

EAEko garraio- eskariaren irudia. 2016. urtea



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2017

Azterlan honen erregistro bibliografiko bat Eusko Jaurlaritzako Bibliotekak sarearen katalogoan kontsulta daiteke: <http://www.bibliotekak.euskadi.eus/WebOpac>



...k egindako dokumentua, ren eta ren laguntzarekin.

Gainbegiratzea eta zuzendaritza: Euskadiko Garraio Behatokia – Oteus



Edizioa: 1.a, 2017ko iraila

© Euskadiko Euskal Erkidegoko administrazioa

Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila

Internet: www.euskadi.eus

Argitaratzailea:

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Donostia-San Sebastián 1, 01010 Vitoria-Gasteiz

Lege gordailua: VI-0532/12

Hau eta beste azterlan eta txosten batzuk Eusko Jaurlaritzaren webgunean argitaratuta daude, Euskadiko Garraio Behatokiaren (Oteus) orrian: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-4833/eu/>

ESKERRAK

Lan hau behar bezala egiteko, herritarren laguntza bereziki ezinbestekoa izan da inkestak egitean. Halaber, oso garrantzitsua izan da zenbait erakunde- eta enpresa-eragilek garraio-zerbitzuen eskariari buruz eman diguten informazioa.

Hori dela eta, lehenik eta behin, herritarrei eskertu nahi diegu gure inkestei eskuzabaltasunez erantzuteko emandako denbora, bai Euskadiko Autonomia Erkidegoko (EAE) etxeetan, bai garraio-terminaletan eta lan honek barne hartzen dituen inkesta-eragiketak egiteko errepide-sarean aukeratutako puntuetan. Haien laguntzarik gabe, ezinezkoa izango zatekeen gure lurraldeko pertsonen mugikortasunaren ezaugarriak jasotzea.

Bestalde, zin-zinez eskertzen dugu pertsonen garraio-zerbitzuen eskariari buruzko informazioa eman diguten garraio- agintariek eta erakunde pribatuek egindako ahalegina. Izan ere, informazio hori ezinbestekoa izan da garraibide bakoitza erabiltzen duten pertsonen bolumena zein den jakiteko, bai eta, orobat, EAEko etxeetan egindako inkestaren emaitzak garraio publikoko zerbitzuen eskariari buruzko datuekin alderatzeko. Horri esker, egindako inkestetarako jasotzaileak zehaztea lortu dugu, eta, beraz, emaitzek ahalik eta ondoen eta zehatzen adierazten dituzte herritarren mugikortasun-ereduak.

Halaber, EAEko salgaien garraio-fluxuetatik jasotako informazioa ere ezinbestekoa izan da. Hori dela eta, eskerrak eman behar dizkiegu garraio-operadoreei eta administrazio publikoei, oso informazio baliotsua eman digutelako.

Azkenik, gidariei inkestak egiten lagundu diguten enpresei (gasolindegia, hornitegiak eta autobideko emakidunak) ere eskerrak eman nahi dizkiegu bereziki, haien instalazioetan edo haien ondoko esparruetan jarduteko baimena eman digutelako. Inkestak leku horietan egin ditugunean, bide-azpiegituren erabiltzaileak ez gogaitzeko beharrezko neurriak hartu ditugu. Esker on hori administrazioei eta garraio-terminaletako (autobusa, trenbidea eta aireportuak) langileei ere luzatu nahi diegu, terminaletako sarbideetan inkestak egiteko aukera eman digutelako.

Hortaz, lan hau egitea ahalbidetu duten pertsona eta erakunde guztiei helarazi nahi diegu gure esker ona, haien laguntzarik gabe ezinezkoa izango baitzatekeen azterlan hau behar bezala egitea

Aurkibidea

Orrialdea

1. SARRERA.....	15
2. PERTSONEN GARRAIOA.....	17
2.1 Pertsonen errepide bidezko garraioa	17
2.1.1 Pertsonen garraioa ibilgailu arinean	19
2.1.2 Pertsonen garraioa autobusez	25
2.1.3 Pertsonen errepide bidezko garraioaren laburpena.....	30
2.2 Aire bidezko garraioa	32
2.2.1 Pertsonen urteko mugimendua	32
2.2.2 Hegazkin bidezko joan-etorriak batez besteko lanegun batean	33
2.2.3 Joan-etorrien jatorria eta helmuga.....	34
2.2.4 Aire bidezko joan-etorrien ezaugarriak	35
2.3 Trenbideko garraioa.....	40
2.3.1 Euskotren	40
2.3.2 RENFE.....	43
2.3.3 Euskotren - tranbia	48
2.3.4 Metro Bilbao	49
2.3.5 Trenbide-eskariaren laburpena	50
2.4 Pertsonen kable bidezko garraioa	51
2.5 Pertsonen garraioari buruzko laburpena eta ondorioak	52
2.5.1 Joan-etorri motorizatuak EAEn	52
2.5.2 Banaketa modala.....	53
2.5.3 Pertsonen garraioari buruzko ondorio nagusiak	55
3. SALGAIEN GARRAIOA.....	59
3.1 Salgaien errepide bidezko garraioa	59
3.1.1 Informazio-iturriak.....	59
3.1.2 Errepide bidezko salgaien bolumena.....	61
3.2 Salgaien aire bidezko garraioa.....	67

3.2.1	Salgaien eguneroko mugimendua	67
3.3	Salgaien trenbide bidezko garraioa	69
3.3.1	Salgaien garraioa Renferen zabalera konbentzionalen	69
3.3.2	Salgaien garraioa Renfe Métrican	70
3.3.3	Salgaien garraioa Euskotrenen	71
3.4	Salgaien itsasoko garraioa	72
3.4.1	Bilboko portua	72
3.4.2	Pasaiako portua	74
3.4.3	Bermeoko portua	76
3.5	Salgaien garraioari buruzko laburpena eta ondorioak	78
3.5.1	Salgaien bolumena	78
3.5.2	Banaketa modala	80
3.5.3	Salgaien garraioari buruzko ondorio nagusiak	81
4.	METODOLOGIA	85
4.1	EAEko etxebizitza-inkesta: laginaren diseinua eta jasotzaileen kalkulua	85
4.1.1	Laginaren diseinua	86
4.1.2	Jasotzaileen kalkulua	90
4.2	Kordoi inkesta: Laginketa diseinua eta jasotzaileen kalkulua	91
4.2.1	Datu bilketaren kanpaina	91
4.2.2	Jasotzaileen kalkulua	95
4.3	Inkesta terminaletan: laginaren diseinua eta jasotzaileen kalkulua	95
4.3.1	Datuak hartzeko kanpaina	96
4.3.2	Jasotzaileen kalkulua	98
4.4	Emakidak kudeatzen dituzten administrazioen informazio-bilketa	98
5.	ERANSKINAK	101
5.1	Denboraren balioen kalkulua	103
5.2	EAEko errepedeetako batez besteko abiadura	105
5.3	Terminaletan egindako inkesten ustiapena	111

TAULEN AURKIBIDEA

1. taula. Erabilitako informazio-iturriak.	17
2. taula. Ibilgailu arineko joan-etorriak, motaren arabera. Laneguna, 2016	19
3. taula. Pertsona bidaiarien banaketa: gidariak edo laguntzaileak (%).	20
4. taula. EAEren barruko joan-etorriak ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016	20
5. taula. Kanpoko joan-etorri nazionalak, ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016....	22
6. taula. Kanpoko nazioarteko joan-etorriak, ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016	23
7. taula. Ibilgailu arinean egindako iragaitzazko joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016	24
8. taula. Autobuseko joan-etorriak, motaren arabera. 2016	25
9. taula. Hiri barruko joan-etorrien banaketa, erabilitako zerbitzuaren arabera. 2016.....	26
10. taula. Hiru hiriburuetako hiri-autobusetan egiten diren joan-etorriak. 2016	27
11. taula. Hiriarteko autobusez egindako joan-etorriak, motaren arabera. 2016	27
12. taula. EAEn autobusez egiten diren hiriarteko joan-etorrien jatorri/helmuga matrizea. 2016	28
13. taula. EAetik kanpora egiten diren joan-etorriak autobusez. 2016	28
14. taula. Jatorria edo helmuga EAEn dituzten kanpoko urteko joan-etorriak, autobus erregularretan eginak. 2015	30
15. taula. Iragaitzazko joan-etorriak autobusez, EAEn. 2016	30
16. taula. Errepide bidezko joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016	31
17. taula. Euskadiko aireportuetako urteko joan-etorriak, iragaitzazko tipologiaren arabera. 2016.....	32
18. taula. Euskadiko aireportuetako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016	33
19. taula. EAEko aireportuetako joan-etorriak, jatorriaren eta helmugaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016	34
20. taula. Euskotrenen lineetako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015	41
21. taula. Euskotreneko joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015	42

22. taula. Euskotrenen egindako joan-etorrien jatorri/helmuga probintzia-matrizea. Batez besteko laneguna. 2015	43
23. taula. RENFERen aldiriko lineetako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015.....	43
24. taula. RENFERen hiriarteko trenetan egindako joan-etorriak, jatorriaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015.....	44
25. taula. Renferen hiriarteko zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015	45
26. taula. RENFERen ibilbide luzeko trenetan egindako joan-etorriak, jatorriaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015	46
27. taula. Renferen ibilbide luzeko zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015	46
28. taula. Renfe Métricaren linea guztietan egindako joan-etorriak, hilaren arabera eta guztira. 2015.....	47
29. taula. Renfe Métricaren linea bakoitzean egindako joan-etorrien kalkulua. 2015	47
30. taula. Renfe Métricaren zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015	48
31. taula. Bilboko eta Vitoria-Gasteizko tranbia-zerbitzuetan egindako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015.....	48
32. taula. Metro Bilbaon egindako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015.....	49
33. taula. Trenbide garraioan eginiko joan etorriak. Batez besteko lan-egunak. Joan-etorriaren motaren arabera. 2015	50
34. taula. Kable bidezko garraio moduetan gindako joan-etorriak. 2015	51
35. taula. Joan-etorriak motaren eta garraiobidearen arabera. Batez besteko laneguna.	52
36. taula. Salgaien errepide bidezko garraioa kalkulatzeko informazio-iturriak.	61
37. taula. Salgaien errepide bidezko garraioa, urtean eta batez besteko lanegun batean, joan-etorriaren tipologiaren arabera. 2015.....	61
38. taula. Errepidez garraiatutako salgaien jatorri- eta helmuga-matrizea. Batez besteko laneguna. 2015.....	62
39. taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, jatorria edo helmuga EAEn dutenak. Batez besteko laneguna. 2015	63

40. taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, kanpoko bidaia nazionaletan. Batez besteko laneguna. 2015	64
41. taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, nazioarteko fluxuetan. Batez besteko laneguna. 2015	64
42. taula. EAEn iragaitzaz dauden salgaien joan-etorrien tipologia. 2015	66
43. taula. EAEn aire bidez garraiatutako urteko tonak. 2015	67
44. taula. EAEn aire bidez garraiatutako tonak. Batez besteko laneguna. 2015	67
45. taula. Renfek manipulaturako salgai-tonak, bidaia motaren arabera. 2015	70
46. taula. Renfe Métrikak manipulaturako tonak. 2015	71
47. taula. Renfe Métrikak manipulaturako tona kopuruari buruzko kalkulua, bidaia motaren arabera. 2015	71
48. taula. Euskotrenek EAEn manipulaturako tonak. 2015	71
49. taula. Euskadiko portuetan garraiatutako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015. urtea.	72
50. taula. Bilboko portuan garraiatutako tonak jatorriaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015	72
51. taula. Bilboko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimenduaren tipologiaren arabera. 2015	73
52. taula. Bilboko portuan garraiatutako tonak salgai motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015	73
53. taula. Salgaiak portuko zerbitzu-gunean sartzeko edo irteteko moduak. 2015	74
54. taula. Pasaiko portuan garraiatutako tonak jatorriaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015	74
55. taula. Pasaiko portuan garraiatutako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimendu motaren arabera. 2015	75
56. taula. Pasaiko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, salgaien tipologiaren arabera. 2015	75
57. taula. Salgaiak Pasaiko portuko zerbitzugunean sartzeko edo irteteko erabilitako garraio-bideak. 2015	76
58. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimendu motaren arabera. 2015	76

59. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, zirkulazio motaren arabera. 2015.	77
60. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, salgaien tipologiaren arabera. 2015	77
61. taula. EAEn urtean garraiatutako tonak tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015..	78
62. taula. EAEn batez besteko lanegun batean garraiatutako tonak tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015	78
63. taula. EAEn garraiatutako tonen portzentajezko banaketa, tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015	81
64. taula. Etxebizitzen ezarpena: esleipen prozesuaren emaitzak	87
65. taula. Etxebizitzen ezarpena: Eremuaren araberrako sailkapena	88
66. taula. Biztanlegoaren ezarpena: Eremuaren araberrako sailkapena	89
67. taula. 7 urte edo gehiagoko biztanlegoaren ezarpena: Eremuaren araberrako ezarpena ...	90
68. taula. 2016ko inkesta puntuen laburpena.....	93
69. taula. Kordoi puntuen laginketa	94
70. taula. Autobus-geltokietan egindako inkestak. 2016	96
71. taula. Tren-geltokietan egindako inkestak. 2016	97
72. taula. Aireportuetan egindako inkestak. 2016	97
73. taula. DB kalkulatzeko erabilitako Aitortutako lehentasunei buruzko inkestako galderak. Kordoi-inkesta. 2016	103
74. taula. Denboraren balioen emaitzak. Ibilgailu arinak.	104
75. taula. Batez besteko abiadura Bizkaiko errepideetan. 2014. urtea.....	106
76. taula. Batez besteko abiadura Gipuzkoako errepideetan. 2013.....	108
77. taula. Batez besteko abiadurei buruzko datuak, Arabako Foru Aldundiak emanak (2013-2016).	109

GRAFIKOEN AURKIBIDEA

1. grafikoa. Matrizeen doikuntzarako neurketa-puntuak.	18
2. grafikoa. Ibilgailu arineko joan-etorriak, motaren arabera. 2016.....	19
3. grafikoa. EAEren barruko joan-etorriak ibilgailu arinean, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016	21
4. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako kanpoko joan-etorri nazionalak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016	22
5. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako nazioarteko kanpoko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016	23
6. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako iragaitzazko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016	24
7. grafikoa. Autobuseko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016 ..	26
8. grafikoa. Euskadiko hiru hiriburuetan hiri-autobusez egindako joan-etorriak, urteko eta biztanle bakoitzeko. 2016.....	27
9. grafikoa. EAetik kanpora autobus erregularretan egindako joan-etorriak, banaketa espazialaren arabera. 2016.....	29
10. grafikoa. Errepide bidezko joan-etorrien banaketa sexuaren arabera. 2016	31
11. grafikoa. EAEko joan-etorriak aireportuaren arabera. 2016	33
12. grafikoa. EAEko aireportuetako joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016.....	34
13. grafikoa. Irteera Bilboko eta Donostiako aireportuetan duten joan-etorrien arrazoia. 2016	35
14. grafikoa. Hegaldia Bilboko eta Donostiako aireportuetan duten bidaiariak aireportura joateko erabiltzen duten garraiobidea. 2016	36
15. grafikoa. Irteera Bilboko aireportuan duten joan-etorriak, jatorrizko probintziaren arabera. 2016.....	36
16. grafikoa. Irteera Donostiako aireportuan duten joan-etorriak, jatorrizko probintziaren arabera. 2016	37
17. grafikoa. Irteera Bilboko aireportuan duten pertsona bidaiarien jatorria. 2016	37
18. grafikoa. Irteera Donostiako aireportuan duten pertsona bidaiarien jatorria. 2016.....	38

