi auzoa Zizurko urbanizazioarekin lotzeko, A-12 autobidea gurutzatuta. 3.2.2 atalean zentzu horretan emandako pauso bat jasotzen da. Atal honetan, proposatzen da asmo handiagokoa den aukera bat gauzatzea, Zizur Nagusiko hiri-eremuak, A-12 autobidearen bi aldeetan daudenak, Zizur Zendea udalerriko Zizur Txikiko gunearekin konektatuko lituzkeenak. Horretarako, 1. eta 15. lineak batzea aztertuko litzateke, hiri-eremu horiek guztiak konektatuta.
- Burlatako Udalaren proposamena, Erripagaña auzoa Burlataren gunearekin lotzeko, eta bai beste proposamen osagarri batzuk ere. Planteatutako eskarietarako konponbide eraginkorrena aztertuko litzateke.

Hasiera batean, azterlan horiek erakundearen bitartekoekin egingo lirateke, beharrezkoa balitz, osatzeko laguntza tekniko espezializatuak izateko aukerarekin.

3.3.4. Aireporturako garraio publikoaren proba pilotua ebaluatzea.

Plan honetako 3.2.4 atalean deskribatu den moduan, aireporturako garraio publikoaren proba pilotuak, gehienez ere, urtebeteko iraupena izango du, eta emaitza probaldiaren erdialdera ebaluatu beharko da. Ebaluazio horretan, izandako eskaria eta haren kostua ez ezik, zerbitzu horren "karbono aztarna" ere hartuko da aintzat, ibilgailu pribatuarekiko. Hau da, aireportura autobusez garraiatutako bidaiari bakoitzeko berotegi efektuko gasen igorpenak lortu beharko dira eta bidaia hori ibilgailu pribatuan egingo balitz lortuko liratekeen emaitzekin alderatu beharko dira. Horretarako, Iruñerriko Mankomunitatearen eta SCPSAren karbono aztarna zertifikatua kalkulatzeko erabiltzen diren metodologiak baliatuko dira.

Komenigarri joko balitz, aireportuarekin lotzeko beste aukera batzuk ere ebaluatuko lirateke.

Hasiera batean, azterlan hori erakundearen bitartekoekin egingo litzateke, beharrezkoa balitz, osatzeko laguntza tekniko espezializatuak izateko aukerarekin.

Azterlan honen emaitzei arreta berezia jarri beharko zaie Planaren jarraipen- eta eguneratze-fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera.

3.3.5. Iruñerriko Hiriartekoa esaten zaion eremuko hiriarteko garraioaren plangintzarekin koordinatzeko azterlana.

Gobernuaren akordio baten bidez –2011ko apirilaren 14koa–, Nafarroako Hiriarteko Garraioaren Plan Integrala onartu zen. Plan horren berrikuspen prozesu bat gauzatu da, hartatik abiatuta eremu-izaerako

zerbitzuen egitura bat zehaztu da eta, hartara, lurraldea eskualdeko buruetarako mugikortasun-eremuetan zatitu da. Ereku horietako bati Iruñerriko Hiriartekoa izena eman zaio, eta, batez ere, Iruñeko metropolialdearen inguruko geografia-esparruari dagokio. Bertan, ikusten da barreiatuta dauden herri edo jendegune txikien metatzea dagoela, egun indarrean dauden hiriarteko garraioko zerbitzuek kasu askotan erantzuten ez dieten mugikortasun-beharrak dituzten herri edo jendeguneak.

3.1.3 atalean adierazi den moduan, IHMIParen hitzarmenaren xedearen barnean, planteatzen da, plan hori gauzatu bitartean, era koordinatuan lan egingo dutela Nafarroako Gobernuak Garapen Ekonomikorako Departamentuak eta Iruñerriko Mankomunitateak eremu horretako hiriarteko garraioko zerbitzu berriak zehazteko plangintzako eta parte-hartze publikoko prozesuetan.

Beste alde batetik, hala mugarriztatutako eremuan dentsitate baxuko zerbitzu batzuk daude, eskaeraren arabera taxi bidezkoak, Mankomunitatean sartuta dauden udalerrietako zenbaitek bultzatutakoak.

Eskualdeko udal batzuekin jada eman diren pausoetako batzuk hauek dira:

- Eguesibarko Udalaren eskaera, Ubarmin klinika Eskualdeko Hiri Garraioan sartzeko. Nafarroako Gobernuak aztertzen ari da osasun-ekipamendu horretarako mugikortasuna, egun dagoen hiriarteko zerbitzua berrikusteko. Proposamena Udalari helaraziko litzaioke, aukera komenigarriena baloratzeko: dela hiriarteko zerbitzua hobetzea, EHGko ordainbidearekin integratuta dagoen ordainbide bat sartzeko aukera izanda, dela guztiz sartzeko EHGan.

Azterlan honen emaitzei arreta berezia jarri beharko zaie Planaren jarraipen- eta eguneratze-fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera, hartara, komenigarriena den konponbidea gauzatzeko hartzen diren ondorengo erabakiek ekarri ahal izango baitute garraioko plan honen ondorengo aldaketa bat.

- Zenbait udalen ekimenak, dentsitate baxuko zerbitzuak abiarazteko, eskaeraren arabera taxiaren bidez, beste udalerritako batzuek jada sortu dituztenen antzera.

3.4.- GUTXIAGO KUTSATZEN DUTEN ENERGIETARAKO PLANA. KLIMA ALDAKETA.

3.4.1. Sarrera.

2017-2030 aldirako IM eta SCPSAren Plan Estrategikoak –Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak 2016ko urriaren 27an onetsi zuen– ondoko helburu hau ezarri zuen: **Iruñerriko Mankomunitatea neutroa izatea karbonoari dagokionez 2030. urterako**. Horretarako, aurreikusten da Iruñerriko Mankomunitateak Estrategia Energetikoa eta Klima Aldaketa idatzi eta garatzea, hartara, bere jardueraren erabat iraunkorra izatera heltzeko, berotegi efektuko gasen igorpenen ikuspuntutik.

Alde horretatik, Eskualdeko Hiri Garraioa gasolio-kontsumitzaile intentsiboa da, flotarako erregaia den aldetik, urtean 5.000.000 litro inguru kontsumituta. Erregai fosil horren kontsumo sistematikoak 2016an 13.364 tona CO₂ baliokideko Karbono Aztarna-Berotegi Efectuko Gasen Igorpenak eragin zituen (IM-SCPSAren Berotegi Efectuko Gasen igorpen guztien %26,6), eta, horrez gain, partikulak igortzetik eratorritako inpaktua, Iruñerriko airearen kalitateari zuzenean eragiten dioten partikulak.

Hori dela-eta, garraioko plan honetan, gutxiago kutsatzen duten, karbonoan baxuak diren eta, ingurumenaren arloan, emandako zerbitzuaren funtsezko hobekuntza lortzen laguntzen duten energietarako trantsizio batean aurrera egitea proposatu behar da, hori guztia beste administrazio eta erakunde publiko batzuekin eta EHGaren kontzesioduna den enpresarekin elkarlanean arituta.

Azkenik, estrategia energetiko honen emaitzei arreta berezia jarri beharko zaie Planaren jarraipen- eta eguneratze-fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera.

3.4.2. Diesela eta elektrizitatea baliatzen duten ibilgailu hibridoak sartzea.

Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak 2014ko urriaren 30ean egin zuen saioan EHGan gutxiago kutsatzen duten energiak sartzeko I. plana onartu zuen. Hartara, plan horren kariaz, proba pilotu bati ekin zitzaion, diesela eta elektrizitatea baliatzen duten 4 autobus hibrido eskuratuta, guztira 9 ibilgailu izango zituen flota-berritze batean. 2015aren erdialdera hasi ziren zerbitzua ematen ibilgailu horiek.

Proba pilotu horren emaitza onak ikusirik, gutxiago kutsatzen duten energiak sartzeko plan hori luzatu egin zen 2015aren amaieran, eta, horrenbestez, 2016an beste 5 autobus hibrido sartu ziren flotan.

Bi urte hauetan berretsi egin da ibilgailuen teknologia honen emaitza ona, gutxi gorabehera erregaiaren %25 aurreztuta, eta, horrenbestez, igorpenak.

Hori guztia aintzat hartuta, garraioko plan honek proposatzen du bere indarraldian Eskualdeko Hiri Garraioko flotan sartzten diren autobus guztiak diesela eta elektrizitatea baliatzen dituen teknologia hibridokoak izatea. Hala dago baloratuta 3.5 ataleko Flota berritzeko Planean kontuan hartuta dagoen inbertsioan.

Ildo nagusi honen salbuespena hurrengo bi ataletan zehazten diren ibilgailuak izango lirateke.

3.4.3. Biogas bidez bulkatutako ibilgailuak barnean hartzea.

2016aren amaieran, esperientzia pilotu bat hasi zen Arazuriko hondakin-uren araztegiko biogasa erabiltzeko, eta hartan Eskualdeko Hiri Garraioko hiru autobusek eta hondakinak biltzeko bi kamiok parte hartu zuten.

Proiektua batera sustatu dute IM-SCPSAK, Hera taldeak eta Gas Natural Fenosak, eta NILSA enpresa publikoaren eta SODENA sozietate publikoaren lankidetzaz izan du (biak ala biak Nafarroako Gobernuaren mendekoak), TCC eta FCC enpresekin batera. Azken horiek garraio publikoaren eta hondakinen bilketaren arduradunak dira, hurrenez hurren.

Hondakin-uretatik kentzen diren lohi organikoekin lortzen da biogasa, gero araztegiko digestoreetan egonkortzen diren lohi organikoekin. Lortzen den gasaren %60 metanoa da eta gainerakoa CO₂-a. Proiektu honetan esperimentatutako prozesuaren bidez, CO₂-a kendu egiten da eta gasak biometanoaren kalitatea lortzen du, gas naturalaren ia berdina den erregai bat, metanoaren %97 baino gehiago duena, baina jatorria bertan duena erabat eta berriztagarria dena, 'zero igorpenekoa'. Beraz, ekonomia zirkularreko proiektu bat da, Iruñerrian sortutako lohiak erregai bihurtzeko erabiltzen baitira.

Biogas hori 5 hilabetean erabili dute hiri-garraioko 3 autobusek, etxe desberdinetakoek eta gas natural bidez bulkatzeko motorra duenak. 14.000 kilometro egin dituzte eta biometano-kontsumoak oso onak edo askiesgarriak izan dira. Esperientzia pilotuak berretsi du bideragarria dela hondakin-uren araztegiaren sortutako biogasa garraio publikoko flotako erregai moduan erabiltzea.

Hori dela-eta, garraioko plan honek aurreikusten du aintzat hartzea biogasa erabiltzea EHGaren flotaren zati baterako erregai moduan maila operatiboan. Alde horretatik, nahiz eta atariko azterlanak badauden, oraindik ez dago definituta biogasaren horniduraren diseinua. Diseinu hori 2018an egingo da, IM-SCPSAren Estrategia Energetikoa egitean, eta orduan zehaztuko da teknologia honen zabaltze maila eta norainokoa, eta biogasez hornitzeko estaziorako konponbidea, bere laguntza-alternatiba eta hornitu beharreko autobusen kopurua erabakiko dira. Autobus horiek eskuratzea 2018ko edo 2019ko flota-berritzeetan gauzatuko litzateke.

Estrategia energetiko honen emaitzei arreta berezia jarri beharko zaie Planaren jarraipen- eta eguneratze-fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera.

3.4.4. Autobus elektrikoak sartzeko proba pilotua.

Proposatzen da garraioko plan honen denbora-mugaren barnean esperientzia pilotu bat egitea elektrizitate bidez bulkatzen diren autobusen kopuru txiki bat hartzeko barnean eta, beharbada, "aukerako" karga, eta bere emaitza operatiboa eta ekonomikoa aztertzeko. Uste da ibilgailuen baterien aukerako kargako teknologia, terminalean edo linearen buruan, autobusa zerbitzua erregulatzeko denbora egiten ari den bitartean, kontuan hartu beharreko aukera interesgarria dela.

Proba pilotua 2018 eta 2019 artean egingo da, Iruñeko hirigunea atsegin egiteko 2017ko irailean abiarazitako planaren barneko eremuan ibiltzen diren lineetako batean. Hartara, mugikortasun iraunkorrerako jarduketa horretako helburuak, hiri-eremuaren kalitatea hobetzekoak, sendotuko dira eta esperientziaren zabalkunde handiagoa lortuko da.

Proba pilotuaren gainkostua beste administrazio batzuen diru-laguntzak lortzearen bidez finantzatu beharko da. Bereziki, Nafarroako Gobernuaren Garapen Ekonomikorako Departamentuaren lankidetzak eduki ahal izango du, Industriaren, Energiaren eta Berrikuntzaren Zuzendaritza Nagusiaren bidez.

3.5.- FLOTA BERRITZEKO PLANA.

Helburua da autobusen flotaren kalitatea hobetzea.

Flota berritzeko plan honen arabera, 12 autobus gehituko dira 2017an (6 zurrun, 12 metroko luzerakoak, eta 6 artikulatu, 18 metroko luzerakoak) eta sanferminen aurretik hasiko dira zerbitzua ematen.

2018 eta 2019 urteetarako aurreikuspenei dagokienez, 25 autobus izango dira bi urteetan.

Asmoa da ibilgailu horiek guztiak diesela eta elektrizitatea baliatzen duen teknologia hibridokoak izatea, 3.4.2 atalean jasotzen denaren arabera, eta 3.4.3 eta 3.4.4 ataletan aipatu diren biogas bidezko ibilgailuak eta autobus elektrikoak salbuespena izanda. Garraioko plan honen indarraldirako kalkulatu den inbertsioa 14,1 milioi eurokoa da.

3.6.- GARRAIO PUBLIKOKO FLOTARAKO GARAJE BERRIEN PROIEKTUA.

Xedea da Eskualdeko Hiri Garraioko egungo garajeak hobetzea.

2011n, eta kokalekurako aukerak aztertu ondotik, Iruñerriko Mankomunitateak eta Iruñeko Udalak hitzarmen bat izenpetu zuten, egokiak ziren hirigintzako aldaketak egin eta gero, azken horrek Mankomunitateari lagatzeko 40.200 metro koadroko zuzkidura-lurzati publiko bat 7. poligonoan (Agustindarrak), hirigintzako jarduketa horren emaitza, Eskualdeko Hiri Garraioko garaje berrietarako erabiltzeko.

Zuzkidura-lurzati publikoa lortzeko, Iruñeko Udal Planaren egiturazko determinazioak eta determinazio xehakatuak aldatu behar ziren aurretik Agustindarretan. Gero, Iruñeko Udalak lurzati horren titulartasuna eskuratuko zuen eta dohainik lagatzeko txosten egokiaren izapideak bideratzeko aukera izango zuen. Hirigintzako aldaketa hori 2014an onartu zen behin betiko.

Haatik, Iruñeko Udalak ez du lortu oraindik lurzati hori, jarduketaren sustatzaile pribatuak ez baitu aurkeztu ez Birzatiketa Proiektua, ez eta Urbanizaziokoa ere. Hori dela-eta, aztertzen ari da jarduteko sistema ordeztu eta jarduteko sistema publikoa abiaraztea.

Aurreko kontu horiek konpontzen diren bitartean, garaje berrien aurreproiektua idazten hasi behar da. Egin beharko den inbertsioa zehaztasun handiagoarekin ebaluatzeko bidea emango du, eta etorkizunean oinarria izango da haiek eraikitzeko proiektua egitean. Helburu horretarako, 30.000 euro aurreikusi dira 2018rako eta 170.000 euro 2019rako. Uste da inbertsio hori ezin izango dela hasi garraioko plan honen indarraldian.

3.7.- BERRITZE TEKNOLOGIKORAKO PROGRAMA.

3.7.1. Sarrera.

Ordainbiderako eta SAEI ustiapenerako eta informaziorako laguntza-sistamarako egungo ekipamenduak, autobusetan ontziratuta daudenak, beren bizitza baliagarriaren amaierara iristen ari dira. Hori dela-eta, garraioeko plan honek proposatzen du beren hurrengo berritzea baliatzea zerbitzua teknologikoki modernizatzeko.

3.7.2. Ordainbiderako sistema berri bat definitzea.

EHGko egungo ordainbide-sistema 2007an instalatu zen, une hartan zeuden kontaktuko finantza-txartelen funtzionamenduari utsita. Ekipamendu berri horrek ahalbidetu zuen txartel horiek 2009an bilakaera izatea egungo kontakturik gabeko jabetza-txarteletara, 1K-ko *Mifare Classic* teknologiaren bidez. Instalatu zenetik igaro den denbora aintzat hartuta, ordainbiderako sistema bere bizitza baliagarriaren amaierara hurbiltzen ari da.

