



# GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION



## Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa

2022ko maiatzaren 27a

# GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION

## Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa

2022ko maiatza

## AURKIBIDEA

1.	SARRERA.....	2
2.	TESTUINGURUA ETA AURREKARIAK .....	4
3.	MISIOETARA BIDERATUTAKO BERRIKUNTZAREN METODOLOGIA.....	8
4.	GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA ERAIKITZEKO PROZESUAN EGINDAKO JARDUERAK.....	11
4.1	Elkarrizketak Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemako eragileekin .....	11
4.2	Lurraldeko mugikortasun berriarekin lotutako ekosistemako eragileen mapa.....	12
4.3	Mugikortasun berriarekin lotutako ekimenak, proiektuak eta zerbitzuak identifikatzeko inkesta digitala...	14
4.4	Programa arloa definitzeko aurrez aurreko tailerra; ekosistemako hainbat eragilerekin batera sortzeko guinea 20	
5.	GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA DEFINITZEA .....	22
5.1	Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa definitzeko prozesua .....	22
5.1.1	Aurretiazko alternatiba hautatzea .....	22
5.1.2	Talde eragileak aurrez hautatutako Misioaren feedbacka .....	23
5.1.3	GFAk Misioa doitzea .....	23
5.1.4	Misioaren eraikuntza eta baliozkotze parte-hartzailea; programa arloen tailerra .....	23
5.2	Kontzeptuen xehetasunak .....	24
6.	GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOAREN ESPARRU LOGIKOA .....	26
7.	PROGRAMA ARLOEN PROPOSAMENA.....	31

## IRUDIEN AURKIBIDEA

1. irudia Mariana Mazzucatok planteatutako bottom-up ikuspegitik Misoietara bideratutako berrikuntza-metodologia.....	8
2. irudia. Gipuzkoako mugikortasun berriko ekosistemaren eragile nagusien mapa .....	13
3. irudia. Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misoiaaren Esparru logikoa .....	26

## TAULEN AURKIBIDEA

1. taula. Programa arloak definitzeko tailerrean garatutako dinamikak .....	20
2. taula. Programa arloen eta sektoreen arteko harremana .....	29
3. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Garraio intermodala eta irisgarria bultzatzea" .....	34
4. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mobility as a Service (MaaS). Pertsonak ardatz dituzten mugikortasun-eredu berriak" .....	36
5. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa" .....	38
6. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Eredu elektrikoago eta jasangarriago baterantz igarotzea" .....	39
7. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Trafikoa arintzea" .....	41
8. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mugikortasun konektatua bultzatzea" .....	42
9. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta" ...	44
10. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mugikortasun aktiboa bultzatzea" .....	45
11. taula. Programa Arloko fitxa teknikoa: "Herritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarrizketak sustatzea" .....	46

## GRAFIKOEN AURKIBIDEA

1. grafikoa. Inkestari emandako erantzunak, eragile tipologiaren arabera (%) .....	14
2. grafikoa. Mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen kopurua, non inkestatutako eragileek parte hartu duten (eragile-kopurua) .....	14
3. grafikoa. Mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen kopurua, non inkestatutako eragileek parte hartu duten (eragile-kopurua) .....	15
4. grafikoa. Elkarrizketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta-faktore nagusiak (eragile kopurua) .....	18
5. grafikoa. Elkarrizketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta zaildu duten oztopo nagusiak (eragile kopurua).....	18
6. grafikoa. Elkarrizketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen bidez lortutako inpaktuaren tipologia (eragile kopurua).....	19
7. grafikoa. Elkarrizketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuetan herritarrek duten parte-hartzearen tipologia (eragile kopurua).....	20



# 1

## SARRERA

## 1. SARRERA

Dokumentu hau Gipuzkoako **Mugikortasun Berriaren Misioa** eraikitzeko GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION proiektuaren esparruan egindako prozesuaren azken txostena da.

Bere helburua da garatutako ikerketa- eta partaidetza-prozesuaren emaitza gisa eraikitako **Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa** aurkeztea.

Dokumentuak kapitulu hauek ditu:

1. **Sarrera.** Dokumentuaren helburua eta haren egitura osatzen duten kapituluak aurkezten dira.
2. **Testuingurua eta aurrekariak.** GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION ekimenaren testuingurua aurkezten da, bai eta Europaren testuingurua ere, oro har, eta Gipuzkoarena, bereziki, mugikortasun-eredu digital, jasangarri eta adimentsuago bateranzko trantsizioari dagokionez.
3. **Misioetara bideratutako berrikuntzaren metodologia.** *Mariana Mazzucatoren* Misioetara bideratutako berrikuntzaren metodologia eta metodologia hori egituratzen duten kontzeptuak aurkezten dira.
4. **Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa eraikitzeko prozesuan egindako jarduerak.** Proiektuaren esparruan egindako jarduerak eta lortutako emaitzak aurkezten dira.
5. **Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioaren definizioa.** Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa definitzeko prozesua aurkeztu da, baita barne hartzen dituen kontzeptu nagusien xehetasuna ere.
6. **Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioaren esparru logikoa.** Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioaren laburpen-infografia aurkezten da, eta heldu nahi zaion erronka, Misioa, Misioa egituratzen duten Programa-Arloak eta lotutako sektoreak azaltzen dira.
7. **Programa-Arloen proposamena.** Gipuzkoako mugikortasun berriko ekosistemako eragileekin batera egindako Programa-Arloak definitzeko tailerraren ondorioz definitutako 9 Programa-Arloak aurkeztu dira.



# 2

## TESTUINGURUA ETA AURREKARIAK

## 2. TESTUINGURUA ETA AURREKARIAK

Etorkizuna Eraikiz ekimenaren helburua da herritarren eta eragile ekonomiko eta sozialen artean elkarreraginean aritzeko modu berri bat ezartzea, **esperimentaziotik eta lankidetzatik abiatuta agenda politiko berri** bat eraikitzeko. Horren barruan, **GipuzkoaLab** sortu da, **esperimentaziorako eta ikaskuntzarako gune** bat, lurraldearen funtsezko erronken konponbideak modu aktiboan, irekian eta elkarlanean diseinatu eta esperimentatzeko. Testuinguru horretan, 2020an, **GIPUZKOA DEEP DEMONSTRATION** ekimena abiarazi zen, *Gipuzkoako Foru Aldundiaren* eta *Climate KICen* arteko aliantzaren bidez gauzatu, **jasangarritasuna Gipuzkoa Ereduaren zutabeen artean kokatzeko** esperimentazio aurreratuko ekimen gisa. Eredu horren helburua da lurraldearen gizarte, ekonomia eta ingurumen trantsizio jasangarri hirukoitzean aurrera egitea.

Ekimenaren esparruan, lehentasunezko bi (2) arlo ezarri ziren: 1) Elikadura Jasangarria eta 2) Mugikortasun Berria. Lehentasunezko arloetan lan egiteko aplikatu beharreko ikuspegia **Misioetara bideratutako berrikuntzan** oinarritu zen. Berrikuntza hori **sektore arteko eta maila anitzeko Misioaren ikuspegia** da, eta lortu nahi den horizontea finkatu nahi du.

**Mugikortasun Berriaren** kontzeptuak, funtsean, **eredu jasangarriago eta adimentsuago baterako trantsizioa** bultzatzen duten mugikortasun moduak aipatzen ditu. Zehazki, kontzeptu horrek honako mugikortasun modu hauek biltzen ditu:

1. **Mugikortasun konektatua:** haririk gabeko sareen bidez hurbileko gailuetara konektatzeko gaitasuna duten ibilgailuen bidezko mugikortasuna.
2. **Gidatze autonomoa:** teknologia erabiltzea ibilgailuek giza esku-hartzerik behar ez dezaten.
3. **Mugikortasun partekatua:** garraiobideen erabilera partekatua.
4. **Mugikortasun elektrikoa:** motor elektriko bat edo gehiago erabiltzen dituen mugikortasuna, lokomozioa sortzeko.
5. **Mikromugikortasuna:** ibilgailu oso arinen erabilera, distantzia laburreko bidaietarako alternatiba gisa.
6. **Hiri-mugikortasun berria eta lurralde-oreka:** mugikortasun-ohitura berriak eta lurralde-lotura.

Aurrez azaldutako mugikortasun-moduekiko zeharka, mugikortasun berriak **mugikortasun seguruak eta irisgarriak** hartzen ditu.

2019ko abenduaren 11n, *Europako Batzordeak* aurrerapauso handia eman zuen etorkizuneko mugikortasunari egiten dion ekarpenean, eta Europako **"Europako Itun Berdearen"** bitartez egin zuen hori. Garapen Jasangarriko Helburuekin bat etorritik, Itun honek egungo mugikortasunak ingurumenean duen eragin handia aitortzen du, eta, horrez gain, **"mugikortasun jasangarri eta adimenduna"** ezartzen du, **herrialde guztientzako baterako erronka gisa**. Hain zuzen ere, erakundeak aitortzen duen bezala, garraioak munduko berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena hartzen du, eta Itunaren bidez, **emisio horiek % 90 murriztu nahi dira 2050erako, klima-neutraltasuna** lortzen lagunduz.



Horretarako, hauek dira Europako Batzordeak markatutako **ibilbide-orriko**<sup>1</sup> elementuetako batzuk:

- Garraio **intermodala** bultzatzea.
- Garraio **automatizatua eta konektatua**.
- **Ingurumenaren** gainean garraioaren prezioan duen **eraginaren** isla.
- **Erregai alternatibo eta jasangarrien ekoizpena** eta erabilera **areagotzea**.
- **Gutxiago kutsatzen duen garraioa**, batez ere hirietan.

Ildo horretan, Batzordeak, 2020ko abenduaren 9an, "**Mugikortasun jasangarri eta adimendunaren estrategia: Europako garraioa etorkizunera bideratzea**" argitaratu zuen, eta gidalerro estrategiko bat ezarri zuen, herritarrak **planeta gehiago errespetatzen duen paradigma berri** baterantz bultzatzeko aurrerapen erreal, progresibo eta esanguratsuak lortzeko. Esparru horretan, etorkizuneko ekintzak antolatzeko **funtsezko hiru zutabe** definitu dira: **i)** garraio bide guztiak **jasangarriagoak** izatea, **ii)** garraio-sistema multimodal batean **alternatiba jasangarrien eskuragarritasuna** orokortzea eta **iii)** mugikortasun berrirako trantsizioa bultzatzeko **pizgarri egokiak** sartzea.

Era berean, **Eusko Jaurlaritza lege-eremuan ere lantzen ari den** gaia da mugikortasun-eredu jasangarriago bateranzko trantsizioa. Ildo horretan, Gobernu Kontseiluak, 2022ko martxoan, **Mugikortasun Jasangarriaren Lege-proiektua** onartu zuen. Proiektu horren helburua da **Euskadin pertsonen nahiz salgaien mugikortasun jasangarria bultzatuko duen esparru bat sortzea**, bai eta mugikortasun horri autonomia-, foru- eta udal-esparruetatik<sup>2</sup> heltzea ere. Lege-proiektuan ezarritako **helburu** nagusien artean, honako hauek nabarmentzen dira:

- **Garraio-sistema integratu eta koordinatu** bat konfiguratzeko, **garraio publikoa** lehenetsiz eta **erregai alternatiboak** kontsumitzen dituzten bitartekoak aukeratuz.
- **Irisgarritasun unibertsala** bermatuko duen garraio publikoaren eskaintza eskaintzea.
- Ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio-neurriak ezartzea, **mugikortasun aktiboa** sustatuz.
- Pertsonen eta salgaien garraioan **intermodalitatea** sustatzea, **garraio publikoko sare** bat eta zentro logistiko integratu eta koordinatuak erabiliz.
- **Ingurumena eta herritarren segurtasuna eta osasuna hobetzen** laguntzea, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa, energia-kontsumoa eta klima-aldaketaren ondorioak murriztuz.

Helburu horiek lortzen laguntzeko, legeak aukera ematen du bai foru aldundiek bai udalek **zerga-sistema eta politika ekonomikoko beste tresna batzuk** erabil ditzaten, eta, beren eskumenen esparruan, zerga- eta finantza-neurriak ezar ditzakete, hala nola tasak eta kanonak sortzea edo lehendik daudenen gaineko kargak ezartzea, zergak eta beste zerga-tresna batzuk sortzea legearen helburuen kalterako diren jarduera jakin batzuei pizgarriak kentzeko, edo murrizketak, hobariak edo hobariak sustatzen dituzten jarduerak salbuesteko.

**Gipuzkoa** ardatz hartuta, lurraldeak mugikortasun berriaren modalitatean modu integralean eboluzionatzeko aukera du. **Garraio publikoko sare osoa** du, eta herritarrek **intensitate handiz erabiltzen** dute (sare hori); hala, Europako lehen mailan dago lurraldea, eta garraio publikoa

<sup>1</sup>Europako Itun Berdea. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?Uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC\\_1&format=pdf](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?Uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=pdf)

<sup>2</sup><https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2022/el-gobierno-vasco-arue-proyecto-ley-movilidad-sostenible/>

funtsezko tresna da **gizarte-kohesiorako eta lurraldea egituratzeko**. Era berean, elektromugikortasuna errealitatea da Gipuzkoan, ibilgailu **elektriko edo hibrido** gero eta gehiago baitaude garraio-floten artean. Ikuspuntu teknologikoari dagokionez, Gipuzkoak apustu sendoa egin du **MUBIL erreferentzia-zentroa** sortzearen alde, mugikortasun adimendun eta jasangarrian Gipuzkoatik sortutako erreferentzia-poloa. Nabarmentzekoak dira, halaber, **mugikortasun konektatu eta autonomoaren** eremuan lurraldean bultzatutako ekintzak, hala nola **Gipuzkoa Living Lab**, Aldundiak berak eta CEITek sustatutako proiektua, AP-8 eta AP-1 autobideak mugaz gaindiko proba-laborategi bihurtzea helburu duena, lurraldeko eta mundu osoko enpresa teknologikoek eta mugikortasunekoek beren ibilgailu autonomoak eta beste garraio-sistema adimendun batzuk probatu ahal izan ditzaten.

Era berean, **bizikletak** lekua eta protagonismoa hartu du, beste garraio-bide batzuen aldean, batez ere toki-mailan, **garraio-bide biguna eta ingurumenaren aldetik jasangarria** baita.