19. grafikoa. Irteera Donostiako eta Bilboko aireportuetan duten pertsonen jatorrizko udalerrak. 2016. Absolutuak.	38
20. grafikoa. Bilbotik beste aireportu batzuetara doazen pertsonak. 2016.....	39
21. grafikoa. Donostiatik beste aireportu batzuetara doazen pertsonak. 2016	39
22. grafikoa. Euskotrenen lineetako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2015	41
23. grafikoa. Euskotreneko joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna.....	42
24. grafikoa. RENFEren hiriarteko zerbitzuetan egindako joan-etorriak, trenera igotzeko geltokiaren arabera. 2015	45
25. grafikoa. Renfe Métrican egindako joan-etorrien kalkulua, motaren arabera. 2015	48
26. grafikoa. Metro Bilbaon egindako joan-etorriak, motaren arabera. 2015	49
27. grafikoa. Metro Bilbaoko geltoki nagusietan egindako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2015	50
28. grafikoa. Merkatu-kuotaren banaketa trenbide-operadoreen artean. 2015.....	51
29. grafikoa. Joan-etorriak motaren arabera.	53
30. grafikoa. 2006-2016 denboraldiko joan-etorrien bilakaera, tipologiaren arabera.	53
31. grafikoa. Joan-etorriak garraiobidearen arabera.....	54
32. grafikoa. Garraiobideen barneratze-kuotaren bilakaera. 2006-2016.	55
33. grafikoa. EAE barruko bidaietan errepide bidez garraiatutako salgaien banaketa. 2015 ...	62
34. grafikoa. EAE barruko errepide bidezko tonak, produktu motaren arabera (EJSN). Batez besteko laneguna. 2015	63
35. grafikoa. Errepide bidez kanpoko bidaia nazionaletan garraiatutako tonak, produktu motaren arabera (EJSN)*. Batez besteko laneguna. 2015.....	65
36.grafikoa. Kanpoko bidaia nazionaletan errepide bidez garraiatutako tonen banaketa. 2015	65
37. grafikoa. Salgaien aire bidezko garraioa EAEko aireportuetan. 2015	68
38. grafikoa. Merkatu-kuotaren banaketa EAEko trenbide-operadoreen artean. 2015	69
39. grafikoa. Renfek EAEko geltoki nagusietan manipulaturako barruko salgaien eta salgai nazionalen tonak, batez besteko lanegun batean. 2015	70
40. grafikoa. Bilboko portuan garraiatutako tonak, eremu geografikoaren arabera. 2015.....	73

41. grafikoa. Pasaiaiko portuko salgaien banaketa, eremu geografikoaren arabera. 2015	75
42. grafikoa. Pasaiaiko portuan manipulaturako salgaien banaketa, zerbitzugunean sartzeko edo irteteko moduaren arabera. 2015	76
43. grafikoa. EAEn garraiatutako salgaiak, joan-etorriaren arabera. 2015.....	79
44. grafikoa. Garraiatutako salgaien joan-etorrien tipologiaren bilakaera. 2006-2015	79
45. grafikoa. EAEn garraiatutako salgaiak, garraiobidearen arabera. 2015.....	80
46. grafikoa. Garraiobideen barneratze-kuotaren bilakaera. 2006-2015	81
47. grafikoa. Errepide bidezko salgai-fluxuaren banaketa, batez besteko lanegun batean, tipologiaren eta tona kopuruaren arabera. 2015.....	82
48. grafikoa. Kordoi inkestako puntuen laburpena 2016	94
49. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalen erabiltzaileen generoa. 2016.....	112
50. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalen erabiltzaileen adina. 2016.....	112
51. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera iristeko erabilitako garraiobideak. 2016	113
52. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera iristeko behar den denbora. 2016	114
53. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminalak erabiltzeko arrazoiak. 2016	115
54. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera joan-etorrien kostuaren ordainketa. 2016..	116
55. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera joan-etorrien maiztasuna. 2016.....	117
56. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera garraiobidea aukeratzeko arrazoiak. 2016	118

1. SARRERA

Garraio-politikak diseinatzerakoan, funtsezkoa da garraioaren inguruan zer eskari dagoen eta garraiobide bakoitzak zer-nolako bilakaera duen jakitea, arlo horretan eskumenak dituzten administrazioek estrategia eraginkorrak zehaztu ditzaten, EAEn mugikortasun iraunkorragoa lortze aldera.

Dokumentu honetan, EAEn pertsonak eta salgaiak garraiatzen dituzten garraiobideek 2015ean izandako eskaria aztertuko dugu, lurralde-esparru horretan 2007an eta 2011n egindako azterlanei jarraipena emanez.

Dokumentu honetan zehar, 2015. urteko batez besteko lanegun bateko datuak azalduko ditugu, garraiobide motorun bakoitzari buruzkoak: errepide bidezkoak (automobila, autobusa eta kamioia), airekoak, trenak, kable bidezkoa eta itsasokoa.

Lan hau bi fasetan gauzatu da:

1. Informazioa biltzea.
2. Datuak aztertzea.

Lehen fasean, 2015ean eta 2016ko lehen sei hilekoan operadore bakoitzak garraiatutako pertsonen eta salgai-tonen kopuruari buruzko datuak bildu dira, inkesta-lanen emaitzekin alderatzeko. Gainera, landa-lan espezifikokoak egin dira (inkestak EAEko etxebizitzetan, kordoi-inkestak, eta inkestak terminaletan), eta eskaera espezifikokoak egin zaizkie garraio-lineen emakidadun diren administrazioei eta garraio publikoko zerbitzuen operadoreei beraiei. Edizio honetan, aurrekoan bezala, ohiko garraiobideen (ibilgailu pribatua, errepide eta trenbide bidezko garraio kolektiboa, eta hegazkina) fluxuez gain, kable bidezko garraiobideei (ibilgailuak eta funikularrak) buruzko datuak ere bildu ditugu.

Azterlan hau egiteko, informazio-iturri hauek erabili ditugu:

- ✓ Inkestak EAEko etxeetan, Euskadiko biztanleen mugikortasunaren ezaugarriak zein diren jakiteko, garraiobideen erabilerari eta lurraldeen arteko joan-etorrien fluxuei dagokienez. Inkesta horiek 2016ko apiriletik ekainera bitartean egin ziren. Guztira, 5.120 familiari egin zitzaion inkesta, eta 7 urteko eta gehiagoko 11.487 pertsonari buruzko informazioa lortu zen.
- ✓ Kordoi-inkesta. Inkesta horren helburua inkestak egin eta aldi berean gertatutako fluxu-bolumenei buruzko informazioa lortzea izan da, bereziki Euskaditik kanpoko mugikortasunari buruzkoa. Izan ere, informazio hori eskasa izan daiteke biztanleei egindako inkestetan. Hortaz, kordoi-inkestak (i) familiei egindako inkestak osatzen ditu, Euskadi barruan lekualdatzen diren pertsonen errepide bidezko mugikortasunari dagokionez, eta (ii) Euskaditik kanpora joaten diren eta Euskadin iragaitzaz dauden pertsonen eta salgaien errepide bidezko mugikortasunari buruzko informazioa ematen du. Inkesta hori 2016ko maiatzetan eta ekainean egin zen, eta 11.415 ibilgailu arinek eta 2.429 ibilgailu astunek erantzun zuten.

- ✓ Inkesta terminaletan. Haren helburua Euskadiko garraio kolektiboan lanegun batean sortzen diren fluxuen berri izatea da. Horretarako, 2016ko maiatzean eta ekainean, inkestak egin dira Euskadiko hiru hiriburu- eta garraio kolektiboko terminaletan. Guztira, 3.081 inkesta lortu ziren.
- ✓ Informazio-eskaera operadoreei. Informazio-eskaerak egin zaizkie operadoreei, bidaiarien eta salgaien bolumena lortzeko. Hona hemen operadore horiek: Dbus, Tuvisa, Renfe, Euskotren, Aena, Bilbao Port, Pasaiaiko Garraio Agintaritza eta Bermeoko Portua.
- ✓ Informazio-eskaera EAEko errepide bidezko pertsona bidaiarien garraio-lineen emakidak kudeatzen dituzten administrazio publikoei: Gipuzkoako Foru Aldundia, Arabako Foru Aldundia eta Bizkaiko Garraio Partzuergoa; lurralde mugakideetatik, Nafarroako Gobernua; eta, azkenik, ibilbide luzeko lineei dagokienez, Sustapen Ministerioa.

Bigarren fasean, garraibideen eskariaren errealitatera ahalik eta gehien hurbiltzeko, informazioaren ustiapen- eta balioespen-teknikak aplikatu dira.

Azterlan hau lehenago egin diren beste lan batzuen jarraipena da; beraz, aurreko lan horietan erabilitako terminologiari eutsi diogu neurri handi batean. Hona hemen dokumentu honetan gehien erabilitako hitzen definizioa:

- ✓ Barnealdeko joan-etorriak: jatorria eta helmuga EAEn baita kokatzen dira.
- ✓ Kanpoaldeko joan-etorriak: EAEn eta eremu autonomiakoaren kanpoaldearen arteko edozein puntutan sortutakoak dira, bi noranzkoetako edozeinetan.
- ✓ Iragaitzako joan-etorriak: joan-etorriaren jatorria eta helmuga EAetik kanpo kokatzen dira, baina euren ibilbidean EAEn zeharkatzen dute.
- ✓ Batez besteko laneguna: urte osoko lanegun guztien batez bestekoa.

Azkenik, azpimarratu behar da 4. kapituluan (Metodologia) dokumentu honetan aztertutako datuak lortzeko egindako landa-lana bildu eta zehazten dela, baita egindako jasoketak kalkulatzeko prozesua ere.

2. PERTSONEN GARRAIOA

2.1 Pertsonen errepide bidezko garraioa

Atal honetan, 2016ko batez besteko lanegun batean EAEn ibilgailu arinean desplazatzen diren pertsonen eskaria kalkulatu da.

Bi iturritatik lortutako informazioa erabili da:

- EAEko 2016ko etxebizitza-inkesta (JHI: Jatorri-Helmuga inkesta). Hartan, EAEko biztanleek erkidegoaren barruan zein kanpoan ibilgailu pribatuz edo beste edozein garraibidetan egindako joan-etorriak jasotzen dira.
- 2016ko ibilgailu arinen kordoi-inkesta. Kordoi-inkestan autoz jatorria edota helmuga erkidegoan duten EAEko biztanleen eta biztanleak ez diren pertsonen bidaiak biltzen dira, baita iragaitzazkoak ere.

Bi informazio-iturriekin, automobileko mugikortasun-matrize bat sortu da, barnealdeko nahiz kanpoaldeko eta iragaitzako bidaiak biltzen dituen.

Taula honetan, txosten hau egiteko erabilitako datuen elaborazioan erabili den informazioaren jatorria ageri da.

1. taula. Erabilitako informazio-iturriak.

Jatorria	Helmuga		
	EAE	ESPAINIAKO GAINERAKO ERKIDEGOAK	EUROPA
EAE	JHI+Kordoia	Kordoia	Kordoia
Espainiako gainerako erkidegoak	Kordoia	Kordoia	Kordoia
Europa	Kordoia	Kordoia	Kordoia

Barrukoak
Kanpokoak
Iragaitzazkoak

Iturria: Egileek egina

Automobilez EAEn barnean egiten diren bidaiak JHIan jasotako datuek prozesatuz eskuratu dira; izan ere, kordoi-inkestak biztanleen eta biztanleak ez direnen mugikortasunaren inguruko informazio osatuago, zehatzago eta fidagarriagoa ematen du. Gainera, kordoi-inkestatik, EAEko biztanleak ez diren pertsonen barruko joan-etorriak gehitu dira. Kanpoko bidaiari eta iragaitzazko bidaiari buruzko informazio-zati bat kordoi-inkestatik lortu da, JHIak ez baititu EAEko biztanleak ez diren pertsonen bidaiak barne hartzen.

Behin automobilez egindako joan-etorrien matrizea egin ostean, EAEko errepideetan neurtutako zirkulazio errealeko doikuntza bat egin da. Doikuntza hori egiteko, EAEko Garraio Eredua erabili da (EGE). Izan ere, horretarako egin zen eredu hori, garraio-sareen oreka simulatzeko VISUM¹ softwarean oinarrituta.

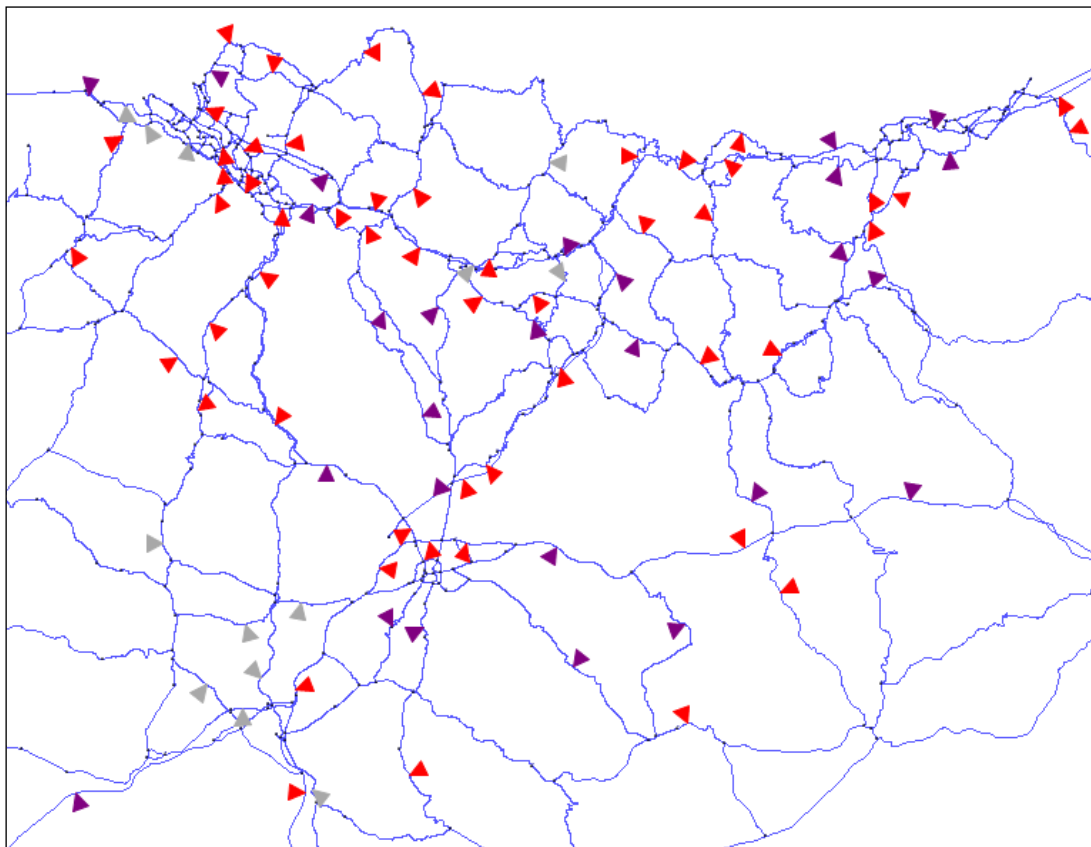
¹ PTV Vision-en lizentzia. Alemania. 2016.

Hurrengo planoan, mugikortasun-matrizetik datozen emaitzen eta behatutako zirkulazioaren arteko doikuntza egitean kontuan hartu diren neurketa-tokiak ageri dira.

Prozesu honen ondorioz sortutako matrize doitua kapitulu honetan aurkezten diren emaitzak lortzeko erabili da.

Ikerketa honetan erabilitako metodologia 2011ko ikerketan erabili denaren antzekoa da. Halaber, badira kordoi-inkestako puntuen kokapenetik eratorritako hainbat ezberdintasun. Horrek aldaketaren bat eragin dezake EAEko kanpoko eta iragaitzazko joan-etorrien emaitzetan. Dokumentu honetako 4. kapituluan (Metodologia), kordoi-inkestari buruzko informazio gehiago dago.

1. grafikoa. Matrizeen doikuntzarako neurketa-puntuak.



Iturria: Egileek egina

2.1.1 Pertsonen garraioa ibilgailu arinean

Atal honetan, EAEn batez besteko lanegun batean pertsonen ibilgailu arinetan egindako joan-etorriak buruzko datuak azaltzen dira. Datu horiek 2016ko Etxebizitza Inkestatik eta errepideko kordoi-inkestatik lortu dira.