Egun, EHGko kontakturik gabeko txartelaren berritze teknologikoa bi alderdi hauetan planteatzen ari da:

- Bilakaera teknologikoa: 1K-ko *Mifare Classic*, egungo teknologia, teknologia heldua da, eta, beraz, planteatzen da *Mifare Desfire* teknologiara migratzea, prestazio gehiago baititu eta segurtasuneko estandar handiagoa, edozein kasutan ISO/IEC 14443 A eta B motako estandarra betetzen. Bilakaera horrek berekin ekarriko du garraioeko txartelen egungo parkea ordeztu behar izatea.
- Txartelari eduki handiagoa ematea, hartara, ahalbidetzeko txartel horrekin ordaintzea Nafarroako Foru Komunitateko edozein garraio-modu, Nafarroako garraio-txartel bakarrera bilakaera izanda, hurrengo atalean deskribatzen denaren arabera.

Horrez gain, egun, merkatuan beste ordainbide batzuk ari dira agertzen, herritarrei garraio publikoa erabiltzea errazteko helburua dutenak. Halakoak dira, esate baterako, sakelako telefonoaren bidez ordaintzea, NFC teknologiarekin, eta kontakturik gabeko finantza-txartelen bidez ordaintzea, EMV teknologiarekin.

Hori dela-eta, EHGko egungo ordainbide-sistemaren berritze teknologikoa planteatu behar da helburu hauen arabera:

- EHGaren garraio publikoa ordaintzeko erabili beharreko ordainbide desberdinei eustea epe labur eta ertainean: eskudirutan ordaintzea, egungo txartelaren bidez (1K-ko *Mifare Classic*), Nafarroako etorkizuneko txartel bakarraren bidez (*Mifare Desfire*), sakelako telefonoaren bidez ordaintzea, NFC teknologiarekin, eta kontakturik gabeko finantza-txartelaren bidez ordaintzea, EMV teknologiarekin. Elkarreragingarritasuna beste erkidego batzuetako garraioeko txarteletan. Beste garraio-modu batzuetan ordaintzeko aukera, adibidez, taxian.
- Ordainbidearen informazioa denbora errealean igortzea autobusetik Ordainbidea Kudeatzeko Sistema Nagusira, txartelen mugimenduen informazioa ahalik eta eguneratuena edukitzeko eta garraioeko txartelak kargatzeko beste mota batzuk ezartzeko bidea emateko, hala nola kargatze telematikoa...

Hori dela-eta, 2016an, laguntza tekniko bat kontratatu zen (hurrengo atalean deskribatzen den moduan), EHGko ordainbide-sistemaren berritze teknologikorako baldintza teknikoak zehazteko eta plegu teknikoak idazteko.

Inbertsioa gauzatzeari dagokionez, egutegia balioduntzeko zain dago, baina, beharbada, ekipamenduak EHGaren egungo kontzesioaren amaieran atxikiko dira, eta, hortaz, inbertsio horrek garraioko plan honen indarraldian izango duen eragin ekonomiko praktikoa, azkenean gauzatzen bada, ez da oso adierazgarria izango.

Kargatzeko sareari dagokionez –garraioko txartelak bezala, hori ere Iruñerriko Mankomunitatearen jabetza–, zerbitzu horretarako kostu zenbatetsia 579.124,07 eurokoa izango da 2017an, 562.594,06 eurokoa 2018an eta 579.669,96 eurokoa 2019an. Garraioko txartelak eskuratu eta editatzeak, aurreikusten denez, 31.460,00 euroko kostua izango du 2017an eta 29.645,00 eurokoa urtean 2018an eta 2019an.

3.7.3. Elkarlana Nafarroako garraioko txartel bakarra definitzeko.

Hiriarteko garraioaren modernizatzeko teknologikorako Nafarroako Gobernua gauzatzen ari den proiektuaren barnean, 2015eko ekainaren 9an, lankidetzaren protokolo bat sinatu zuten Sustapen Departamentuak (egun, Garapen Ekonomikorakoa) eta Iruñerriko Mankomunitateak, modernizatzeko prozesu horri dagozkion bi erakundeen jarduketak koordinatzeko. Haien artean, Mankomunitatearen garraio-tituluak ordaintzeko sistemaren bilakaera garraioko txartel bakarraren forma duen ordainbide bateratu baterantz, garraioko operadore guztiek eta inplikaturako administrazio guztiek onartua izan daitekeen baterantz.

Protokolo horren babesaren pean, 2016ko uztailaren 1ean “Garapen Ekonomikorako Departamentuaren eta Iruñerriko Mankomunitatearen arteko hitzarmena, Nafarroako etorkizuneko garraio-txartel bakarraren datuen egitura eta bere prozedura elkartuak definitzeko bidea emango duten laguntza-lanak garatzeko” izenpetu zuten. Haren bidez, 2016az geroztik, bi administrazioak elkarrekin finantzatzeko ari dira Nafarroako etorkizuneko garraio-txartela definitzeko azterlan bat, EHGko egungo kontakturik gabeko txartela abiapuntu hartuta eta, gainera, bere bilakaera teknologikoa kontuan hartuta, aurreko atalean deskribatu denaren arabera.

Azterlan hori elkarrekin finantzatzeko aurreikusitako aurrekontua 20.300,17 eurokoa da 2017rako. Aurreko atalean aipatu den moduan, proiektu horretako zereginen artean sartuta dago EHGko ordainbide-sistemaren berritze teknologikorako baldintza teknikoak zehaztea eta plegu teknikoak idaztea.

Beste alde batetik, kontuan hartu da urtean 15.000 euroko aurrekontu bat, 2018an eta 2019an, Ordainbidearen Sistema Nagusia aurreikusitako berritze teknologikora egokitzeko.

3.7.4. EHGko txartela kargatzeko era berrien lehen fasea ezartzea.

2016an, EHGan ordaintzeko eta kargatzeko era berriak ezartzearen bideragarritasunari buruzko azterlana egin zen. Zeuden aukeretako askok eskatzen zuten ordainbiderako aurreikusitako berritze teknologikoa gauzatzea aurretik.

Berritze teknologiko horretarako behar diren epeak aintzat hartuta, proposatzen da epe laburrean EHGko txartela kargatzeko era berrien lehen fasea ezartzea, egungo garraio txartelak sakelako telefonoen bidez kargatzean oinarrituta.

15.000 euroko aurrekontua aurreikusi da 2018rako, neurriaren kostuaren zati handiena egindako kargatzeen gaineko komisioren bidez ordainduko bailitzateke, kargatzeko sarearen kostu gisa jada kontabilizatuak.

3.7.5. SAEI ustiapenerako eta informaziorako laguntza sistema berri bat definitzea, eta bai komunikazio-sistema integratua ere.

Eskualdeko Hiri Garraioak, ikuspuntu teknologikotik, sistema hauek ditu:

- SAEI ustiapenerako eta informaziorako laguntza-sistemak.
- Ordainbiderako sistema (3.7.2 atalean jorratutakoa).
- Komunikazioen sistema: datuak sakelako telefoniaren bidez, eta ahotsa irratiazen eta sakelako telefoniaren bidez.

Denak beren bizitza baliagarria amaitzetik hurbil daude: ordainbiderako sistema 2007an ezarri zen, eta SAEI ustiapenerako eta informazio laguntza-sistema 2008an.

Urte hauetan, konponbide teknologikoen bilakaera abiadura handian joan da, eta bai herritarren eskaria ere garraio zerbitzuari dagokionez: zerbitzuaren informazioa denbora errealean eta zehaztasun handiarekin, zerbitzuaren informazioa edozein tokitatik eta gailuren bidez eskuratzeko aukera, ordainbide desberdinak baliatzeko aukera (sakelako telefonoa, kontakturik gabeko txartela, finantza-txartela...), garraio txartela edozein tokitatik eta eguneko 24 orduetan kargatzeko aukera, elkarreragingarritasuna Iruñerriko eta Foru Komunitateko beste zerbitzu batzuekin, elkarreragingarritasuna beste probintzia mugakide batzuetako garraio bideekin...

Herritarren eskariei erantzute aldera, sistema horietakoak diren ekipoak berritzeko ohiko prozesua bera baliatuta, beharrezkotzat jotzen da berritze teknologiko integralerako plan bat planteatzea, SAEI eta komunikazioen sistema alde batetik eta ordainbiderako sistema beste alde batetik bereizita, baina, era berean, denak multzo moduan definituta, beren arteko elkarreragingarritasunarekin, estandarretan oinarrituta eta konponbide bakoitzaren hornitzailea gorabehera. Hartara, ondoren hartzen diren erabakien eraginkortasun eta efizientzia handiena bermatu ahal izango da.

Ordainbiderako sistemarekin lotuta, zehaztu da 3.7.2 atalean 2016an laguntza tekniko bat kontratatu zela, bere baldintza teknikoak definitzeko.

Jarduketa osagarri gisa, beharrezko jotzen da aholkularitza-zerbitzu espezializatu bat kontratatzea, EHGaren zerbitzuaren berritze teknologikoa definitu eta haren plangintza egiteko, funtsean arreta jarrita SAEI ustiapenerako eta informaziorako laguntza-sisteman eta komunikazioen sisteman, baina kontuan hartuta EHGko ordainbiderako sistemari dagokion laguntza teknikoaren emaitzak eta hori guztia multzo moduan definituta, hazteko aukerarekin eta etorkizunerako ikuspegi teknologikoarekin. Aholkularitza-zerbitzu espezializatu horretarako zenbatetsitako aurrekontua 53.627,20 eurokoa da 2017rako. Ezarpenaren jarraipenak beste laguntza bat eskatuko luke, 2018an 45.000 euroko kostu zenbatetsia eta 2019an 65.000 eurokoa izango lituzkeena.

Inbertsioa bere horretan gauzatzeari dagokionez, egutegia balioduntzeko zain dago, baina, beharbada, ekipamenduak EHGaren egungo kontzesioaren amaieran atxikiko dira, eta, hortaz, inbertsio horrek garraioko plan honen indarraldian izango duen eragin ekonomiko praktikoa, azkenean gauzatzen bada, ez da oso adierazgarria izango.

3.7.6. Garraio publikoko autobusetan wifi zerbitzua ezartzearen bidez erabiltzaileei Interneterako sarbidea emateko aukerari buruzko azterlana.

Garraio publikoko erabiltzaileei Interneterako sarbidea emateko aukera aztertuko da, wifi bidez haririk gabeko komunikazio-teknologia baliatuta, autobusetan ontziratuta.

Lan hori erakundearen beraren bitartekoekin egingo litzateke, eta, emaitzen arabera, ezarri egingo litzateke.

3.7.7. Beste administrazio batzuek bultzatutako dentsitate baxuko eremuetan eskaeraren araberrako taxi-zerbitzu erregularra ordaintzea kudeatzean EHGko txartela erabiltzeko proba pilotua.

Egun, Iruñerriko Mankomunitatean sartuta dauden zenbait udalek eskaeraren araberrako taxi-zerbitzu erregularra eskaintzen diete beren herritarrei. Zerbitzu horiek erabiltzeko, interesa duten erabiltzaileek lehenbizi, ezarrita dagoen prezioan, paperezko txartelak erosi behar dituzte udaletxean (aurretik ordaintzea). Gero, zerbitzua eskuratzean, taxilariari txartel hori eman behar diote, ordaintzeko seinale gisa. Ondoren, Teletaxi San Fermin elkarteak bere bazkideen txartel horiek biltzen ditu, eskuz multzokatzen, eta dagokion udalari emandako zerbitzuaren faktura eta txostena bidaltzen dizkio. Jarraian, Udalak, eskuz, egokiak diren egiaztatzeak egiten ditu, taxilarien elkartearen txostena eta berak eman dituen txartelak erkatuta, eta, amaitzeko, Teletaxi San Fermin elkarteari zerbitzuen prezioa ordaintzen dio, ezarrita duten akordioaren arabera.

Laburbilduz, oso eskuzkoa sistema bat da, eta bertan EHGrako dagoen garraioko txartela erabiltzeak hobekuntzak ekarri ahal izango litzioke kudeaketarako.

Hori dela-eta, EHGko txartel pertsonalizatua taxi-zerbitzu horien ordaintzea kudeatzean erabiltzeko proba pilotu bat egitea proposatzen da.

Proba pilotua egiteko, taxi-zerbitzu horren erabiltzaileek garraio publikoko txartel pertsonalizatu bat eduki behar dute eta dagokien udalean hura erabiltzeko alta eman behar dute. Horrez gain, taxi ibilgailuetan gailu elektronikoak kokatu beharko dira, EHGko garraio-txartelak irakurtzea ahalbidetzen dutenak. Hartara, zerbitzua eskuratzean, taxian sartzean, erabiltzaileak garraioko txartela erabiliko du balioduntzeko, hau da, ordaintzeko. Informazio hori Mankomunitatera iritsiko da, eta berak, prozesatu ondotik, dagokion udalera igorriko du. Informazio hori izanda, erabilitako zerbitzua ondoren fakturatuko dio Udalak erabiltzaileari (ondoren ordaintzea) eta Teletaxi San Fermin elkarteari ordainduko dizkio emandako zerbitzuak. Horretarako, Mankomunitateak aurretik Ordainbidea Kudeatzeko Sistema Nagusia egokitu behar du, eta Udalak, bere fakturazioa kudeatzeko sistema.

Esperientzia pilotu hau gauzatzeko, aurreikusten da 2017an Mankomunitateak lankidetzaz hitzarmen bat izenpetzea interesa duen udalarekin eta Teletaxi San Fermin elkartearekin, gero beharrezkoak diren lanak enkantean hartzeko eskaintzea eta proba pilotua egitea 2018an, beste udalerrri batzuetara 2019an zabaltzeko aukera izanda.

Esperientzia pilotu honetarako aurrekontua 50.000 eurokoa da 2018rako eta beste 50.000 eurokoa 2019rako.

3.8.- GARRAIO PUBLIKOKO GIDARIEN SEGURTASUNA HOBETZEKO PROGRAMA.

3.8.1. Sarrera.

Azken urteetan, erabiltzaileek egindako zenbait gertakari izan dira, Eskualdeko Hiri Garraioko gidarien segurtasunari, gainerako erabiltzaileei eta bai zerbitzuari atxikitako ondasunei ere (autobusak eta markesinak) eragin dietenak.

Hori dela-eta, garraioko plan honek ekintza horiei aurrea hartzeko edo haiek arintzeko zenbait jarduketa aurreikusten ditu.

3.8.2. Bideozaintzako kamerak garraio publikoko flota osora zabaltzea.

2015 eta 2016 urteen artean, bideozaintzako kamerak instalatu ziren EHGaren flotan zeuden autobusetatik 30etan, nagusiki, gaueko zerbitzuan ekintza gizalegegabeak prebenitzeko helburuarekin. Gero, 2016ko flota-berritzea egin zenean, urtearen bigarren erdian zerbitzua ematen hasi ziren 10 autobusak bideozaintzako kameraz hornituta iritsi ziren, eta, horrenbestez, egun, guztira 40 autobus dira kamerak kokatuta dituztenak.

Ikusirik emaitza ona izan dela, proposatzen da hornikuntza hori EHGaren flota osora hedatzea, modu honetan:

- 2017ko bigarren lauhilekoan, dauden ibilgailuetatik 63tan kokatuko da. Aurreikusten den inbertsioa 70.000 eurokoa da.

- Flota berritzeko planean sartzen diren autobus guztiek (3.5 atalean aipatu direnak) hornikuntza hau izango dute prezioaren barnean: 12 autobus izango dira 2017an, eta 25, 2018 eta 2019 artean.

Hartara, 2017ko bigarren lauhilekoan, EHGaren flotan 115 izango dira bideozaintzako kamerak dituzten autobusak. Flotak dituen 140 autobusak osatu arte geratzen diren 25ak 2018ko eta 2019 flota-berritzeetan iritsiko dira.

3.8.3. Autobusak gidatzeko tokian manparak kokatzeko proba pilotua.

Lortu nahi den helbururako eraginkorra izan daitekeen beste babes-elementu bat autobusa gidatzeko tokia babestea da, dela manpara osoak kokatuta, gidaria guztiz bakartuta erabiltzaileengandik, dela erdi-manparak kokatuta, bakartze-efektu txikiagoa dutenak.

Hori dela-eta, mota horretako elementuak jartzeko proba pilotu bat egitea proposatzen da eta horretarako aurreikusten da 2017ko flota-berritzeko 6 autobus artikulatuek erdi-manparak izatea gidatzeko tokian.

Proba pilotu honen emaitzak abiapuntu hartuta baloratuko da manpara osoak jarri behar diren eta 2018ko eta 2019ko flota-berritzeetan aplikatuko diren ondorengo erabakiak.

3.8.4. EHGko ordenantzak egokitzea, jokaera gizalegegabeak izateko asmoa kentzeko.

2017an, Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzua arautzen duen ordenantza aldatuko da, besteak beste, Eskualdeko Hiri Garraioko gidarien eta erabiltzaileen segurtasuna hobetu eta bermatzeko, eta bai zerbitzu horri atxikitako ondasunen segurtasuna ere.