**Mugikortasun jasangarriaren** eremuan, Gipuzkoak aurre egin beharreko hainbat **erronka** identifikatzen dira:

- **Erronka teknologikoa eta industrialak:** eroapen konektatua, autonomia, partekatua eta elektrikoa; merkatuari zerbitzuak eta konponbideak emanez ibilgailu arin, ertain eta astunei. Automobilgintzaren industriaren trantsizioa bizkortzeko, automobilgintzaren etorkizuna **digitala** da, **adimen artifizialak**, **konputazio kuantikoak** eta **datuen trukeak** bultzatuta, **elkarreragingarritasunarekin** batera.
- **Inklusioaren eta lurralde-orekaren erronka:** **lurralde-orekaren** alde egitea, herri txikiei gainerako herrien eta hiriguneeen pareko ongizate-aukerak eskainiz, bizi-baldintzei eta zerbitzuei dagokienez.
- **Erronka soziala:** mugikortasun **jasangarriagoa**, **lagunkoiagoa** eta **inklusiboagoa** egingo duten **mugikortasun-ohitura** eta **-eredu berrietarantzko** trantsizioa.
- **Ingurumen-jasangarritasunaren erronka:** industriak etorkizuneko mugikortasunarekiko duen konpromisoa **emisio zero** eta **baxuko garapen teknologikoetan** inbertitzen jarraitzean datza.
- **Lankidetzaren publiko-privatuaren erronka:** mugikortasuna etorkizunari begira birpentsatzea posible izango da soilik **operadore publikoen eta pribatuen arteko lankidetzaren** bultzatzen bada eta **erabiltzaileek** mugikortasunaren arloan dituzten **lehentasunak** aztertzen badira. Garraio-sistema adimendunak hiri handietan sartzeak **erronka handia du arau-arloan**; izan ere, teknologiak azkarrago egiten du aurrera legegileak baino, eta, horregatik, sistema horiek ezartzeko agintarien konpromiso sendoa behar da.



# 3

## **MISIOETARA BIDERATUTAKO BERRIKUNTZAREN METODOLOGIA**

### 3. MISIOETARA BIDERATUTAKO BERRIKUNTZAREN METODOLOGIA

**Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union**<sup>3</sup> dokumentuaren bitartez, Mariana Mazzucato ekonomistak “**Misioetara bideratutako berrikuntza**” izeneko metodologia proposatu zuen 2018an, Europar Batasuneko herritarrek aurre egin beharreko erronka nagusiei irtenbidea emateko.

Mazzucatok Misioetara bideratutako politikak deskribatzen ditu mugaren ezagutzan oinarritzen diren **politika publiko sistemiko** gisa, helburu espezifikoak lortzeko eta **herritarren erronka** ugariei aurre egiteko irtenbide, aukera eta ikuspegi bat eskaintzeko.

Funtsean, Mazzucatok proposatzen du **herritarren erronka handiak Misio bihurtzea, hainbat sektore** inplikatzeko dituztenak eta **bottom-up ikuspegitik proiektu espezifikoak** formulatzea inplikatzeko dutenak.

#### 1. irudia Mariana Mazzucatok planteatutako bottom-up ikuspegitik Misioetara bideratutako berrikuntza-metodologia



Iturria: *Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union (2018)*

Misioetara bideratutako berrikuntza honako kontzeptu hauetan egituratzen da:

1. **Erronka.** Misioen politikek agenda politikoaren erronka handi bati erantzuten diote, Nazio Batuen **Garapen Jasangarriaren Helburuei (GJH)** zuzenean lotuta dagoena.
2. **Misioa.** Misioa da lortu nahi den helburua, zehaztutako erronkari dagokionez. GJHen ildotik, Misioetara bideratutako berrikuntzarekin lotutako literaturaren zati handi batek **2030erako ezartzen du Misioen horizontea.**

<sup>3</sup> *Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union.*  
[https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/mazzucato\\_report\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/mazzucato_report_2018.pdf)

3. **Eragindako sektoreak.** Misioetara bideratutako politikak **lurralde bateko hainbat sektore mobilizatu eta koordinatu** nahi dituzte, **diziplinarteko eta maila anitzeko ahaleginak eta baliabideak** hedatuz irtenbide berritzaileak emateko. Zehazki, zehaztutako programa arloen arabera zehazten dira Misioak eragingo dituen sektoreak.
4. **Programa arloak.** Programa arloak Misioa egituratzen duten **kross-sektoreko jarduerak** dira, eta **diziplinarteko, sektoreen arteko eta aktore anitzeko berrikuntzak** dakartzate. Programa arloek, horiek lortuz, lurralde bat ezarritako Misiorantz zuzentzeko aukera ematen dute.

# 4

## **GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA ERAIKITZEKO PROZESUAN EGINDAKO JARDUERAK**

## 4. GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA ERAIKITZEKO PROZESUAN EGINDAKO JARDUERAK

Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa eraikitzekeo prozesuan, hainbat jarduera egin dira.

1. Lehenik eta behin, **elkarrizketa**-txanda bat egin da Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemako hamalau (14) eragilerekin, mugikortasun berriari, haren potentzialari eta lurraldean dituen mugei buruzko ikuspegiak biltzeko.
2. Ondoren, **mapa bat egin da**, ekosistemarekin zerikusia duten 135 eragilerekin, eta, beraz, kontuan hartu behar dira Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioaren hedapenari eta eragin potentzialari begira.
3. Mapa finkatu ondoren, identifikatutako eragile bakoitzari **inkestak digitalak** partekatatu zaio, parte hartu duten mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzu-prestazioei buruzko informazioa biltzeko.
4. Azkenik, **Programa Arloak definitzeko tailer bat egin da**, lurraldeko mugikortasun berriarekin lotutako 24 eragilerekin batera.

### 4.1 Elkarrizketak Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemako eragileekin

Mugikortasun Berriaren Misioa lurralde-eremukoa denez, lurraldeko mugikortasun berriaren ekosistemarekin lotutako erakundeak, enpresak, udalak eta gainerako eragileak lotzen ditu. Horregatik, hain zuzen ere, Misioak **bat etorri behar du hura osatzen duten eragileen politika publikoak diseinatzeko eta hedatzeko behar, gaitasun eta lehentasunekin**.

Alde batetik, Gipuzkoak mugikortasun berriari dagokionez dituen gaitasunak eta ahalmenak argi ezagutzeko, eta bestetik, eragileen tipologia desberdinen ikuspegia Misioa koherentsatzea batean txertatzeko, **hamalau (14) elkarrizketa** egin ziren ekosistemako hainbat eragilerekin:

- 7 elkarrizketa **lurralde-ikuspegia** duten eragileei (Gipuzkoan).
- 4 elkarrizketa **udal-ikuspegia duten** eragileekin (udalerririk handi, ertain eta txikiak).
- 3 elkarrizketa **enpresa-ikuspegia** duten eragileei.

Elkarrizketen prozesuan, bost **(5) indar-ideia** bildu dira:

- **1. indar-ideia.** Gipuzkoak ahalmen handia du **mugikortasun-soluzio desberdinak garatzeko, eredu jasangarriago eta adimentsuago bateranzko trantsizioa** ahalbidetuko dutenak (mugikortasun elektrikoa, konektatua, partekatua, etab.).
- **2. indar-ideia.** **Enpresen eta arlo publikoaren eta pribatuaren arteko artikulazioa** sustatzeko ahalmena dago, ekosistemako eragileen **sinergiak eta gaitasun osagarriak** aprobetxatzeko.
- **3. indar-ideia.** **Intermodalitateak** funtsezko rola hartzen du, eta horrek esan nahi du mugikortasun eraginkorragoa ahalbidetuko duten eta **lurraldeko geografia eta talde sozial desberdinei** estaldura emango dien hainbat konponbide sustatzea.

- **4. indar-idea.** Mugikortasun modu berrien alde egiteko orduan Gipuzkoak duen erronka handienetako bat **biztanleriaren sakabanatzea** da. Herritarren sakabanatze horrek **eragin handiko konponbideen** diseinuan eta hedapenean eragingo du.
- **5. indar-idea.** Mugikortasun berriak **mugikortasun aktiboa** nola **sustatu** pentsatzea ere badakar, batez ere **biztanle gehien dituzten hirietan** (oinezkoentzako espazioak, hirigintza-diseinu eraginkorra, txirindularientzako gunek, etab.).

## 4.2 Lurraldeko mugikortasun berriarekin lotutako ekosistemako eragileen mapa

Gipuzkoako **Mugikortasun Berriaren Misioren** hedapena kontuan hartu behar diren eta parte har lezaketen hainbat eragile desberdinek osatutako ekosistema batean kokatzen dela kontuan hartuta, **mapa bat** egin da lurraldeko **mugikortasun berriaren ekosistemaren eragile nagusiekin**.

Zehazki, **135 eragile** identifikatu dira aldeaz aurretik, honela taldekatuta:

- **Industria-hornitzaileak.** Edozein osagai edo teknologia (motorrak, bateriak, elektronika edo garraiobideetan sartzen den beste edozein elementu barne) fabrikatzearekin lotutako enpresak. *(26 eragile)*
- **Kargatzeko azpiegituraren hornitzaileak.** Teknologiaren enpresa hornitzaileak eta kargatzeko azpiegitura-ekipoak. *(3 eragile)*
- **IKT hornitzaileak.** Mugikortasun berrirako IKT irtenbideen eta teknologia aurreratuaren hornitzaileak. *(12 eragile)*
- **OEM ibilgailuak.** Garraiobide tradizionalak eta astunak fabrikatzen dituzten enpresak. *(4 eragile)*
- **OEM mikromugikortasuna.** Ibilgailu arinen enpresa fabrikatzaileak. *(5 eragile)*
- **Operadoreak.** Garraioko eta logistikako zerbitzuen erakunde operadoreak. *(24 eragile)*
- **Eragiketaren zerbitzua.** Mugikortasun-modu berrien eragiketari laguntzeko zerbitzuak ematen dituzten enpresak. *(5 eragile)*
- **Gizarte-eragileak.** Erabiltzaile interesgarrien taldeak ordezkatzeko dituzten elkarteak eta antzekoak. *(13 eragile)*
- **Ikerketa-zentroak, unibertsitateak eta lanbide-heziketa.** Ikerketaren eta ezagutza sortzearen bidez mugikortasun berria garatzen laguntzen duten erakundeak. *(16 eragile)*
- **Elkarteak, klusterrak eta inkubagailuak.** Mugikortasun berriarekin lotutako ekosistemaren dinamismoa sustatzen duten erakundeak. *(11 eragile)*
- **Zerbitzu aurreratuak.** Mugikortasun berria garatzeko laguntza-zerbitzuen erakunde hornitzaileak. *(10 eragile)*
- **Laguntzako erakunde publikoak.** Mugikortasun berriaren garapena sustatzen duten eremu publikoko beste erakunde batzuk. *(5 eragile)*

Jarraian, Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemaren eragile nagusien mapa aurkezten da. Bertan, identifikatutako eragileak sailkatu dira, arestian azaldutako taldekatze-logikaren arabera.



## 2. irudia. Gipuzkoako mugikortasun berriko ekosistemaren eragile nagusien mapa



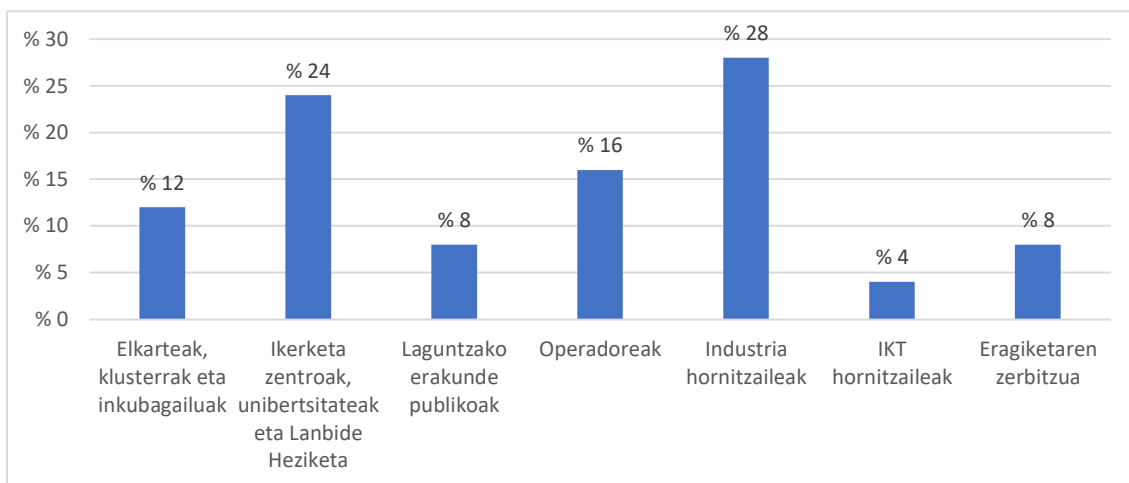
Iturria: geuk egina

### 4.3 Mugikortasun berriarekin lotutako ekimenak, proiektuak eta zerbitzuak identifikatzeko inkesta digitala

Aurrez azaldutako Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemaren mapa osatzen duten eragileei inkesta digital bat partekatu zaie, **mugikortasun berriarekin lotutako zer ekimen, proiektu eta zerbitzutan parte hartu duten identifikatzeko.**

**25 erantzun** jaso dira, honela banatuta eragilearen tipologiaren arabera:

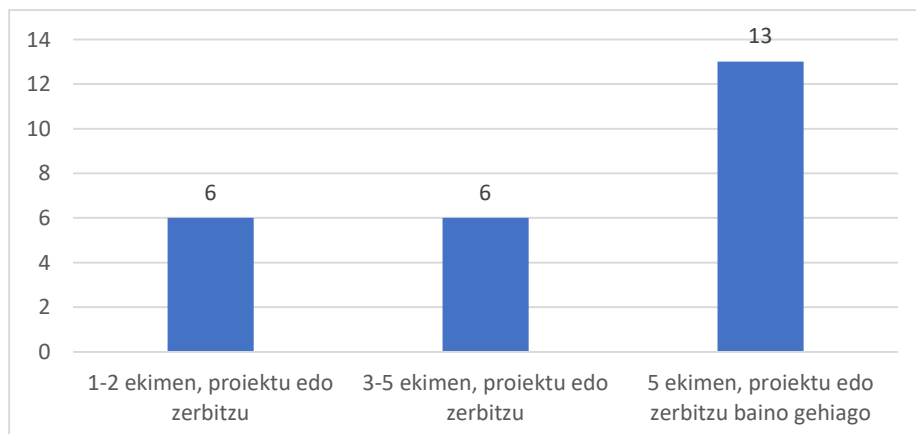
#### 1. grafikoa. Inkestari emandako erantzunak, eragile tipologiaren arabera (%)