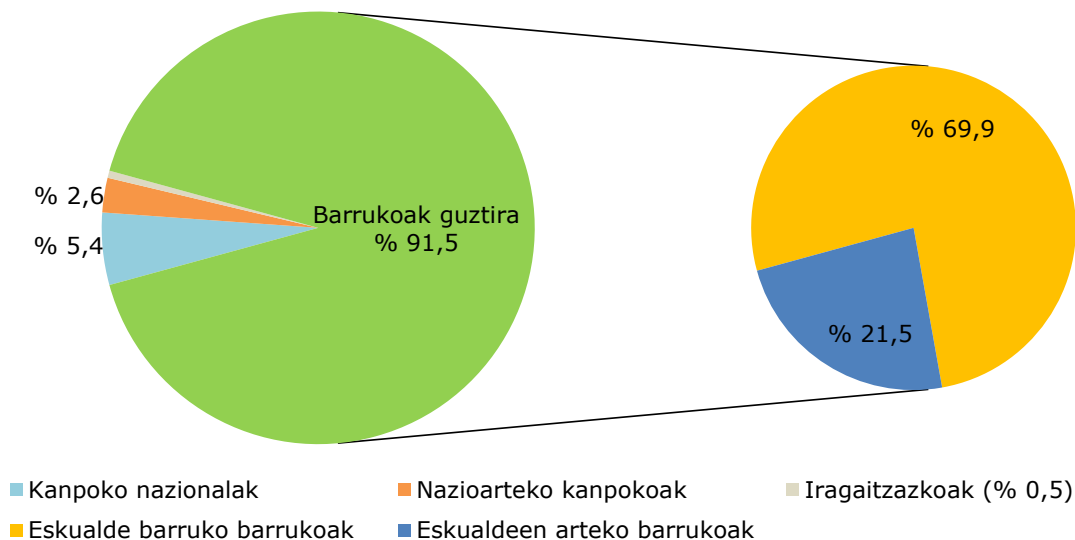
2016.urtean batez besteko lanegun batean, EAEn guztira 2.588.815 pertsona lekualdatu ziren ibilgailu arinetan (autoa, taxia eta motozikletak). Hau da, 2011n baino % 7 gehiago. Joan-etorri horiek gehienak EAEn barrukoak dira (% 91,5), eskualde barruko kopurua eskualdeen artekoa baino handiagoa izanik. Kanpoko bidaiak, jatorri edo helmuga EAetik kanpo dutela, % 8,0 dira. Geratzen den % 0,5 jatorria eta helmuga EAetik kanpo dituzten iragaitzazko joan-etorriak dagokie.

2. taula. Ibilgailu arineko joan-etorriak, motaren arabera. Laneguna, 2016

		BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	GUZTIZKOAREN %	% PARTZIALA
EAEn barrukoak	Eskualde barrukoak	1.810.320	69,9	76,4
	Eskualdeen artekoak	557.886	21,5	23,6
	Barrukoak, guztira	2.368.205	91,5	100
EAetik kanpokoak	Nazionalak	139.760	5,4	67,4
	Nazioartekoak	66.940	2,6	32,6
	Kanpokoak, guztira	206.700	8,0	100
Iragaitzazkoak	Iragaitzazkoak	13.910	0,5	100
GUZTIRA		2.588.815	100	

Iturria: 2016ko EAEko Etxebizitza Inkesta eta Kordoi Inkesta.

2. grafikoa. Ibilgailu arineko joan-etorriak, motaren arabera. 2016



Iturria: 2016ko EAEko Etxebizitza Inkesta eta Kordoi Inkesta.

Ibilgailu arinetan doazen pertsonen % 80,1 gidariak dira, eta gainerako % 19,9a, laguntzaileak. Ikusten denez, zenbat eta luzeagoa izan distantzia orduan eta handiagoa da laguntzaileen ehunekoa, eta alderantziz. Barruko joan-etorrietan, bidaiarien % 81,6 gidariak

dira, eta laguntzaileak, berriz, % 18,4. Aitzitik, kanpoko nazioarteko joan-etorrietan, datuak parekatu egiten dira: % 55,0 gidariak dira, eta % 45,0, laguntzaileak.

3. taula. Pertsona bidaiarien banaketa: gidariak edo laguntzaileak (%).

	Ibilgailu arina pertsona gidaria (%)	Ibilgailu arina pertsona laguntzailea (%)	GUZTIRA
Barrukoak	81,6	18,4	100
Kanpoko nazionalak	68,9	31,1	100
Kanpoko nazioartekoak	55,0	45,0	100
Iragaitzazkoak	54,1	45,9	100
GUZTIRA	80,1	19,9	100

Iturria: 2016ko EAEko Etxebizitza Inkesta —pertsona laguntzaileen eta automobilen gidarien datuak baino ez daude, ez da biltzen taxiak edo motozikletei buruzko informaziorik— eta Kordoi Inkesta.

2.1.1.1 Barruko joan-etorriak

2016ko batez besteko lanegun batean, barruko 2.368.205 joan-etorri egiten dira EAEn ibilgailu arinean guztira. 2011ko datuekin alderatuz, % 8,7 handitu da datu hori.

EAEko barruko joan-etorrien % 93,8 probintzia barrukoak dira, hau da, jatorria eta helmuga probintzia beraren barruan dituzte; gainerako % 6,2a hiru lurralde historikoen arteko fluxuei dagokie.

Bizkaiaren barruko joan-etorriak EAEko barruko bidaia guztien % 44,3 dira. Gipuzkoako barruko joan-etorriak % 35,2 dira, eta Arabakoak, azkenik, % 14,3. Probintzia desberdinen arteko bidaiek pisu txikiagoa dute, eta, haietatik, batek ere ez du % 2tik gorako portzentajerik.

4. taula. EAEn barruko joan-etorriak ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016

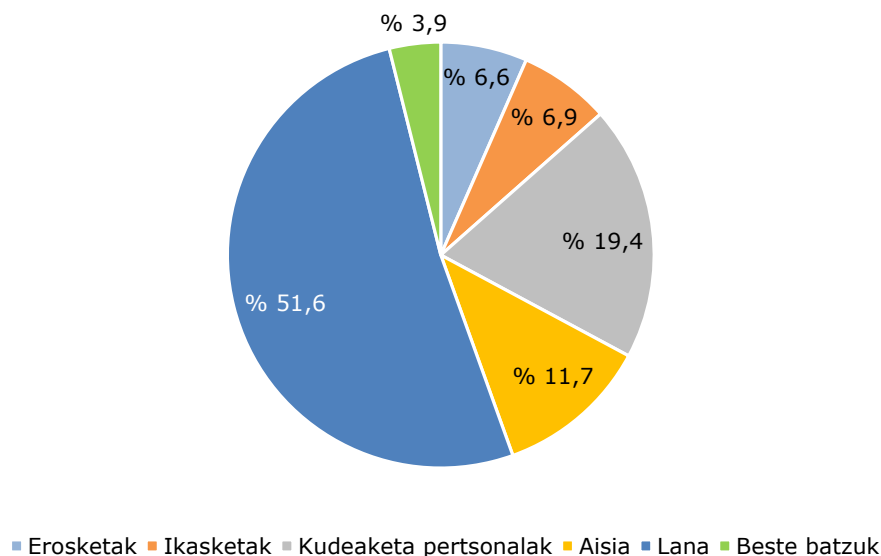
JATORRIA	HELMUGA			
	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Araba	338.667	28.619	12.798	380.084
Bizkaia	30.600	1.050.089	31.130	1.111.818
Gipuzkoa	12.132	30.777	833.395	876.303
GUZTIRA	381.398	1.109.484	877.323	2.368.205

JATORRIA	HELMUGA (%)			
	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Araba	14,3	1,2	0,5	16,0
Bizkaia	1,3	44,3	1,3	46,9
Gipuzkoa	0,5	1,3	35,2	37,0
GUZTIRA	16,1	46,8	37,0	100

Iturria: 2016ko EAEko Etxebizitza Inkesta eta Kordoi Inkesta.

Arrazoi edo motiboei dagokienez, lana da EAEn barruan ibilgailu arinean egiten diren joan-etorrien sortzaile nagusia (% 51,6). Ondoren, kudeaketa pertsonal eta familiarak daude (% 19,4), eta, gero, aisiarekin erlazionatutako jarduerak (% 11,7).

3. grafikoa. EAEn barruko joan-etorriak ibilgailu arinean, arrazoiaren arabera². Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: 2016ko EAEko Etxebizitza Inkesta eta Kordoi Inkesta.

2.1.1.2 Kanpoko joan-etorri nazionalak

2016an, batez besteko lanegun batean, EAEn eta Espainiako gainerako autonomia-erkidegoen artean 139.760 joan-etorri egin ziren guztira. Hain zuzen, 2011ko datuekin alderatuz, % 11,3ko beherakada gertatu da. Murrizketa hori, neurri batean, kordoi-inkestako puntuen konfigurazio berriaren eta 2011-2016ko epealdian Euskal Herriko kanpoko kordioetako puntu batzuetan, hala nola Igain AP-68an, EBBian (Eguneko Batez Besteko Intentsitatea) gertatutako beherakadaren ondorio izan da.

Mugakideak diren probintziak dira joan-etorri gehienak hartzen dituztenak (% 79,2); batik bat, Kantabria (% 35,9) eta Nafarroa (% 24,5) dira. EAEn mugakideak ez diren lurralde geografikoetan, bolumenik handienak Madrili (% 6,1) eta Ebroko Bailarari³ (% 4,2) dagozkie.

Nabarmentzekoa da oso alde txikia dagoela lurraldeen arteko barruko joan-etorriak egiten dituzten pertsonen kopuruaren (146.055) eta EAEn eta mugakideak⁴ diren probintzien arteko joan-etorriak egiten dituztenen (139.720) artean. Horrek agerian uzten du aldameneko lurraldeekin lotura ekonomiko eta sozial sendoak daudela.

² *Lana*: Lan-kontuengatik eta ohiko lanagatik egindako joan-etorriak hartzen ditu barne.

Aisia: zehazki aisiarako diren jarduerengatik egindako joan-etorriak hartzen ditu barne, baita kulturarako eta kirolerako direnak ere.

Kudeaketa pertsonal eta familiarrak: beste pertsona batzuei laguntzeko edo haiek zaintzeko jarduerak hartzen ditu barne, baita kudeaketa pertsonalak egitekoak eta izaera familiarra dutenak ere.

Erosketak: izaera pertsonaleko nahiz familiarreko erosketengatik egindako joan-etorriak hartzen ditu barne.

³ Ebroko bailara. Izendapen horretan, Kataluniako eta Aragoiko autonomia-erkidegoak sartzen dira.

⁴ Mugakideak diren probintziak: Kantabria, Nafarroa, Burgos eta Errioxa.

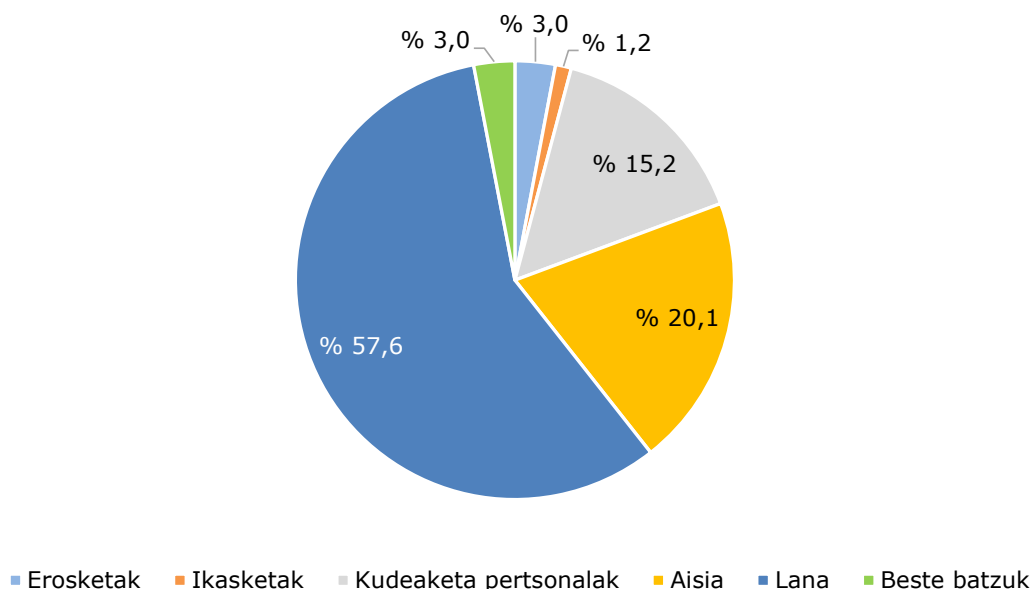
Bizkaian hasten dira EAEn egiten diren bidaia nazional gehienak; hain zuzen, joan-etorri horien erdiak (% 53,7). Ondoren, Gipuzkoa eta Araba daude (hurrenez hurren, % 30,1 eta % 16,1).

5. taula. Kanpoko joan-etorri nazionalak, ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016⁵

		Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Mugakideak	Kantabria	1.801	45.795	2.520	50.117
	Nafarroa	4.038	3.767	26.497	34.301
	Burgos	8.330	9.847	1.529	19.706
	Errioxa	1.691	3.044	1.763	6.499
	Mugakideak, guztira	15.860	62.453	32.310	110.623
Ez-mugakide esanguratsuak	Ebroko bailara	1.675	1.811	2.322	5.808
	Madril	2.152	3.410	2.977	8.538
	Ordokia	733	1.189	1.534	3.457
	Asturias	270	4.055	776	5.101
	Ez-mugakide esanguratsuak, guztira	4.830	10.465	7.609	22.904
Gainerakoak	Espainiako gainerako erkidegoak	1.109	796	1.209	3.113
	Levante	319	674	547	1.540
	Galizia	366	710	503	1.580
	Gainerakoak	1.794	2.180	2.260	6.233
GUZTIRA		22.484	75.098	42.178	139.760

Arrazoen arabera, joan-etorri horien sortzaile nagusia lana izango litzateke (% 57,6). Ondoren, aisiak eragindako joan-etorriak % 20,1 dira, eta, neurri txikiago batean, kudeaketa pertsonalak, % 15,2 dira. Gainerako arrazoiek ez dute % 4 gainditzen inolako kasuetan.

4. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako kanpoko joan-etorri nazionalak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: Kordoi-inkesta.

⁵ Datu horiek jatorrien zein helmugen korrespondentziei dagozkie. Hau da, Araba eta Kantabria arteko fluxuak gehitzen dira, bi noranzkoetan.

2.1.1.3 Kanpoko nazioarteko joan-etorriak

2016ko batez besteko lanegun batean, pertsonak 66.940 joan-etorri egin zituzten ibilgailu arinetan EAEn eta beste herrialdeen artean. Datu hori 2011ko datuekin alderatuz gero, % 7,2ko hazkundea nabaritu da

EAEko lurralde historikoei dagokienez, Gipuzkoak biltzen ditu ia fluxu horiek guztiak (% 96,1) Frantziarekin duen gertutasuna eta bi lurralde horien arteko harreman sozial eta ekonomikoak direla eta. Bizkaiak joan-etorri horien % 3,0 sortzen ditu, eta Arabak, berriz, % 0,9.

Frantzia, lurralde mugakidea, nazioarteko fluxuak bideratzen dituen eremu geografikorik garrantzitsua da, joan-etorrien % 98,6 biltzen baitu. Portugalek joan-etorri horien % 0,5 biltzen du, eta Europako gainerako herrialdeek, berriz, % 0,9.

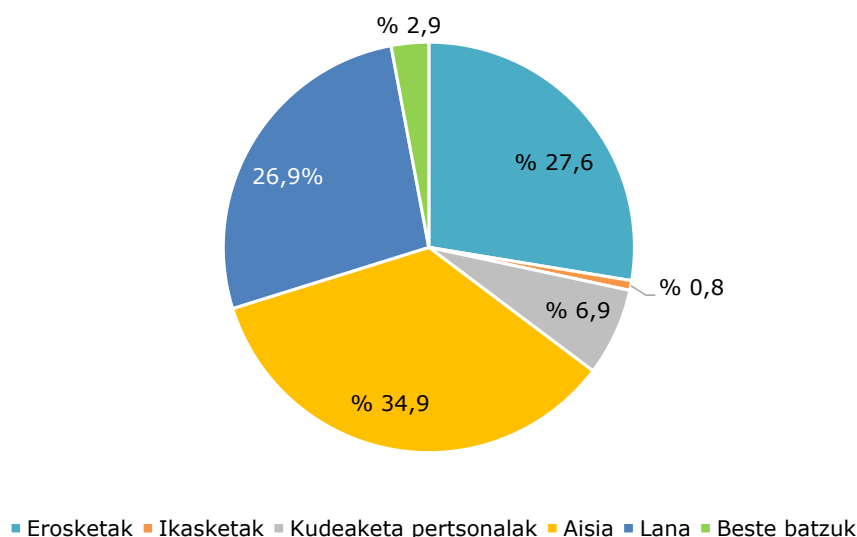
6. taula. Kanpoko nazioarteko joan-etorriak, ibilgailu arinean. Batez besteko laneguna. 2016

(%)	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Frantzia	0,7	2,8	95,1	98,6
Portugal	0,1	0,1	0,3	0,5
Europako gainerako herrialdeak	0,1	0,1	0,7	0,9
Munduko gainerako herrialdeak	0,0	0,0	0,0	0,0
GUZTIRA	0,9	3,0	96,1	100

Iturria: Kordoi-inkesta.

Nazioarteko barruko nahiz kanpoko joan-etorriak egiten dituzten pertsonen kasuan ez bezala, kasu honetan, lana ez da arrazoi nagusia, aisia baizik (% 34,9), erosketekin lotutako arrazoiak bigarren postuan daude (% 27,6), eta, ondoren, lan-arrazoiengatik egiten diren joan-etorriak daude (% 26,9).

5. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako nazioarteko kanpoko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: Kordoi-inkesta.

2.1.1.4 Iragaitzazko joan-etorriak

Batez besteko lanegun batean, iragaitzazko 13.910 joan-etorri egiten dira ibilgailu arinean euskal errepideetan. Pertsona horien % 80,8 Espainiako Estatuko beste autonomia-erkidego batzuetan bizi da. Gainerako % 19,2a atzerritarra da. Oso esanguratsuak dira jatorria EAEko probintzia mugakideetan (Nafarroa, Kantabria, Errioxa eta Burgos) duten iragaitzak: % 63,7.

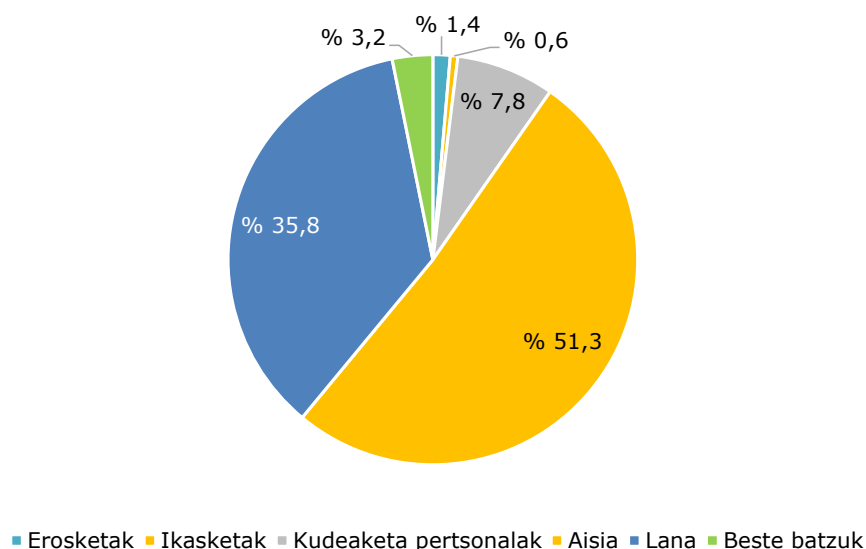
7. taula. Ibilgailu arinean egindako iragaitzazko joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016

HELMUGA		Espainia					Frantzia	Portugal	Europako gainerako herrialdeak	GUZTIRA
JATORRIA		Erdigunea	Erlaitz kantauriarra	Mugakidea	Espainiako gainerako erkidegoak	Ebroko bailara				
Espainia	Erdigunea	0	0	270		0	702	0	115	1.087
	Kantauri itsasoko ertza	0	0	283		227	258	0	73	841
	Mugakidea	270	283	1.730	52	285	1.695	43	71	4.429
	Espainiako gainerako erkidegoak			52	0		239		107	399
	Ebroko bailara	0	227	285		0	287	0	53	852
Frantzia		702	258	1.695	239	287	0	1.073	0	4.255
Portugal		0	0	43		0	1.073	0	257	1.372
Europako gainerako herrialdeak		115	73	71	107	53	0	257		675
GUZTIRA		1.087	841	4.429	399	852	4.255	1.372	675	13.910

Iturria: Kordoi-inkesta.

Iragaitzan dauden pertsonen joan-etorri horien arrazoi nagusia aisia dela diote (% 51,3). Bigarren arrazoiak lana dela diote (% 35,8), eta, neurri txikiagoan, kudeaketa pertsonalak eta familiarrak (% 7,8).

6. grafikoa. Ibilgailu arinean egindako iragaitzazko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: Kordoi-inkesta.

2.1.2 Pertsonen garraioa autobusez

Atal honetan, EAEko autobus-zerbitzuen eskariaren inguruko datuak biltzen dira, 2016. urtekoak; hain zuzen, zerbitzu erregularrei (hirikoak eta hiriartekoak) eta eskatu ahaleko zerbitzuei dagozkienak. Atal hau burutzeko, honako informazio-iturri hauek erabili dira: errepide bidezko garraio-zerbitzuen emakidak kudeatzen dituzten administrazioetatik lortutako datuak, EAEko etxebizitza-inkesta eta garraio-terminaletan egindako inkesta. Azken iturri horretan, eskatu ahaleko zerbitzuetan egindako joan-etorriak ez dira barne hartzen, hiru hiriburuetako autobus-geltokietako zerbitzu erregularreko ibilbide luzeetako mugimenduak baizik. EAEko etxebizitza-inkestatik, egoiliarrek egindako joan-etorriei buruzko informazioa lortu da, eta, autobus-terminaletako inkestatik, berriz, EAetik kanpoko (Estatuko gainerako autonomia-erkidegokoak eta atzerrikoak) egoiliarrek egindako joan-etorrien inguruko informazioa bildu da.

2016an batez besteko lanegun batean autobusez egindako joan-etorrien zenbatekoa 516.005ekoa da. Joan-etorri horiek gehienak EAE barrukoak dira (% 97,1), batez ere, udalerri barrukoak edo udalerrien artekoak, eta % 2,8 soilik egiten dituzte kanpoko joan-etorriak. Geratzen den % 0,1a iragaitzan dago Euskadin.

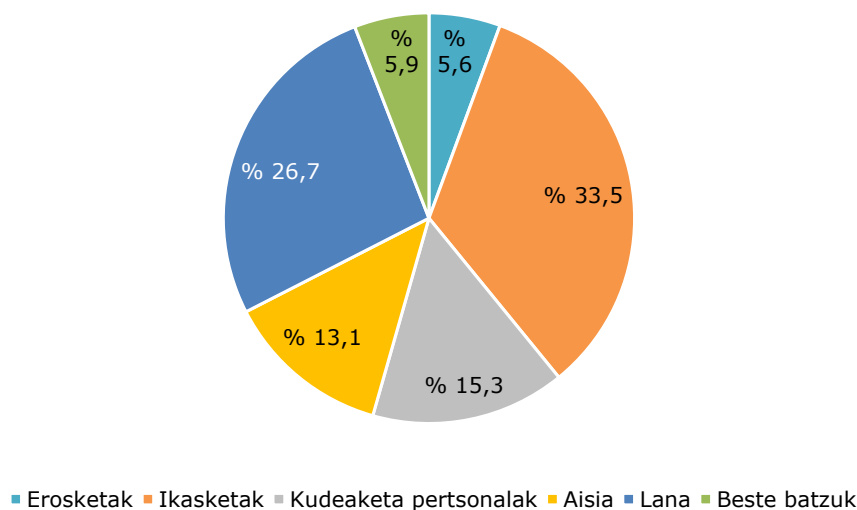
8. taula. Autobuseko joan-etorriak, motaren arabera. 2016

		BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
EAE barrukoak	Hirikoak	302.975	58,7
	Hiriartekoak	197.895	38,4
	Barrukoak, guztira	500.870	97,1
Kanpokoak		14.534	2,8
Iragaitzazkoak		601	0,1
GUZTIRA		516.005	100

Iturria: Etxebizitza-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta. Terminaletako inkestak bidaiariak zerbitzu erregularrean egindako joan-etorriak soilik biltzen ditu, eskatu ahaleko zerbitzuetan egindakoak alde batera utziz.

Autobusez egiten diren joan-etorrien arrazoi nagusiak ikasketak (% 33,5) eta lana (% 26,7) dira; horri derrigorrezko mugikortasun edo mugikortasun okupazional ere esaten zaio. Eta, bigarren postuan, kudeaketa pertsonalak eta familiarrak (% 15,3) eta aisia (% 13,1) daude.

7. grafikoa. Autobuseko joan-etorriak, arrazoiaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: Etxebizitza-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta.

2.1.2.1 Hiriko autobusen bidezko joan-etorriak

Egunero, hiri barruko 302.975 joan-etorri egiten dira autobus erregularretan edo eskatu ahaleko autobusetan; hau da, garraibide horretan guztira egiten diren joan-etorrien % 74,5. Lau bidaiatik hiru zerbitzu erregularretan egiten dira (254.662), eta gainerakoak, eskatu ahaleko zerbitzuetan (48.313).

9. taula. Hiri barruko joan-etorrien banaketa, erabilitako zerbitzuaren arabera. 2016

	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Autobus erregularra	254.662	74,5
Eskatu ahaleko autobusa	48.313	25,5
GUZTIRA	302.975	100

Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta.

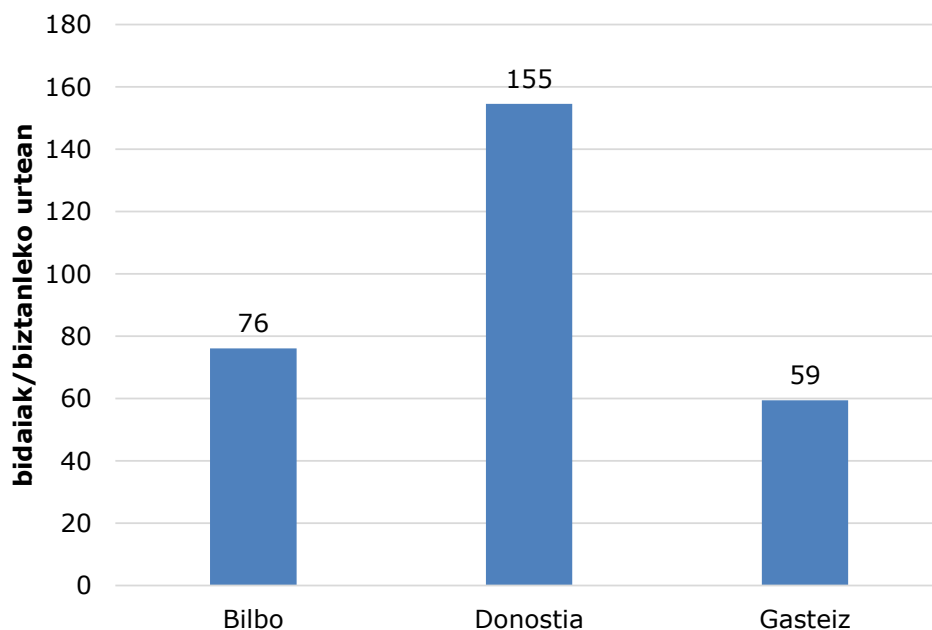
Hiru euskal hiriburuetakoko hiri-zerbitzu erregularrei dagokienez, operadoreen datuek agerian uzten dute Donostia-San Sebastianko biztanleak direla hiri-autobusen erabilerarik handiena egiten dutenak, urtean biztanle bakoitzak 155 bidaiak egiten baitu batez beste: Bilboko 76 bidaiak halako bi eta Vitoria-Gasteizko 59 bidaiak ia halako hiru. Hala ere, kontuan izan behar da Bizkaiko zein Arabako hiriburuak garraibide publiko alternatiboak dituztela. Bereziki esanguratsua da Bilboko eskaintza (metroa, tranbia, RENFE aldiriak, Renfe Métrica eta Euskotren), baina Vitoria-Gasteizek hiri barruko joan-etorriak egiteko tranbia ere badu.

10. taula. Hiru hiriburuetako hiri-autobusetan egiten diren joan-etorriak. 2016

	URTEKO LEKUALDAKETAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK
Bilbo	26.241.458	90.726
Donostia	28.763.000	95.877
Vitoria-Gasteiz	14.537.395	51.507
GUZTIRA	69.541.853	238.110

Iturria: Bilbobus, Dbus eta Tuvisa.

8. grafikoa. Euskadiko hiru hiriburuetan hiri-autobusez egindako joan-etorriak, urteko eta biztanle bakoitzeko. 2016



Iturria: Bilbobus, Dbus, Tuvisa eta Eustat.

2.1.2.2 Hiriarteko autobusen bidezko joan-etorriak

Batez besteko lanegun batean, zerbitzu erregularrak eta eskatu ahaleko zerbitzuak kontuan hartuta, 197.895 joan-etorri egin dira hiriarteko autobusetan. Joan-etorri horietatik, % 92,5 probintzia beraren barruan egiten dira, eta gainerako % 7,5a probintzien arteko joan-etorriei dagokie.

11. taula. Hiriarteko autobusez egindako joan-etorriak, motaren arabera. 2016

		BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
EAE barrukoak	Eskualde barrukoak	131.722	66,6
	Lurralde barrukoak	51.440	26,0
	Lurralde artekoak	14.733	7,4
GUZTIRA		197.895	100

Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta.

Joan-etorrien ia bi heren zerbitzu erregularretan egiten dira; hain zuzen, 148.054 pertsonak erabiltzen dituzte zerbitzu horiek lanegunetan. Eskatu ahaleko zerbitzuen kasuan, berriz, 49.842 joan-etorri egiten dira.

12. taula. EAEn autobusez egiten diren hiriarteko joan-etorrien jatorri/helmuga matrizea. 2016

BIDAIAK GUZTIRA

JATORRIA	HELMUGA			
	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Araba	5.365	2.339	629	8.333
Bizkaia	1.988	106.291	4.321	112.601
Gipuzkoa	747	4.708	71.506	76.962
GUZTIRA	8.100	113.338	76.457	197.895

BIDAIAK ZERBITZU ERREGULARRETAN

JATORRIA	HELMUGA			
	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Araba	946	1.711	511	3.167
Bizkaia	1.395	78.024	2.188	81.607
Gipuzkoa	629	2.575	60.076	63.279
GUZTIRA	2.970	82.309	62.775	148.054

BIDAIAK ESKATU AHALEKO ZERBITZUETAN

JATORRIA	HELMUGA			
	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Guztira
Araba	4.419	628	118	5.166
Bizkaia	593	28.267	2.133	30.994
Gipuzkoa	118	2.133	11.430	13.682
GUZTIRA	5.130	31.029	13.682	49.842

Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta.

2.1.2.3 Kanpoko joan-etorriak autobusez

Batez besteko lanegun batean, EAEn autobusez kanpoaldeko joan-etorriak egiten dituzten pertsona bidaiarien kopurua 14.534 da (% 2,8). Joan-etorri horien % 89,3 (12.978) zerbitzu erregularren bidez egiten dira, eta % 10,7 (1.556), eskatu ahaleko zerbitzuen bidez.

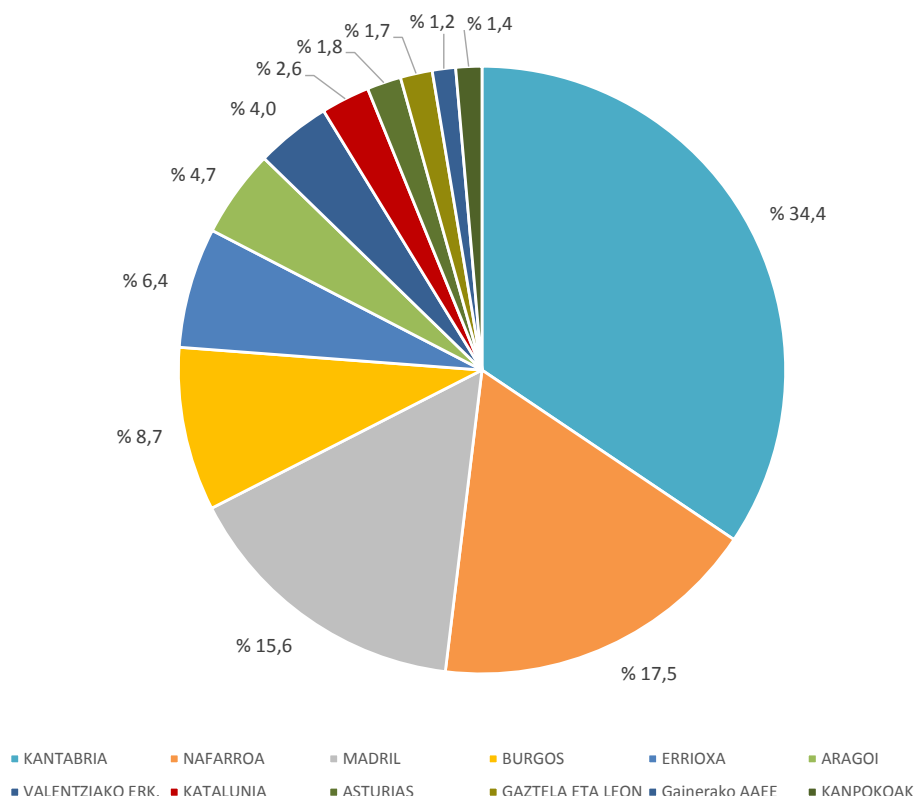
13. taula. EAetik kanpora egiten diren joan-etorriak autobusez. 2016

ZERBITZU MOTA	LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Autobus erregularra	12.978	89,3
Eskatu ahaleko autobusa	1.556	10,7
GUZTIRA	14.534	100

Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta. Terminaletako inkestak bidaiariek zerbitzu erregularrean egindako joan-etorriak soilik biltzen ditu.