Aldaketa hori behin betiko onartu eta gero, behar bezalako zabalkundea emango zaio herritarren artean.

3.8.5. Lankidetzeta poliziekin.

Lehenagotik egiten den moduan, polizia desberdinekin koordinatzeko lanak egiten jarraituko dugu, EHGaren zerbitzua babestea bermatzeko jaietan, ospakizunetan eta ekitaldi berezietan.

3.9.- BESTE ADMINISTRAZIO BATZUEKIN ELKARLANEAN ARITZEKO PROGRAMA, GARRAIO PUBLIKOAREN ABIADURA KOMERTZIALA HOBETZEKO ETA LINEEN BURUAK KOMUN PUBLIKOZ HORNITZEA SUSTATZEKO.

3.9.1. Elkarlana beste administrazio batzuekin, garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzeko.

Xedea da garraio publiko azkarra, erregularra eta lehiakorra lortzea.

Ibilgailu pribatuaren aurrean zerbitzu lehiakorra lortzeko, garraio publikoaren ezaugarri erabakigarrietako bat abiadura komertziala da.

Hori dela-eta, garraioko plan hau idazteko ildo nagusietako bat, 8/1998 Foru Legearen 6.bis.3 artikuluan jasotakoa (11/2014 Foru Legearen bidez aldatutakoa), hau da: *"c) Zerbitzuaren abiadura komertziala hobetzea, antzeko metropolialdeetan lortu diren emaitza onenen pareko balioak lortzeraino"*.

Horretarako, foru lege horrek, 6.ter.3 artikuluan, hau adierazten du:

"....."

3. Hirugarren artikuluan zehaztutako eremuko udalek sustapen lana egin beharko dute beren hiri-planeamendua lagungarria izan dadin garraio publiko eraginkorra, efizientea eta herritarrentzat eskuragarria sustatzeko. Halatan, zerbitzua behar bezala emateko behar den leku-erreserba eginen dute. Urbanizazio proiektuen bitartez planeamendua betetzerakoan elementu eta diseinu egokiak ezarri beharko dira, garraio publikoko zerbitzua hobetuko dutenak, bereziki haren abiadura komertziala. Horretarako garraio publikoa lehenesten duten neurriak ezarriko dira, hala nola:

a) Autobus-errietarako erreserbak.

b) Eskatu ahalako semaforo-lehentasuna emateko sistemak.

c) Zirkulazio-erreian bertan gelditu ahal izatea; hots, baztergunerik gabe.

d) Galtzadan abiadura motelarazteko sistemak ezartzea, beren diseinuarengatik garraio publikoaren ohiko abiadura murrizten ez dutenak.

....."

Programa horren helburua da bideen sare publikoan eta zirkulazioan eskumenak dituzten beste administrazio batzuekin elkarlanean aritzea, aurretik Mankomunitateak eta administrazio horiek egokia den hitzarmena sinatu eta gero, ekintza hauek gauzatzeko:

- Garraio publikorako erreserbatuta dagoen zirkulaziorako bideak edo plataformak izendatzea.
- Elkargune kritikoenetan garraio publikoaren lehentasuna bermatzea, semaforo bidezko lehentasunaren eta lehentasunezko biratzeen bidez.
- Geralekuak egokitzea, maniobra azkarrak bultzatzeko, geralekuen aurrerabideak eginda.

Gogoeta partikular moduan eta kontuan hartuta bidaiariei eragiten dien deserosotasuna, Eskualdeko Hiri Garraioaren esparruan sartuta dauden udalerriek goratuta dauden igarobideen edo zerbitzua igarotzen den bideetako abiadura murrizteko elementuen diseinua zuzendu beharko dute, bidaiarien erosotasunari negatiboki eragiten diotenena. Mankomunitateak eskatu ahal izango die udalerrri horiei egokiak diren neurri zuzentzaileak hartzeko, eta bideetako elementu horietarako konponbide teknikoak definitu ahal izango ditu.

Mankomunitateak elkarlan hau gauzatzeko kontuan hartu den aurrekontua hau da:

Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
Elkarlana beste administrazio batzuekin, garraio publikoaren abiadura komertziala hobetzeko	0,00	100.000,00	100.000,00	200.000,00

Aplikatu ahal izango litzatekeen jarduketak zehatz moduan hauek leudeke:

- Jarduketak eta beharrezkoak diren lanak, sarbideak eta garraio publikoa hobetzeko, PA-33 ingurabidetik Areta-Sarrigurengo biribilgunera, erreserbatutako erriak eginda (autobusetarako erriak), Iruñearen eta Eguesibarren udal barrutietan.
- Garraio publikoaren ibilbideak eta geralekuak hobetzeko jarduketak Uharteko udal barrutiko Zubiarte eta Pérez Goyena kaleen arteko elkargunean.

3.9.2. Elkarlana beste administrazio batzuekin, lineen buruak komunez hornitzea bultzatzeko.

Langile gidarientzako lineen buruetan edo amaierako geralekuetan komunen beharraren konponbidea TCC zerbitzua ematearen barnean ziurtatzera behartuta dagoen laneko segurtasun- eta osasun-baldintzen barnean sartuko litzateke, hori guztia araudi horren gainean lan-arloko agintaritzak egiten duen interpretazioaren mende egonik.

Hala eta guztiz ere, garraioko plan honetan aurreikusten da osasun-instalazioz hornitzea beharrezkoa den lineen buruetan, gidarien laneko segurtasun- eta osasun-baldintzak hobetzeko. Jarduketa enpresa kontzesiodunaren ardura izango litzateke, eta Mankomunitateak EHGaren esparruko udalekin koordinatuko luke egokiak diren lizentziak eskuratzea.

3.10.- GARRAIO PUBLIKOKO GERALEKUAK.

Egun, 544 geraleku daude Eskualdeko Hiri Garraioko zerbitzuan eta 38 geraleku Taxiaren zerbitzuan. Haietan, guztira, 310 markesina daude kokatuta, 255 zutoin eta 100 taula edo ohol informazioa denbora errealean emateko.

2017ko maiatzaren 1ean indarra hartu zuen geralekuetako hiri-altzarien kontratu berriak. Kontratu horretan aurreikusita dago inbertsio bat egitea, altzarietako elementu zaharrak kendu eta aurreko kontratuan kokatutako modelo berriak jartzeko. Inbertsio horretarako aurreikusi den eritimoa hau da: urtean, gutxi gorabehera, 19 markesina, 5 zutoin eta informazioa denbora errealean emateko 5 taula edo ohol jartzea.

3.11.- EGUNGO ERABILTZAILEEI ETA IZAN DAITEZKEENEI INFORMAZIOA EMATEA.

Hiri-garraioko zerbitzuari buruzko informazioa hura erabiltzeko ezinbesteko baldintza da; izan ere, eskaintzaren berri izateak haren erabilera baldintzatzen baitu. Ikuspuntu horretatik, informazioa zerbitzuaren beste zati bat dela ulertu behar da, hartatik bereizi ezin dena.

Erabiltzaileak une bakoitzean ematen den zerbitzuaren informazio osoa, eskuragarria eta eguneratua duela bermatzeko beharrezkoak diren jarduketak guztiak sartzen dira atal honetan. Zehazki, kontzesioaren pleguan jasotako alderdi guztiak eta zerbitzuaren informazioa ezartzeko, berrikusteko eta eguneratzeko protokoloa betetzeari dagokio alderdi hauetan (kontzesiodunak gauzatzen ditu):

a) Informazio estatikoa.

- Zutoinetan eta markesinetan: informazio egonkorra eta aurreikus daitezkeen edo ezustean gertatutako aldaketak.
- Unean uneko informazio-ekintzak, plan hau aplikatuz eratorrita zerbitzuaren egituraren aldaketak gertatzen badira.
- Autobusetan.
- Gidatzeko planoak editatu eta banatzea.

b) Informazio dinamikoa.

- Edukien zabalkundea eta jarraipena SAEI pantailetan.
- Zerbitzuaren www.infotuc.es webgunea, Iruñerriko Mankomunitatearen webgunean sartuta. Denbora errealeko informazioa duena eta RSS albisteak edo erabiltzaileei unean uneko informazioa bidaltzeko aukera ematen duena.
- Zerbitzuari buruzko informazio-sistema, sakelakoetara edo posta elektronikoko helbideetara mezuak bidaltzearen bidez, eta bai "Tu Villavesa" sakelako telefonorako aplikazioaren bidezko informazioa.

Jarduera horietarako zenbatetsitako aurrekontua hau da:

Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
EHGa erabiltzea sustatzeko ekintzak	15.000,00	15.000,00	15.000,00	45.000,00
Lineen aldaketen informazioa	40.000,00	15.000,00	50.000,00	105.000,00
Sanferminetako triptikoa editatzea eta tarteko gisa sartzea	20.000,00	20.000,00	20.000,00	60.000,00

Eguberrietako aldaketak eta tarifenak	6.000,00	6.000,00	6.000,00	18.000,00
Ordainbidea kargatzeko era berrien informazioa	0,00	40.000,00	0,00	40.000,00
Iruñerriko mugikortasunaren behatokia	0,00	0,00	50.000,00	50.000,00
GUZTIRA	81.000,00	96.000,00	141.000,00	318.000,00

3.12.- HERRITARREN ARRETARAKO SISTEMA.

Mankomunitateak bere zerbitzua du herritarrei arreta egiteko, eta hartatik kudeatzen dira ordainbidearekin lotutako hainbat izapide, eta kanal hauen bidez bezeroek egindako erreklamazioei eta informazio-eskaerei erantzuten zaie: herritarren arretarako zerbitzuaren bulegoan aurrez aurreko arreta (Navas de Tolosa kalea, 29, behealdea, Iruñea), telefono bidezko arreta (948 42 32 42), 07:30etik 18:00etara, astelehenetik ostiralera, eta webgunea (www.mcp.es).

Telefonozko arretaren ordutegia eguneko 24 orduetara zabalitzen da, asteko 7 egunetara, enpresa kontzesiodunak dituen baliabideen bitartez.

3.13.- ZERBITZUAREN KALITATEAREN KONTROLERAKO PROGRAMA.

Zerbitzuaren kalitatearen betebeharrak, hiri-garraioaren kontzesioaren kontratuko Baldintzen Pleguaren 41. artikuluan ageri direnak, betetzen direla egiaztatzeko. Kalitate-betebehar horiek kontzesiodunari pizgarriak edo zigorrak jartzea ekartzen dute, betetzen diren edo ez kontuan hartuta.

Kalitate-betebehar horiek kontrolatzeko bitartekoak direla-eta:

- Ekoizitako kalitatearen kontrola Eskualdeko Garraioko saileko baliabide pertsonalekin egiten da, eta bai SAEIren eta ordainbiderako sistemaren bidez lortutako datuekin ere. Bezero izengabearen teknika ere erabiltzen da.
- Hautemandako kalitatearen kontrola garraio publikoko bezeroen gogobetetasuna aztertzeko urtero egiten den inkesta baten bidez egiten da. Hartan, zerbitzuaren ezaugarri batzuei buruzko beren balorazioak biltzen dira. Gero, balorazio horietatik abiatuta, bezeroen gogobetetasun indizea lortzen da (BGI).

Taxi-zerbitzuarekin lotuta, antzeko jarduketak gauzatzen dira.

Jarduketa hauetarako zenbatetsitako aurrekontua hau da:

Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
Erabiltzaileen gogobetetasun inkesta eta bezero izengabea (EHGa eta Taxia)	45.441,55	51.000,00	51.000,00	147.441,55

3.14.- TAXIAREN ARLOA HOBETZEKO LAGUNTZEN PROGRAMA.

Helburua da taxi-zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta erabilera bultzatzea, hainbat alderditan lan eginda, adibidez, erabiltzaileen gogobetetasunaren balorazioa, elkarlana arloko profesionalekin, arlo hau sustatzea, eta abar jorratuta.

Horretarako, taxiaren arloko profesionalentzako diru-laguntzen programa bat proposatzen da, jarraian dagoen aurrekontua duena:

Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
Taxiaren arloa hobetzeko diru-laguntzen programa	70.000,00	50.000,00	50.000,00	170.000,00

2017an, Iruñerrian taxi-zerbitzua batera emateko lurralde-eremuan taxiaren arloan diru-laguntzak emateko ordenantza bat onartuko du Mankomunitateak. Gero, diru-laguntza horien baldintza zehatzak jakinaraziko dira, ziur asko urtean deialdi batean.

2017rako, diru-laguntza horietarako erabilera jakin hauek proposatzen dira:

- Eurotaxien zerbitzua hobetzeko laguntzak. Xedea da gurgildun aukietan ibiltzen diren erabiltzaileei egokituta dauden ibilgailuak eta haiekin ematen den zerbitzua bultzatzea, mota horretako erabiltzaileentzako etengabeko eta lehentasunezko zerbitzua bermatuta. 2017 honetarako zuzkidura 40.000 eurokoa da.
- Ibilgailu ekologikoak erosteko laguntzak. Helburua da ibilgailu ekologikoen erabilera bultzatzea, eta igorpenak eta zarata ahalik eta gehiena minimizatzea. 2017 honetarako zuzkidura 15.000 eurokoa da.

- Segurtasuna hobetzeko laguntzak. Xedea da taxien eta taxi-gidarien segurtasun-elementuak hobetzea, taxi-zerbitzua ematen duten pertsonen behar berezietara egokituta. 2017 honetarako zuzkidura 15.000 eurokoa da.

2018 eta 2019 urteetan laguntzen erabilera zehatza zein den erabaki beharko da.

Taxi-zerbitzuarekin lotuta, garraioko plan honetan aurreikusitako beste jarduketak batzuk hauek dira:

- Proba pilotu bat egitea, EHGaren txartela erabiltzeko dentsitate baxuko eremuetan eskaeraren araberako taxi-zerbitzu erregularra ordaintzea kudeatzeko, beste administrazio batzuek sustatuta. Plan honetako 3.7.7 atalean zehaztu da.
- Iruñerriko Hiriartekoa esaten zaion eremuan hiriarteko garraioa planifikatzearekin koordinatzeko azterlan bat egitea. Plan honetako 3.3.5 atalean zehaztu da. Iruñeko metropolialdearen inguruan dauden dentsitate baxuko eremuetan izan dezake zentzua eskaeraren araberako taxi-zerbitzu erregularra ezartzeak, bai hiriartekoak, bai hirikoak.

3.15.- GARRAIO PUBLIKOKO POLITIKAK LURRALDEAREN ANTOLAMENDUAN ETA HIRIGINTZAN SARTZEA.

Lurzoruaren erabilerak eta garraioa modu integratuan planifikatzea da **xedea**.

Lurraldearen antolamenduak eta hirigintzak garrantzi erabakigarria dute metropoli-eremuetan azkenean sortzen den mugikortasun motan. Horregatik, Iruñerriko joan-etorrietan garraio publikoa benetako aukera izan dadin lortu nahi bada, funtsezkoa da lurraldearen antolamendu eta hirigintzako tresnek aintzat hartzea garraio publikoa hasierako asmo edo ideiatik bertatik.

Hori dela-eta, garraioko plan hau idazteko ildo nagusietako bat, 8/1998 Foru Legearen 6.bis.3 artikuluan jasotakoa (11/2014 Foru Legearen bidez aldatutakoa), hau da: *"b) Garraio publikoaren erabilera sustatzea, hura hirigintza-planeamenduko tresnetan integratuz"*.

Horretarako, 8/1998 Foru Legeak, 6.ter artikuluan (Hirigintza-planeamenduan integratzea), hau jasotzen du:

"1. Lurralde- eta hirigintza-antolamendurako tresnek Garraio Planean ezarritako helburu eta irizpide funtzionalak jasoko dituzte eta espazioan zehaztuko dituzte.

2. Garraio Planean aztertu eginen dira lurralde antolamenduko tresnek garraio publikorako ezarritako ibilbideak edo lehentasunezko trazaduren sarea, eta egokitzat jotzen diren aldaketak proposatuko dira zerbitzuaren etorkizuneko plangintzari begira.

3. Hirugarren artikuluan zehaztutako eremuko udalek sustapen lana egin beharko dute beren hiri-planeamendua lagungarria izan dadin garraio publiko eraginkorra, efizientea eta herritarrentzat

eskuragarria sustatzeko. Halatan, zerbitzua behar bezala emateko behar den leku-erreserba eginen dute. Urbanizazio proiektuen bitartez planeamendua betetzerakoan elementu eta diseinu egokiak ezarri beharko dira, garraio publikoko zerbitzua hobetuko dutenak, bereziki haren abiadura komertziala. Horretarako garraio publikoa lehenesten duten neurriak ezarriko dira, hala nola:

- a) Autobus-erreietarako erreserbak.
- b) Eskatu ahalako semaforo-lehentasuna emateko sistemak.
- c) Zirkulazio-erreian bertan gelditu ahal izatea; hots, baztergunerik gabe.
- d) Galtzadan abiadura motelarazteko sistemak ezartzea, beren diseinuagatik garraio publikoaren ohiko abiadura murrizten ez dutenak.