Iturria: geuk egina

Inkestatutako eragileen % 24k dio mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzu batean edo bitan parte hartu duela, eta beste % 24k, berriz, 3 eta 5 ekimen, proiektu edo zerbitzutan parte hartu duela. Aitzitik, inkestatutako eragile gehienek (% 54) diote mugikortasun berriarekin lotutako 5 proiektutan baino gehiagotan parte hartu dutela. Jarraian, ekimen, proiektu edo zerbitzuen kopuruaren tarte bakoitzean parte hartu duten eragileen kopurua erakusten da:

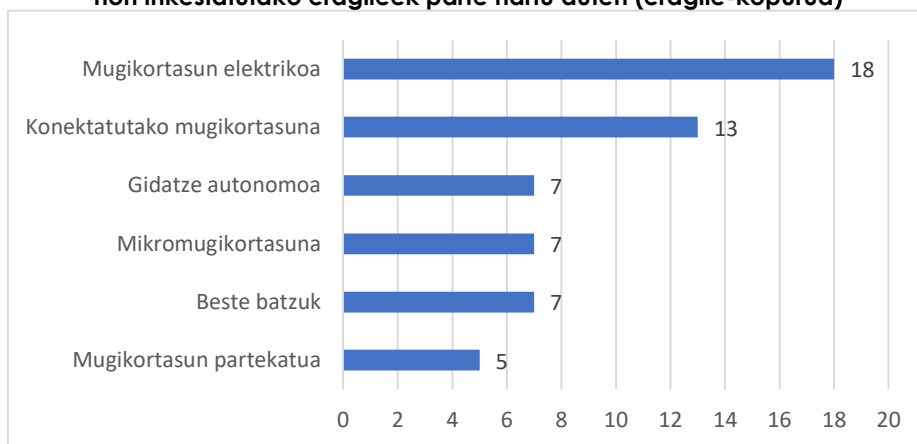
#### 2. grafikoa. Mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen kopurua, non inkestatutako eragileek parte hartu duten (eragile-kopurua)



Iturria: geuk egina

Inkestatutako eragile gehienek **mugikortasun elektrikoarekin** lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuetan parte hartu dute (eragile guztien % 72), eta, ondoren, **konektatutako mugikortasunean** (% 52). Aitzitik, inkestatutako eragileen % 30ek baino gutxiagok parte hartu du beste mugikortasun mota batzuekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuetan, hala nola mikromugikortasunean, gidatze autonomoan edo mugikortasun partekatuan. Jarraian, mugikortasun mota bakoitzeko ekimen, proiektu edo zerbitzuetan parte hartu duten eragileen kopurua aurkezten da:

**3. grafikoa. Mugikortasun berriarekin lotutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen kopurua, non inkestatutako eragileek parte hartu duten (eragile-kopurua)**

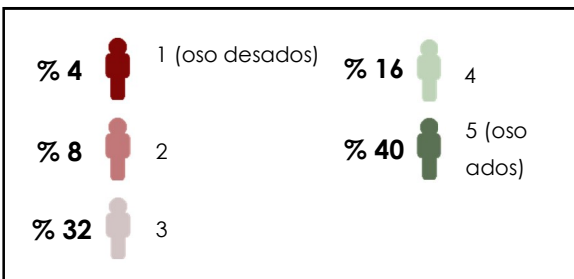


*Oharra: "Beste batzuk" kategorian honako erantzun hauek eman dira: "Birkarga elektrikoko azpiegitura", "Ordezko erregaiak eta MaaS", "Kargobikeak eta lagundutako pedal-trizikloak erabiltzea", "Ziklista-mugikortasuna", "ticketing, Informazio osoa eta digitala erabiltzaileentzat, garraio publikoaren eta plataforma digitalen integrazioa", "Txirindularientzako zerbitzuak" eta "mugikortasuna eta hirigintza".*

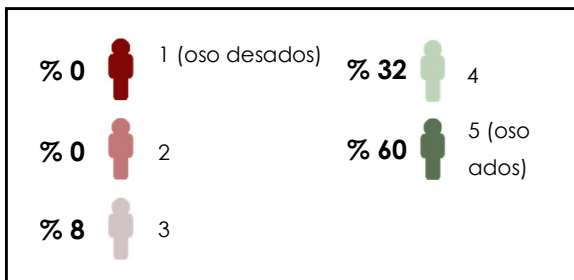
Iturria: geuk egina

Era berean, inkestatuek azken urteetan parte hartu duten eta mugikortasun berriarekin zerikusia duten ekimen, proiektu edo zerbitzuekin zerikusia duten baieztapenekiko adostasun-maila baloratu dute. Balorazio horiek honako hauei buruz egin dira: hautemandako inpaktuak, jasangarritasun-maila, transferigarritasun-maila eta ezartzeko aukera, hori gauzatzeko lankidetzeta-maila eta berrikuntza-maila. Jarraian, lortutako emaitzak aurkezten dira.

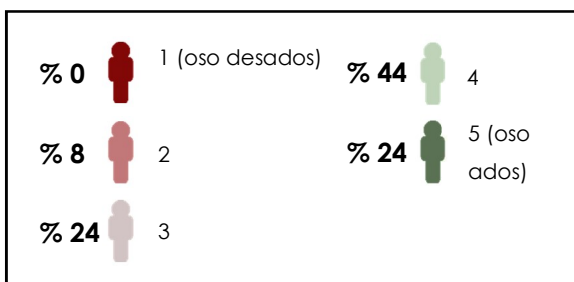
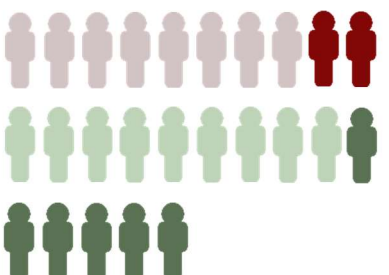
“Nire ustez, emandako ekimen, proiektu edo zerbitzuek benetako eragina izan dute herritarrengan”



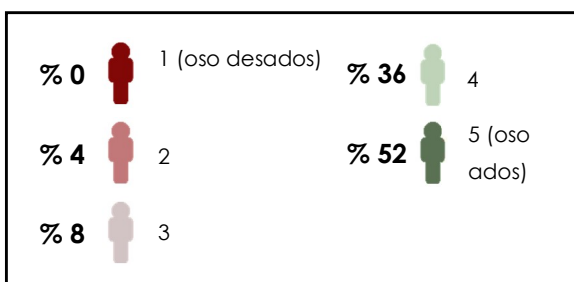
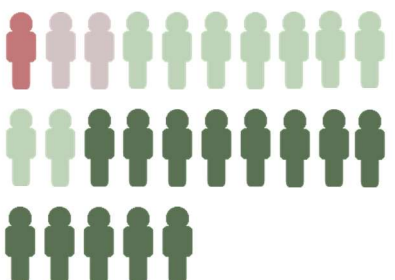
“Nire ustez, emandako ekimen, proiektu edo zerbitzuek mugikortasun-eredu jasangarriagoa lortzen laguntzen dute”



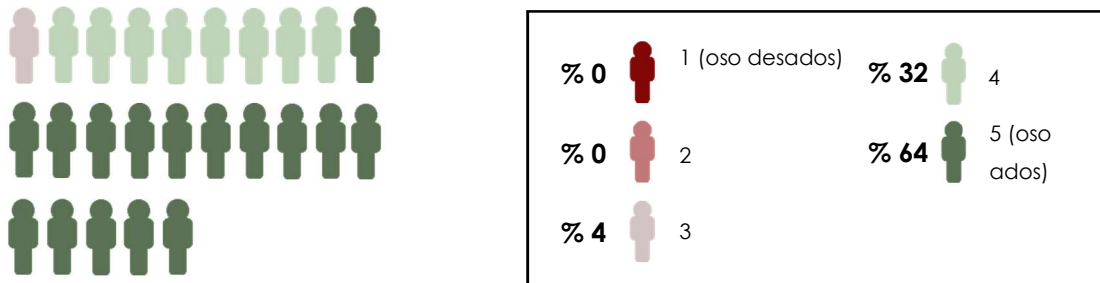
“Nire ustez, emandako ekimenak/proiektuak edo zerbitzuak erraz inplementatu eta transferitu daitezke”



“Ekimenek/proiektuek edo emandako zerbitzuek hainbat eragileri eragin diete (enpresa, estatua, unibertsitatea, gizarte zibila)”



“Ekimenez/proiektuek edo emandako zerbitzuek oso osagai berrizailea dute”



Ikus daitekeenez, inkestatutako eragileek uste dute parte hartu duten ekimen, proiektu edo zerbitzuek **mugikortasun-eredu jasangarriagoa** lortzen laguntzen dutela (% 60k 5 puntuko kalifikazioa eman dio dagokion baieztapenari).

Era berean, inkestatutako eragileek uste dute, oro har, egindako ekimen, proiektu edo zerbitzuek **hainbat eragileren inplikazio** handia izan dutela (% 52k 5eko kalifikazioa eman dio dagokion baieztapenari).

Hala ere, puntuazio handiagoko erantzunak gauzatu diren ekimen, proiektu edo zerbitzuen **osagai berrizaileari** buruzko baieztapenerako eman dira. Hain zuzen ere, inkestatutako eragileen % 64k gehieneko kalifikazioa eman dio baieztapen horri.

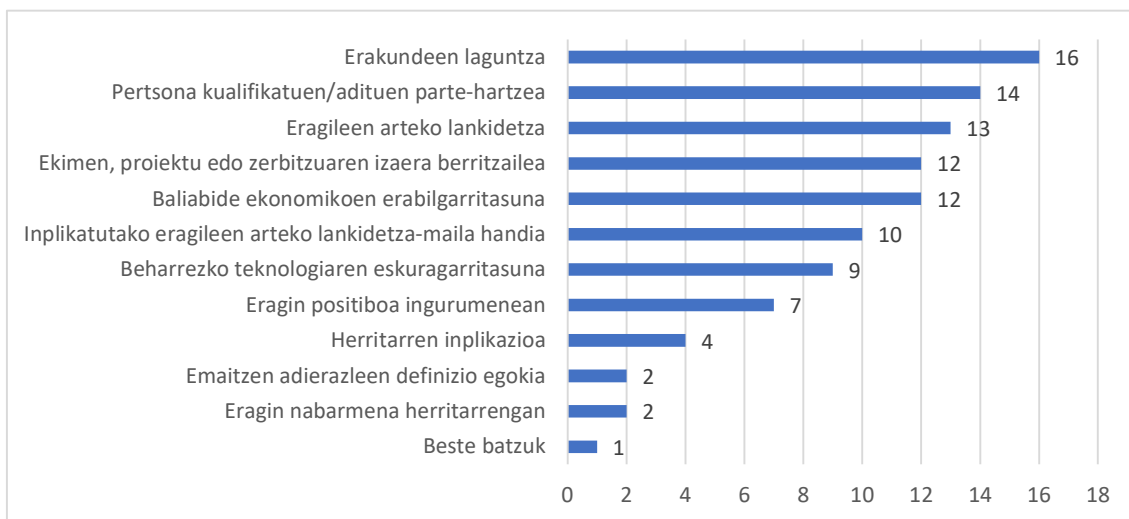
Aitzitik, aurreko baieztapenekin alderatuta, herritarrengan lortutako benetako eraginarekin eta ekimenez, proiektuek eta zerbitzuek ezartzeko eta transferitzeko erraztasunarekin zerikusia dutenek erantzun desberdinagoak ematen dituzte. Alde batetik, inkestatutako eragileen % 40k soilik dio oso ados dagoela ekimenez, proiektuek eta zerbitzuek herritarrengan benetako eragina izatearekin, eta % 44k, berriz, 3 edo gutxiagoko kalifikazioa eman dio baieztapen horri. Bestalde, inplementatzeko eta transferitzeko erraztasunari dagokionez, % 24k soilik kalifikatu du baieztapena gehieneko puntuazioarekin, eta % 32k 3 edo gutxiagoko kalifikazioa eman du.

Ekimen, proiektu eta zerbitzuen **arrakasta-faktore** nagusiei erreparatuta, inkestatutako eragileek uste dute **erakundeen laguntza** izan dela garrantzitsuena (% 64k dio arrakasta-faktorea izan dela), eta horren atzetik datoz **persona kualifikatuen edo adituen parte-hartzea** (% 56) eta **eragileen arteko lankidetz**a (% 52).

Halaber, elkarrizketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu eta/edo zerbitzuetan hautemandako arrakasta-faktore eta oztopo nagusiak aztertu dira.

Jarraian, elementu bakoitzak **arrakasta-faktore** nagusi gisa adierazi duen eragile kopurua aurkezten da:

#### 4. grafikoa. Elkarriketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta-faktore nagusiak (eragile kopurua)

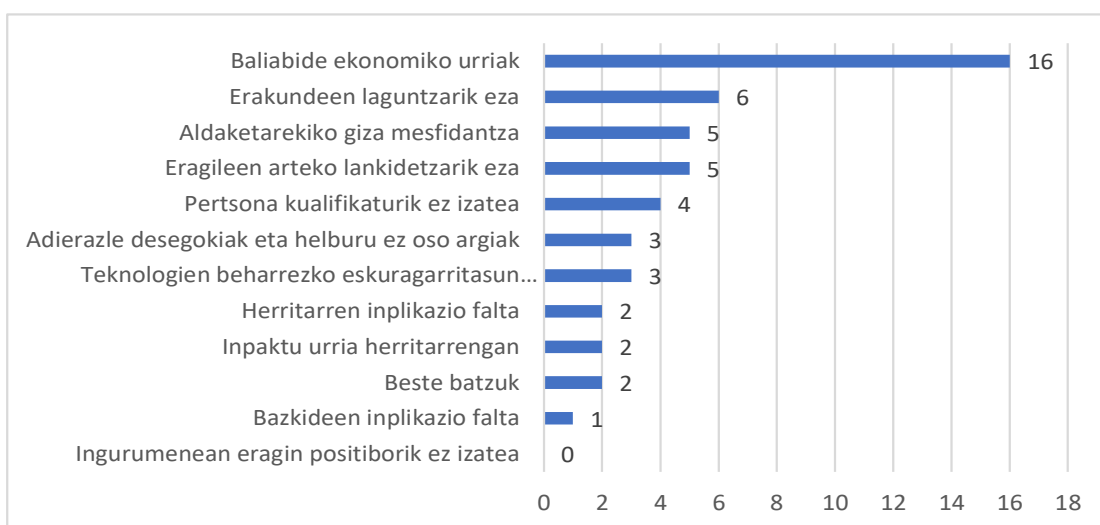


Oharra: "Beste batzuk" kategorian honako erantzun honi dagokio: "Enpresen finantzazioa" kategoriarik dagokionez.