EAetik kanpora autobus erregularretan egiten diren 12.978 joan-etorrietatik, gehienak probintzia mugakideetara joaten diren bidaiak dira: % 34,4 Kantabriara, % 17,5 Nafarroara, % 8,7 Burgosera eta % 6,4 Errioxara. Orobat, nabarmena da Madrilera, Aragoira eta Valentziako Erkidegora egiten diren joan-etorrien ehunekoa.

9. grafikoa. EAetik kanpora autobus erregularretan egindako joan-etorriak, banaketa espazialaren arabera. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Terminaletako inkestak bidaiariak zerbitzu erregularretan egindako joan-etorriak soilik biltzen ditu, eskatu ahaleko zerbitzuetan egindakoak alde batera utziz.

14. taulan, 2015ean jatorria eta helmuga EAEn izan zituzten joan-etorriak ikus daitezke. Datuak jatorriko eta helmugako lurralde historikoaren arabera ematen dira, EAEn kasuan, eta jatorriko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera, Estatuko gainerako autonomia-erkidegoei dagokienez. Datuek pertsona bidaiarien guztizko kopurua (irteerak + helduerak) erregistratzen dute, iturri guztiek emandako datuen desagregazio-mailaren ondoriozko baldintzatzaileen arabera.

Datuak Sustapen Ministerioak emandako informaziotik atera dira; erlazio guztietarako eman du informazioa, honako hauetarako izan ezik: Nafarroaren eta hiru Lurralde Historikoen artekoak, Errioxaren eta hiru Lurralde Historikoen artekoak, eta Araba eta Burgos artekoak (kasu horietan, Nafarroako Gobernuak eta Arabako Foru Aldundiak eman dituzte datuak).

Autobus-lineen emakidak kudeatzen dituzten administrazio publikoek (Sustapen Ministerioa eta lehen aipatutakoak) emandako informazioa eta operadoreek emandakoa alderatu da, egiaztatzeko.

14. taula. Jatorria edo helmuga EAEn dituzten kanpoko urteko joan-etorriak, autobus erregularretan eginak. 2015

		ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	EAE GUZTIRA
MUGAKIDEAK	KANTABRIA	32.028	1.329.179	52.935	1.414.142
	BURGOS	159.044	196.935	19.326	375.305
	ERRIOXA	50.984	157.233	50.310	258.527
	NAFARROA	228.979	171.932	410.765	811.676
GAINERAKO AUTONOMIA ERKIDEGOAK	MADRIL	117.808	446.635	136.508	700.951
	KATALUNIA	12.840	42.196	52.963	107.999
	ARAGOI	29.318	64.639	467	94.424
	ASTURIAS	2.456	59.855	17.101	79.412
	GALIZIA	4.101	22.110	6.917	33.128
	ANDALUZIA	9.787	14.558	6.854	31.199
	GAZT. MANTXA	304	1.114	254	1.672
	GAZT. ETA LEON	7.490	62.992	6.947	77.429
	VALENTZIAKO ERK.	41.365	77.033	57.399	175.797
	EXTREMADURA	3.132	10.902	6.123	20.157
	GUZTIRA	699.636	2.657.313	824.869	4.181.818

Iturria: Sustapen Ministerioa eta errepide bidezko garraio kolektiboko operadoreak.

2.1.2.4 Iragaitzazko joan-etorriak autobusez

Batez besteko lanegun batean, 601 pertsona egon dira EAEko lurraldean iragaitzan autobusez. Joan-etorri horiek guztiak zerbitzu erregularrei dagozkie; izan ere, datua eman duen terminaletako inkestak emakidadun lineei buruzko informazioa soilik biltzen du, eskatu ahaleko zerbitzuenak alde batera utziz.

15. taula. Iragaitzazko joan-etorriak autobusez, EAEn. 2016

ZERBITZU MOTA	LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Autobus erregularra	601	100
GUZTIRA	601	100

Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Terminaletako inkestak bidaiariak zerbitzu erregularretan egindako joan-etorriak soilik biltzen ditu, eskatu ahaleko zerbitzuetan egindakoak alde batera utziz.

2.1.3 Pertsonen errepide bidezko garraioaren laburpena

2016ko batez besteko lanegun batean, EAEn errepide bidezko garraibideetan (ibilgailu arinak eta autobusak barne hartuta), 3.104.820 joan-etorri egin dira. 2011ko datuekin alderatuz, % 5,6ko gorakada izan du. Joan-etorri horiek gehienak (% 92,4) EAE barrukoak dira, eta % 7,1 soilik dira kanpokoak. Azkenik, iragaitzazko joan-etorriak gainerako % 0,5a dira.

16. taula. Errepide bidezko joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016

	IBILG. ARINA	AUTOBUSA	GUZTIRA
Barrukoak	2.368.205	500.870	2.869.075
Kanpokoak	206.700	14.534	218.620
Iragaitzazkoak	13.910	601	14.511
GUZTIRA	2.588.815	516.005	3.104.820

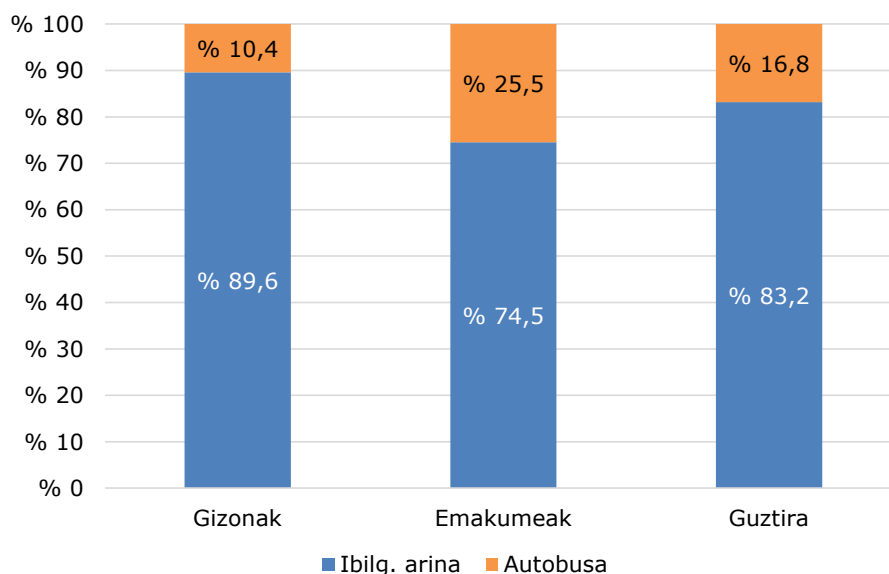
%	IBILG. ARINA	AUTOBUSA	GUZTIRA
Barrukoak	82,5	17,5	100
Kanpokoak	93,4	6,6	100
Iragaitzazkoak	95,9	4,1	100
GUZTIRA	83,4	16,6	100

Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta, kordoi-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta.

Ibilgailu arinean egiten diren joan-etorriak errepide bidezko joan-etorri guztien % 83,4 dira, eta autobusari gainerako % 16,6a dagokio. Barruko joan-etorrietan, autobusak % 17,5eko kuota du, eta ibilgailu arinak, berriz, % 82,5. Kanpoko joan-etorrietan, ibilgailu arina erabiltzen da batez ere (% 93,4), eta autobusa, aldiz, % 6,6.

Errepide bidezko garraiobideen erabilera sexuaren arabera aztertuz gero, nahiz eta datuek agerian uzten duten emakumezkoen eta gizonezkoen artean ibilgailu arina dela gehien erabiltzen den garraiobidea, aldeak daude barneratze-kuotari dagokionez. Hori dela eta, gizonezkoen % 89,6k ibilgailu arinean egiten ditu joan-etorriak, eta, emakume bidaiarien kasuan, erabiltzaileen ehunekoa 15,1 puntu txikiagoa da (% 74,5). Alderaketarekin jarraituz, emakumezkoek egindako bidaien % 25,5 autobusez egin da, eta, gizonezkoen kasuan, berriz, % 10,4.

10. grafikoa. Errepide bidezko joan-etorrien banaketa sexuaren arabera. 2016



Iturria: EAEko etxebizitza-inkesta, kordoi-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

2.2 Aire bidezko garraioa

Atal hau egiteko erabili den informazioa AENAk eman du. Informazio horrek Euskadiko hiru aireportuetako hegaldien joan-etorriak hartzen ditu barne, arteerakoak zein helduerakoak.

EAEEn, hiru aireportu-azpiegitura daude, eta bakoitzak erabilera jakin bat du nagusiki. Bilboko aireportua da erreferentzia pertsonen zirkulazioari dagokionez, hegaldi nazional eta nazioarteko hegaldi gehienak biltzen baititu. Bidaiarien kopuruari erreparatuta, aireportu hori hamahirugarrena Espainiako aireportuen artean, Bartzelona, Madril eta Estatuko turismo-helmuga nagusien (Palma Mallorcakoa, Malaga, Alacant, Kanaria Handia eta Tenerife Hegoaldea, Ibiza, Lanzarote eta Fuerteventura) atzetik; izan ere, 2011ko datuekin alderatuta, bi postu irabazi ditu zerrenda horretan. Bere hegaldi-eskaintzari esker, Bilboko aireportuak mugakideak diren probintzietatik bidaiariak erakartzeko gaitasuna du, eta, beraz, Espainiako iparraldean eta erdialdean duen erreferentzia-rolari eutsi dio; izan ere, bidaiari gehiago ditu inguruko beste azpiegitura batzuek baino, hala nola Santiago, Vigo, Santander eta Logroño-ko aireportuek baino.

Donostiako aireportua, ordea, tokikoagoa da, bidaiarien hegaldi nazionalak soilik eskaintzen baititu. Azkenik, Vitoria-Gasteizko aireportuak salgaien garraiorako espezializazio nabarmena du, Estatuko aireportuetan laugarren garrantzitsuena baita jardura horretan. Aitzitik, pertsona bidaiarien fluxua oso txikia izan da aztertutako denboraldian, baina egia da aireportu horretan aire-konexio berriak jarri dituztela martxan⁶.

2.2.1 Pertsonen urteko mugimendua

EAEko pertsonen airezko trafikoa nazionala da bereziki. Hala ere, nazioarteko trafikoa gero eta garrantzitsuagoa da apurka-apurka, Bilboko aireportuak sortutako trafikoa direla eta. Fluxu horiek ia halako bi handitu dira 2010etik 2016ra bitartean; hain zuzen, 2010ean, 1.019.995 pertsonak erabili zuten Bilboko aireportua nazioarteko hegaldiak egiteko, eta, 2016an, 1.989.468 izan ziren. Hori guztia dela eta, aireportu horrek EAEko aire-azpiegituren garrantzitsuena izaten jarraitzen du; izan ere, han egiten da joan-etorri guztien % 90. Donostiako aireportuan, joan-etorrien % 5,4 egiten da, eta Vitoria-Gasteizkoan, azkenik, % 0,7 besterik ez.

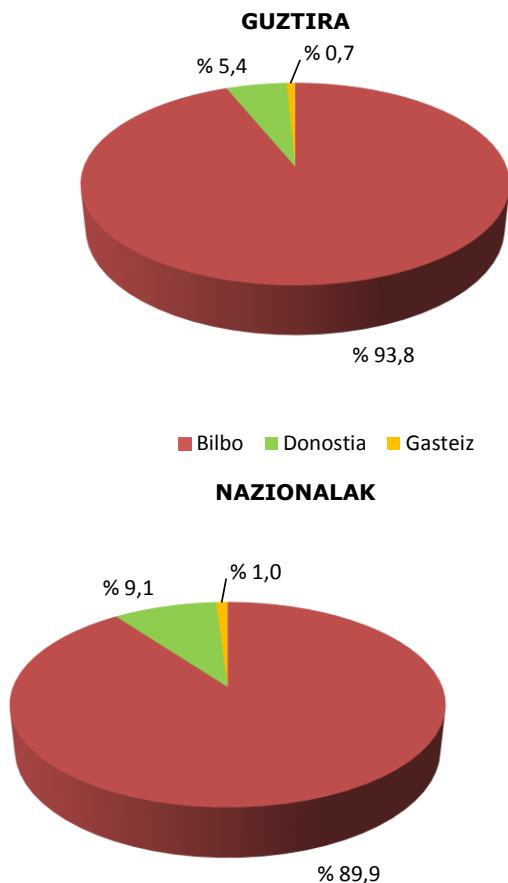
17. taula. Euskadiko aireportuetako urteko joan-etorriak, iragaitzazko tipologiaen arabera. 2016

Trafikoa	VITORIA-GASTEIZ		BILBO		DONOSTIA		GUZTIRA	
	JOAN-ETORRIAK	%	JOAN-ETORRIAK	%	JOAN-ETORRIAK	%	JOAN-ETORRIAK	%
Nazionalak	29.338	1,0	2.592.351	89,9	261.946	9,1	2.883.635	59,1
Nazioartekoak	7.119	0,4	1.989.468	99,5	2.458	0,1	1.999.045	40,9
GUZTIRA	36.457	0,7	4.581.819	93,8	264.404	5,4	4.882.680	100

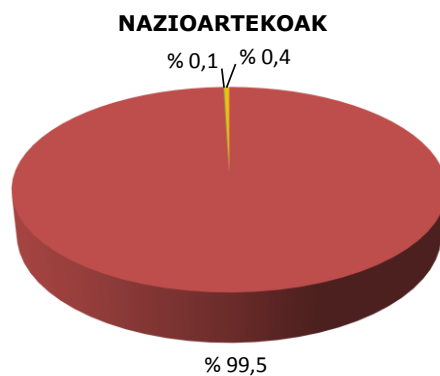
Iturria: Aena.

⁶ 2017ko martxoaren 29az geroztik, Vitoria-Gasteizko aireportuak hegaldiak eskaintzen ditu Milan-Bergamoko eta Tenerife Hegoaldeko aireportuetara. Bi kasuetan, Ryanair da operadorea.

11. grafikoa. EAEko joan-etorriak aireportuaren arabera. 2016



Bilboko aireportuak ia nazioarteko hegaldi guztiak (% 99,5) biltzen ditu.



Iturria: Aena.

2.2.2 Hegazkin bidezko joan-etorriak batez besteko lanegun batean

2016ko batez besteko lanegun batean, 16.276 pertsonak erabili zituzten Euskadiko hiru aireportuak; horrek esan nahi du % 16,5eko gorakada gertatu dela 2010. urtetik. Gorakada hori Bilboko aireportuak izandako hazkundeari zor zaio, batez ere.

18. taula. Euskadiko aireportuetako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2016

TRAFIKOA	VITORIA-GASTEIZ	BILBO	DONOSTIA	GUZTIRA
Nazionalak	98	8.641	873	9.612
Nazioartekoak	24	6.632	8	6.663
GUZTIRA	122	15.273	881	16.276

Iturria: Aena.

2.2.3 Joan-etorrien jatorria eta helmuga

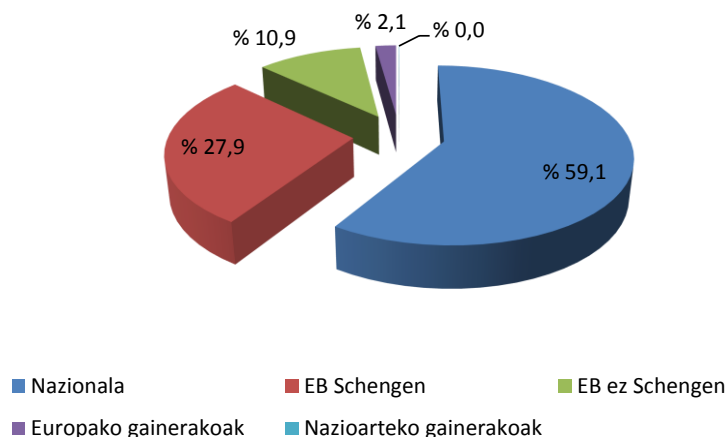
Jatorriaren eta helmugaren arabera, joan-etorrien % 59,1 nazionala da, % 38,8 Europa Batasuneko herrialdeetara egiten da (% 27,9 Schengen akordioa sinatu duten herrialdeak, eta % 10,9 akordio hori sinatu ez duten herrialdeak). Azkenik, % 2,1 munduko gainerako herrialdeei dagokie (Europar Batasunean ez dauden Europako herrialdeak eta gainerako herrialdeak).