4. Iruñerriko Mankomunitateak lurralde eta hiri antolamenduko tresnen eta urbanizazio proiektuen gaineko irizpenak eman beharko ditu, haien garraio publikoan duten eraginaren aldetik: zerbitzua emateko egiturazko beharrak eta behar operatiboak, haien finantzaketa eta bideragarritasun ekonomikoa, sare osoan duten eragina, eta garraio zerbitzuari eragiten dion beste edozein inguruabar.

.....”

Hori dela-eta, aginduzkoak eta nahitaezkoak diren hirigintzako txostenak egingo ditu Mankomunitateak, bai udaleko eta udalez gaindiko hirigintzako planeamenduaren izapideak egitean, bai eta aurreko aginduak aplikatzeko gauzatze tresnen izapideak egitean ere.

Beste alde batetik, 6.ter artikuluko horretako 5. atalean ezartzen da nahitaezkoa izango dela udalez gaindiko plan sektorial bat egitea EHGaren zerbitzu-ematearen kalitatea, kudeaketa eta zerbitzu publikoaren kostuen murrizketa nabarmen hobetzeko.

3.16.- HERRITARREI KONTZIENTZIA HARRARAZTEA, GARRAIO PUBLIKOA GIZARTEKO ONURATZAT HAR DEZATEN.

Ekintza hauen xedea da garraio publikoa erabiltzea sustatzea, garraiobide arduratsua eta iraunkorra den aldetik.

Garraio publikoa erabiltzeak gizarterako eta ingurumenerako dituen alde onei buruzko kontzientzia harrarazteko bi ekintza aurreikusi dira:

- a) **Eskola-programa:** plan honen indarraldian Iruñerriko ikastetxeen ingurumen-programa bat eskainiko zaie mugikortasun iraunkorrari eta garraio publikoari buruz. Unitate didaktikoak zikloen eta hizkuntzen arabera izango dira, baliabide didaktikoak izango dira ikasgelarako...; hartara,

irakasleek diseinatu, egokitu eta garatu ahal izango dituzte beren heziketa-jarduerak eskaintzako edukien inguruan. Era berean, irakasleei aholkularitza teknikoa eta didaktikoa emateko lanak eta dokumentazio-, liburutegi- eta bideoteka-funts baterako sarbidea hartuko ditu.

b) Mugikortasunaren Astean eta ikusle objektiboak joango diren beste foro batzuetan parte hartzea (unibertsitateak, ikasleentzako erakusketa, eskualdeko hotelak sanferminetan...): Iruñerriko Mankomunitateak Mugikortasunaren Europako Astean parte hartuko du, eskatzen duten udalekin lankidetzan arituta, eta informazioa emateko elementuak argitara emanda edo tailerrak eginda. Beste alde batetik, garraio publikoaren erabiltzaile izan daitezkeen pertsonak joaten diren beste foro batuetan, zenbait ekintza egingo dira, besteak beste, "Infobus" informazioa emateko autobusa kokatzea edo ekintza horiek egiten diren unera eta/edo tokira egokitutako planoak berariaz argitaratzea.

Jardunbide horietarako kalkulatu den aurrekontua hau da:

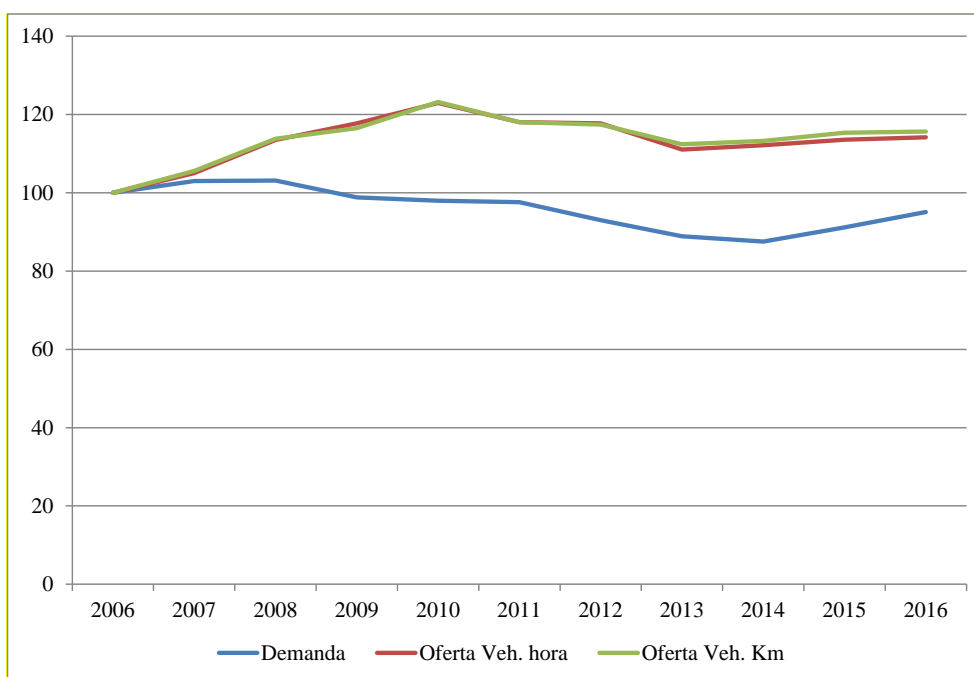
Kontzeptua	2017ko zenbatekoa	2018ko zenbatekoa	2019ko zenbatekoa	Plana, guztira
Eskola-programa	30.000,00	30.000,00	30.000,00	90.000,00
Mugikortasunaren Astea	6.000,00	6.000,00	6.000,00	18.000,00
GUZTIRA	36.000,00	36.000,00	36.000,00	108.000,00

4.- PLANAREN EMAITZA AURREIKUSIAK.

Estimazioak edo kalkuluak egin aurretik, Eskualdeko Hiri Garraioak iraganean izan dituen emaitzen bilakaerari buruzko datuak ageri dira jarraian.

Jarraian dagoen grafikoan, Eskualdeko Hiri Garraioaren eskaintzak eta eskariak 2006. urtearen eta 2016.aren artean izan duen bilakaera ageri da.

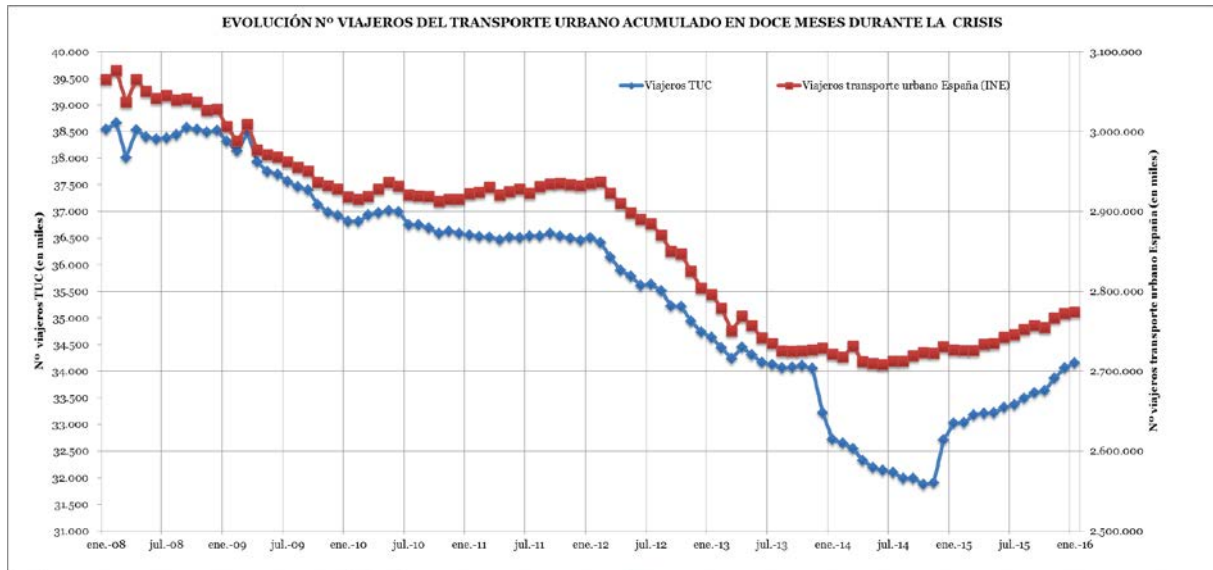
Eskualdeko Hiri Garraioaren eskaintza- eta eskari-adierazleen bilakaera.



Grafikoan ikus daiteke nola gutxitu zen eskaria krisialdian, bereziki 2009an eta 2012-2014 urteetan, eta nola hasi zen berriro gorantz egiten 2015ean. Eskari handiena 2008an izan zen, 38.518.647 bidaiari izanda, eta txikiena 2014an, 32.711.053 bidaiarirekin, %15,1 gutxiago. 2015ean eta 2016an, urtean %4 baino gehiago ari da emendatzen eskaria, nahiz eta oraindik ere eskari handien horren kopurutik nahiko urrun dauden kopuruak.

Kontrara, eskaintza eskarira berregokitzea ez zen 2011 arte hasi, eskaintza 2014. urtea arte gutxituta, baina eskaria baino proportzio askoz ere txikiagoan.

Beste alde batetik, egiazta daiteke EHGaren bidaiari-kopuruan izan den joera oso antzekoa izan dela Espainia osokoarekin alderatuta, EHGan 2013aren amaieran eta 2014aren hasieran izan zen grebaren eraginak alde batera uzten baditugu:



Ulegarria den moduan, oso zaila da hurrengo urteetan izango diren bidaiarien zenbatespenak edo kalkuluak egitea garraioko plan honetan aurreikusitako jardunbideen ondorioz. Hala ere, ondokoa litzateke emaitzaren aurreikuspen zuhurra:

	2016 (erreal)	2017	2018	2019
Urteko bidaiariak	35.529.472	37.000.000	37.900.000	38.500.000
Hazkundera	%4,31	%4,14	%2,43	%1,58

5. PLANAREN EKONOMIA- ETA FINANTZA-EBALUAZIOA.

5.1. EBALUAZIOAREN OINARRIAK.

Planaren ekonomia- eta finantza-ebaluazioa oinarri eta hipotesi hauek aintzat hartuta egin da:

- a) Aurreikuspen hauen kalkulua egin da kontzesio-kontratuari eta hori esleitzeko oinarri izan zen Baldintzen Pleguan jarduera honetarako ezarritako gauzatze-kostuak zehazteko mekanismo ekonomikoei lotuta. Barne hartu dira, batetik, 2014ko urriaren 30ean Iruñerriko Mankomunitatearen Batzar Nagusiak lortutako akordioen ondoriozko aldaketak –“Gutxiago kutsatzen duten energiak sartzeko plana” onartu zen– eta, bestetik, 2016ko abenduaren 29an lortutakoak –akordio haren bidez hitzartu zen kontratua amaitu arte luzatzea Iruñerriko Mankomunitatearen Batzar Nagusiak 2013ko ekainaren 27an egin zuen saioan adostutako denbora-aldaketak–.
- b) Inguruaren ekonomia-finantza aldagaiei planaren indarraldirako emandako balioak hauek dira, barne hartuta 2016ko ekitaldiari dagozkionak (plan hau idazten ari denean benetako datuak eta behin betikoak dira):

	2016 (erreal)	2017	2018	2019
KPI: urteko gehikuntza-tasa, ekitaldi bakoitzaren abenduaren 31n	%1,60	%1,00	%1,50	%1,50
EURIBOR interes-tasa	-%0,03	-%0,10	%0,25	%0,25
Gasolioaren tasa: ekitaldi bakoitzeko batez besteko gehikuntza	-%8,92	%10,00	%10,00	%5,00

5.2. ZERBITZUA KONTZESIOAN GAUZATZEAREN KOSTUAK.

“Zerbitzua kontzesioan gauzatzearen kostuak” esaten diegu enpresa kontzesiodunak zuzenean bere gain hartutako kostuei eta Baldintzen Pleguan ezarritako mekanismo ekonomikoen arabera balioztatutakoei, hau da, Pleguak berak 61. artikuluan “Zerbitzuaren kostu eskainiak” deitzen dienei:

61. artikulua- Zerbitzuaren kostu eskainiak.

Zerbitzuaren kostu eskainia (C) bi faktore hauek batuta lortuko da: eragiketaren kostu eskainia eta inbertsio-kostua, kontzesioari atxikitzeko ekitaldian, Mankomunitateak itzultzearen mendekotzat jotzen dituen ondasunen erostearen ondoriozkoa, hain zuzen:

$$C = C_o + C_i$$

5.2.1. Eragiketaren kostu eskainia.

Plegu berberaren 62. artikulua ezartzen du eragiketaren kostu eskainia kalkulu binomial baten arabera izango dela:

$$C_0 = P_H * H + P_K * K$$

“H” da, hain zuzen, BusxOrdu erabilgarriak, aldi bakoitzean, ibilgailuek benetan egindakoak. “P_H” da BusxOrdu erabilgarri bakoitzeko aplika daitekeen prezioa. Prezio hori eskaini zuen enpresa kontzesiodunak kontratua esleitzeko prozesuan, eta 2009an balio hau izan zuen: 31,8083 euro/BusxOrdu erabilgarri. Era berean, “K” da BusxKilometro erabilgarriak, benetan egindakoak. Orduan, “P_K” da BusxKilometro erabilgarri bakoitzeko prezioa. Hori ere enpresa kontzesiodunak eskaini zuen, eta 2009an balio hau izan zuen: 0,7367 euro/BusxKilometro erabilgarri.

Dena dela, Pleguaren 71. artikuluan ezarrita dago, gainera, ohiko moduan eta urtero, berrikuste bat egingo dela eragiketaren kostu eskainiak eguneratzeko. Berrikuste hori –aipatutako artikuluan garatzen da berrikustearen mekanika– soil-soilik izango da erabilitako faktoreen prezioen bilakaera objektibora egokitzea prezioak, KPIaren indize orokorrak ekitaldi bakoitzaren amaieran izan duen aldakuntzaren eta beribiletarako gasolioak ekitaldian izan duen batez besteko prezioaren arabera kalkulatua. Egungo kontzesioaren hasieratik eguneratzeko mekanismo horiek aplikatzeak eskainitako prezioen bilakaera mugatu du. Bilakaera hori ondoko taula honetan ageri da (ekitaldi bakoitzeko azken likidazioan aplikatutako behin betiko prezioak):

Ekitaldia	KPIaren aldaketa, abenduaren 31n	Erregaien batez besteko prezioaren aldaketa	P _H BusxOrdu erabilgarri	P _K BusxKilometro erabilgarri
2009			31,8083	0,7367
2010	%3,00	%16,88	32,7625	0,8215
2011	%2,40	%16,86	33,5488	0,9176
2012	%2,90	%6,86	34,5217	0,9686
2013	%0,30	-%2,13	34,9567 ⁽¹⁾	0,9555
2014	-%1,00	-%4,10	34,6071	0,9259
2015	%0,00	-%14,48	34,6071	0,8363
2016	%1,60	-%8,92	35,1608	0,7941

(1) 2013ko ekainaren 27an Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak lortutako akordioan, 4.II atal erabakigarrian, ezartzen du, ezohiko moduan eta soil-soilik 2013ko ekitaldiari mugatuta, ekitaldi horri aplikatu beharreko P_H-aren kalkuluan aldaketa bat egitea.