Iturria: geuk egina

Aitzitik, gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta zaildu duten **oztopo nagusiei** dagokienez, **baliabide ekonomikoaren gabezia** nabarmentzen da, oztopo nagusitzat hartzen dena (inkestaturako eragileen % 64k adierazi du), gainerako faktoreen oso gaitetik, hala nola erakundearen laguntzarik eza (eragileen % 24k adierazi du), aldaketarako giza mesfidantza (% 20) edo eragileen arteko lankidetzarik eza (% 5). Jarraian, elementu bakoitza ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta oztopatu duen oztopo nagusi gisa adierazi duen eragile-kopurua aurkezten da:

#### 5. grafikoa. Elkarriketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen arrakasta zaildu duten oztopo nagusiak (eragile kopurua)

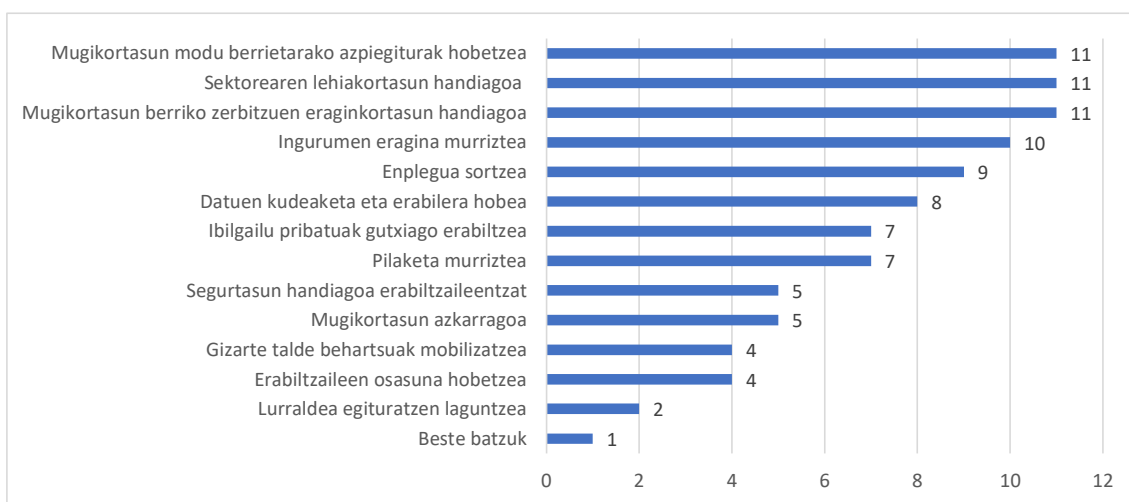


Oharra: "Beste batzuk" izeneko kategorian, beriz, honako erantzun hauei dagokie: "merkatuaren hartze-maila baxua"; "proiektua garatzeko langile kualifikatuak izan arren, gero eta erroka handiagoa da langile kualifikatuak edukitzea".

Iturria: geuk egina

Inkestatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuek izan duten **inpaktu-tipologiari** dagokionez, honako hauek nabarmentzen dira: **mugikortasun-modu berrietarako azpiegituren hobekuntza, sektorearen lehiakortasun handiagoa** eta **mugikortasun berriko zerbitzuen eraginkortasun handiagoa** (inkestatutako eragileen % 44k emandako erantzunak), ingurumen-eragina murriztea (inkestatutako eragileen % 40) eta enplegua sortzea (inkestatutako eragileen % 36). Aitzitik, inkestatutako eragile-kopuru txikiagoa lortu dutela adierazten duten inpaktu-tipologiaren artean lurraldea egituratzen laguntzea dago (inkestatutako eragileen % 8), eta, ondoren, gizarte-talde behartsuak mobilizatzea eta erabiltzaileen osasuna hobetzea (biak ere inkestatutako eragileen % 16k adierazi dituzte). Jarraian, elementu bakoitza ekimen, proiektu edo zerbitzuen bidez lortutako eragin gisa adierazi duen eragile-kopurua aurkezten da:

**6. grafikoa. Elkarriketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuen bidez lortutako inpaktuaren tipologia (eragile kopurua)**



Oharra: "Beste batzuk" kategoria erantzun honi dagokio: "herri barruko bideetan abiadura-mugak ezartzea aurreratzea".

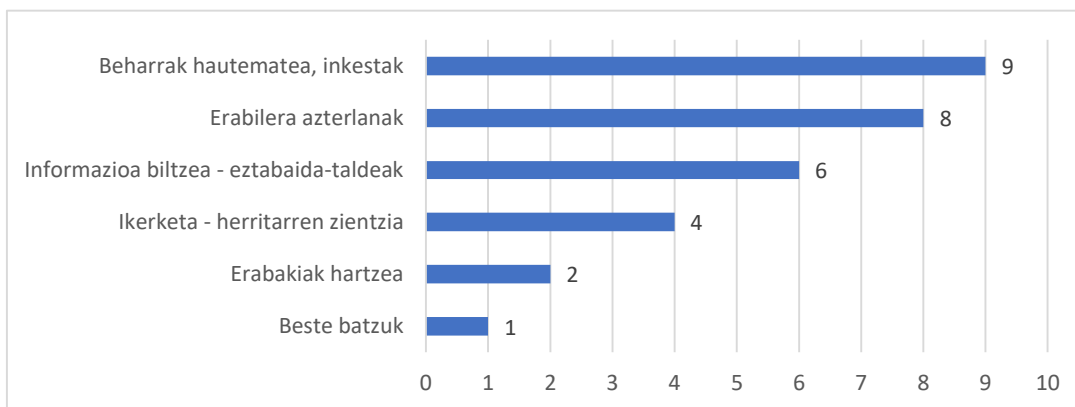
Iturria: geuk egina

Nabarmentzekoa da inkestatutako eragileek **parte-hartze handia** dutela ekimenetan (nahiz eta ez den lagin adierazgarria, beraz, emaitzak orientagarriak dira), proiektuetan eta zerbitzuetan, **beste erakunde batzuekin batera**. Inkestatutako 25 eragileetatik 22k parte hartu dute, bai lider gisa (inkestatutakoetatik 13), bai bazkide gisa (inkestatutakoetatik 9). Aitzitik, 3 eragilek bakarrik adierazi dute banaka lan egin dutela.

Era berean, zenbait kasutan, inkestatutako eragileek **herritarrekin batera** lan egin dute. Herritarrekin batera lan egin da, batez ere, beharrak hautemateko eta inkestak zabaltzeko (inkestatutako eragileen % 36), eta, ondoren, erabilera-azterlanak egin dira (% 32). Aitzitik, inkestatutako eragileen % 8k soilik adierazi du herritarrak inplikatu dituela erabakiak hartzen. Jarraian, deskribatutako tipologia bakoitzaren bidez herritarrak inplikatu dituzten eragileen kopurua aurkezten da:



### 7. grafikoa. Elkarriketatutako eragileek gauzatutako ekimen, proiektu edo zerbitzuetan herritarrek duten parte-hartzearen tipologia (eragile kopurua)



Oharra: "Beste batzuk" kategorian erantzun honi dagokio: "Proba pilotuak".

Iturria: geuk egina

### 4.4 Programa arloa definitzeko aurrez aurreko tailerra; ekosistemako hainbat eragilerekin batera sortzeko gunea

Programa arloak aurrez aurreko tailer batean definitu dira. Tailer horretan Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemarekin lotutako **24 eragilek**<sup>4</sup> parte hartu dute, eta horien artean daude GFAko ordezkariak, udalak, gizarte-eragileak, klusterrak, zentro teknologikoak, unibertsitateak, enpresak eta operadoreak.

Lantegian hainbat **dinamika** garatu ziren lantaldetan:



Programa arloak definitzeko tailerra

#### 1. taula. Programa arloak definitzeko tailerren garatutako dinamikak

DINAMIKAREN ZK.	DINAMIKAREN IZENA	EMAITZAK <sup>5</sup>
<b>1. dinamika.</b>	Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioren proposamen bat berrikustea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Misio ideala eraikitzea.</li> <li>Misioren proposamenari buruzko feedbacka.</li> </ul>
<b>2. dinamika.</b>	Programa arlo potentzialak definitzeko brainstorminga.	<ul style="list-style-type: none"> <li>65 programa arlo potentzial definitzea.</li> </ul>
<b>3. dinamika</b>	Programa arloak lehenestea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentzial eta garrantzi handieneko programa arloak lehenestea.</li> <li>Potentzial eta garrantzi handieneko programa arloa deskribatzen duen fitxa.</li> </ul>

Iturria: geuk egina

<sup>4</sup>Tailerreko parte-hartzaileen zerrenda dokumentuaren IV. eranskinean dago.

<sup>5</sup>Tailerren emaitzen xehetasunak dokumentuaren V. eranskinean daude.



# 5

## **GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA DEFINITZEA**

## 5. GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA DEFINITZEA

### 5.1 Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa definitzeko prozesua

**Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioa definitzeko prozesua** kontraste-etapa iteratiboetan garatu da, azken definiziora arte.

#### 5.1.1 Aurretiazko alternatiba hautatzea

Gipuzkoako Foru Aldundiko funtsezko eragileekin elkarrizketa-prozesu bat egin ondoren, talde aholkulariak Mugikortasun Berriaren Misioaren hiru **(3) alternatiba** aurkeztu zituen:

- **1. alternatiba**

*“2030erako, Gipuzkoa lurralde aitzindaria da mugikortasun konektatu eta elektrikoa hartzen, sektoreak ingurumenean duen eragina murrizten du, eta herritarrei esperientzia seguru, digital eta pertsonalizatua ahalbidetuko dieten azpiegitura eta irtenbide teknologikoak eskaintzen dizkie”.*

- **2. alternatiba**

*“2030erako, Gipuzkoa industria- eta teknologia-soluzioak garatzeko polo globala izango da mugikortasun berriaren eremuan, eta lurraldearen garapen sozioekonomikoa bultzatuko du, herritarrengan, enpresetan eta ingurumenean eragin positiboa izango duen lankidetzaren publiko-pribatuko ekosistema dinamizatuz”.*

- **3. alternatiba**

*“2030erako, Gipuzkoak mugikortasun intermodaleko esperientzia oso eraginkorra eskainiko du, mugikortasun-alternatiba desberdinak batera egotea bultzatuz eta irtenbide digitalen garapenean palankaz jardunez, herritarrak hobeto konektatuta egon daitezen eta lurraldearen egituraketa indartzeko”.*

Alternatibak talde eragilearekin kontrastatu ziren aurrez aurreko bilera batean, eta **3. alternatiba** hautatu zen. Hala ere, aldaketa batzuk egin ziren, besteak beste, mugikortasun-irtenbideen jasangarritasuna eta garapena modu kolektiboan zehazteko. Horrela, **Misioaren atariko definizioa** honela geratu zen:

*“2030erako, Gipuzkoak mugikortasun intermodaleko esperientzia oso eraginkorra eraikiko du lankidetzan, alternatiba desberdinak batera izatea bultzatuko duena, eta palanka jarriko du konponbide teknologiko jasangarriak eta ingurumena errespetatuko dutenak garatzeko, lurraldearen egituraketa indartzeko eta hobeto konektatutako herritarrak sortzeko”.*

*Hautatutako aurretiazko eginkizunaren alternatiba*

### 5.1.2 Talde eragileak aurrez hautatutako Misioreen feedbacka

Egokitutako 3. Misioreen alternatiba talde eragileko kideekin partekatu zen, eta aldaketa batzuk proposatu zituzten, batez ere:

- Misioreen bidez **zer** lortu nahi den definitzea, nola eta, beraz, mugikortasun-irtenbide espezifikokoak aipatu gabe.
- **Unibertsalki irisgarria den mugikortasun** bati erreferentzia egitea.

Jasotako iruzkinen ondoren, Misioreen definizioa egokitu zen, eta honako hau lortu zen:

*“Gipuzkoak mugikortasun intermodaleko esperientzia bat eraikiko du 2030erako, elkarlanean, oso eraginkorra, jasangarria, inklusiboa eta ingurumena errespetatzen duena, lurraldearen egituraketa eta hobeto konektatutako herritarrak indartuko dituzten alternatibak batera izatea bultzatuko duena”.*

*Talde eragilearen feedback osteko Misioproposamena*

### 5.1.3 GFAk Misioa doitzea

Talde eragilearen oharren ondoren lortutako Misioreen definizioak **doikuntza gehigarriak** jaso zituen, GFAko taldeak proposatuta. Aldaketa horiek sartu ondoren, Misioreen bertsio hau lortu zen:

*“2030erako, Gipuzkoak mugikortasun intermodaleko esperientzia bat garatuko du elkarlanean, oso eraginkorra, jasangarria, inklusiboa, segurua eta ingurumenarekiko errespetuzkoa, lurraldearen egituraketa eta hobeto konektatutako herritarrak indartuko dituzten hainbat alternatiba batera izatea bultzatuko duena”.*

*Misioproposamena, GFAko taldeak doikuntza gehigarriak egin ondoren*

### 5.1.4 Misioreen eraikuntza eta baliozkotze parte-hartzailea; programa arloen tailerra

Programa arloen aurrez aurreko tailerraren hasieran dinamika bat garatu zen. Dinamika horren bidez, parte-hartzaileek, lantaldetan banatuta, Legosen bitartez **Misio ideal** bat formulatu zuten, eta, gainera, **zehaztutako Misioreen hobekuntza potentzialak** identifikatu zituzten, baliozkotzeko.

Dinamikaren bidez jasotako **ohar nagusien** artean, honako hauek daude:

- Hainbat taldek intermodala izateaz gain **interkonektatuta** dagoen mugikortasun-eredu bat aipatzen zuten.
- Aipatu zen garrantzitsua dela zehaztea lankidetzazko garapena **arreta herritarrengan eta haien premietan** jartzen ari dela, pertsonak ardatz hartuta.



*Misio ideal bat formulatzeko eta definitutako Misioreen hobekuntza potentzialak identifikatzeko dinamika*

- "Ingurumena errespetatzen du" adierazpena erredundantetzat hartu zen, Misioren "**jasangarritasunari**" buruz hitz egiten baitzen.
- Zenbait taldek beharrezkotzat jo zuten "**irisgarritasun**" kontzeptuari buruz hitz egitea; izan ere, Misioren proposamenean jada sartutako kontzeptu "inklusiboa" baino irismen handiagoa du.
- Oro har, Misioren definizioa **zabaltzat** hartu zen, eta, beraz, laburtzea proposatu zen, **errazago uler** zedin.