19. taula. EAEko aireportuetako joan-etorriak, jatorriaren eta helmugaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016⁷

JATORRIA/HELMUGA		VITORIA-GASTEIZ	BILBO	DONOSTIA	GUZTIRA	%
Nazionalak		98	8.641	873	9.612	59,1
Nazioartekoak	EB Schengen (1)	19	4.519	4	4.543	27,9
	EB ez Schengen (2)	1	1.764	3	1.768	10,9
	Europako gainerakoak (3)	3	343	1	346	2,1
	Nazioarteko gainerakoak	0	6	0	7	0,0
	Nazioartekoak, guztira	24	6.632	8	6.663	40,9
GUZTIRA		122	15.273	881	16.276	100,0

Iturria: Aena.

12. grafikoa. EAEko aireportuetako joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2016



Iturria: Aena.

⁷ Kategoría bakoitzeko Europako herrialdeak, AENaren 2016ko sailkapenaren arabera.

- (1) EB Schengen: Alemania, Austria, Belgika, Danimarka, Eslovakia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Frantzia, Grezia, Holanda, Hungaria, Italia, Letonia, Lituania, Luxenburgo, Malta, Polonia, Portugal, Txekiar Errepublika eta Suedia.
- (2) EB ez Schengen: Bulgaria, Zipre, Kroazia, Irlanda, Erresuma Batua eta Errumania.
- (3) Europako gainerakoak: Europar Batasunean ez dauden Europako herrialdeak dira; Schengen akordioaren sinatzaileak izan daitezke, edo ez. Schengen sinatu duten Europako herrialdeak honako hauek dira: Islandia, Norvegia eta Suitza. Schengen sinatu ez duten Europako herrialdeak, berriz, hauek dira: Albania, Armenia, Bosnia-Herzegovina, Errusiako Federazioa, Georgia, Groenlandia, Mazedonia, Moldavia, Montenegroko Errepublika, Serbiako Errepublika, Turkia eta Ukraina.

2.2.4 Aire bidezko joan-etorrien ezaugarriak

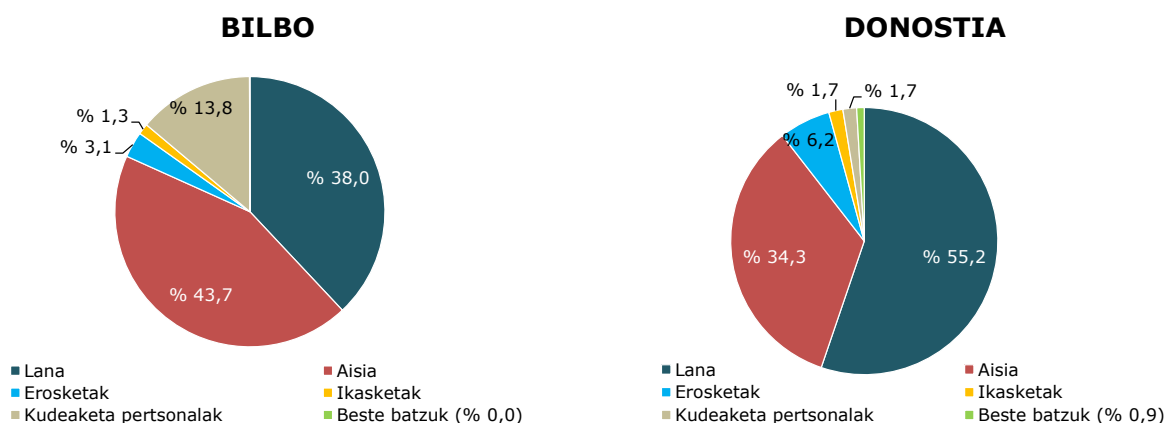
Bidaiaren arrazoiari, aireportura joateko erabilitako garraiobideari, jatorrizko udalerri eta probintziari, eta beste aireportu batzuetara doazen pertsonen zirkulazioari buruzko datuak 2016ko Terminaletako Inkestaren bidez lortu dira.

2.2.4.1 Joan-etorriaren arrazoia

2016ko Terminaletako Inkestan lortutako datuen arabera, Bilboko aireportuan egiten diren joan-etorrien % 43,7ren arrazoia aisia da, eta % 38rena, lana.

Donostiako aireportuari dagokionez, joan-etorrien erdian baino gehiago (% 55,2) lan-arrazoiaren ondorio dira, eta % 34,3ren arrazoia aisia da.

13. grafikoa. Irteera Bilboko eta Donostiako aireportuetan duten joan-etorrien arrazoia. 2016



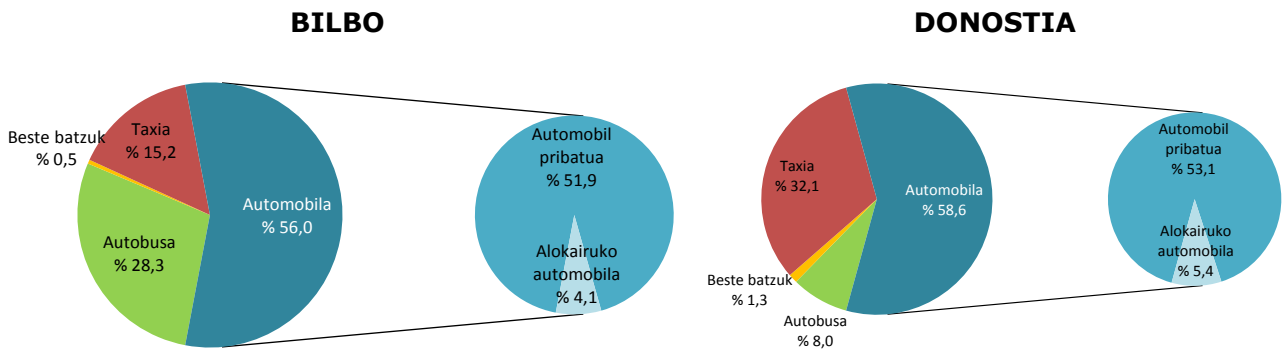
Iturria: Garraio-terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

2.2.4.2 Aireportuetara joateko garraiobideak

Euskal aireportuetara joateko gehien erabiltzen den garraiobidea autoa da, dela ibilgailu pribatua dela alokatutako autoa. Bigarren postuan, taxia dago, eta autobusak erabilpen-maila murriztagoa eta desberdina du kasu bakoitzean. Bilbon, garraiobide horren barneratze-kuota % 28,3koa da, eta Donostia, berriz, ehuneko hori % 8raino txikitzen da. Dena den, bi ehuneko horiek txikitzen har daitezkeen arren, Bilboko aireportuaren kasuan, autobusak barneratze-kuotari eutsi dio, eta Donostiako aireportuaren kasuan, berriz, barneratze-kuota ia 3 puntu handitu da⁸.

⁸ 2008ko ekainaren 14an, Lurraldebusek Loiu eta Donostiaren artean hiriarteko autobus-linea zuzen bat jarri zuen martxan. Gaur egun, linea honek funtzionamenduan jarraitzen du. Gainera, Loiura doazen autobusek Zarautzen ere geralekua dute.

14. grafikoa. Hegaldia Bilboko eta Donostiako aireportuetan duten bidaiariek aireportura joateko erabiltzen duten garraiobidea. 2016

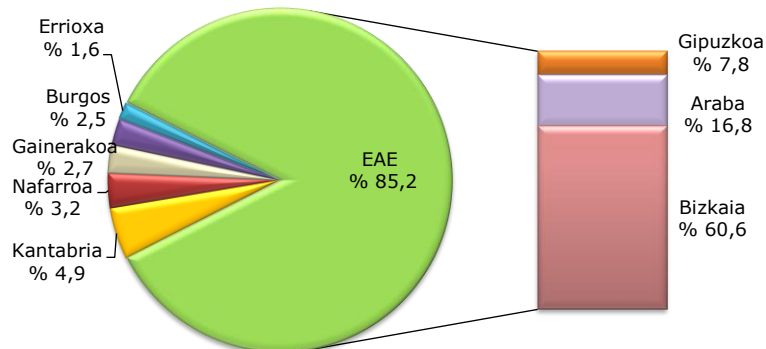


Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

2.2.4.3 Joan-etorrien jatorrizko probintzia

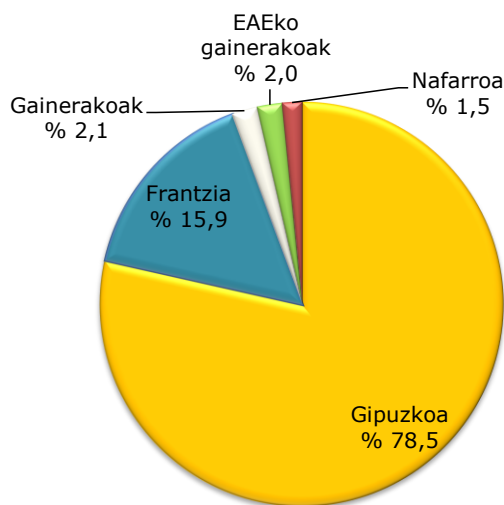
Bilboko aireportuko erabiltzaileen % 85,2 EAEkoak dira, batez ere Bizkaikoak (% 60,6). Hala ere, azpiegitura horrek probintziaz gaineko zeregin garrantzitsu bat ere badu; izan ere, lau pertsonatik bat lurralde historiko horretatik kanpokoa da: Araba (% 16,8%) eta Gipuzkoa (% 7,8). Gainera, EAErekin muga duten beste autonomia-erkidego batzuetako bidaiariak ere erakartzen ditu: Kantabria (% 4,9), Nafarroa (% 3,2), Burgos (% 2,5) eta Errioxa (% 1,6).

15. grafikoa. Irteera Bilboko aireportuan duten joan-etorriak, jatorrizko probintziaren arabera. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

16. grafikoa. Irteera Donostiako aireportuan duten joan-etorriak, jatorrizko probintziaren arabera. 2016



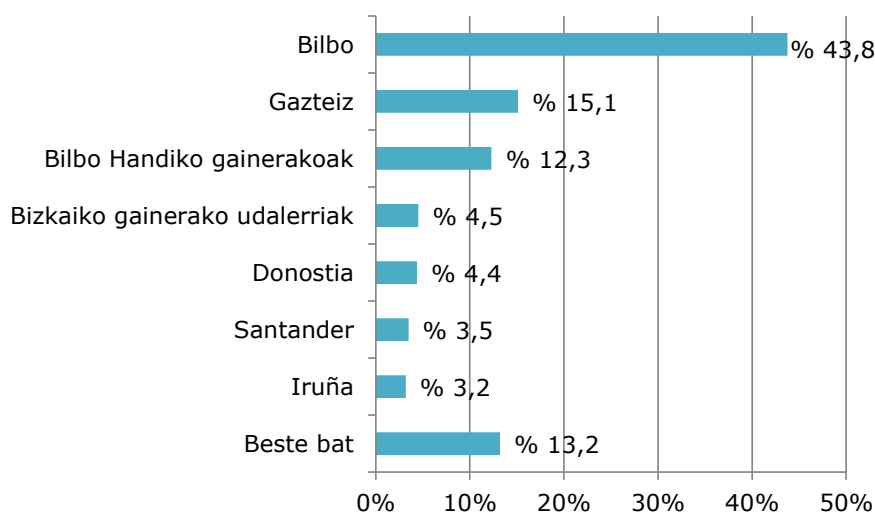
Bestalde, Donostiako aireportuaren orientazioa probintziala da argi eta garbi. Pertsona bidaiarien % 78,5 Gipuzkoakoak dira. Frantziatik, % 15,9 dator, batik bat Madrilekin eta Bartzelonarekin dituen hegaldien eskaintzarengatik. Beste lurralde batzuetako bidaiarien kopurua txikia da; izan ere, beste lekuetatik 2,1%, EAEko gainerako lekuetatik % 2 dator, eta Nafarroatik, % 1,5.

Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egin.

2.2.4.4 Aireportuetako erabiltzaileen jatorri nagusiak

Irteera Bilboko aireportuan duten bidaiarien jatorrizko udalerriak aztertuz, bidaiari gehienak Bizkaiko hiriburukoak direla ikusiko dugu. Ea % 43,8 hangok dira. Ondoren, bidaiarien % 12,3 Bilbo Handiko eskualdeko udalerrietakoak dira. Azkenik, EAEko gainerako hiriburuetatik datozen bidaiarien kopurua ere handi samarra da; hain zuzen, pertsona bidaiarien % 15,1 Vitoria-Gasteizkoa da, eta % 4,4, berriz, Donostiako.

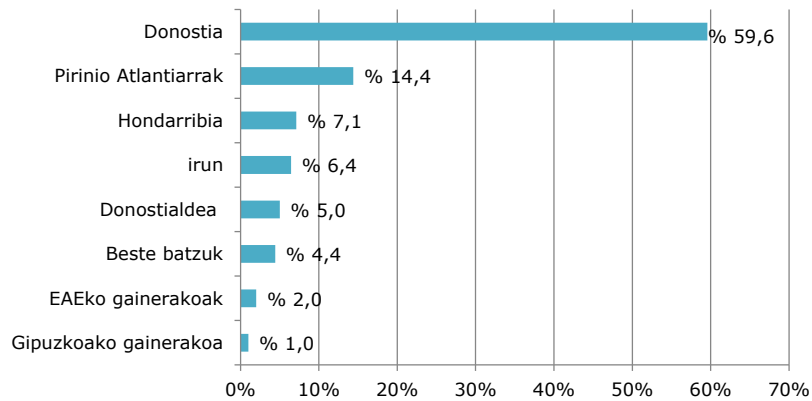
17. grafikoa. Irteera Bilboko aireportuan duten pertsona bidaiarien jatorria. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egin.

Donostiako aireportuan, bidaiarien jatorri nagusiak Gipuzkoako hiriburua eta inguruko herriak dira. Ia bost bidaiaritik hiru Donostiako dira, % 14,4 Pirinio Atlantikoetako departamendukoak, eta % 13,6 Bidasoa Beheko eskualdea osatzen duten bi udalerrietakoak (Irun eta Hondarribia).

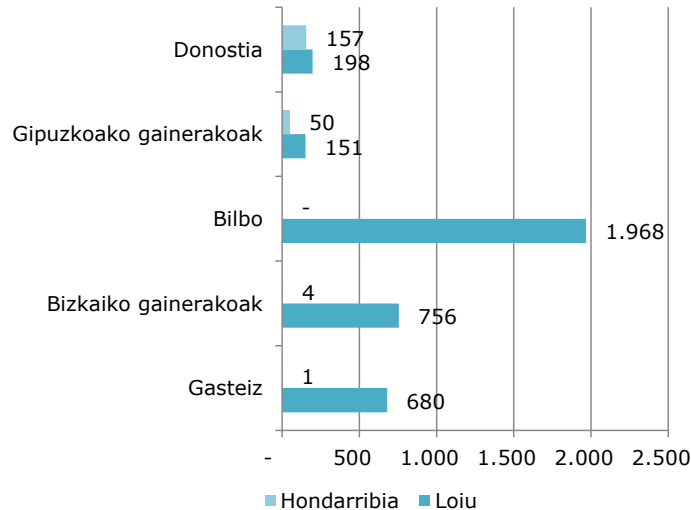
18. grafikoa. Irteera Donostiako aireportuan duten pertsona bidaiarien jatorria. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

Batez besteko egun batean bidaiarien ehunekoak zenbakitan adieraziz gero, agerian geratzen da Bilboko aireportuak Gipuzkoako probintziaz (hiriburua alde batera utzita) datozen pertsonak erakartzeko duen gaitasunaren garrantzia, eguneko 151 baitira. Datu hori askoz handiagoa da Donostiako aireportuko instalazioen Gipuzkoako erabiltzaileena (50) baino. Gainera, Bilboko aireportuak Gipuzkoako hiriburuko bidaiariak erakartzeko ahalmen handiagoa du (198) Donostiako aireportuak berak baino (157), azken hori hurbil badago ere.

19. grafikoa. Irteera Donostiako eta Bilboko aireportuetan duten pertsonen jatorrizko udalerriak. 2016. Absolutuak.