Plan hau idazten ari garenean badakigu 2016ko ekitaldiko behin betiko likidazioan prezio horiek hartuko dituzten balioak. Hartara, abiapuntu hartuta 2016ko ekitaldiko likidazioari aplikagarriak zaizkion "P_H" eta "P_K", eta prezioen bilakaerarako tasen arabera, bai indize orokorrerako, bai erregaiei dagokienerako, 2017., 2018. eta 2019. urteetarako zenbatetsiak eta plan honetako 5.1 atalean jasoak, kontuan hartutako aldian aplikagarri izan daitezkeen prezioen aurreikuspena hau da:

	2015 (erreal)	2016 (erreal)	2017 (zenbatetsia)	2018 (zenbatetsia)	2019 (zenbatetsia)
<i>Prezioen indizeen aldaketa zenbatetsia:</i>					
KPI orokorra		%1,60	%1,00	%1,50	%1,50
Erregaiak		-%8,92	%10,00	%10,00	%5,00
<i>Aplikagarriak diren prezioak:</i>					
Prezioa km	0,8363	0,7940	0,8454	0,9031	0,9371
Prezioa ordua	34,6071	35,1608	35,5124	36,0451	36,5858

Zerbitzuko parametroen balioa, "K" eta "H", sarearen eta maiztasunen bilakaeraren gaineko aurreikuspenek ematen dute (plan honetako 3.2 atalean azaldua). Kontuan hartuta balio horiek eta aldi bakoitzerako zenbatetsitako prezioak aplikatuta, proposatutako planerako "eragiketako kostu eskaini" hauek lortzen dira:

	2017	2018	2019
Kilometroak guztira "K" (3.2.)	7.874.936,13	8.185.776,13	8.369.776,13
Prezioa km. "P _K "	0,8454	0,9031	0,9371
"Gutxiago kutsatzen duten energiak sartzeko plana" aplikatzean, kenketa	-82.260,00	-82.260,00	-82.260,00
Kilometroen kostua guztira "P _K * K"	6.575.211,01	7.310.314,42	7.761.057,21
Orduak guztira "H" (3.2.)	592.364,11	612.728,11	624.728,11
Prezioa ordua "P _H "	35,5124	36,0451	36,5858
Orduen kostua guztira "P _H * H"	21.036.271,23	22.085.846,01	22.856.177,70
ERAGIKETAREN KOSTUA, GUZTIRA	27.611.482,24	29.396.160,44	30.617.234,91

5.2.2. Inbertsio-kostua.

Baldintzen Pleguko 64. eta 65. artikuluek ezartzen dituzte inbertsio- eta finantzaketa-kostuak erabakitze eta berdintzeko mekanismoak eta helmena. Funtsean, zerbitzuari atxikitako inbertsioen amortizazio teknikoaren kontzeptua hartzen da aintzat, inbertsioaren kostu historikoaren eta benetakoaren gainean amortizazio linealaren irizpideak aplikatuta, balio-bizitzen estimazio honekin:

Autobusak 10 urte

Txartelak balioduntzeko makinak (aurreko kontzesiodunetik datoz): 5 urte

Ustiapenerako laguntza-sistema:	10 urte
Nabeak eta beste eraikuntza batzuk:	30 urte
Ekoizpenerako instalazioak (halakorik badago):	10 urte

Finantzaketa-kostua kalkulatu da une bakoitzean benetan immobilizatutako kapitalaren arabera –data horretako Kontabilitateko Balio Garbiak zehazten du–, edo aldi bakoitzean, berdintzearen helburu diren inbertsioena.

Hartara, kontzesiodunak egin beharreko inbertsioak eta zerbitzuari eragiten diotenak zenbateko jakinaren arabera berdintzen dira eta arrisku ekonomikorik gabe operadorearentzat, baina haien balio-bizitzan aldien arabera zatituta, hartara, bultzatuta bat etortzea, administrazio arautzailearen ikuspuntutik, inbertsio horien ondoriozko fluxu ekonomikoak eta finantzekoak.

Kontzesiodunak egindako edo egin beharreko inbertsioen amortizazioa berdintzeagatikoko kostu zenbatetsia taula honetan dago, plan honetako ekitaldietako bakoitzerako:

	2017	2018	2019
Dagoen flota	2.111.086,03	1.825.265,19	1.446.061,64
Flota berritzeko plana (1)	227.190,00	693.204,60	1.172.462,76
FLOTA, GUZTIRA	2.338.276,03	2.518.469,79	2.618.524,40
Inbertsioak garajeetan	89.638,21	89.638,21	74.698,51
Irrati-igorgailuak	3.512,76	3.401,96	3.157,96
Ordainbide-sistemak	29.496,19	0,00	0,00
Ustiapenerako laguntza-sistema	168.331,54	168.331,54	140.276,29
Bideozaintza (2)	23.112,30	41.260,45	34.383,71
BESTE INBERTSIO BATZUK, GUZTIRA	314.091,01	302.632,16	252.516,47
AMORTIZAZIOAREN KOSTUA, GUZTIRA	2.652.367,04	2.821.101,96	2.871.040,86

- (1) 3.5 puntua irakurri
(2) 3.8.2 puntua irakurri

Inbertsioen finantzaketari dagokionez, Baldintzen Pleguko 65. artikuluan ezartzen da jarraitu beharreko irizpidea. Artikulu horrekin bat, inbertsioa finantzatzeko kostua kalkulatzeko, ezarritako interesa aplikatuko da (likidazioaren helburu den ekitaldian urtebeterako EURIBORRAREN hileroko balioen batez bestekoa, iturri gisa hartuta Espainiako Bankuak argitaratutako informazioa, gehi %0,25eko diferentzial positiboa), likidazioaren helburu den ekitaldian inbertitutako batez besteko kapitalen gainean eta amortizazio kontzeptuan berdintze zuzena sorrarazten duten inbertsio berberei dagozkien gainean.

Plan honek hartzen dituen hiru ekitaldietako lehenerako -%0,10eko batez besteko EURIBORRA aurreikusi da, eta %0,25ekoa, beste bietako bakoitzerako, %0,15eko eta %0,50eko urterako interesa izanik aplikatzekoa,

hurrenez hurren. Irizpide horien arabera, inbertsioak finantzatzeko kostua 2017-2019 aldirako hemen dago laburbilduta:

	2017	2018	2019
Dagoen flota	15.269,26	41.056,65	32.878,33
Flota berritzeko plana (1)	3.237,46	31.791,27	51.090,01
FLOTA, GUZTIRA	18.506,72	72.847,92	83.968,34
Inbertsioak garajeetan	313,73	597,59	186,75
Irrati-igorgailuak	32,85	92,20	75,80
Ordainbide-sistemak	22,12	0,00	0,00
Ustiapenerako laguntza-sistema	589,16	1.122,21	350,69
Bideozaintza (2)	78,30	275,07	85,96
BESTE INBERTSIO BATZUK, GUZTIRA	1.036,16	2.087,06	699,19
AMORTIZAZIOAREN KOSTUA, GUZTIRA	19.542,88	74.934,98	84.667,53

(1) 3.5 puntua irakurri

(2) 3.8.2 puntua irakurri

Aurreko bi tauletako balioak gehituta, kontzesiodunaren konturako inbertsioak berdintzeagatik, 2017-2019 aldirako aurreikusitako kostuak, guztira, hauek dira:

	2017	2018	2019
Dagoen flota	2.126.355,28	1.866.321,84	1.478.939,97
Flota berritzeko plana (1)	230.427,46	724.995,87	1.223.552,76
FLOTA, GUZTIRA	2.356.782,74	2.591.317,71	2.702.492,74
Inbertsioak garajeetan	89.951,94	90.235,80	74.885,25
Irrati-igorgailuak	3.545,61	3.494,16	3.233,76
Ordainbide-sistemak	29.518,31	0,00	0,00
Ustiapenerako laguntza-sistema	168.920,70	169.453,75	140.626,98
Bideozaintza (2)	23.190,60	41.535,52	34.469,67
BESTE INBERTSIO BATZUK, GUZTIRA	315.127,17	304.719,23	253.215,66
AMORTIZAZIOAREN KOSTUA, GUZTIRA	2.671.909,91	2.896.036,94	2.955.708,39

(1) 3.5 puntura irakurri

(2) 3.8.2 puntua irakurri

5.2.3. Gauzatzeko kostuaren laburpena.

Aurreko bi ataletako azken emaitzak hartuta, gauzatzeko kostua, zehaztuta dagoen moduan, ekitaldietako bakoitzerako eta planak hartzen duen aldi osorako, hau izango litzateke:

	2017	2018	2019	Plana, guztira
Eragiketaren kostua, guztira	27.611.482,24	29.396.160,44	30.617.234,91	87.624.877,59
Inbertsioaren kostua, guztira	2.671.909,91	2.896.036,94	2.955.708,39	8.523.655,24
GAUZATZEKO KOSTUA	30.283.392,15	32.292.197,38	33.572.943,30	96.148.532,83

5.2.4. Pizgarriak eta zigorrak.

Baldintzen Pleguko VI. Tituluko bosgarren atalak, kontzesiodunaren ordainketaren zati osagarri gisa, zenbait pizgarri eta zigor ezartzen du. Hain zuzen, zerbitzuaren hainbat helburu betetzearen arabera, haiek kalkulatzeko mekanismoak garatzen ditu. Pleguko 73. artikulua ezartzen duenarekin bat, ondoko lau erreferentzia hauen inguruan finkatzen dira pizgarriak:

- a) Lortutako bidaiarien kopurua.
- b) Diru-sarrera osagarriak lortzea.
- c) Sortutako/emandako kalitatearen mailarekin betetzea zerbitzua.
- d) Zerbitzua betetzea erabiltzaileak hautemandako kalitatearen mailarekin.

Bidaiariei dagokien helburuagatiko zigortzea, bere izaeragatik eta esanahiarengatik, zerbitzuaren finantzaketaren zati osagarri gisa, tarifen diru-sarreraren osagarri gisa, hartu behar da, eta hala bildu eta garatzen da plan honetako 6.2.4 atalean. Gainerako erreferentziak, pizgarri izateko asmoa dutenak zigortzeko baino gehiago, hura ez bezala, eta diru garrantzi gutxiagokoak, zerbitzuaren kostu handiagotzat jo behar dira, kontzesiodunaren ordainketa osatzen duten aldetik.

Aurreko ekitaldietako esperientzian oinarrituta –kontzesio kontratu honen beraren arabera likidatuak–, gauden 2016ko ekitaldi honetan, 2017koan, 2018koan eta 2019koan (plan honen denbora-muga baitira), sorraraziko diren pizgarrien zenbatekoaren aurreikuspena hau da:

	2016 (erreal)	2017	2018	2019
Diru-sarrera osagarriak	6.236,13	4.682,60	4.752,84	4.824,13
Sortutako/emandako kalitatearen maila	67.436,39	69.360,04	73.843,16	76.910,49
Erabiltzaileak hautemandako kalitate-maila	161.074,19	165.668,89	176.376,96	183.703,41
Pizgarriak, guztira	234.746,72	239.711,54	254.972,96	265.438,04

5.2.5. Kontzesiodunak emandako zerbitzuaren kostu gordina.

5.2.3 puntuan kalkulaturako gauzatze-kostuei aurreko paragrafoan aurreikusitako kudeaketa-pizgarrien aurreikuspena gehituta, kontzesioaren kostu gordina lortzen da (tarifengatiko diru-sarreraren kenketa eta bidaiarien konpromisoagatiko zigorra baino lehen):

	2017	2018	2019	Plana, guztira
Ekitaldiko gauzatze-kostua	30.283.392,15	32.292.197,38	33.572.943,30	96.148.532,83
Kudeaketa-pizgarriak	239.711,54	254.972,96	265.438,04	760.122,54
Kontzesioaren kostu gordina	30.523.103,69	32.547.170,34	33.838.381,34	96.908.655,37

5.3. ZERBITZUAREN KOSTUAK, AMDINISTRAZIOAK DIRUTUAK.

Zerbitzuaren titular den neurrian, Iruñerriko Mankomunitateak zuzenean gauzatutako jardueren ondoriozko gastu arruntak ageri dira atal honetan, plan honen aurreikuspenen eta finantza-estalduraren barnean, plana planifikatzeko, kontrolatzeko, garatzeko eta bultzatzeko. 2017-2019 aldirako aurreikusitako jarduerak eta jardunbideak hauek dira:

Plangintza, ikuskatzea, kontrola eta jarraipena. Bertako langileen kostuak hartzen ditu (zehazki, Iruñerriko Mankomunitatearen sozietate kudeatzailekoak), zuzenean eta guztiz Eskualdeko Hiri Garraioan eta Taxian aritzen direnenak. Egiten diren lan guztiek ekartzen dute 7,5 + 2,5 + 4 pertsonaren lanaldi osoa, eta horiei gehitu behar zaizkie Administrazioak bere gain hartutako gainerako zerbitzuen ondoriozko zeharkako kostuak (herritarrei arreta emateko zerbitzua...). Beste alde batetik, prezioen indizeak izan dezakeen aurrez ikusteko moduko bilakaeratik eratorritako aldaketak barne hartzen dira.

Garraioaren azterlanen programa. Plan honetako 3.1, 3.3 eta 3.6 puntuetan deskribatu eta ebaluatutakoak, eta bai garraio-zerbitzuaren egungo kontzesioa amaitzearen kariatz beharrezkoak diren azterlanak.

Berritze teknologikorako programa. 3.7 puntua.

Taxiaren arloa hobetzeko laguntzen programa. 3.14 puntua.

Zerbitzuaren informazio- eta sustapen-programa. 3.11 puntua.

Zerbitzuaren kalitatea kontrolatzeko programa. 3.13 puntua.

EHGaren kontakturik gabeko ordainbidea kudeatzea. Garraioa ordaintzeko kargatze txartelak kudeatzearen ondoriozko gastuak barne hartzen ditu, nagusiki kargatzeko sareari ordaintzea eta txartelak eskuratzea, 3.7.2 puntuan deskribatzen denaren arabera.

Garraioaren erabilera dela-eta, herritarrekiko komunikazio-programa. 3.16 puntua.

Abiadura komertziala hobetzeko itunak: 3.9.1 puntua.

Beste gastu batzuk. Hainbat gastu hartzen ditu, esate baterako, garraioaren modelizatorako software lizentziak, juridikoak eta auziei dagozkienak, profesional independenteek egindako balorazioak eta txosten teknikoak.

Jarduera horien ebaluazio ekonomikoa taula honetan dago laburbilduta:

	2017	2018	2019	Plana, guztira
KUDEAKETA-KOSTU PROPIOAK				
Plangintza, ikuskatzea, kontrola eta jarraipena	1.228.600,88	1.392.380,91	1.413.266,62	4.034.248,41
Garraioaren azterlanen programa	204.165,07	314.498,38	249.439,95	768.103,40
Berritze teknologikorako programa	73.927,37	125.000,00	130.000,00	328.927,37
Taxiaren arloa hobetzeko laguntzen programa	70.000,00	50.000,00	50.000,00	170.000,00
Zerbitzuaren informazio- eta sustapen-programa	81.000,00	96.000,00	141.000,00	318.000,00
Zerbitzuaren kalitatea kontrolatzeko programa	45.441,55	51.000,00	51.000,00	147.441,55
EHGaren kontakturik gabeko ordainbidea	610.584,07	592.239,06	609.314,96	1.812.138,09
Garraioaren erabilera dela-eta, herritarrekiko komunikazio-programa	36.000,00	36.000,00	36.000,00	108.000,00
Abiadura komertziala hobetzeko itunak	0,00	100.000,00	100.000,00	200.000,00
Beste gastu batzuk	22.136,91	22.136,91	22.136,91	66.410,73
ADMINISTRAZIOAK BERE GAIN HARTUTAKO KOSTUAK, GUZTIRA	2.371.855,85	2.779.255,26	2.802.158,44	7.953.269,55

5.4. PLANAREN EBALUAZIO EKONOMIKOA: LABURPENA.

Aurreko zenbait ataletako kopuruak hartuta, planaren ebaluazio ekonomikoa guztira hau izango dela aurreikusten da:

	2017	2018	2019	Plana, guztira
Kontzesioaren kostu gordina	30.523.103,69	32.547.170,34	33.838.381,34	96.908.655,37
Administrazioak bere gain hartutako kostuak	2.371.855,85	2.779.255,26	2.802.158,44	7.953.269,55
Planaren kostua, guztira	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78	104.861.924,92

6. PLANAREN FINANTZAKETA: TARIFEN MARKOA ETA AURREKONTUETAKO DIRU-IZENDAPENAK.

6.1. ESKUALDEKO HIRI GARRAIOAREN FINANTZAKETAREN LEGEZKO ESPARRUA.

8/1998 Foru Legeak, ekainaren 1ekoak, Iruñerriko bidaiari-garraio erregularri buruzkoak, diosenaren arabera, hiriko garraio publikoa finantzatu ahal izango da, besteak beste, diru-sarrera hauekin (7. artikulua):

- a) Zerbitzua ustiatzearen ondoriozko diru sarrerak.
- b) Foru Komunitateko Administrazioetik, Estatuko Administrazioetik zein Europako Batasuneko erakundeetatik jasotako diru sarrerak, nolanhikoak direla.
- c) Lege honen aplikazio eremuaren barruko udalerrietatik jasotzen diren diru sarrerak.
- d) Legearen aldetik, bidezko diren gainerakoak.

Era berean, 6.2 artikulua, e) eta f) letretan, ezartzen du garraio-planak zehaztu beharko dituela:

- e) Tarifen markoa.
- f) Planaren helburuak lortze aldera zerbitzuaren titular den entitateari Foru Komunitateko Administrazioak eta foru lege honen aplikazio eremuko udalek egin behar dizkioten ekarpenak.

Eta 8. artikuluan ezartzen du:

Nafarroako Gobernuak eta Foru Lege honen aplikazio-eremuan sarturiko Udalerriek, Hiriko Garraioaren Planari jarraituz finkatzen diren ekarpenei aurre egin ahal izateko, behar adinako zenbatekoak aurreikusten dituzten kontu sailak sartuko dituzte euren aurrekontuetan.