Berlaratuek jasotako feedbacka kontuan hartuta, Misioren definizio hau finkatu da:

*"2030erako, Gipuzkoak mugikortasun intermodal eta interkonektatuaren esperientzia oso eraginkorra, jasangarria, eskuragarria eta segurua garatuko du, pertsonengan zentratua, eta lurraldearen egituraketa indartuko duena".*

Programa arloak definitzeko tailerrera bertaratutakoek jasotako feedbackaren osteko Misioren behin betiko bertsioa.

## 5.2 Kontzeptuen xehetasunak

Jarraian, Misioren definizioan sartutako kontzeptuen xehetasuna aurkezten da, horien **irismena eta esanahia** zehazteko:

### GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOA

*"2030erako, Gipuzkoak mugikortasun **intermodal** eta **interkonektatuaren** esperientzia oso eraginkorra, **jasangarria**, **eskuragarria** eta **segurua** garatuko du, pertsonengan zentratua, eta lurraldearen egituraketa indartuko duena".*

- **Intermodala: mugikortasun-irtenbide desberdinen garapenaren** aldeko apustua egingo da, elkarrekin bizitzea bilatuz, herritarrek eta lurralde osoak aurre egin beharreko erronkei konponbidea emateko.
- **Elkarrekin konektatuta:** mugikortasun-moduek **behar bezala integratuta eta koordinatuta** egon beharko dute, **eraginkortasuna** eta **optimizazioa** bilatuz, herritarrei zerbitzu optimoa eta kohesionatua eskaintzeko.
- **Eraginkorra:** mugikortasun-esperientzia berriak zehaztasunez erantzungo die **herritarren eskaerei eta beharrei** (joan-etorrietarako denbora, eskatutako kostua edo inbertsioa, etab.).
- **Jasangarria:** proposatutako irtenbideen helburua jasangarritasuna sustatzea izango **da, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-dimentsioetatik** abiatuta.
- **Eskuragarria:** Gipuzkoako mugikortasuna **gizarte-talde guztientzat** pentsatuta egongo da (gazteak, zahartzea, behar duten kolektiboak, ekonomikoki behartsuak diren kolektiboak, etab.), baita **lurraldeko udalerri eta geografia guztietarako** ere.
- **Segurua: istripuen kopurua eta larritasuna murrizten** saiatuko da.

# 6

## **GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOAREN ESPARRU LOGIKOA**

## 6. GIPUZKOAKO MUGIKORTASUN BERRIAREN MISIOAREN ESPARRU LOGIKOA

### 3. irudia. Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioaren Esparru logikoa

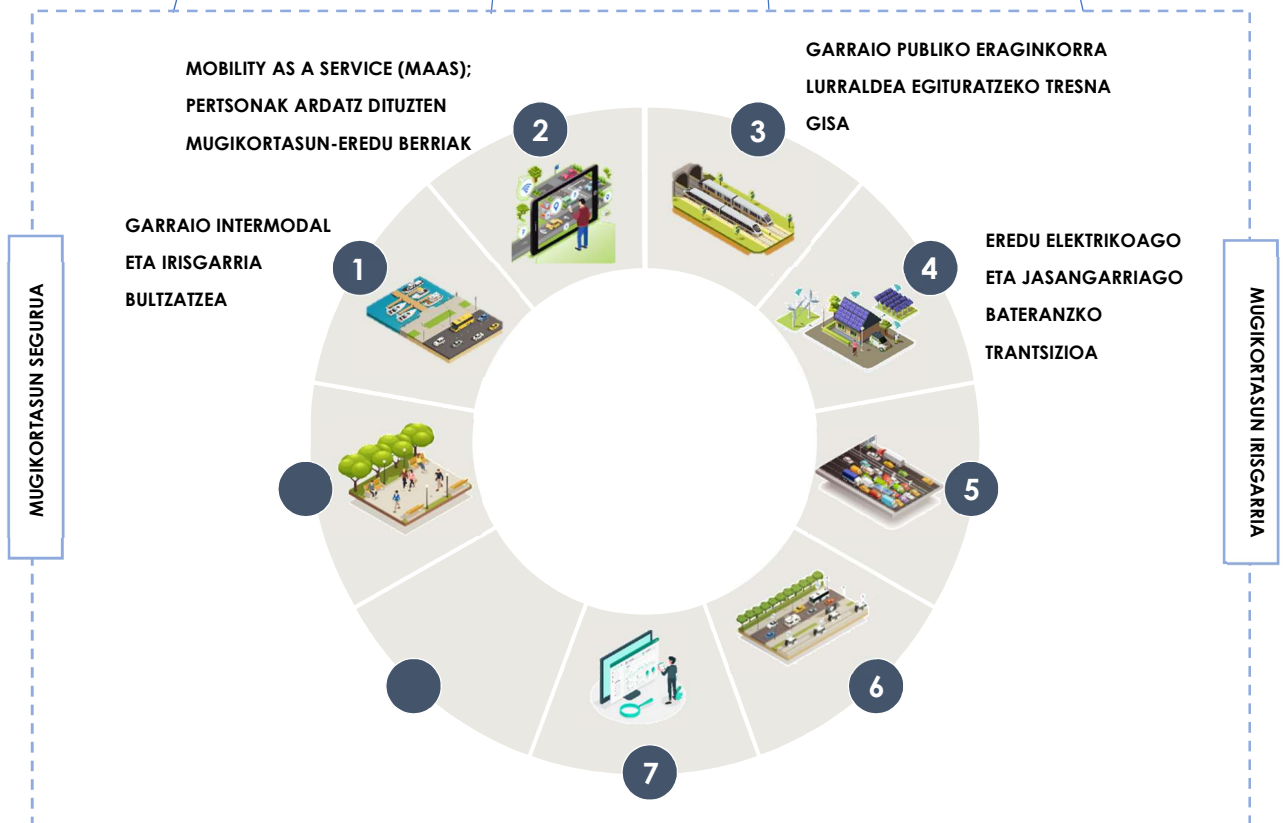
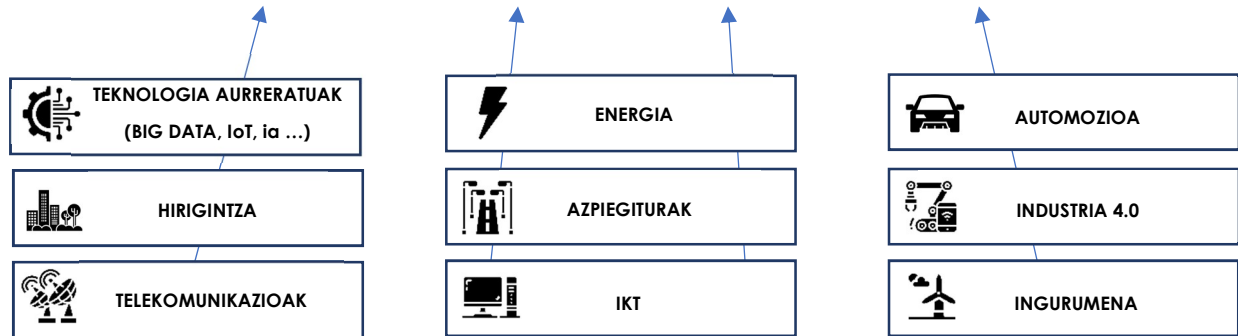
ERRONKA



XEDEA

*"2030erako, Gipuzkoak mugikortasun intermodal eta interkonektatuaren esperientzia oso eraginkorra, jasagarria, eskuragarria eta segurua garatuko du, pertsonengan zentratua, eta lurraldearen egituraketa indartuko duena".*

ERAGINDAKO SEKTOREAK





Misioaren helburua da **mugikortasun-eredu jasangarriago eta adimentsuago bateranzko trantsizioaren erronkari** erantzutea; mugikortasun berria. Erronka horren bidez, hainbat GJH lortzen aurrera egitea lortzen da:



**9. GJH “Industria, berrikuntza eta azpiegitura”.** GJH horrek **azpiegitura erresilienteen** eraikuntzari, **industrializazio inklusibo eta jasangarriaren** sustapenari eta **berrikuntzaren** sustapenari egiten die erreferentzia. 9. GJHaren 1. helburua da azpiegitura fidagarriak, jasangarriak, erresilienteak eta kalitatezkoak garatzea, **garapen ekonomikoa eta giza ongizatea** bultzatzeko bitarteko gisa.



**10. GJH “Desberdintasunak murriztea”.** Mugikortasun berriaren garapenak, **ikuspegi sozialetik**, pertsona guztien gizarteratzea bermatzen laguntzen du, GJH honen 2. helburuan jasotzen den elementu bat. Hain zuzen ere, Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioak **mugikortasun irisgarri unibertsal bat bermatu** nahi du, lurraldea egituratuz eta gizarte-egoera ahuleko taldeei eta lurraldea osatzen duten geografiei mugikortasun-zerbitzuetarako sarbide hobea eskainiz.



**11. GJH “Hiri eta komunitate jasangarriak”** 11. GJHak onartzen du urbanizazio azkarrak **azpiegitura** desegokiak eta gailkargatuak (errepideak eta garraioa, besteak beste) **dituzten auzoetan gero eta biztanle gehiago izatea** eragiten duela, eta horrek, aldi berean, eragin negatiboa duela airearen kutsaduran. Ildo horretan, 11. GJHaren 1. helburuaren xedea da pertsona guztiek **oinarrizko zerbitzu egokiak, seguruak eta eskuragarriak** izango dituztela bermatzea. Era berean, 2. helburuaren xedea da guztienezko **garraio-sistema seguru, arrazoizko, irisgarri eta jasangarrietarako** sarbidea bermatzea, eta bide-segurtasuna hobetzea, bereziki garraio publikoa zabalduz eta arreta berezia jarriz kalteberatasun-egoeran dauden pertsonen eta gizarte-talde behartsuen beharrei.



**13. GJH “Klimaren aldeko ekintza”** 13. GJH munduko herrialdeak jasaten ari diren **larrialdi klimatikoari** lotuta dago, eta **klima-aldaketari aurre egiteko neurri eraginkorrak zabaltzeko** beharra planteatzen du. Zehazki, 2. helburuak ezartzen du klima-aldaketari buruzko neurriak txertatu behar direla politika, estrategia eta plan nazionaletan. Europako Batzordeak Europako Itun Berdean aitortzen duen bezala, garraioak mundu mailako berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena



hartzen du, eta horrek agerian uzten du 13. GJHari lagundu behar zaiola, **mugikortasun-eredu jasangarriago eta ingurumenarekiko errespetuzkoago bateranzko trantsizio baten bidez.**

Horretarako, zehaztutako Misioren bidez, Gipuzkoa **2030erako helburu** bat ezarri da, **non lurraldea egituratu** nahi baita **mugikortasun intermodal eta interkonektatuko esperientzia** baten bidez. Esperientzia horrek oso **eraginkorra, jasangarria, irisgarria eta segurua** izan behar du, eta ezaugarri horien helburua da **arreta pertsonengan** jartzea eta haien ongizatea eta premien estaldura bermatzea, mugikortasun jasangarri eta adimentsuagoko paradigma berri batetik abiatuta.

Misioa lortzeko, **bottom-up ikuspegia** planteatzen da. Ildo horretan, hainbat programa arlo proposatzen dira, sektorearteko jarduera-ildoak osatzen dituztenak eta diziplinarteko, sektorearteko eta aktore anitzeko berrikuntzak barne hartzen dituztenak; horrela, **lurralde osoa inplikatzeko da, Gipuzkoako mugikortasun berriaren paradigmaranzko trantsizioan.**

*Programa arloak ez dira jarduteko ardatz bertikal eta independente gisa eratzten; aitzitik, elkarren artean lotuta* daude eta ekosistemako sektore eta eragileek aldi berean arlo horietako batzuetan jardun dezakete. Zehazki, hauek dira Gipuzkoako Mugikortasun Berriaren Misioren *programa arloak*:

1. Garraio intermodal eta irisgarria bultzatzea.
2. Mobility as a Service (MaaS); pertsonak ardatz dituzten mugikortasun-eredu berriak.
3. Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa.
4. Eredu elektrikoago eta jasangarriago baterantz igarotzea.
5. Trafikoa arintzea.
6. Konektatutako mugikortasuna bultzatzea.
7. Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta.
8. Mugikortasun aktiboa bultzatzea.
9. Herritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarrizketak sustatzea.

Definitutako programa arloekiko **zeharka**, Mugikortasun Berriaren Misiok **mugikortasun modu seguru eta irisgarrien** garapenean jartzen du arreta. Elementu horiek esplizituki jasotzen dira Misioan, eta zuzenean laguntzen dute Gipuzkoako herritarren ongizatean.

Era berean, Misioren abiapuntua honako premisa hau da: programa arloak behar bezala hedatzeko, administrazioek **erregulazio- eta finantzaketa-mekanismoak diseinatzearekin lotutako erronkei** ere aurre egin beharko diete.