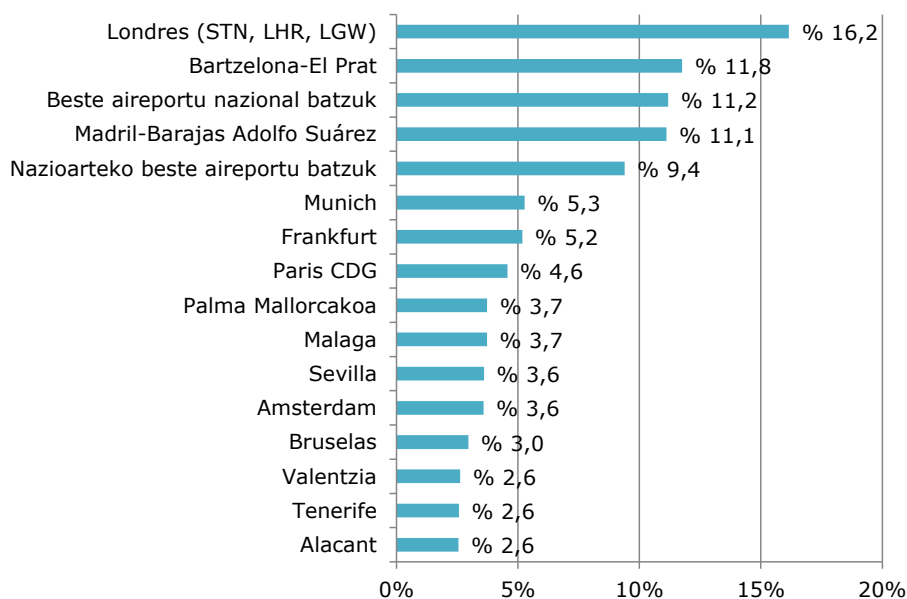


Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

2.2.4.5 Bidaiarien joan-etorriak beste aireportu batzuetara

Euskadiko aireportuetako bidaiari gehienak Bartzelonako El Prat eta Madrilgo Barajas Adolfo Suárez aireportuetara doaz (hurrenez hurren, % 11,8 eta % 11,1). Beraz, bi aireportu horiek dira bidaiari gehien erakartzen dituztenak. Hala ere, Londresko hiru aireportuetara doazen bidaiarien kopurua ere esanguratsua da (% 16,2). Hiru aireportu horiek, batera, lehen aipatutako Estatuko bi aireportuetako bakoitzak baino bidaiari gehiago hartzen ditu. Orobat, Estatuko eta nazioarteko beste aireportu batzuetara doazen bidaiarien kopurua ere nabarmen handitu da.

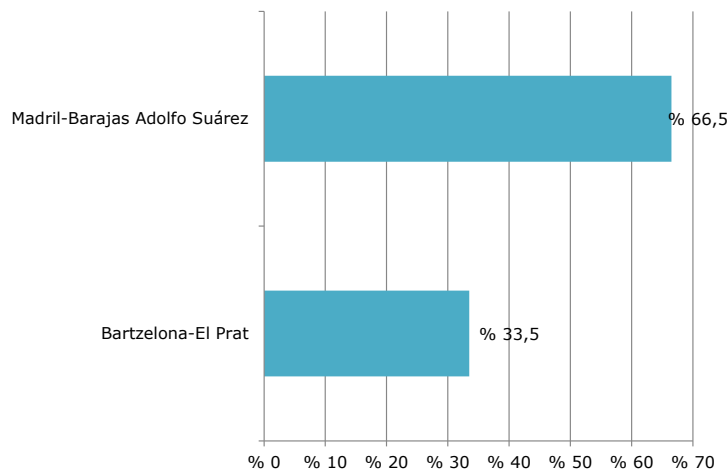
20. grafikoa. Bilbotik beste aireportu batzuetara doazen pertsonak. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egin.

Donostiako aireportutik bidaiatzen duten pertsonak Madrilgo Barajas Adolfo Suárez eta Bartzelonako El Prat aireportuetara doaz (hurrenez hurren % 66,5 eta % 33,5).

21. grafikoa. Donostiatik beste aireportu batzuetara doazen pertsonak. 2016



Iturria: Terminaletan egindako inkesta. Egileek egin.

2.3 Trenbideko garraioa

EAEEn, pertsonen garraio-zerbitzua eskaintzen duten trenbide-operadoreak honako hauek dira: Euskotren, Renfe eta Metro Bilbao. Haietatik, Euskotrenek hiriarteko eta lurralde arteko tren-zerbitzuak eskaintzen ditu, bai eta, Bilbon eta Vitoria-Gasteizen, hiri barruko tranbia-zerbitzuak ere. Renfek hiriarteko eta lurralde arteko zerbitzuak eskaintzen ditu EAEEn eta Estatuko beste probintzia batzuekin. Eta Metro Bilbaoren eskaintza hiri barruko eta metropoliko zerbitzuei buruzkoa da.

Operadoreen zerbitzuen artean dauden desberdintasunak aintzat hartuta, joan-etorriei buruzko datuak bereizita emango ditugu, honako atal hauetan: Euskotren, tren-zerbitzuei buruzko datuak; Renfe (aldiriak, hiriartekoak, ibilbide luzekoak eta Renfe Métrica); Euskotren-tranbia, eta Metro Bilbao.

2.3.1 Euskotren

Euskotrenen zerbitzuen eskaintzak oinarritzko hiru ibilbide ditu:

- Bilbo-Bermeo
- Deustu-Lezama
- Bilbo-Hendaia

Ibilbide horietatik abiatuta, 12 linea eratzen dira guztira. Haietako batzuek ibilbide guztia egiten dute, eta beste batzuek ibilbide-tarte jakin batzuetan soilik dute zerbitzua.

2.3.1.1 Urteko joan-etorriak

2015ean, 15.782.933 pertsonak erabili zuten Euskotren; hain zuzen, 2010ean baino % 5,4 gutxiagok. Gipuzkoa da erabiltzaile kopururik handiena duen lurralde historikoa (% 67); Bizkaiak erabiltzaile gutxiago ditu (% 33).

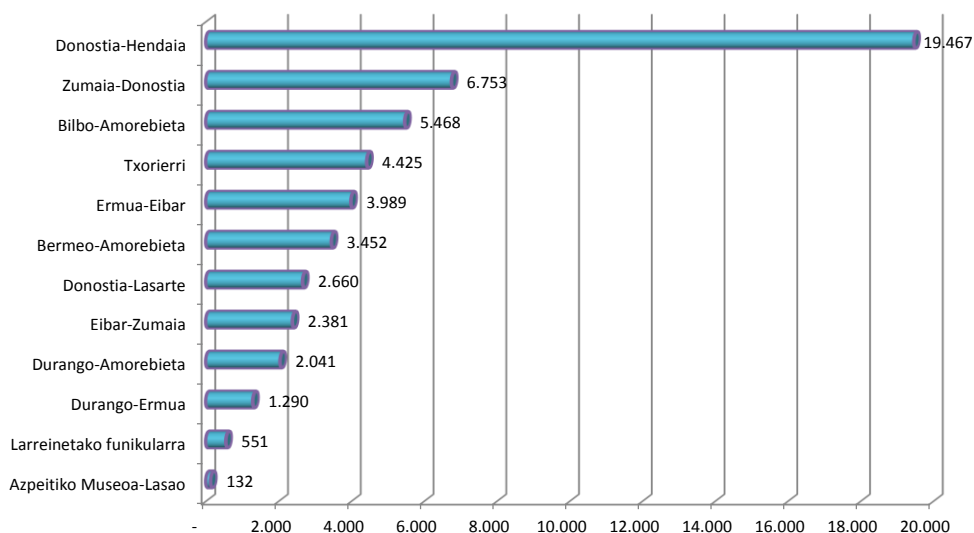
20. taula. Euskotrenen lineetako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

PROBINTZIA	LINEA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK
Bizkaia	Txorierrri	1.327.354	4.425
	Bilbo-Zornotza	1.640.543	5.468
	Bermeo-Zornotza	1.035.617	3.452
	Durango-Ermua	387.133	1.290
	Durango-Zornotza	612.154	2.041
	Larrainetako funikularra	165.412	551
Bizkaia guztira		5.168.214	17.227
Gipuzkoa	Donostia-Hendaia	5.840.026	19.467
	Zumaia-Donostia	2.026.021	6.753
	Ermua-Eibar	1.196.642	3.989
	Donostia -Lasarte	798.096	2.660
	Eibar-Zumaia	714.412	2.381
	Azpeitiko museoa-Lasao	39.522	132
Gipuzkoa guztira		10.614.719	35.382
GUZTIRA		15.782.933	52.610

Iturria: Euskotren.

Linearik erabiliena Donostia-Hendaia da (% 37), eta, ondoren, honako hauek: Zumaia-Donostia (% 12,8), Bilbo-Zornotza (% 10,4) eta Txorierrikoa (% 8,4).

22. grafikoa. Euskotrenen lineetako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2015



Iturria: Euskotren.

Joan-etorri motak

Atal honetan, joan-etorriak motaren arabera sailkatu ditugu. Horretarako, 2006ko kanpoko joan-etorrien ehunekoak Euskotrenek 2015ean emandako datuei aplikatu zaizkie.

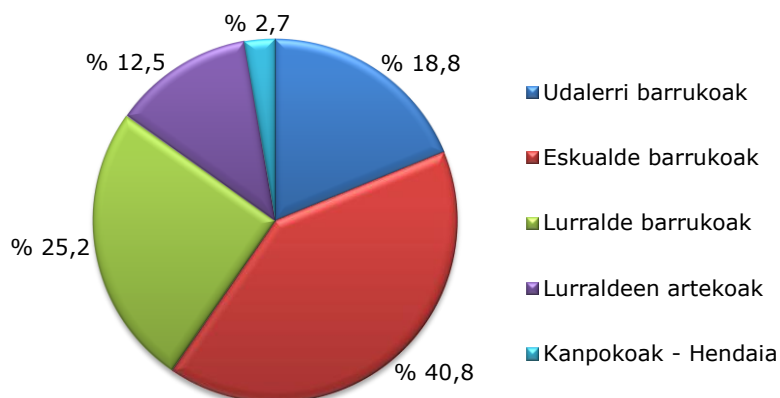
2015eko batez besteko lanegun batean, 52.610 joan-etorri egin ziren Euskotreneko zerbitzuak erabiliz. Joan-etorrien tipologiari dagokionez, % 84,8 probintzia beraren barruan egindako joan-etorriak dira, eta gainerako % 12,5a Bizkaia eta Gipuzkoa arteko joan-etorriei dagozkie. Azkenik, EAetik kanpoko joan-etorriei erreparatuta, geratzen den % 2,7 dela kalkulatu da; hain zuzen, Donostia-Hendaia linearen bitartez, bidaia Frantziako herri horretan hasten edo amaitzen dela.

21. taula. Euskotreneko joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015

	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Hiri barrukoak	9.901	18,8
Eskualde barrukoak	21.454	40,8
Lurralde barrukoak	13.252	25,2
Lurralde artekoak	6.569	12,5
EAEko barrukoak, guztira	51.177	97,3
Kanpokoak – Hendaia	1.433	2,7
GUZTIRA	52.610	100

Iturria: Euskotren eta EAEko etxebizitza-inkesta.

23. grafikoa. Euskotreneko joan-etorriak, motaren arabera. Batez besteko laneguna..



Iturria: Euskotren

Batez besteko lanegun batean pertsona kopururik handiena biltzen duten joan-etorriak Gipuzkoa barruko joan-etorriak dira (32.743, hots, joan-etorri guztien % 62,2 ordezkatur). Ondoren, Bizkaiko probintzia barruko joan-etorriak daude (% 22,6). Lurraldeen arteko joan-etorriak gutxi samar dira, eta ez dute inondik inora % 7 gainditzen.

22. taula. Euskotrenen egindako joan-etorrien jatorri/helmuga probintzia-matrizea. Batez besteko laneguna. 2015

Jatorria/Helmuga	BIZKAIA	GIPUZKOA	KANPOKOAK	GUZTIRA
Bizkaia	11.865	3.446		15.311
Gipuzkoa	3.124	32.743	693	36.559
Kanpokoak		740		740
GUZTIRA	14.989	36.929	693	52.610

Iturria: Euskotren.

2.3.2 RENFE

Dokumentu honetan, Renferi buruzko datuak zerbitzuen tipologiaren arabera ageri dira. Alde batetik, zabalera konbentzionaleko zerbitzuei (aldiriak, hiriartekoak eta ibilbide luzea) buruzko datuak azalduko ditugu, eta, beste batetik, zabalera metrikoko zerbitzuei buruzko datuak. Lehen, FEVEk eskaintzen zituen zerbitzu horiek, baina, orain, Renfek eskaintzen ditu.

2.3.2.1 Renfe Zabalera Konbentzionala: Aldiriak

RENFEk aldiriko hiru linea eskaintzen ditu Bizkaian, eta beste bat, Gipuzkoan:

- C-1: Bilbo - Santurtzi
- C-2: Bilbo - Muskiz
- C-3: Bilbo - Urduña
- C-1: Brinkola - Irun

2015ean, RENFEren aldiriko lineek 16.334.774 pertsona garraiatu zituzten; alegia, 2010eko datuekin alderatuz, % 24,1eko beherakada gertatu da. Batez besteko lanegun bateko joan-etorriei dagokienez, 54.449 joan-etorri egin ziren. Bizkaiko lurraldeko lineek pertsona erabiltzaileen % 62,3 biltzen dute, eta Brinkola-Irun lineak, berriz, gainerako % 37,7a. 2006az geroztik, Renfe bidaiariak galtzen ari da, eta joera horrek bere horretan jarraitzen du, neurri batean metroaren zerbitzuak Bilboko metropoli-esparruan hedatzen ari direlako.

23. taula. RENFEren aldiriko lineetako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

ALDIRIAK	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Bilboko gunea	10.183.070	33.944	62,3
Donostia-San Sebastianko gunea	6.151.704	20.506	37,7
GUZTIRA	16.334.774	54.449	100

Iturria: Renfe.

2.3.2.2 Renfe, zabalera konbentzionala: Hiriartekoak

2015ean, RENFERen hiriarteko zerbitzuek 249 mila pertsona garraiatu zituzten guztira; horrek esan nahi du batez besteko lanegun batean 831 joan-etorri egin zirela. 2010eko datuekin alderatuta, pertsona erabiltzaileen kopurua % 18,1 txikitu da.

Joan-etorrien jatorriari dagokionez, % 71,7k Araban dute jatorria, eta gainerakoa, berriz, Gipuzkoan. Zerbitzu hori ez da Bizkaian eskaintzen.

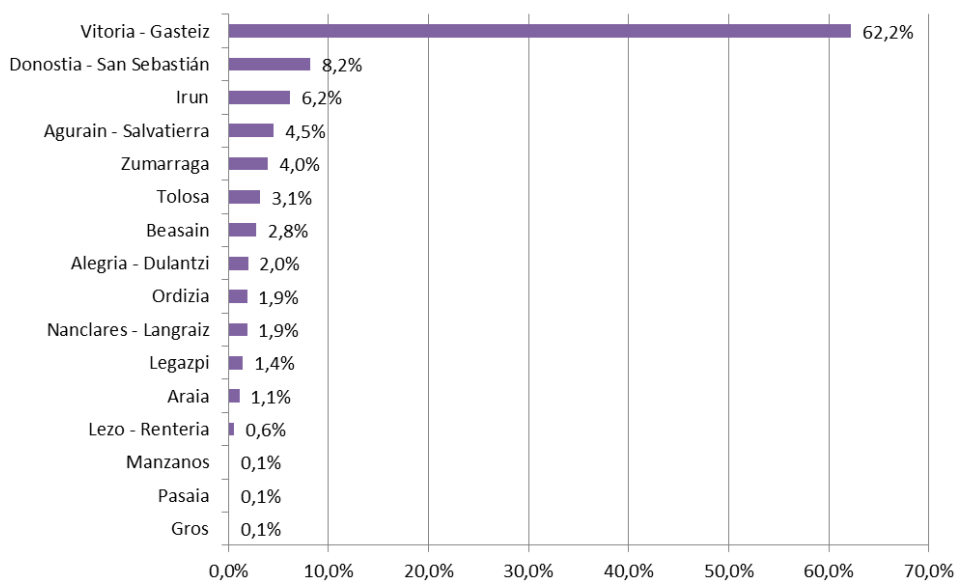
24. taula. RENFERen hiriarteko trenetan egindako joan-etorriak, jatorriaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

PROBINTZIA	GELTOKIA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Araba	Agurain	11.247	37	4,5
	Dulantzi	4.889	16	2,0
	Araia	2.746	9	1,1
	Manzanos	259	1	0,1
	Langraiz	4.644	15	1,9
	Vitoria-Gasteiz	155.013	517	62,2
Araba guztira		178.799	596	71,7
Gipuzkoa	Beasain	6.953	23	2,8
	Gros	181	1	0,1
	Irun	15.379	51	6,2
	Legazpi	3.595	12	1,4
	Lezo - Errearteria	1.398	5	0,6
	Ordizia	4.655	16	1,9
	Pasaia	211	1	0,1
	Donostia	20.394	68	8,2
	Tolosa	7.835	26	3,1
	Zumarraga	9.901	33	4,0
Gipuzkoa guztira		70.503	235	28,3
GUZTIRA		249.301	831	100

Iturria: Renfe.