6.1.1. Tarifen bidez dirua biltzeari eta ekarpenak banatzeari buruzko baldintzak.

Erabiltzaileei kobratzetik heldutako zuzeneko diru-sarrerak eta zerbitzuari lotutako bestelakoak direla-eta, 6.bis artikulua, 3. atalak, d) letrak hau ezartzen du (guk azpimarratu dugu):

Eskualdeko hiri garraioa erabiltzeagatik erabiltzaileek ordaindu beharko duten txartel-prezioa erabakitzerakoan, zerbitzu publikoa izateari emanen zaio lehentasuna, eta ez zerbitzuaren autofinantzaketari.

Zerbitzuaren zuzeneko finantzaketa ahalik eta handiena izan dadin bilatzean, finantzaketa hori zerbitzuaren erabilera masiboan oinarritzea bilatu beharko da, eta ez ordea txartelaren pixkanakako garestitzean, edozein dela ere txartelaren modalitatea.

Garraio publikoaren eskuragarritasuna eta indartzea bermatuta egon daitezen garraio pribatuaren aldean, erabiltzaileen txartelen bidezko zuzeneko zerbitzu-finantzaketa ez da inoiz ere zerbitzu-kostuaren ehuneko 50 baino handiagoa izanen.

Zerbitzuari lotutako diru-sarreratzat hartuko dira finantzaketarako baliabideak eskuratzeko bidea ematen dutenak, hala nola publizitatea, babesletza edo bestelakoak. Diru-sarbide horiek ezin izanen dute inoiz oztopatu edo arriskuan jarri zerbitzu-emate egokia.

Foru lege honetan 2014rako ezarritako ekarpena erreferentzia hartuta, etorkizuneko zerbitzu-ekitaldi ekonomikoak ixtean, idatz zati honetatik heldutako diru-sarrerak ezarri den ehunekoa gainditzen badute, ezin izanen dira inola ere igo indarreko tarifak, ezta KPIra egokitzeko ere.

Ekarpenak eta transferentziak, bai zerbitzuari atxikitako udalek eginak, bai zerbitzua ematen duen erakundeak zuzenean eginak, direla-eta, 6.bis artikulua, 3. atalak, e) letrak hau dio (guk azpimarratu dugu):

Zerbitzuari atxikita dauden udalek eta zerbitzua kudeatzen duen entitateak egingen dituzten ekarpen ekonomikoak kalkulatzeko, zerbitzuaren ustiapen defizitari begiratuko zaio: ekarpen horiek defizit horren ehuneko 35ekoak izanen dira, behin idatz zati honetako d) letratik heldutako diru-sarrerak kenduta.

Udalen arteko banaketa 6.bis artikulua, 3. atalak, g) letrak ezartzen du:

g) Foru lege honen aplikazio eremuko udalerriei dagokien zatia bakoitzaren biztanle kopuruaren arabera banatzea udalerreri horien artean. Gutxieneko zenbateko edo kuota finko bat ezarri ahalko da, zerbitzuaren gutxieneko eskaintza-maila ematean izandako kostua kontuan hartuko duena. Bestalde, ekarpen hori modulatu ahal izanen da, zerbitzuaren abiadura komertziala hobetzeko eta garraio publikoa hirigintza-antolamenduan egoki integartzeko udal horiek hartzen dituzten neurrien arabera.

Amaitzeko, Nafarroako Aurrekontu Orokorretatik heldutako transferentziak, helburu horretara lotuak, direla-eta, 6.bis artikulua, 3. atalak, f) letrak hau ezartzen du (guk azpimarratu dugu):

Nafarroako Aurrekontu Orokorrek, urtero, behar den diru-kopurua ezarriko dute, izaera finalistaz, behin idatz zati honetako d) letran jasotako ekarpenak kenduta kalkulatuak zerbitzuaren ustiapen defizitaren ehuneko 65 estaltzeko.

6.2. ZERBITZUA USTIATZETIK DATOZEN DIRU-SARRERAK: TARIFEN MARKOA.

6.2.1. Tarifak onartzeko prozedura.

Tarifak onartzeko prozedurari dagokionez, Iruñerriko Mankomunitateari dagokio kontzesiodunak erabiltzaileei exijituko dizkien zerbitzuaren prezioak onartzea. Hala dago jasota Tokiko Korporazioen Zerbitzuaren

Araudiaren 127.1.b) artikuluan. Ordenamenduak ez du jasotzen akordio hori jendaurrean jartzeko berariazko betebeharra.

Izaera fiskaleko eta jarduera ekonomikoa sustatu eta liberalizatzeko presazko neurriei buruzko ekainaren 7ko 7/96 Errege Dekretu-legeari jarraituz (139. zenbakiko EAO), bidaiarien hiri-garraioaren prezioa (2. eranskinean sartuta dago) autonomia-erkidegoaren esparruan baimendutako prezio bat da, eta hura onestea autonomia-erkidegoko prezioen arloko batzordeari dagokio, eta, kasu honetan, Kultura, Turismo eta Erakunde Harremanetarako Departamentuari.

Halaber, Kontsumitzaileen eta Erabiltzaileen Legea onartzeko azaroaren 16ko 1/2007 Errege Dekretu-legearen 39.d) artikuluari jarraituz, tarifak aldatzeko espedienteetan aginduzkoa da kontsumitzaileen eta erabiltzaileen elkarteei entzutea.

Egun dagoen tarifen esparrua bakarra da, Legean jasotako esparruari dagokionez eta eskema honen pean:

Eskudirutan ordaintzea:

- 1) Txartel arrunta, eskudirutan ordaintzeko.
- 2) Txartel arrunta, berezia sanferminetarako.

Garraio-txartelarekin ordaintzea – txanpon-tituluak.

- 3) Bono-bus tarifa.
- 4) Gaueko tarifa.
- 5) Linea-aldaketarako tarifa.
- 6) B gizarte-tarifa: 65 urtetik gorako pertsonak.
- 7) C gizarte-tarifa: familia ugarietako kideak.
- 8) E gizarte-tarifa: %65eko desgaitasuna edo handiagoa duten pertsonak, erabateko ezintasuna edo ezintasun handia dutenak.
- 9) F gizarte-tarifa: gizartetik baztertuta gelditzeko arriskuan dauden pertsonak.

Garraio-txartelarekin ordaintzea – aldi baterako abonua.

- 10) 30 eguneko abonua orokorra.
- 11) 30 eguneko abonua 26 urtetik beherakoentzat (J gizarte-tarifa).
- 12) 30 eguneko abonua familia ugarietarako (C gizarte-tarifa).

Esparru hori eta 2017an indarrean egon diren tarifak abiapuntu hartuta, proposamen hauek planteatzen dira, alde batera utzirik Iruñerriko Mankomunitateak zerbitzuaren prezioak onesteko duen ahalmena.

6.2.2. Bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarreraren zenbatespena.

2015ean berrikuntza handi eta garrantzitsuak egin ziren EHGaren tarifen esparruan, 2014an egon ziren tarifak izoztu edo bere horretan utzita eta tarifa merkeagoak sortuta, hala nola garraio publikoa maiz erabiltzen duten pertsonentzako aldi baterako abonua eta gizartetik baztertuta gelditzeko arriskuan dauden pertsonentzako F gizarte-tarifa.

Neurri horiek ekarri zuten nabarmen gutxitzea bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarrera: **-%8,03 murriztu zen 2014 eta 2016 artean**, bidaiari bakoitzeko 0,59297 euro izatetik (BEZarekin) bidaiari bakoitzeko 0,54536 euro izatera igarotzean (BEZarekin).

Aurrekoa gorabehera, eta kontuan hartuta ez dela bete 8/1998 Foru Legearen 6 bis artikulua 3. ataleko d) letran jasotakoa (11/2014 Foru Legearen bidez aldatua), **2017 honetan berriro ere izoztu edo bere horretan utzi dira tarifak, hirugarren urtez jarraian**. Horrenbestez, egun indarrean dauden tarifak hauek dira:

Tarifa-mota	2017
Txartel arrunta	1,35
Txartel arrunta sanferminetarako	1,60
Bono-busa	0,70
Gaueko zerbitzua	1,02
Linea-aldaketa	0,00
B gizarte-tarifa	0,33
C gizarte-tarifa	0,49
E gizarte-tarifa	0,33
F gizarte-tarifa	0,17
30 eguneko abonua orokorra	30,00
30 eguneko abonua gazteentzat	24,00
30 eguneko abonua familia ugariarentzat	21,00

Beste alde batetik, aurreikusita dago EHGa arautzeko ordenantza eta EHGaren gizarte-tarifen ordenantza aldatzea. Beste aldaketa batzuen artean, berrikuntza hauek izango lituzkete EHGaren tarifei dagokienez:

- Nafarroako Gobernuak handitu egin du berriki bere gazte-txartelaren adin-tartea: tarifa onuragarriagoak ekartzen ditu hiriarteko garraioaren erabileran 30 urte izan arte (30 urteak barne). Irizpide horrekin bat eginez, EHGan dagoen 30 eguneko abonua eta gazteentzat denaren (J gizarte-tarifa) baldintzak aldatuko dira: egun 26 urtetik beherako pertsonentzat da eta 30 urte artekoentzat izatera igaroko da (30 urteak barne).

- Beste alde batetik, CERMI ahalmen urritasuna duten pertsonen ordezkarien Espainiako batzordeak aurkeztutako eskaera bati zati batean erantzunez, aurreikusita dago E gizarte-tarifa, tarifa horretarako baldintzak betetzen dituzten desgaituei ez ezik, beren laguntzaileei ere aplikatzea.

Aldaketa horiek 2018an hartuko dute indarra, eta, horrez gain, proposatuko da tarifak izoztea laugarren urtez jarraian.

2019. urterako, plan honetan aurreikusitako balorazio ekonomikoen eraginetarako eta alde batera utzirik Iruñerriko Mankomunitateak zerbitzuaren prezioak onesteko duen ahalmena, erreferentziazat hartu da tarifak garestitzea aurreko urteko KPlaren ingurukoa eta horretarako %1,5eko balioa kalkulatu da.

Hartara eta plan honetako hurrengo ataletan egingo diren balorazio ekonomikoen eraginetarako, bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarreraren kalkuluak edo zenbatespenak hauek dira:

	2016 (erreal)	2017	2018	2019
Batez besteko tarifa (BEZarekin)	0,54536	0,53262	0,50712	0,51475
Batez besteko tarifa (BEZik gabe)	0,49578	0,48420	0,46101	0,46795
Emendatzea		-%2,34	-%4,79	%1,50

Horrenbestez, **bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarrera -%14,5 murriztuko da 2014 eta 2018 artean**, eta, hartara, tarifengatiko diru-sarrerak zerbitzuaren kostuaren %50 baino gutxiago izatea beteko da, hurrengo atal batean erakusten den moduan.

Aurrekoa gorabehera, zenbatespen horiei arreta berezia jarri beharko zaie Planaren jarraipen- eta eguneratze-fasean, 7. atalean deskribatzen denaren arabera.

6.2.3. Tarifaren bidezko diru-sarreraren zenbatespena.

Tarifaren diru-sarrera konputagarriak dira ekitaldian benetan lortutakoak, eta horien kuantifikazioa ekitaldi bakoitzeko bidaiari-kopuruaren zenbatespenak eta tarifa-motaren arabera erabilera-banaketa-zenbatespenetik ateratzen den batez besteko tarifak ematen dute.

Aurreko atalean ekitaldi bakoitzerako kalkulaturako batez besteko tarifaren datuak hartuta –garraio publikoaren tarifaren markoari dagozkion alderdi guztiak zehatz garatzen ditu atal horrek, plan hau betetzeko aintzat hartu beharrekoa–, eta bai 4. atalean jasotako bidaien eskaeraren zenbatespenak ere, plan honen indarraldiko hiru urteetarako tarifengatiko diru-sarreraren aurreikuspen hau lortzen da:

2017	2018	2019
------	------	------

Batez besteko tarifa (BEZik gabe) (6.2.2.)	0,48420	0,46101	0,46795
Batez besteko tarifa emendatzea	-%2,34	-%4,79	%1,50
BIDAIARI ZENBATETSIK (4)	37.000.000	37.900.000	38.500.000
TARIFENGATIKO DIRU-SARRERAK, GUZTIRA	17.915.450,00	17.472.446,82	18.016.145,00

8/1998 Foru Legeak 6.bis artikuluan, 3. atalean, d) letran, tarifen bidez dirua biltzeko ezartzen duen baldintza dela-eta, zerbitzuaren kostuaren estaltzea, tarifengatiko diru-sarreraren bidezkoa eta plan honen ondoriozkoa, hau da:

	2017	2018	2019
Tarifengatiko diru-sarrerak, guztira	17.915.450,00	17.472.446,82	18.016.145,00
Planaren kostua, guztira	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78
TARIFEN BIDEZ KOSTUAK ESTALTZEA	%54,46	%49,46	%49,17

Horrenbestez, Planaren lehen urtean izan ezik, betetzen da erabiltzaileen txartelen bidezko zuzeneko zerbitzu-finantzaketa ez dela inoiz ere zerbitzu kostuaren ehuneko 50 baino handiagoa izango, Foru Legeak ezarritako gehieneko kopurua. Hori dela-eta, proposatu da 2018an ez emendatzea tarifak, aurreikusten baita tarifengatiko estaldura 2017an %50etik gorakoa izango dela. Aurreikuspen horiei arreta berezia jarri beharko zaie, 7. atalean jasotzen denaren arabera.

6.2.4. Bidaiarien helburua ez betetzeagatiko zigorra.

Baldintzen Pleguko 12. artikulua betetze aldera, kontzesiodunak ezarri behar izan zuen bere eskaintzan eta ekitaldi bakoitzerako bidaiarien gutxieneko konpromiso bat. Konpromiso hori ez bada betetzen, plegu berbereko 74. artikuluan araututako zigorra ezartzea dakar, eta honen baliokidea da: eskaintako bidaiarien kopuruaren eta egiazki lortutakoaren arteko aldea bider ekitaldiaren emaitza den batez besteko tarifa (74. artikulua berak arautzen du hobariak kalkulatzeko, eskaintako konpromisoa gainditzen deneko kasurako).

2013ko ekainaren 27an Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak lortutako akordioak (akordio horren arabera zati batean onartzen zen enpresa kontzesiodunak oreka ekonomikoa hausteko eskaera) aldatzen du, besteak beste eta 2013ko urtarrilaren 1eko eraginarekin, aipatutako 74. artikulua hori, eta hasierako idazketaren arabera kalkulaturako zenbatekoaren %35era murrizten du zigorra. Akordio horren eraginak, hasiera batean, 2016ko abenduaren 31n amaitu ziren, nahiz eta akordioak berak jasotzen zuen luza zitezkeela kontratua bukatu arte, kontzesiodunak aurretik eskatuta, uste bazen aldaketa ekarri zuten inguruabarrek bere horretan jarraitzen zutela. Hartara, Iruñerriko Mankomunitateko Batzar Nagusiak 2016ko abenduaren 29an hitzartu zuen kontratuaren bukaera arte luzatzea aldaketa horiek.

Beste alde batetik, hasieran eskainitako bidaiarien konpromisoa zenbait aldiz doitu eta egokitu da, zerbitzuaren eskaerari eragiten dioten hainbat arrazoiengatik (ibilbideak eta maiztasunak aldatzea, lineak kentzea, egin ez diren zabalkundeak...).

Planeko hiru ekitaldietako bakoitzari aplikagarria zaion bidaiarien konpromisoa aintzat hartuta, eta bai zerbitzuaren benetako eskaeraren aurreikuspenak eta emaitza den batez besteko tarifa ere –aurreko atalean adierazi direnak–, eta egun indarrean dagoen idazketan Pleguan ageri diren xedapenak aplikatuta, bidaiarien konpromisoa ez betetzeagatik zigor-aurreikuspen hau lortzen da:

	2017	2018	2019
Benetako bidaiari zenbatetsiak (4)	37.000.000	37.900.000	38.500.000
Bidaiarien konpromiso doituak	42.190.776	42.770.532	43.349.634
Diferentzia	-5.190.776	-4.870.532	-4.849.634
Batez besteko tarifa (BEZik gabe) (6.2.2.)	0,4842	0,4610	0,4680
ZIGORRA (%35)	879.680,81	785.860,34	794.370,05

Plan honetako 5.2.4 atalean aurreratzen den moduan, zigor hau, bere izaeragatik eta esanahiarengatik, tarifengatiko diru-sarreraren zerbitzuaren finantzaketaren zati osagarri gisa hartu behar da.