Mugikortasunaren sektorea bizkor bizkortu denez (eta arreta berezia jarritz, disrupzio teknologikoak eta datuen ustiapena eta erabilera dakartzaten mugikortasun-eredu berriak), **erregulazio berriak formulatu** behar dira etengabe, **haien operatiborako lege-oinarria ezartzeko**. Eremu horrek, gainera, lotura estua du erabiltzaileen segurtasunarekin eta pribatutasunarekin. Era berean, administrazioak **finantzaketa-mekanismoak diseinatu beharko ditu, Misioari jarraipena eman ahal izateko bere horizontean zehar.**

Programa arloek **hainbat sektoretan esku hartu eta eragin nahi dute, lurraldea zehaztutako Misiorantz bultzatzeko helburua komunean dutela**. Definitutako programa arloekin lotutako sektore



nagusien artean daude: teknologia aurreratuak, energia, automozioa, hirigintza, azpiegiturak, 4.0 industria, telekomunikazioak, IKTak eta ingurumena. Jarraian, sektoreek programa arlo bakoitzarekin duten lotura aurkezten da:

**2. taula. Programa arloen eta sektoreen arteko harremana**

PROGRAMA-ARLOAK	SEKTOREAK								
	Teknologia aurreratuak	Energia	Automozioa	Hirigintza	Azpiegiturak	Industria 4.0	Telekomunikazioak	IKT	Ingurumena
<i>Garraio intermodal eta irisgarria bultzatzea</i>									
<i>Mobility as a Service (MaaS); pertsonak ardatz dituzten mugikortasun-eredu berriak</i>									
<i>Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa</i>									
<i>Eredu elektrikoago eta jasangarriago baterantz igarotzea</i>									
<i>Trafikoa arintzea</i>									
<i>Mugikortasun konektatua bultzatzea</i>									
<i>Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta</i>									
<i>Mugikortasun aktiboa bultzatzea</i>									
<i>Heritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarriketak sustatzea</i>									

Iturria: geuk egina



# 7

## **PROGRAMA ARLOEN PROPOSAMENA**

## 7. PROGRAMA ARLOEN PROPOSAMENA

Programa arloak **kross-sektore jarduera-ildoak** dira, eta **diziplinar-teko, sektore-arte-ko eta aktore-anitzeko berrikuntzak** jasotzen dituzte, Misioa lortzeko. Aurrez aurreko tailer batean oinarrituta definitu ziren, Gipuzkoako mugikortasun berriaren ekosistemarekin lotutako hainbat arlotako eragileekin batera. Tailer-rean jasotako inputak oinarri hartuta, **bederatzi (9) programa arlo** definitu dira:

1. Garraio intermodal eta irisgarria bultzatzea.
2. Mobility as a Service (MaaS); pertsonak ardatz dituzten mugikortasun-eredu berriak.
3. Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa.
4. Eredu elektrikoago eta jasangarriago baterantz igarotzea.
5. Trafikoa arintzea.
6. Mugikortasun konektatua bultzatzea.
7. Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta.
8. Mugikortasun aktiboa bultzatzea.
9. Herritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarrizketak sustatzea.

Definitutako programa arloek **aurrez aurreko tailer-rean jasotako programa arlo potentzialei buruzko zenbait ideia** biltzen dituzte, jarraian erakusten den moduan:

### 1. GARRAIO INTERMODAL ETA IRISGARRIA BULTZATZEA

- Garraio intermodala sustatzeko **bonuak**, eta haren integrazioa bultzatzeko **txartel bakarra**.
- **Mugikortasun-eredu hibrido** bat hedatzea, **distantzia luzeetarako** (trenak, etab.) **eta laburretarako** (bizikleta elektrikoak eta azken miliako beste bitarteko batzuk) soluzioak aldi berean izango dituenak.
- Administrazioak eta operadoreak **garraio-sare bakar** batean integratzea, eskaintza eskariaren arabera egokituz eta bikoiztasunak saihestuz.



### 2. MOBILITY as a SERVICE (MaaS); PERTSONAK ARDATZ DITUZTEN MUGIKORTASUN-EREDU BERRIAK

- Hub de **Mobility as a Service (MaaS)** soluzioen **esperimentazio-eremu** gisa eta konektatutako ibilgailuen flota autonomo eta elektriko gisa.
- Hirietako **mikromugikortasuneko** huba (patineteak, bizikletak, etab.).



### 3. GARRAIO PUBLIKO ERAGINKORRA LURRALDEA EGITURATZEKO TRESNA GISA

- Enpresetara joateko garraio publikoa erabiltzeari **hobariak ematea**.
- Lantokietara/ikastetxeetara/aisiara joateko garraio publikoaren **flota handiagoa eta maiztasun handiagoa**.
- Masa kritikorik ez dagoen **hiriguneetatik kanpoko** garraio publikoa **arrazionalizatzea**, **mugikortasun-modu alternatiboak** sustatuz.



### 4. EREDU ELEKTRIKOAGO ETA JASANGARRIAGO BATERANTZ IGAROTZEA

- Hiriko eta hiriarteko autobus-flotak eta beste garraiobide publiko batzuk **elektrifikatzea**.
- Ibilgailu elektrikoak **kargatzeko azpiegitura-sarea** hedatzea.
- Ingurumena **errespetatzen duten ibilgailuak** erosteko **pizgarriak**, eta errekuntzako ibilgailu pribatuak erabiltzeko pizgarriak.



### 5. TRAFIKOA ARINTZEA

- Hirietako trafikoa arintzeko **disuasio-aparkalekuak**.
- Ibilgailu pribaturik **gabeko** hirietako eta udalerrietako erdiguneak.



### 6. MUGIKORTASUN KONEKTATUA BULTZATZEA

- V2I konexioa, **errepideak sentsorizatuz eta azpiegitura adimendunak hedatuz**, joan-etorrien eraginkortasun eta segurtasun handiagoa lortzeko.
- Mugikortasun-bitartekoen **konektibitatea** hobetzea **5G teknologiaren** bidez.



### 7. MUGIKORTASUNAREN KUDEAKETA, DATUAN OINARRITUTA

- Software-garapena (Big Data eta IoT) **flotak eta erabiltzaile-esperientzia kudeatzeko datuan oinarrituta** (datuaren kudeaketa eskuragarria, estandarizatua, elkarreragingarria, irekia eta partekatua).
- Big Dataren tresnak garatzea eta datuak aztertzea **trafikoa eta gorabeherak monitorizatzeko**.



### 8. MUGIKORTASUN AKTIBOA BULTZATZEA

- **Bide-sare osoan bidegorri** bat sartzea.
- **Bizikleta-mugikortasuna** sustatzea.
- **Oinezkoen mugikortasuna** sustatzea (irisgarritasuna hobetzea, etab.)



### 9. HERRITARREKIKO ETA EKOSISTEMAKO ERAGILEKIKO ELKARRIZKETAK SUSTATZEA

- **Herritarrak** garraio jasangarriari buruz **sentsibilizatzeko eta kontzientziatzeko** kanpainak.
- Herritarren **mugikortasun-ohituretan aldaketak** eragiteko **estimuluen plan integral** bat diseinatzea.




Jarraian, Programa Arlo bakoitzaren **fitxa teknikoak** aurkezten dira.

"**Garraio intermodal eta irisgarria bultzatzea**" programa arloak interkonektatutako garraio-sare bat finkatu nahi du, non hainbat mugikortasun-modu dauden herritarren beharrei eta Gipuzkoako geografiei erantzuteko.

**3. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Garraio intermodala eta irisgarria bultzatzea"**

<p><b>GARRAIO INTERMODAL ETA IRISGARRIA BULTZATZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Elkarrekin lotuta dauden hainbat garraiobideren sare bat hedatzea, mugikortasun-esperientzia eraginkorra, adimentsua eta herritarrengan eta haien premietan oinarritua eskaintzeko, lurraldeko geografiei estaldura emanez.</p>
<p style="text-align: center;"><b>JUSTIFIKAZIOA</b></p>	
<p>Gipuzkoak populazio-sakabanatze handia du, bai eta ezaugarri bereziak ere, eta horrek agerian uzten du mugikortasun-bitarteko desberdinen koexistentzia eta koordinazioa erabakigarriak direla lurraldea egituratzen laguntzeko. Alde batetik, hiri nagusiek distantzia laburretarako desplazamendu-denborak murrizteko eta mugikortasun-joera global berriei erantzuteko erronkari egin behar diote aurre, herritarrek ardatz nagusi izango dituen esperientzia integrala sendotuz. Bestalde, udalerrri txikiek ibilgailu pribatuen erabilera-tasa handia dute, eta garraio publikoak, berriz, ez du masa kritiko nahikorik, eta horrek eraginkortasunik eza dakar ekonomiaren eta ingurumenaren aldetik.</p> <p>Ildo horretan, lurraldeak potentzial handia du garraio intermodalari dagokionez. Hain zuzen ere, Gipuzkoa elektromugikortasuneranzko trantsizioa bizitzen ari da, bai azpiegituren hedapenari dagokionez, bai sektore publikoaren eta enpresa-sektorearen ahalmenari dagokionez; aldi berean, beste mugikortasun jasangarri batzuen protagonismoa gero eta handiagoa da, hala nola bizikleten bidezko garraioa, mikromugikortasunaren eremuan. Horrek guztiak, Gipuzkoako garraio publikoaren onarpen handiari eta erabilera-tasari gehituta, eta udalerrri- eta lurralde-mailako loturan rol erabakigarria esleitzen zaiolarik, garraio-sare bakarra sendotzen lagunduko duten alternatibak indartzea eta elkarrekin egotea bermatzeko erronka du.</p>	
<p style="text-align: center;"><b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b></p>	
<p>2030era begira Gipuzkoarako bistaritzen den garraio intermodalaren sarearen helburua ez da garraiobideen kopuru mugatu batera mugatzea, baizik eta behar diren mugikortasun-modu guztiak hartzea, mugikortasun adimentsuko esperientzia bat bermatzeko, herritar guztientzat eta lurraldeko geografientzat irisgarria izango dena. Era berean, garraio intermodaleko esperientzia bat integratzeko, mugikortasun-bitarteko desberdinak hedatzeaz gain, ezinbestekoa da koordinazioa eta plangintza adimenduna bermatzea, eraginkortasuna eta ingurumenean ahalik eta eragin txikiena izatea bermatzeko.</p>	
<p style="text-align: center;"><b>ESPERO DEN ERAGINA</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Joan-etorrien denbora murriztea.</li> <li>• Mugikortasun-bitartekoen hedapena optimizatzea, erabilera-tasa handia bermatuz.</li> <li>• Herritarren ongizateari laguntzea, haien mugikortasun-beharrei erantzuna emanez.</li> <li>• Talde sozialak eta geografikak garraio-sare irisgarri eta inklusibo batean sartzen direla bermatzea.</li> <li>• Mugikortasunak ingurumenean duen eragina murriztea, garraio-sare interkonektatu eta eraginkorra indartuz.</li> </ul>	

<p><b>GARRAIO INTERMODAL ETA IRISGARRIA BULTZATZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Elkarrekin lotuta dauden hainbat garraiobideren sare bat hedatzea, mugikortasun-esperientzia eraginkorra, adimentsua eta herritarrengan eta haien premietan oinarritua eskaintzeko, lurraldeko geografiei estaldura emanez.</p>
<p><b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b></p>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologia aurreratuak.</b> Azpiegitura eta teknologia berriak hedatzea, teknologikoki disruptiboak diren garraiobideak (autonomoak edo ingurunearekin lotura handia dutenak) garraio-sare bateratu batean txertatzeko aukera emango dutenak, beste mugikortasun-modu tradizional batzuekin batera.</li> <li>• <b>Hirigintza.</b> Hirigintza-diseinua, mugikortasun-modu desberdinak (karga-estazioak, garraio publikoa, mikromugikortasuna, oinezkoentzako espazioak, etab.) batera egoteko aukera emango duena, bai eta hirigintza-egokitzapena ere, egoera ahulean dauden taldeen mugikortasuna errazteko (mugikortasun murriztua duten pertsonak, besteak beste).</li> <li>• <b>Energia.</b> Hirietan eta udalerrietan energia sortzea eta biltegitratzea, ibilgailu elektrikoetan erabiltzeko.</li> <li>• <b>Azpiegiturak.</b> Garraio-azpiegiturak (geltokiak, aparkalekuak, etab.), kargatzeko azpiegiturak eta datuak hodeian denbora errealean jasotzea, prozesatzea eta interpretatzea ahalbidetzen duten azpiegitura teknologikoak diseinatzea eta garatzea. Era berean, errepideetan azpiegitura hedatzea ere eskatzen du, V2I komunikazioak ezartzeko eta gertaerak sortzeko, hala nola balizak, komunikazio-sareak (zuntz bidezkoak zein 5G bidezkoak) edo errepideetako sentsorika.</li> <li>• <b>IKTak.</b> Datuak kudeatzea mugikortasun-aukerak garraio-sare bakar batean planifikatzeko eta integratzeko.</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

**Mobility as a Service (MaaS) programa arloa. “Pertsonengan oinarritutako mugikortasun-eredu berriak”** Gipuzkoako garraio-bideen zerbituzazioan eta digitalizazioan aurrera egiten duten pertsonen premietan oinarritutako mugikortasun-eredu berrien garapena sustatzea du helburu.

**4. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: “Mobility as a Service (MaaS). Pertsonak ardatz dituzten mugikortasun-eredu berriak”**

<p><b>MOBILITY as a SERVICE (MaaS); PERTSONAK ARDATZ DITUZTEN MUGIKORTASUN-EREDU BERRIAK</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Gipuzkoa mugikortasun-eredu berriak esperimentatzeko eta garatzeko eremu gisa finkatzea, eta hortik pixkanaka garraio-bideak zerbitzatzeko eta digitalizatzeko trantsizioa bultzatzea.</p>
<p>JUSTIFIKAZIOA</p>	
<p>Azken urteotan, mugikortasunak eboluzionatu egin du, maila globalean, ibilgailuen titulartasuna bigarren maila batean uzten duen paradigma berri baterantz. Hain zuzen ere, kalkuluen arabera, ibilgailu pribatuak denboraren % 96 aparkatuta daude, eta, askotan, ez dira funtsezkotzat hartzen, are gehiago herritarrek garraiatzeko duten modua zerbitzatzeko duten negozio-eredu berrien gero eta ospe handiagoarekin. Bereziki, Gipuzkoako lurraldeari ere eragiten dio mugikortasunaren ikusmolde berri horrek, batez ere biztanle gehien dituzten hirietan, non masa kritiko eta interes handiagoa dagoen negozio-eredu berriak garatzeko. Alde horretatik, herritarrek garraio-bide pertsonalizatuak eskatzen dituzte, plataforma digitalen bidez elkarri eragiteko. Horrez gain, MaaS-ek herritarrei mugikortasun-zerbitzu bakarra eskaintzea ahalbidetzen du, hainbat mugikortasun-moduren integrazioa kudeatuz, neurri-egindako esperientzia eskaintzeko helburuarekin.</p>	
<p>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</p>	
<p>MaaS-ek hainbat mugikortasun-mota eta -bitarteko biltzen ditu, eta zerbituzazioa osagai oso disruptiboarekin (adibidez, ibilgailu autonomoak edo konektibitate-osagai handia dutenak) edo zerbitzuan txerta daitezkeen bitarteko tradizionalagoekin (adibidez, garraio publikoa, edo mikromugikortasun-bitartekoak, hala nola bizikleta eta patinete elektrikoak) ulertzen du.</p>	
<p>ESPERO DEN ERAGINA</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toki-garapenerako aukerak ematea mugikortasunarekin lotutako negozio-eredu berritzaileei.</li> <li>• Herritarrei mugikortasun-esperientzia malgua eskaintzea, haien behar eta lehentasunetara egokitu ahal izango dena eta oso pertsonalizagarria izango dena.</li> <li>• Mugikortasunaren kudeaketa digitala sustatzea.</li> <li>• Mugikortasunak ingurumenaren eragina murriztea, ibilgailu pribatuen bidezko garraioa murriztuz.</li> </ul>	
<p>LOTUTAKO SEKTOREAK</p>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologia aurreratuak.</b> Mugikortasun modu berriak esperimentatzeko garapen teknologikoa (ibilgailuetan autonomia sartzea, etab.).</li> <li>• <b>Telekomunikazioak.</b> Komunikazio-sareak hedatzea (zuntza eta 5G), ibilgailuak Internetera konektatutako gailuekin komunikatzeko (ibilgailuetan bertan sartutako elementuak, datu-baseak, semaforoak, etab.).</li> <li>• <b>Energia.</b> Ibilgailu elektrikoaren flotek erabiltzeko energia sortzea eta biltegitratzea ahalbidetzen duten soluzioak.</li> </ul>	




- **Azpiegiturak.** Lurraldean negozio-eredu berriak sartzeko ahalbidetuko duten azpiegiturak hedatzea (kargatzeko azpiegiturak, datuak biltegiturak eta prozesatzeko azpiegitura teknologikoak, etab.).
- **IKTak.** Plataforma digitalen bidez mugikortasun-zerbitzuak erosteko eta kudeatzeko esperientzia integratzea.
- **Automozioa.** Erabilera partekatuko ibilgailu-flotak garatzea.