6.2.5. Zerbitzua ustiatzetik eratorritako beste diru-sarrera batzuk.

Hiri-garraioaren eta taxiaren zerbitzuak kudeatzean Iruñerriko Mankomunitateak garatutako jarduerak gauzatzetik diru-sarrera arrunt batzuk eratortzen dira, plan hau finantzatzera bideratzen direnak. Izaera horretako diru-sarrerak Planaren aldirako hauek dira:

	2017	2018	2019
Garraioa ordaintzeko txartelak jaulkitzeagatiko tasak	90.000,00	90.000,00	90.000,00
Taxiaren zerbitzuko izapideengatiko hainbat tasa	73.000,00	57.159,00	57.159,00
Isunak eta errekarquak	5.841,00	5.841,00	5.841,00
Interesengatiko finantza diru-sarrerak	1.000,00	1.000,00	1.000,00
Administrazioak kudeatzeagatiko diru-sarrerak, guztira	169.841,00	154.000,00	154.000,00

6.3. AURREKONTUETAKO DIRU-IZENDAPENAK: NAFARROAKO GOBERNUAREN ETA UKITUTAKO UDALEN EKARPENAK.

6.3.1. Ekarpinak zehazteko erabilitako irizpideak.

8/1998 Foru Legeak ezartzen du hiriko garraio publikoa finantzatu ahal izango dela, besteak beste, diru-sarrera hauen bidez:

- a) Zerbitzua ustiatzearen ondoriozko diru sarrerak.
- b) Foru Komunitateko Administrazioetik, Estatuko Administrazioetik zein Europako Batasuneko erakundeetatik jasotako diru sarrerak, nolanhikoak direla.
- c) Lege honen aplikazio eremuaren barruko udalerrietatik jasotzen diren diru sarrerak.
- d) Legearen aldetik, bidezko diren gainerakoak.

Zerbitzua ustiatzearen ondoriozko diru-sarrerekin estaltzen ez diren kostuak aurreko b), c) eta d) puntuetan aurreikusitako ekarpenek estaliko dituzte. Zehazki, 8/1998 Foru Legeak ezartzen du Foru Komunitateko Administrazioaren ekarpenek eta eremuaren barruko udalerrietatik datozenek zerbitzuaren ustiapen-defizita estali beharko dutela. Zerbitzuaren ustiapen-defizita ekarriko du hauen arteko diferentziak: planak ekitaldi bakoitzerako duen kostua (5.4 atala), tarifengatiko diru-sarrerak kenduta (6.2.3 atala), bidaiariaren helburua ez betetzeagatiko zigorra (6.2.4 atala) eta zerbitzua ustiatzetik eratorritako gainerako diru-sarrerak (6.2.5 atala).

Nolanahi ere, eta hurrengo atalean garatu eta justifikatzen den gisa, hala kalkulaturako defizitaren gainean behin-behineko doitze batzuk egin behar dira, emaitza diren ekarpenak ekitaldi bakoitzeko aurrekontuetako premietara egokitzeke.

6.3.2. Doitzeak, operadoreari ordainketen eta likidazioen aurrekontuetako egoztean denbora-diferentziengatik.

Aurretik kalkulaturako gauzatze-kostuak, eta bai kudeaketa-pizgarriak ere, urte natural bakoitzak hartzen duen aldiaren egindako jardueren emaitza moduan ekitaldi bakoitzean sorrarazitakoei dagozkie. Hala ere, plan honen aurrekontu- eta finantza-ebaluazioaren eraginetarako, kontuan hartu behar da, kontzesioa arautzen duen Pleguarekin bat eginez, kontzesiodunari eman beharreko ordainsariaren zati handiena jarduera egiten den ekitaldi bereko aurrekontuaren arabera ordaintzen bada eta horri egozten bazaio ere, adierazgarria den zati bat atzeratuta gelditzen dela ekitaldiaren behin betiko likidaziora eta likidazio hori hurrengo urtea aski aurreratua delarik egiten dela eta haren aurrekontuari egozten zaiola. Hartara, Pleguan ezarritako prozeduraren arabera, eta hori aldaraziko luketen baldintzak batera gertatuko balira izan ezik, ekitaldian egin beharreko ordainketatik kanpo eta behin betiko likidazioaren unerako atzeratuta geldituko dira kontzesiodunari urtero eman beharreko diru-laguntzaren zati hauek (gauzatze-kostuek gehi pizgarriek eta zigorrek zehaztuta, eta tarifengatiko diru-sarrerak kenduta):

- Pleguak "konturako ordainketak" esaten dionaren abenduko zenbatekoa, eta horrek esan nahi du ekitaldiaren hasieran aurreikuspenetan oinarrituta kalkulaturako diru-laguntza osoaren hamabiren bat eta kudeaketa pizgarriak kenduta.

- Kudeaketa-pizgarrien zenbateko osoa, aurreko paragrafoan adierazi den moduan, ez baitira sartzen "konturako ordainketen" kalkuluan.
- "Konturako ordainketen" kalkuluan aintzat hartutako zenbatespenekin lotuta benetan gertatu diren desbideratze guztien eragin osoa (prezioak, obra unitateak...).

Pleguan aurreikusitako prozedurak aplikatuta, plan honetako ekonomia- eta finantza-egoera osatzen duten gainerako aurreikuspenekin sendo, taula honetan erakusten da ordaintzea eta aurrekontuetan aitortzea hurrengo ekitaldira atzeratuta geldituko litzatekeen ekitaldi bakoitzeko diru-laguntzaren zenbatekoa:

2016ko likidazioa, 2017an ordaindu beharrekoa	2017ko likidazioa, 2018an ordaindu beharrekoa	2018ko likidazioa, 2019an ordaindu beharrekoa	2019ko likidazioa, 2020an ordaindu beharrekoa
34.070,75	390.692,53	1.424.463,81	1.495.640,39

Horren ondorioz, ekitaldi bakoitzeko aurrekontuetako finantza-beharrak handitu egiten dira aurreko ekitaldiko likidazioari aurre egin behar zaiolako eta murriztu egiten dira hurrengo aurrekontu-ekitaldiaren kontu azken likidazioa atzeratuta gelditzen den gauden ekitaldiko zatia edo zenbateko ez delako ordaintzen. Plan honek hartzen dituen hiru ekitaldietarako eragin garbi hau du:

	2017	2018	2019	Plan osoa
Doitzeak aurrekontuei egozteagatik:				
Doitze negatiboa, finantzatzeko premia handiagoagatik: aurreko ekitaldiko likidazioaren zenbatekoa, gauden ekitaldian egin beharrekoa.	-34.070,75	-390.692,53	-1.424.463,81	-1.849.227,09
Doitze positiboa, finantzatzeko premia txikiagoagatik: gauden ekitaldiko likidazioaren zenbatekoa, hurrengo ekitaldian egin beharrekoa.	390.692,53	1.424.463,81	1.495.640,39	3.310.796,73
Finantzaketako doitze garbia	356.621,78	1.033.771,28	71.176,58	1.461.569,64

6.3.3. Aurrekontu-defizit doituaren kalkulua.

Aurreko atalak kontuan hartuta, aurrekontu-defizit doituaren kalkuluak, hau da, ekarpen publikoen urteroko zenbatekoa zehazten duen defizitak, emaitza hauek izango litzuzke:

	2017	2018	2019	Plan osoa
--	------	------	------	-----------

Kontzesioaren kostu gordina	30.523.103,69	32.547.170,34	33.838.381,34	96.908.655,37
Administrazioak bere gain hartutako kostuak	2.371.855,85	2.779.255,26	2.802.158,44	7.953.269,55
PLANAREN KOSTUA, GUZTIRA	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78	104.861.924,92
Tarifen bidezko diru-sarrerak	17.915.450,00	17.472.446,82	18.016.145,00	53.404.041,82
Bidaiarien konpromisoa ez betetzeagatiko zigorra	879.680,81	785.860,34	794.370,05	2.459.911,20
Administrazioak kudeatzeagatiko diru-sarrerak	169.841,00	154.000,00	154.000,00	477.841,00
DEFIZIT GORDINA	13.929.987,73	16.914.118,44	17.676.024,73	48.520.130,90
Egozteko denbora-diferentziengatiko doitzeak:				
Gehiago: aurreko ekitaldiko likidazioaren zenbatekoa, gauden ekitaldian egin beharrekoa	34.070,75	390.692,53	1.424.463,81	1.849.227,09
Gutxiago: gauden ekitaldiko likidazioaren zenbatekoa, hurrengo ekitaldian egin beharrekoa	-390.692,53	-1.424.463,81	-1.495.640,39	-3.310.796,73
DEFIZIT GARBIA, EKARPENEN BIDEZ ESTALI BEHARREKOA	13.573.365,95	15.880.347,16	17.604.848,15	47.058.561,26

6.3.4. Ekarpenen kalkulua.

Foru Komunitateko Administrazioetik datozen diru-sarrerak. 8/1998 Foru Legearekin bat eginez, haien ekarpena kalkulatu da zerbitzuaren ustiapen-defizitaren %65 estaltzeko moduan, hau da, hauen arteko diferentziaren %65: planak ekitaldi bakoitzerako duen kostua (5.4 atalean kalkulaturik), tarifengatiko diru-sarrerak kenduta, bidaiarien helburua ez betetzeagatiko zigorra eta zerbitzua ustiatzetik eratorritako gainerako diru-sarrerak, eta bai aurrekontuei egozteko denbora-diferentziengatiko doitzea ere (6.3.2 atala).

Udalerrietatik datozen diru-sarrerak. 8/1998 Foru Legea aplikatzeko eremuaren barnean daudenek zerbitzuaren ustiapen-defizitaren %35 estaliko dute. 6.bis artikuluan, 3. atalean, g) letran, ezarrita dagoena kontuan hartuta, udalerrri bakoitzak ordaindu beharreko zenbatekoa kalkulatu da formula binomial baten emaitza moduan. Formula horrek du:

- **Urteko zati finko bat**, bera udalerrri guztietarako.
- **Zati aldakor bat**, udalerrri bakoitzak duen biztanle kopuruaren arabera kalkulaturik.

Urteko zati finkoa kalkulatu da kontzeptu horretarako aurreko Planean 2016an ezarritako balioetik abiatuta (53.487,46 euro), 2017rako murriztuta plan horretan 2016rako emaitza den defizitarekin (-%9,24) lotuta aurreko atalean kalkulatu den defizitak egin duen proportzio berean. Urteko zati finkoa kalkulatzeko hurrengo urteetan, aurreko urtean lortutako balioa emendatuko da defizitak egiten duen proportzio berean (%17,0 2018an eta %10,9 2019an).

Udalek egin beharreko ekarpenen gainerako zenbatekoa plan honetako hiru ekitaldietako bakoitzean haien artean banatu da, udalerrri bakoitzak Eskualdeko Hiri Garraioaren eremuko biztanle guztien gainean duen biztanle kopuruaren heinean.

Planaren indarraldi osorako udalerrrien biztanle-kopurua kalkulatu da 2016ko urtarrilaren 1ean zeuden biztanle-kopuru ofizialen arabera.

Aurreko atalean kalkulaturako defizita oinarri hartuta, eta Legean ezarritako irizpideak aplikatuta, ekarpen hauek ditugu:

EKARPENEN LABURPENA.

	2017	2018	2019
UDALAK	4.750.678,08	5.558.121,51	6.161.696,85
NAFARROAKO GOBERNUA	8.822.687,87	10.322.225,65	11.443.151,30
EKARPENAK, GUZTIRA	13.573.365,95	15.880.347,16	17.604.848,15

Udalei dagozkien ekarpenak direla-eta, udalerrri bakoitzak egin beharrekoak daude zehaztuta taula honetan:

	2017				2018			
	Biztanleak	Zati finkoa	Zati aldakorra	Ekarpena	Biztanleak	Zati finkoa	Zati aldakorra	Ekarpena
ANTSOAIN	10.817	48.544,46	123.194,98	171.739,44	10.817	56.795,26	144.133,67	200.928,93
ARANGUREN (Mutiloa)	9.211	48.544,46	104.904,22	153.448,68	9.211	56.795,26	122.734,15	179.529,41
BARAÑAIN	20.325	48.544,46	231.481,74	280.026,20	20.325	56.795,26	270.825,26	327.620,52
BERIAIN	3.890	48.544,46	44.303,27	92.847,73	3.890	56.795,26	51.833,22	108.628,48
BERRIOBEITI (Artika, Aitzoain, Berriobeiti eta Berriogoiiti)	6.278	48.544,46	71.500,24	120.044,70	6.278	56.795,26	83.652,69	140.447,95
BERRIOZAR	9.756	48.544,46	111.111,23	159.655,69	9.756	56.795,26	129.996,13	186.791,39
BURLATA	18.338	48.544,46	208.851,77	257.396,23	18.338	56.795,26	244.349,01	301.144,27
ZIZUR (Zizur Txikia)	2.385	48.544,46	27.162,80	75.707,26	2.385	56.795,26	31.779,50	88.574,76
ESTERIBAR (Oloki)	942	48.544,46	10.728,45	59.272,91	942	56.795,26	12.551,90	69.347,16
EZKABARTE (Arre, Oriain)	1.194	48.544,46	13.598,48	62.142,94	1.194	56.795,26	15.909,74	72.705,00
GALAR (Cordovilla)	696	48.544,46	7.926,75	56.471,21	696	56.795,26	9.274,02	66.069,28
UHARTE	6.895	48.544,46	78.527,26	127.071,72	6.895	56.795,26	91.874,06	148.669,32
ORKOIEIN	3.802	48.544,46	43.301,04	91.845,50	3.802	56.795,26	50.660,65	107.455,91
IRUÑA	195.650	48.544,46	2.228.260,89	2.276.805,35	195.650	56.795,26	2.606.984,63	2.663.779,89
EGUESIBAR (Olatz, Gorraitz eta Sarriguren)	18.597	48.544,46	211.801,52	260.345,98	18.597	56.795,26	247.800,12	304.595,38
ELORTZIBAR (Noain)	6.700	48.544,46	76.306,40	124.850,86	6.700	56.795,26	89.275,73	146.070,99
ATARRABIA	10.317	48.544,46	117.500,47	166.044,93	10.317	56.795,26	137.471,30	194.266,56
ZIZUR NAGUSIA	14.612	48.544,46	166.416,29	214.960,75	14.612	56.795,26	194.701,05	251.496,31
UDALAK, GUZTIRA	340.405	873.800,28	3.876.877,80	4.750.678,08	340.405	1.022.314,68	4.535.806,83	5.558.121,51

	2019			
	Biztanleak	Zati finkoa	Zati aldakorra	Ekarpena
ANTSOAIN	10.817	62.962,85	159.785,64	222.748,49
ARANGUREN (Mutiloa)	9.211	62.962,85	136.062,26	199.025,11
BARAÑAIN	20.325	62.962,85	300.235,10	363.197,95
BERIAIN	3.890	62.962,85	57.461,97	120.424,82
BERRIOBEITI (Artika, Aitzoain, Berriobeiti eta Berriogoiti)	6.278	62.962,85	92.736,83	155.699,68
BERRIOZAR	9.756	62.962,85	144.112,85	207.075,70
BURLATA	18.338	62.962,85	270.883,70	333.846,55
ZIZUR (Zizur Txikia)	2.385	62.962,85	35.230,54	98.193,39
ESTERIBAR (Oloki)	942	62.962,85	13.914,96	76.877,81
EZKABARTE (Arre, Orikain)	1.194	62.962,85	17.637,43	80.600,28
GALAR (Cordovilla)	696	62.962,85	10.281,11	73.243,96
UHARTE	6.895	62.962,85	101.850,97	164.813,82
ORKOIEN	3.802	62.962,85	56.162,06	119.124,91
IRUÑA	195.650	62.962,85	2.890.085,98	2.953.048,83
EGUESIBAR (Olatz, Gorraitz eta Sarriguren)	18.597	62.962,85	274.709,58	337.672,43
ELORTZIBAR (Noain)	6.700	62.962,85	98.970,49	161.933,34
ATARRABIA	10.317	62.962,85	152.399,78	215.362,63
ZIZUR NAGUSIA	14.612	62.962,85	215.844,30	278.807,15
UDALAK, GUZTIRA	340.405	1.133.331,30	5.028.365,55	6.161.696,85

6.3.5. Galdagarritasuna, prozedura eta ordainketen egutegia.

Aurreko puntuan ezarritako ekarpenek aurreikuspen izaera dute. Zerbitzuaren defizit errealarari egokitu beharko zaizkio, jarraian dagoen likidazio prozeduraren arabera:

- Urteko lehen hiru hiruhileko naturaletako bakoitzaren aurreneko hamabost egunen barnean, haietako bakoitzean, 6.3.4. aurreko puntuan aurreikusitako ekarpenen zenbatekoaren laurdena likidatuko da.
- Urteko laugarren hiruhilekoari dagokion likidazioa, era berean, haren lehen hamabost egunen barnean egingo da, baina likidazio horren zenbatekoa egokituko zaie helburu horretarako Iruñerriko Mankomunitateko zerbitzu teknikoek eta ekonomikoek, likidazioaren aurreko egunetan, egindako txostenean ekitaldia ixteko jasotako aurreikuspenei. Erregularizazio hori, edonola ere, behin-behinekoa izango da, eta, alde batera utzirik hurrengo puntuak erreferentzia egiten dion azken likidazioaren emaitza, inolaz ere ezingo du ekarri ekitaldi horretarako hasieran finkatutako ekarpenak gorantz handitzea. Eraginkortasuna mugatuko da aurreikuspenek soberakina dagoela adierazten dutenerako, murrizteko aukera ematen dutenerako; gainerakoan, laugarren hiruhileko honetan likidatu beharreko ekarpenen zenbatekoa aurreko hiruhilekoetako bakoitzeko berbera izango da, 6.3.4. aurreko puntuan aurreikusitako ekarpenen zenbatekoaren laurdenaren baliokidea. Salbuespen moduan, behin-behineko erregularizazio hau ez da 2017ko ekitaldiari aplikatzekoa izango, kontuan izanik Iruñerriko Hiriko Garraioko VI. Plana egiteko eta onartzeko egunak bat datozela behin-behineko erregularizazio hau kalkulatzeko aurreikusitakoekin. Hartara, ekitaldi horretarako hasiera batean finkatutako ekarpenek ekitaldia ixtetik hurbil dauden aurreikuspen batzuei erantzuten diete eta atal honetan aurreikusitako behin-behineko erregularizazioa gauzatu balitz aplikatzekoak izango ziren berberak dira.
- Ekitaldia itxi eta likidatu ondoren, Iruñerriko Mankomunitateko zerbitzu teknikoek eta ekonomikoek ekitaldiaren defizit garbia behin betiko kalkulatu dute eta ondorioz finkatuko dituzte ekitaldi itxiari dagozkion behin betiko ekarpenak. Prozedura honetako aurreko bi pausoen arabera benetan likidatutako ekarpenekiko sor litezkeen desberdintasunak, positiboak edo negatiboak izan, erregularizatuko dira ixte horren hurrengo lehen hiruhileko-likidazioan. Hartara, behin betiko erregularizazio horretako emaitzaren arabera zenbatekoa murriztu edo handitu egingo da. Erregularizazio hori, era berean, aplikatzekoa izango da 2017ko ekarpenei, V. Garraioko Planaren 2016ko ekitaldian kudeaketaren behin betiko emaitzarekin lotuta, hau haren jarraipena baita eta era berean aurreikusten baitzuen erregularizazio hau. Plan honen azken eranskinean jasotzen da 2016ko ekitaldiko behin betiko erregularizazioa, Iruñerriko Mankomunitateko lehendakariaren uztailaren 10eko 281/2017 Ebazpenaren bidez gauzatutakoa.

Zerbitzuaren defizit erreala kalkulatzeko, bai behin-behineko fasean, ekitaldia itxi aurrekoan, bai behin betikoan, itxi ondorengoan, irizpide hauek hartu beharko dira aintzat:

- Plan honetan (3. atalean) aurreikusitako jarduketak guztiak gauzatzetik eratorritako gastuak zenbatuko dira, ezarritako gastu-muga globaletaraino.
- Denbora-egozpenaren irizpidea izango da aurrekontu-sortzapenarena, ekitaldi bakoitzari egotzita hartan benetan aitortutako obligazioak, irizpide honen aplikazioa izango da aurreko 6.3.3. atalak erreferentzia egiten dien "egozpenen denbora-desberdintasunengatiko doitzeak" justifikatzen dituen eta ekartzen duena "ekarpenekin estali beharreko defizit garbia", atal horretan sortutakoa eta kalkuluen azken xedea. Bereziki, irizpide hori aplikatzekoa izango da kontzesio-kontratuaren bertutez zerbitzuaren enpresa kontzesiodunari egindako ordainketei, eta ekitaldi bakoitzerako zenbatuko dira bertan benetan ordaindutako konturako hileko ordainketak eta bai aurreko ekitaldiko zerbitzuen behin betiko likidazioaren zenbateko garbia, likidazio praktikatua eta gaudenean aitortutakoa. Hartara, ez da beharrezkoa izango mendean jartzea eta ekitaldi bakoitzaren behin betiko defizit garbia berriro kalkulatzeko atzeratzea kontzesiodunak emandako zerbitzuen behin betiko urteko likidaziora, haren emaitza hurrengo ekitaldiari egotzi beharko baitzaio.
- Zerbitzuaren defizita kalkulatzeko behin-behineko fasean, urte bakoitzeko laugarren hiruhilekoan egin beharrezkoa, irizpide horiei lotuko zaie, egiten den eguna arte aitortutako obligazio eta eskubide guztiak bilduko ditu eta, gainera, ekitaldia ixteko eguna arte aitortutak joko direla uste den obligazio eta eskubideen, modu arrazoituari eta justifikatuari, aurreikuspena barnean hartuko du.

Ekarpenak berriro kalkulatzeko egingo da dagokion ekitaldirako plan honetan hasieran finkatutakoek euren artean duten proportzionaltasun bera daukatela kontuan izanda. Hau da:

- Zerbitzuaren defizit garbiaren erregularizazioaren emaitza, behin-behinekoa edo behin betikoa, Foru Komunitateko Administrazioak egin beharreko ekarpeni jasanaraziko zaie %65ean eta gainerako %35ean 8/1998 Foru Legea aplikatzeko esparruaren barnean dauden udalerrien ekarpeni.
- Era berean, udalerrien arteko defizitaren erregularizazioaren zenbatekoaren %35aren banaketa dagokion garraioko planean erregularizazioaren xede den ekitaldian bakoitzerako finkatutako ekarpenen proportzio zuzenean egingo da, eta, hartara, hasierako aurreikuspenen gaineko desbideratzeak, positiboak edo negatiboak izan, defizita berriro kalkulatzeko eragiten duenak, proportzio berean eragingo die udalerriz guztiei eta bakoitzari.

Iruñerriko Mankomunitateko lehendakariaren ebazpenaren bidez egingo dira likidazio guztiak, eta organo hori bera izango da gerta daitezkeen erreklamazioak edo desadostasunak ebazteko eskumena izango duena. Behin-behineko erregularizazioari eta behin betikoari dagozkion zerbitzu teknikoaren eta ekonomikoaren txostenak eta gauzatzeko jarduketak bete direla egiaztatzen duten dokumentuak (hori guztia 7.3. atalean deskribatzen denaren arabera) dagokion erregularizazioa egiten den likidazioari dagokion txostenean sartuko dira, eta kopia igorriko zaie interesdunei, likidazioaren jakinarazpenarekin batera.

Emaitza diren kopuruak Mankomunitateak erabakian zehazten duen kontu zenbakian ordaindu beharko dira, erabakia jakinarazi eta hurrengo hogeita hamar egunen barnean.

6.4. BESTE DIRU-SARRERA BATZUK.

Aurreko ekitaldietako esperientzia ikusita, gerta liteke diru-sarrera gehigarriak izatea, hala nola beste administrazio batzuen diru laguntzak, hitzarmenak eta abar. Dena den, diru-sarrera horiek, aurrez esaten oso zailak izateaz gain, Planean aurreikusitakoei gehitutako jarduera jakin batzuk gauzatzeari lotuta egoten dira, eta, horrenbestez, hasiera batean, ez dira ebaluatu plana finantzatzeko iturri gisa. Hala ere, horrek ez du esan nahi lortzeko aukerari uko egingo zaionik eta ez da eragozpena izango, izaera horretako diru-sarrerak erregistratzen badira, zerbitzuaren diru-sarrera gisa sartzeko kontuan benetan eta zerbitzuaren defizit garbia, behin-behinekoa edo behin betikoa, gutxitzeko faktore gisa, ekarpenak erregularizatzeko eraginetarako, aurreko puntuan ezarri den prozeduraren arabera.

6.5. FINANTZAKETAREN LABURPENA.

	2017	2018	2019	<i>Plana, guztira</i>
Tarifen bidezko diru-sarrerak	17.915.450,00	17.472.446,82	18.016.145,00	53.404.041,82
Bidaiarien konpromisoa ez betetzeagatiko zigorra	879.680,81	785.860,34	794.370,05	2.459.911,20
Administrazioak kudeatzeagatiko diru-sarrerak	169.841,00	154.000,00	154.000,00	477.841,00
Denbora-diferentziengatiko doitze garbia	356.621,78	1.033.771,28	71.176,58	1.461.569,64
Nafarroako Gobernuaren ekarpena	8.822.687,87	10.322.225,65	11.443.151,30	30.588.064,82
Udalen ekarpena	4.750.678,08	5.558.121,51	6.161.696,85	16.470.496,44
FINANTZAKETA, GUZTIRA	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78	104.861.924,92

6.6. PLANAREN EKONOMIA-FINANTZA LABURPENA.

	2017	2018	2019	<i>Plana, guztira</i>	<i>% guztiaren gainean</i>
KONTZESIOAREN KOSTU GORDINA	30.523.103,69	32.547.170,34	33.838.381,34	96.908.655,37	%92,42
ADMINISTRAZIOAK BERE GAIN HARTUTAKO KOSTUAK	2.371.855,85	2.779.255,26	2.802.158,44	7.953.269,55	%7,58
PLANAREN KOSTUA, GUZTIRA	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78	104.861.924,92	%100,00
TARIFEN BIDEZKO DIRU-SARRERAK	17.915.450,00	17.472.446,82	18.016.145,00	53.404.041,82	%50,93
BIDAIARIEN KONPROMISOA EZ BETETZEAGATIKO ZIGORRA	879.680,81	785.860,34	794.370,05	2.459.911,20	%2,35
ADMINISTRAZIOAK KUDEATZEAGATIKO DIRU-SARRERAK	169.841,00	154.000,00	154.000,00	477.841,00	%0,46
DENBORA-DIFERENTZIENGATIKO DOITZE GARBIA	356.621,78	1.033.771,28	71.176,58	1.461.569,64	%1,39
NAFARROAKO GOBERNUAREN EKARPENAK	8.822.687,87	10.322.225,65	11.443.151,30	30.588.064,82	%29,17
UDALEN EKARPENAK	4.750.678,08	5.558.121,51	6.161.696,85	16.470.496,44	%15,71
FINANTZAKETA, GUZTIRA	32.894.959,54	35.326.425,60	36.640.539,78	104.861.924,92	%100,00

PLANAREN JARRAIPENA ETA EGUNERATZEA

7. PLANAREN JARRAIPENA.

7.1. PLANAREN JARRAIPENA.

Ikusitako errealitatearen eta garraioko plan hau idaztean egindako aurreikuspenen eta hipotesien arteko bat-etortzearen jarraipen orokorraz gain, egokia da Plana garatzen den bitartean jarraipen eta ebaluazio berezia egiteko elementuak ezartzea. Zehazki, hauek dira:

1. **Iruñerriko Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren emaitzak (IHMP):** Behin betiko onetsita dagoen proposamen bat dagoenean (3.1.2 atala irakurri), garraioko planaren edukia berrikusi beharko da, baldin eta eragiten badio indarraldian.
2. **Garraioko azterlanen emaitzak:** Haien arabera (3.3 atala irakurri), berekin ekar dezakete garraioko plan honen edukia berrikustea.
3. **Gutxiago kutsatzen duten energietarako planaren emaitzak:** Egindako proben arabera (3.4 atala irakurri), garraioko planaren edukia berrikusi beharko da, baldin eta eragiten badio indarraldian.
4. **Tarifengatiko diru-sarreraren bilakaera:** Bidaiari-kopuruaren eta bidaiari bakoitzeko batez besteko diru-sarreraren bilakaera zein izan den kontuan hartuta, tarifengatiko diru-sarreraren zenbatespenak bete diren berrikusiko da (6.2.3 atala), diru-sarrera horiek zerbitzuaren kostuen %50 baino txikiagoak izateko baldintza betetzen den edo ez egiaztatze aldera. Emaitza horiek bereziki hartu dira kontuan 2018rako eta 2019rako tarifak proposatzeko unean.

Beste alde batetik, Mankomunitateak urteko kudeaketa-txostena egingo du, eta bertan sartuko ditu zerbitzuaren emaitzak, haren kalitatearen parametroak, ekitaldiko aurrekontu-emaitza, aurreko elementuen jarraipena eta, zerbitzua gauzatzeari dagokionez, nabarmen eta adierazgarri jotzen diren alderdiak.

7.2. PLANAREN JARRAIPENERAKO BATZORDE TEKNIKOA.

Planean jasotako lanen eta haren emaitzen benetako jarraipena egiteko xedearekin, jarraipena egiteko batzorde tekniko bat eratuko da, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioako hiru ordezkari eta Iruñerriko Mankomunitateko hiru ordezkari osatuta. Batzorde horrek, hain zuzen, eginkizun hauek izango ditu:

- Plana betetzeari jarraipena egitea.
- Zerbitzuaren ustiapen-datuei jarraipena egitea, eskaintzari, erabiltzaileei eta tarifengatiko diru-sarrerei dagozkien.
- Planean jasotako aurreikuspen ekonomikoei jarraipena egitea.

- Urteko erregularizazioak aztertzea, onetsi aurretik.

Batzorde tekniko hori lau hilean behin bilduko da, eta, edozein kasutan, aldeetako batek eskatzen duen guztietan.

7.3. LIKIDAZIOEN BEHIN-BEHINEKO ETA BEHIN BETIKO ERREGULARIZAZIOAK JUSTIFIKATZEKO DOKUMENTUAK.

Amaitutako ekitaldiari dagokion behin betiko erregularizazioaren likidazio-espeditentean, Mankomunitateak sartuko du, zerbitzu teknikoaren eta ekonomikoaren txostenekin batera, eta egindako jarduketak egiaztatze dokumentu moduan, ekitaldian aitortutako gastuen eta diru-sarreraren egiaztatze-zertifikatua, txosten batekin batera, non zehaztuko diren zerbitzuaren datu nabarmenenak aipatutako ekitaldi horretan.

Uneko ekitaldiari dagokion behin-behineko erregularizazioaren likidazio-espeditentean, Mankomunitateak sartuko du, zerbitzu teknikoaren eta ekonomikoaren txostenekin batera, aurreko ekitaldiari dagokion zerbitzuaren enpresa kontzesiodunari egindako likidazioa egiaztatzen duen zertifikatua, 5.2 atalaren arabera zerbitzua kontzesioan gauzatzearen kostuak eta 6.2 atalaren arabera zerbitzua ustiatzetik datozen diru-sarrerak zehaztuta, txosten batekin batera, non zehaztuko diren zerbitzuaren datu nabarmenenak aipatutako ekitaldi horretan.

ERANSKINA

ERANSKINA.

Informazioa emateko helburu bakarrarekin, 2016ko ekitaldiko behin betiko erregularizazioaren emaitza ageri da jarraian, Iruñerriko Mankomunitateko lehendakariaren uztailaren 10eko 281/2017 Ebazpenaren arabera praktikatua. Balioa -145.810,68 eurokoa da:

	Ekarpena EHGaren Planera, 2017an	2016ko behin betiko erregularizazioa (281/2017 Ebazpena)	GUZTIRA
ANTSOAIN	171.739,44	-1.873,80	169.865,64
ARANGUREN (Mutiloa)	153.448,68	-1.505,53	151.943,15
BARAÑAIN	280.026,20	-3.123,60	276.902,60
BERIAIN	92.847,73	-997,55	91.850,18
BERRIOBEITI (Artika, Aitzoain, Berriobeiti eta Berriogoiti)	120.044,70	-1.245,32	118.799,38
BERRIOZAR	159.655,69	-1.704,88	157.950,81
BURLATA	257.396,23	-2.769,75	254.626,48
ZIZUR (Zizur Txikia)	75.707,26	-813,11	74.894,15
ESTERIBAR (Olloki)	59.272,91	-620,42	58.652,49
EZKABARTE (Arre, Orikain)	62.142,94	-668,96	61.473,98
GALAR (Cordovilla)	56.471,21	-588,88	55.882,33
UHARTE	127.071,72	-1.356,95	125.714,77
ORKOIEN	91.845,50	-979,32	90.866,18
IRUÑA	2.276.805,35	-24.787,56	2.252.017,79
EGUESIBAR (Olatz, Gorraitz eta Sarriguren)	260.345,98	-2.607,86	257.738,12
ELORTZIBAR (Noain)	124.850,86	-1.337,60	123.513,26
ATARRABIA	166.044,93	-1.791,49	164.253,44
ZIZUR NAGUSIA	214.960,75	-2.261,16	212.699,59
UDALAK, GUZTIRA	4.750.678,08	-51.033,74	4.699.644,34
NAFARROAKO GOBERNUA	8.822.687,87	-94.776,94	8.727.910,93
EKARPENAK, GUZTIRA	13.573.365,95	-145.810,68	13.427.555,27