Iturria: geuk egina

Bestalde, "Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa" programa arloak garraio publiko efizienteagoa sustatu nahi du, ibilgailu pribatuak erabiltzeko aukera sendoak emango dituen eta lurraldeko talde sozial eta geografien beharrei erantzungo diena.

**5. taula. Programa arloaren fitxa teknikoak: "Garraio publiko eraginkorra lurraldea egituratzeko tresna gisa"**

<p><b>GARRAIO PUBLIKO ERAGINKORRA LURRALDEA EGITURATZEKO TRESNA GISA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Gipuzkoako garraio-sistema publikoa optimizatzea, herritarrak ibilgailu pribatuen erabilera murriztera bultzatuko dituen plangintza eraginkor baten bidez, eta, aldi berean, lurraldeko talde sozial eta geografia guztiei estaldura emanez.</p>
<p><b>JUSTIFIKAZIOA</b></p>	
<p>Gipuzkoako garraio publikoa funtsezko tresnatzat hartu da lurralde-kohezioan aurrera egiteko, eta herritarrek eskatzen dituzten mugikortasun-modu berriak garraio-sistema publikoaren alderdi guztiak babesten dituzten – Eta ez ordezkaten – Tresnatzat hartu dira. Errealitate horrek garraio publikoaren hobekuntza sistematikoaren aldeko apustua egin beharra ezartzen du, oraindik ere konpondu beharreko hainbat gabezia eta arrakala egozten baitzaizkio, hala nola eraginkortasunik eza (desplazamendu-denborei, maiztasunari, estaldura geografikoari eta abarri dagokienez) edo garraio-sare bakarra sendotzen duten beste mugikortasun-bitarteko batzuekiko integrazioarik eza.</p> <p>Era berean, udalerri batzuek garraio publikoko sistema ez-eraginkorra hautematen dute. Batzuetan, ibilgailu pribatuei alternatiba sendoak ematea ahalbidetzen duten flota, maiztasun eta ibilbide nahikorik ez dagoelako gertatzen da. Beste batzuetan, ordea, herritarren eskura jarritako garraiobide publikoek eskari-maila txikia dute.</p> <p>Ikuspegi sozialari erreparatuta, garraio publikoak garrantzi handia du gizarte-talde jakin batzuen joan-etorrietan, hala nola ekonomikoki behartsuak diren edo adinekoak diren pertsonen joan-etorrietan.</p>	
<p><b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b></p>	
<p>Lurraldeko garraio publikoaren alternatibak jasotzen dira: autobusak, tranbiak, trenak, etab.</p>	
<p><b>ESPERO DEN ERAGINA</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Joan-etorrien denbora murriztea.</li> <li>• Ibilgailu pribatuen bidezko garraio kopurua murriztea, trafikoa deskongestionatuz eta mugikortasunak ingurumenean duen eragina murriztuz.</li> <li>• Lurraldeko gizarte-taldeek eta geografien mugikortasun-premiei erantzutea, bai garraiobide publikoen bidez, bai garraiobide horiek beste mugikortasun-modu batzuekin batera dauden garraio-sare batean integratuta.</li> </ul>	
<p><b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b></p>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologia aurreratuak.</b> Flotak, ibilbideak eta maiztasunak teknologia berrien bidez kudeatzea (Big Data, ia, etab.).</li> <li>• <b>Hirigintza.</b> Garraio publikorako espazioak berriz diseinatzea eta gizarte-taldeek beharretara egokitzea.</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

"Trantsizioa eredu elektriko eta jasangarriago baterantz" izeneko programa arloaren helburua da, batetik, mugikortasun elektrikoa sustatzea, errekuntza-ibilgailuen alternatiba gisa, eta, bestetik, lurraldean ibilgailu elektrikoaren flotak eraginkortasunez hedatzea lortzeko beharrezkoa den azpiegitura garatzea.

**6. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Eredu elektrikoago eta jasangarriago baterantz igarotzea"**


<p><b>EREDU ELEKTRIKOAGO ETA JASANGARRIAGO BATERANTZ IGAROTZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Errekuntza-ibilgailuetan mugikortasun-eredutik errespetatzen duen eredu elektriko igarotzea, ibilgailu elektrikoak hartzea sustatuz eta horiek gauzatzeko behar den azpiegitura hedatuz.</p> <p>oinarritutako ingurumena elektrifikatzea</p>
<p><b>JUSTIFIKAZIOA</b></p>	
<p>Azken urteotan mugikortasunaren arloan izan den iraultza handienetako bat nazioarteko esparrutik paradigma berri baterantzko trantsizioa izan da, non elektromugikortasuna eta garraioek ingurumenean duten inpaktua murrizteko ahalegina lehenesten diren. Izan ere, mugikortasun elektrikoa Gipuzkoaren apustu handia izaten ari da, eta ibilgailuen elektrifikazioa lehenetasun bihurtu da, bai espektro publikotik, bai pribatutik. Ildo horretan sortu zen, hain zuzen ere, MUBIL mugikortasun adimendun eta jasangarriaren poloa, lurraldean mugikortasun berrirantz aurrera egiteko proiektu estrategiko gisa.</p> <p>Mugikortasun elektrikoaren garrantzia, bai erakunde publiko eta pribatuek bai herritarrek erakusten dituzten joera eta lehenetasun berrien ondorio izateaz gain, garraioaren eta jasangarritasunaren arloko lege-esparruak bultzatzen du lurralde, nazio eta nazioarte mailan.</p> <p>Besteak beste, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko Legeak eta Europako Itun Berdeak, nazioz gairik mailan, garraioak eragindako kutsadurarekin lotutako helburuak aipatzen dituzte, hau da, errekuntza-ibilgailuetan oinarritutako mugikortasun-eredua bertan behera uztea. Bestalde, Euskadin, <i>Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuak</i> pertsonen zein salgaien mugikortasun jasangarria bultzatu nahi duen esparru bat ezartzen du, eta garraioak ingurumenean duen eragina murrizteko xedea ezartzen du.</p> <p>Arau-elementu horrek eragin handia izango du enpresetan eta herritarrengan, eta eredu berri bati egokitu beharko zaizkio. Horretarako, konponbide eta azpiegitura nahikoak beharko dira.</p>	
<p><b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b></p>	
<p>Elektrifikazioak hainbat mugikortasun motatan eragiten du, ibilgailu pribatuetatik hasi eta garraio publikoaren sistemako ibilgailu elektrikoaren flotetara arte. Era berean, soluzio elektrikoak ere mikromugikortasunaren eremuan sartu dira, gero eta bizikleta eta patinete elektriko gehiago baitaude.</p> <p>Bestalde, eredu elektriko baterantzko trantsizioak ibilgailuak kargatzeko beharrezko azpiegitura eta teknologia hedatzearen ondoriozko erronkak planteatzen ditu. Hain zuzen ere, kargatzeko azpiegituren ahalmenak eta dentsitateak eragin zuzena dute herritarren ibilgailu elektrikoaren onarpen-mailan.</p>	
<p><b>ESPERO DEN ERAGINA</b></p>	

<p><b>EREDU ELEKTRIKOAGO ETA JASANGARRIAGO BATERANTZ IGAROTZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Errekuntza-ibilgailuetan mugikortasun-eredutik errespetatzen duen eredu elektrikora igarotzea, ibilgailu elektrikoak hartzea eta horiek gauzatzeko behar den azpiegitura hedatuz.</p> <p>oinarritutako ingurumena</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Egungo mugikortasun-ereduak ingurumenean duen eragina murriztea.</li> <li>• Mugikortasun eraginkorra eta lehiakorra bermatuko duten soluzioen garapena bultzatzea, mugikortasun jasangariaren arloko nazioko eta nazioarteko araudi berriaren arabera.</li> <li>• Lurraldean mugikortasun elektrikoa eskala handian hedatzeko behar den azpiegitura garatzea eta ezartzea.</li> </ul>	
<p>LOTUTAKO SEKTOREAK</p>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Energia.</b> Hirietan eta udalerrietan energia sortzea eta biltegitratzea, ibilgailu elektrikoetan erabiltzeko.</li> <li>• <b>Azpiegiturak.</b> Ibilgailu elektrikoak kargatzeko azpiegiturak garatzea eta hedatzea.</li> <li>• <b>IKTak.</b> Ibilgailu elektrikoak kargatzeko plangintza adimenduna, informazioa denbora errealean eta kargatzeko eremuen egoera, etab.</li> <li>• <b>Automozioa.</b> Ibilgailu elektrikoaren garapena (autobusak, kamioiak, ibilgailu partikularrak, ibilgailu arinak, etab.).</li> <li>• <b>Ingurumena.</b> Mugikortasunak ingurumenean duen eragina murriztea (energia berriztagarriak sortzea, etab.) eta denboran zehar izan duen bilakaera neurtzea ahalbidetzen duten irtenbideak.</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

"**Trafikoa arintzea**" programa arloak errepideetan ibilgailu pribatuen kopurua murrizten lagundu nahi du, bai eta auto-pilaketak murrizten ere, batez ere hiriguneetan, mugikortasun-modu alternatiboak sustatuz.

**7. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Trafikoa arintzea"**

<p><b>TRAFIKOA ARINTZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Zirkulazioan dauden ibilgailu pribatuen kopurua murriztea eta Gipuzkoako hiriguneak arintzea, mugikortasuna optimizatzeke, denborari, gizarte-bizikidetzari eta ingurumenean duen eraginari dagokienez.</p>
<p><b>JUSTIFIKAZIOA</b></p>	
<p>Mugikortasun berrirako trantsizioan Gipuzkoak aurre egin behar dion erronka nagusietako bat honako hau da: garraio-bide nagusia ibilgailu pribatua den eredu batetik ekonomiaren eta ingurumenaren aldetik eraginkorragoak diren beste alternatiba batzuen aldeko apustua egiten duen eredura aldatzea, eta ibilgailu pribatuak, ekuazioetik ateratzen ez badira ere, bigarren planora pasatzea.</p> <p>Gainera, hiriguneek, bereziki, zirkulazioan dauden ibilgailuen kopurua murrizteko erronka dute, auto-pilaketa eta kutsadura handiak sortzen baitituzte. Mugikortasun berriak proposatzen du alternatiba adimendunak planteatzea distantzia laburreko joan-etorrietarako, eta are gehiago biztanleria-dentsitate handiagoko eremuetan, ibilgailu partikularren bidezko garraioaren alternatibak hedatzeko potentzial handia baitago.</p>	
<p><b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b></p>	
<p>Trafikoa arintzeak berekin dakar mugikortasuna ulertzeko modua berriz diseinatzea, eta garraio-sistema osoaren plangintza ordenatua egitea. Trafikoaren pilaketa murriztera bideratutako politika, proiektu eta ekimenek mugikortasun-zerbitzuen jarraitutasuna bermatuko duten alternatiben planteamendua barne hartu behar dute.</p>	
<p><b>ESPERO DEN ERAGINA</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mugikortasunak ingurumenean duen eragina murriztea.</li> <li>• Errepideko joan-etorrien denborak murriztea.</li> <li>• Zirkulazioan dauden ibilgailu pribatuen kopurua murriztea.</li> <li>• Hiriguneetan pilaketak murriztea, espazio publikoak askatuz eta gizarte-bizikidetzak sustatuz.</li> </ul>	
<p><b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b></p>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hirigintza.</b> Hiri-eremuen diseinua, ibilgailu elektrikoaren ordez beste mugikortasun-modu batzuk egon daitezen.</li> <li>• <b>Azpiegiturak.</b> Errepideetako pilaketak arintzeko azpiegitura berriak abian jartzea (garraio publikoko geltokiak, aparkalekuak, etab.).</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

"Konektatutako mugikortasuna bultzatzea" programa arloaren bidez, garapen teknologikoa bultzatu nahi da, ibilgailuek beren artean eta ingurunearekin konexioak ezar ditzaten, eta, horrela, mugikortasun-esperientzia eraginkorragoa, seguruagoa eta adimentsuagoa izan dadin.

### 8. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mugikortasun konektatua bultzatzea"

<p><b>MUGIKORTASUN KONEKTATUA BULTZATZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Konektatutako mugikortasun-eredu bateranzko trantsizioa, garraio-sare adimenduna finkatzea ahalbidetuko duten teknologien garapenean oinarritua, non ibilgailuek elkarrekin eta ingurunearekin loturak ezarriko dituzten, mugikortasun-esperientzia eraginkorragoa, seguruagoa eta adimentsuagoa eskainiz.</p>
<b>JUSTIFIKAZIOA</b>	
<p>Mugikortasunaren arloan gertatzen ari den aurrerapen nagusietako bat eredu konektatu baten aldeko apustua da, ibilgailuek hari gabeko sareen bidez informazioa jaso eta transmititu ahal izan dezaten. Paradigma berri hori teknologia berrien garapenari eta mugikortasunaren esparruan (ia, IoT, Big Data, 5G, etab.) aplikatzeari esker gauzatzen ari da, eta hazkunde global handia izaten ari da. Erabiltzaileei onura handiak ematen dizkien errealitatea da, lurraldean garraio-sare adimenduna garatzeko aukerak ematen dituena. Besteak beste, onurak dakartza, hala nola garraioen segurtasun handiagoa, errepideen egoera eta gorabeherak hobeto ezagutzea, gidatzeko erosotasun handiagoa edo garraibideen erabilera esperientzia digitalagoa.</p> <p>Lurraldean, ekimen aitzindariak bultzatzen ari dira, hala nola <i>Gipuzkoa Living Lab</i>, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta CEITek sustatua, AP-8 eta AP-1 autobideak mugaz gaindiko proba-laborategi bihurtzeko, lurraldeko eta mundu osoko enpresa teknologikoen eta mugikortasunekoek beren ibilgailu autonomoak eta beste <i>garraio-sistema adimendun</i> batzuk probatu ahal izan ditzaten.</p>	
<b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b>	
<p>Konektatutako mugikortasunak, zeharka, era guztietako mugikortasun-bitartekoen garapenean eragiten du. Ibilgailuen fabrikatzaileak eredu berrietan ingurunearekin lotura handiagoa duen esperientzia ahalbidetzen duten elementu berriak sartzen hasi dira, konexio aurreratuak sustatuz, hala nola ibilgailutik ibilgailurako konexioak (V2V), ibilgailutik azpiegituren (V2I). Gainera, garraio-sareen plangintza gero eta gehiago ulertzen da ikuspegi digital batetik, eta horrek aukera berriak irekitzen ditu garraio-zerbitzuak herritarren eskura hobeto jartzeko.</p>	
<b>ESPERO DEN ERAGINA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garraibideen erabiltzaileei esperientzia konektatua emateko beharrezkoak diren azpiegituren eta ahalmenen hedapena bermatzea.</li> <li>• Garraio-sare eraginkorra finkatzea, ibilgailuak elkarrekin eta ingurunearekin konektatuz.</li> <li>• Garraibideen erabiltzaileen segurtasuna areagotzea.</li> </ul>	
<b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologia aurreratuak.</b> Teknologia berriak garatzea (sentsorikoa, Big Data, IoT, Machine Learning, ia, etab.), bai eta konektatutako mugikortasunaren esperientzia ahalbidetzen duten komunikazioak garatzea ere (V2V, V2I, V2X, LiDAR, RADAR, etab.). Horrez gain, zibersegurtasunarekin lotutako eronkak aurkezten dira (ransomware, flota-ibilgailuen lapurretak, etab.), eta horiek irtenbideak eskatzen dituzte blockchain bezalako teknologien bidez.</li> <li>• <b>Telekomunikazioak.</b> Komunikazio-sareak hedatzea (zuntz eta 5G bidez), ibilgailuak Internetera konektatutako gailuekin komunikatu ahal izateko (ibilgailuetan bertan sartutako elementuak, datu-baseak, semaforoak, etab.).</li> </ul>	

<p><b>MUGIKORTASUN KONEKTATUA BULTZATZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Konektatutako mugikortasun-eredu bateranzko trantsizioa, garraio-sare adimenduna finkatzea ahalbidetuko duten teknologien garapenean oinarritua, non ibilgailuek elkarrekin eta ingurunearekin loturak ezarriko dituzten, mugikortasun-esperientzia eraginkorragoa, seguruagoa eta adimentsuagoa eskainiz.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Azpiegiturak.</b> Datuak hodeian denbora errealean jaso, prozesatu eta interpretatzea ahalbidetzen duten azpiegitura teknologikoak hedatzea. Era berean, errepideetan azpiegitura hedatzea eskatzen du, V2I komunikazioak ezartzeko eta ekitaldiak sortzeko, hala nola balizak, komunikazio-sareak edo errepideetako sentsorika.</li> <li>• <b>Automozioa.</b> Beste ibilgailu batzuekin edo ingurunearekin konektatzeko gai diren ibilgailuak garatzea.</li> <li>• <b>4.0 industria.</b> Industria garatzea teknologia berriak erabiliz (ia, IoT, Industrial IoT, sistema ziberfisikoak, Big Data, Data Analytics, Data Mining, Cloud Computing, fabrikazio gehigarria, etab.).</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

"Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta" programa arloari dagokionez, honako helburu hau du: mugikortasuna kudeatzeko eredu berri bat finkatzea, datuetan palanka jarriko dena, erabaki hobeak hartu ahal izateko eta garraio-zerbitzuen plangintza adimentsuagoa lortzeko.

**9. taula. Programa arloaren fitxa teknikoak: "Mugikortasunaren kudeaketa, datuan oinarrituta"**

<p><b>MUGIKORTASUNAREN KUDEAKETA, DATUAN OINARRITUTA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Datuen sorreran, biltegitratzean, analisisan eta erabileran oinarritutako mugikortasuna kudeatzeko eredu bat ezartzea, erabaki hobeak hartzea eta garraio-zerbitzuak modu adimendunagoan planifikatzea ahalbidetuko duena.</p>
<b>JUSTIFIKAZIOA</b>	
<p>Interkonektatutako mugikortasun-esperientzia bat finkatzeko, gaitasun handiak behar dira datuan oinarritutako kudeaketaren arloan. Datu hori funtsezko inputa da mugikortasun-alternatibak garraio-sare bakar batean eraginkortasunez diseinatzeke eta integratzeko.</p> <p>Datuan oinarritutako kudeaketa batek aukera ematen du ibilbideak, flotak, konexio-puntu intermodalak eta beste elementu batzuk modu egokiagoan planifikatzeko, pertsonak eta salgaiak mugitzeko modua eraginkorragoa izan dadin. Era berean, operadoreei eta administrazioei emandako datuetan oinarritutako mugikortasunaren kudeaketak plangintzari eta kudeaketari dagokionez dakartzan onurez gain, datuen eskuragarritasunak garraio-zerbitzuen erabilera errazten die erabiltzaileei, informazio eguneratua eta fidagarria baitute kontsumo-erabakiak hartzeko.</p> <p>Azken urteotan, sektoreak aurrerapauso handiak egin ditu datuak ustiatzea eta erabiltzaileen eskura jartzea ahalbidetzen duten teknologia gaitzaileen garapenean (Big Data, IoT, 5G ...), eta aukera handiak aurkezten dira etorkizunari begira, Gipuzkoako herritarrei mugikortasun-esperientzia adimentsuagoa ematen lagun dezaketena, beren beharrei erantzuteko.</p>	
<b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b>	
<p>Datuan oinarritutako mugikortasunaren kudeaketak eragina du mugikortasunean, datuak input gisa erabiltzen baitira haien operazioari eta plangintzari buruzko erabakiak hartzeko. Hain zuzen ere, datuak funtsezko tresna dira erabakiak hartzen dituztenek herritarren premiekin bat datozen erabaki funtsatuak har ditzaten; beraz, programa arloa mugikortasun-bitartekoen garapena bereziki sustatuko duen lan-ildotzat hartzeaz gain, paradigma berri baterantz aurrera egitea ahalbidetuko duen zeharkako tresnatzat hartu behar da, erabakiak hartzeko prozesuak oinarri sendoagoetan oinarrituta eraiki daitezen.</p>	
<b>ESPERO DEN ERAGINA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gipuzkoako garraio-sarearen kudeaketa eraginkorra lortzea.</li> <li>• Mugikortasun-zerbitzuen kudeaketarekin lotutako erabaki adimendunak hartzeko oinarriak ezartzea.</li> <li>• Erabiltzaileei informazio eguneratua eta baliotsua ematea, erabakiak har ditzaten.</li> </ul>	
<b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologia aurreratuak.</b> Datuak sortzeko, biltegitratzeko eta aztertzeke teknologia berriak garatzea (IoT, Big Data, ia, etab.).</li> <li>• <b>Telekomunikazioak.</b> Komunikazio-sareak hedatzea (zuntz bidez eta 5G bidez), gailuen artean datu-kopuru handiak transferitu ahal izateko.</li> <li>• <b>Azpiegiturak.</b> Datuak hodeian denbora errealean jaso, prozesatu eta interpretatzea ahalbidetzen duten azpiegitura teknologikoak hedatzea.</li> <li>• <b>IKTAK.</b> Floten, ibilbideen, gorabeheren eta bestelakoen datuan oinarritutako kudeaketa, mugikortasun konektatua, segurua eta eraginkorra lortzen lagunduko duena.</li> </ul>	

Iturria: geuk egina



"Mugikortasun aktiboa bultzatzea" programa arloaren bitartez, giza gorputza motor gisa erabiltzen duten mugikortasun moduak sustatu nahi dira, ingurumenean eragin positiboa lortzeko eta herritarren artean mugikortasun ohitura osasungarriak sustatzeko.


**10. taula. Programa arloaren fitxa teknikoa: "Mugikortasun aktiboa bultzatzea"**

<p><b>MUGIKORTASUN AKTIBOA BULTZATZEA</b></p> 	<p><b>Definizioa</b></p> <p>Giza gorputza motor gisa erabiltzen duten mugikortasun-moduak sustatzea, ingurumenean eragin positiboa izaten lagunduz eta herritarren artean mugikortasun-ohitura osasungarriak sustatuz.</p>
<b>JUSTIFIKAZIOA</b>	
<p>Mugikortasun aktiboa, non giza gorputzak motorra duen, garraio bide jasangarria da definizioz, eta haren alternatibek, neurri handiagoan edo txikiagoan, ingurumenaren kutsadura-maila handiagoa dute. Horregatik, distantzia labur edo ertainetan mugitzeko mugikortasun aktiboa sustatzeak asko laguntzen dio jasangarritasunari.</p> <p>Era berean, mugikortasun-modu horrek, jarduera fisikoa eskatzen duenez, onurak dakartza erabiltzaileen osasunerako eta ongizaterako, erregaiak eta beste energia-iturri batzuk erabiltzen dituzten beste bitarteko batzuen aldean.</p> <p>Bestalde, nazioartean oro har hirietan gidatzeko dauden murrizketen aurrean, hiriguneetan mugitzeko modu alternatiboak sustatu eta erraztuko dituzten politikak, mekanismoak eta espazioak bilatzeko erronka dago, eta horrek hiri-plangintzan duen eragina agerian uzten du.</p>	
<b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b>	
<p>Mugikortasun aktiboak giza jarduera fisikoa behar duten garraio bide ez-motorizatu guztiak hartzen ditu, hala nola bizikleta, patineteak, irristailuak edo erabiltzaileen oinezko garraioa.</p>	
<b>ESPERO DEN ERAGINA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mugikortasun-ohitura jasangarri eta osasungarriak sustatzea.</li> <li>• Hiriguneetan garraioa erraztea mugikortasun aktiboko moduen bidez.</li> <li>• Ingurumenean eragin positiboa izatea, ibilgailu motordunen bidezko joan-etorriak murriztuz.</li> </ul>	
<b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b>	
<p>Programa arlo honi lotutako sektore batzuk honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hirigintza.</b> Ingurumena kutsatzen duten ibilgailuen aurrean mugikortasun aktiboko moduak sustatzen dituen hirigintza-diseinua.</li> </ul>	

Iturria: geuk egina

Azkenik, **herritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarrizketak sustatzea izeneko** programa arloaren bidez, etengabeko elkarrizketa ezarri nahi da bai herritarrekin bai mugikortasun berriaren ekosistema osatzen duten eragileekin, alde batetik, sentsibilizazio- eta komunikazio-ekimenak gauzatzeko, eta bestetik, bi noranzkoko komunikazio-kanal bat ezartzeko, iritzi publikoa eta ekosistemaren formulazioaren ikuspegia aintzat hartzea eta txertatzea ahalbidetuko duena.

### 11. taula. Programa Arloko fitxa tekniko: "Herritarrekiko eta ekosistemako eragileekiko elkarrizketak sustatzea"

<p><b>HERRITARREKIKO ETA EKOSISTEMAKO ERAGILEEKIKO ELKARRIZKETAK SUSTATzea</b></p> 	<p><b>Definizioa</b> Mugikortasun berrirako trantsizio-prozesua indartzea, herritarrekiko eta ekosistemarekiko etengabeko elkarrizketaren bidez, sentsibilizatuz, kontzientziatuz eta zuzeneko komunikazio-kanal bat ezarriz.</p>
<b>JUSTIFIKAZIOA</b>	
<p>Mugikortasun Berriaren Misiok pertsonak eta haien premiak ditu ardatz, eta herritarren egunerokoan eragina izango duten mugikortasun-ohitura berriak sustatu nahi ditu. Horrek eragindako eragileekin etengabeko harremana izateko beharra ezartzen du, helburu bikoitzarekin. Alde batetik, mugikortasun-ohitura jasangarriagoak eta eraginkorragoak hartzearen garrantziaz eta inpaktuaz sentsibilizatzeko eta kontzientziatzeko estrategia bat hedatzeko. Horrek berebiziko garrantzia hartzen du kontuan hartzen badugu lurraldean oraindik ere nagusi den kultura, ibilgailu pribatuak erabiltzeari dagokionez (bereziki, oraindik ibilgailu pribatuei herritarren mugikortasun-premiei erantzun integrala ematen dien alternatiba sendorik ikusten ez den udalerrietan). Bestetik, noranzko biko komunikazio-kanal bat ezartzeko, iritzi publikoa eta ekosistema osatzen duten erakundeak ezagutzeko aukera emango duena, mugikortasun berriko proiektuak formulatzeko orduan kontuan har dezaten.</p>	
<b>IRISMENA: ZER EREMU HARTZEN DITU PROGRAMA ARLOAK?</b>	
<p>Programa arlo honek herritarrekin eta ekosistemako eragileekin harremanetan jartzeko hainbat modu biltzen ditu, sentsibilizazio- eta kontzientziatio-kanpainak nahiz gobernantza parte-hartzaileko proiektu esperimentalak.</p>	
<b>ESPERO DEN ERAGINA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mugikortasun-ohitura jasangarri eta osasungarriak sustatzea.</li> <li>• Herritarrak eta ekosistemako eragileak lurraldearen mugikortasun berrirako trantsizio-prozesuan inplikatzea.</li> <li>• Mugikortasun berriarekin lotutako proiektuen formulazioan herritarren eta ekosistemako eragileen ikuspegia eta beharrak txertatzea.</li> </ul>	
<b>LOTUTAKO SEKTOREAK</b>	
<p>Programa arlo honek mugikortasun berriarekin lotutako sektoreak lotu nahi ditu, bi noranzkoko komunikazio-kanal bat ezarriz, etengabeko elkarrizketa bat ezarri ahal izateko.</p>	

Iturria: geuk egina