Vitoria-Gasteizko geltokian, zerbitzu horien erabiltzaile asko biltzen dira (% 62,2); ondoren, erabiltzaile kopuruari begira, Donostia-San Sebastianko eta Irungo geltokiak daude (hurrenez hurren, % 8,2 eta % 6,2). Irungo geltokian, erabiltzaile kopurua nabarmen handitu da; hain zuzen, 2010ean, 8.818 joan-etorri egin ziren guztira, eta 2015ean, berriz, 15.379 (hau da, hirugarren garrantzitsuena da, joan-etorrien kopuruari dagokionez). Gainerako geltoki guztiek erabiltzaileen % 5 baino gutxiago erakartzen dute.

24. grafikoa. RENFEren hiriarteko zerbitzuetan egindako joan-etorriak, trenera igotzeko geltokiaren arabera. 2015



Iturria: Renfe.

Joan-etorri motak

Renferen hiriarteko zerbitzuetan egindako joan-etorrien tipologia aztertzerakoan, 2010. urteko banaketa-ehunekoak hartu ditugu aintzat. Kalkulatu denaren arabera, 2015eko batez besteko lanegun batean, 461 pertsonak erabili dituzte zerbitzu horiek EAE barruko joan-etorriak egiteko, eta 370 pertsonak erabili dituzte kanpoko joan-etorriak egiteko.

25. taula. Renferen hiriarteko zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

2015. URTEA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEKO JOAN-ETORRIAK	%
Barrukoak	138.316	461	55,5
Kanpokoak	110.985	370	44,5
GUZTIRA	249.301	831	100

Iturria: Renfe.

2.3.2.3 Renfe Zabalera Konbentzionala: Ibilbide luzea

2015. urtean, 469.030 joan-etorri egin ziren guztira EAEn RENFERen linea handiko zerbitzuetan; hain zuzen, 1.563 joan-etorri egin ziren batez besteko lanegun batean. 2010eko datuekin alderatuta, ikusiko dugu erabiltzaileen kopurua apur bat handitu dela, % 3,5, hain zuzen.

Ibilbide luzeko lineetako pertsona erabiltzaileen % 44,3ren joan-etorrien jatorria Gipuzkoako geltokiren bat da; bestalde, Bizkaia joan-etorrien % 30,6 biltzen du, eta Arabak, berriz, gainerako % 25,1a.

26. taula. RENFERen ibilbide luzeko trenetan egindako joan-etorriak, jatorriaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

JATORRIZKO PROBINTZIA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Araba	117.538	392	25,1
Bizkaia	143.587	479	30,6
Gipuzkoa	207.905	693	44,3
GUZTIRA	469.030	1.563	100

Iturria: Renfe. Egileek egina.

Joan-etorriak tipologiaren arabera bereizteko, 2006. urteko datuetatik ondorioztatutako banaketa-ehunekoa erabili dugu, 2015ean lortutako datuek ez baitigute aukera hori eman.

27. taula. Renferen ibilbide luzeko zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

2015. URTEA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Barrukoak	15.604	52	3,3
Kanpokoak	453.425	1.511	96,7
GUZTIRA	469.030	1.563	100

Iturria: Renfe. Egileek egina.

2.3.2.4 Renfe, zabalera metrikoa

Lehen, FEVERi zegokion zabalera metrikoko zerbitzuak ematea, baina, orain, Renfe arduratzen da. EAEn, linea hauen bitartez ematen du zerbitzua:

- Bilbo – Balmaseda (aldiriak)
- Bilbo – Santander (hiriartekoa)
- Bilbo – Leon (hiriartekoa)

EAEn, Renferen zabalera metrikoko trenbide-zerbitzuak Bizkaian soilik ematen dira.

2015ean, Renferen zabalera metrikoko hiru lineek 1.042.788 pertsona garraiatu zituzten, Kantabriako eta Gaztela eta Leongo hainbat joan-etorri ere kontuan hartuta⁹. Datu hori 2010eko datuekin alderatuz gero, % 29,1eko beherakada gertatu da.

Zerbitzu-linea bakoitzaren banakapena ez badugu ere, esan dezakegu erabiltzaile gehienak Bilbo-Balmaseda lineakoak direla. Kasu honetan, operadoreak linea guztietako hilabete bakoitzeko bidaiari kopurua eman digu; alegia, ez ditu datuak gehiago zehaztu.

28. taula. Renfe Métricareen linea guztietan egindako joan-etorriak, hilaren arabera eta guztira. 2015

BIDAIARIAK GUZTIRA	
Hilak	2015
Urtarrila	83.930
Otsaila	83.005
Martxoa	88.894
Apirila	87.875
Maiatza	105.860
Ekaina	87.015
Uztaila	71.439
Abuztua	81.999
Iraila	84.685
Urria	92.266
Azaroa	88.516
Abendua	87.304
GUZTIRA	1.042.788

Iturria: Renfe Métrica. Egileek egina.

2010ean linea bakoitza erabili zuten pertsonen ehunekotik abiatuta, 2015eko erabiltzaileen kopurua kalkulatu da. Batez besteko lanegun batean, martxan dauden hiru lineek 3.476 pertsona garraiatzen dituzte, eta, haietatik, Bilbo-Balmaseda lineak 3.179 garraiatzen ditu.

29. taula. Renfe Métricareen linea bakoitzean egindako joan-etorrien kalkulua. 2015

2015. URTEA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Bilbo-Balmaseda	953.682	3.179	91,5
Bilbo-Santander*	68.347	228	6,6
Bilbo-Leon*	20.759	69	2,0
GUZTIRA	1.042.788	3.476	100

Iturria: Renfe Métrica. Urteko joan-etorrien kalkulua, 2010ean linea bakoitza erabili zuten pertsonen ehunekoan oinarrituta. (*)Lineako bidaiari guztiak, EAEkoak izan ala ez.

⁹ Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon hiriarteko trenen lineei dagokienez, erabiltzaileen guztizko kopurua adierazten da, jatorria eta helmuga bereizi gabe.

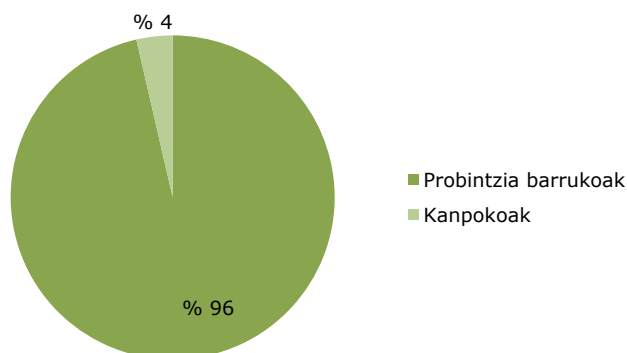
Tipologiaren arabera (EAE barrukoak eta kanpokoak), 2010eko portzentajezko banaketan oinarrituta ondorioztatu ditugu joan-etorrien kopuruak, operadoreak ez baitu informazio hori eman. 2015eko batez besteko lanegun batean, 3.374 bidaiarik erabili zuten Renfe Métrica, jatorria edota helmuga EAEn zuten joan-etorriak egiteko. Bidaiari horietatik, 3.252 (% 96,4) barrukoak izan ziren; hots, joan-etorriaren jatorria zein helmuga EAEn zeuden. Beste 121 pertsonak kanpoko joan-etorriak egin zituzten.

30. taula. Renfe Métricaren zerbitzuetan egindako joan-etorrien kalkulua, tipologiaren arabera, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

2015. URTEA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
EAE barrukoak	975.614	3.252	96,4
Kanpokoak	36.450	121	3,6
GUZTIRA	1.012.063	3.374	100

Iturria: Renfe Métrica.

25. grafikoa. Renfe Métrican egindako joan-etorrien kalkulua, motaren arabera. 2015



Iturria: Renfe Métrica.

2.3.3 Euskotren - tranbia

Bilboko eta Vitoria-Gasteizko tranbia-zerbitzuen erabiltzaileen kopurua % 7,7 handitu da, 2010eko datuekin alderatuta. Hazkunde hori Arabako hiriburuan gertatutako gorakadaren (% 10) ondorio izan da. Bilbon, bidaiari kopurua urteko 2,8 milioi ingurukoa izan da, aurreko urteen antzera; hain zuzen, % 1,3 handitu da kopuru hori, 2010eko datuei erreparatuta.

31. taula. Bilboko eta Vitoria-Gasteizko tranbia-zerbitzuetan egindako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

TRANBIA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Bilbo	2.887.548	9.625	27,3
Vitoria-Gasteiz	7.699.814	25.666	72,7
GUZTIRA	10.587.362	35.291	100

Iturria: Euskotren - tranbia.

2.3.4 Metro Bilbao

2015. urtean, 87,5 milioi pertsonak baino gehiagok erabili zuten Metro Bilbao; hau da, batez besteko lanegun batean, 291.876 joan-etorri egin ziren. 2010eko ikerlaneko datuekin alderatuta, erabiltzaile kopurua % 1,2 murriztu zen. Azken urteetan, pertsona erabiltzaileen kopuruak beheranzko joera erakusten du. 2011n, Metro Bilbaon egindako bidaien kopururik handiena lortu zen; guztira, 89,6 milioi pertsonak erabili zuten. Aitzitik, une hartaz geroztik, datu hori txikitzen ari da, eta 87 milioi erabiltzaile ditu, gutxi gorabehera; kopuru horretan egonkortu da.

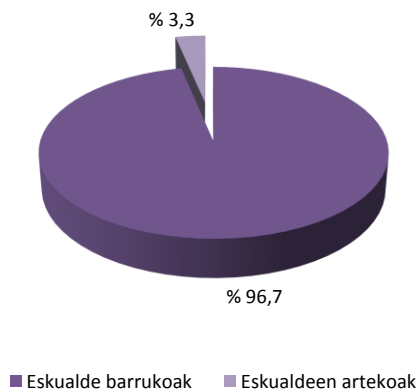
Operadoreak geltoki bakoitzeko emandako datuetatik abiatuz, erabiltzaileek zer-nolako joan-etorriak egin dituzten jakiten saiatu gara. Sarearen konfigurazioaren beraren ondorioz, egiten diren ia joan-etorri guztiak eskualde barrukoak dira (% 96,7), eta eskualdeen arteko joan-etorriek pisu txikia dute: % 3,3.

32. taula. Metro Bilbaon egindako joan-etorriak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015

BIDAIA MOTA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Eskualde barrukoak	84.662.179	282.207	96,7
Eskualdeen artekoak	2.873.636	9.579	3,3
GUZTIRA	87.535.815	291.876	100

Iturria: Metro Bilbao.

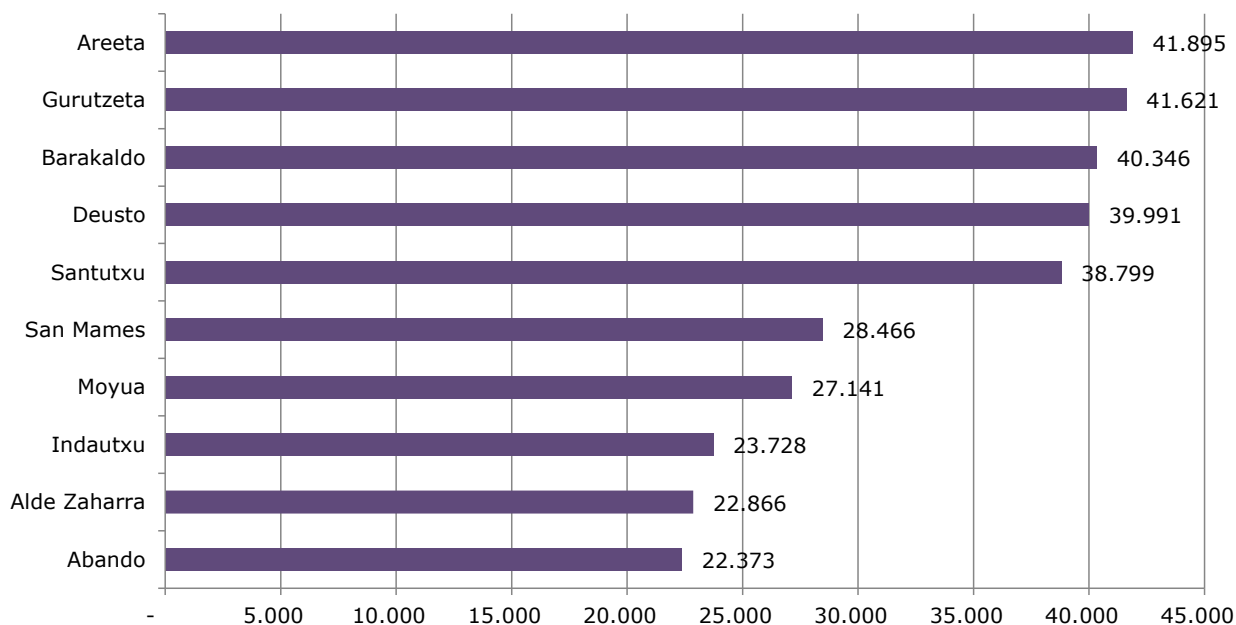
26. grafikoa. Bilboko Metroan egindako joan-etorriak, motaren arabera. 2015



Iturria: Metro Bilbao.

Jarraian, metroaren geltoki nagusiei buruzko datuak aurkezten dira, batez besteko lanegun batean horietako bakoitzean erregistratutako joan-etorri kopuruaren arabera, jatorrikoak zein helmugakoak kontuan hartuta.

27. grafikoa. Metro Bilbaoko geltoki nagusietan egindako joan-etorriak. Batez besteko laneguna. 2015



Iturria: Metro Bilbao.

2.3.5 Trenbide-eskariaren laburpena

2015. urtean, batez besteko lanegun batean, 439.904 joan-etorri egin ziren EAEko trenbide-zerbitzuetan; hau da, 2010eko datuekin alderatuz, % 4,9ko murrizketa gertatu da. Aldaketa hori operadore guztietan gertatu da, tranbian eta Renferen ibilbide luzeko zerbitzuetan izan ezik; izan ere, tranbiaren kasuan, erabiltzaile kopurua % 7,7 handitu da 2010eko datuekin alderatuta. Bestalde, bereziki adierazgarriak izan dira Renfe Métricarene eta aldiriko zerbitzuen beherakadak (hurrenez hurren, % 29,1 eta % 24,1).

33. taula. Trenbide garraioan eginiko joan etorriak. Batez besteko lan-egunak. Joan-etorriaren motaren arabera. 2015

2015. URTEA	EUSKOTREN	RENFE				TRANBIA	METROA	GUZTIRA
		ALDIRIAK	HIRIART.	IB. LUZ.	MÉTRICA			
Barrukoak	51.177	54.449	461	52	3.252	35.291	291.786	436.469
Kanpokoak	1.433		370	1.511	121			3.436
GUZTIRA	52.610	54.449	831	1.563	3.374	35.291	291.786	439.904

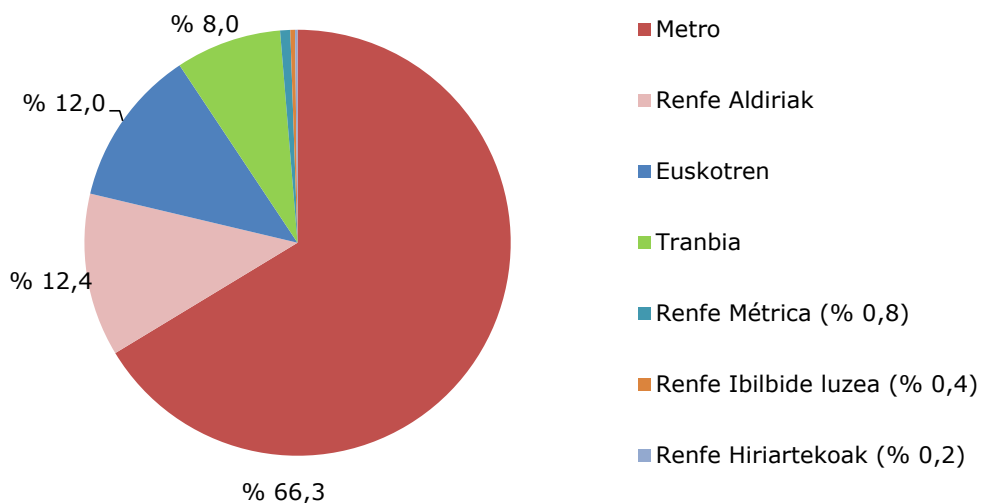
Iturria: Operadoreek emandako informaziotik ondorioztatutako datuak.

2.3.5.1 Operadoreen arteko banaketa

Oraindik ere, Metro Bilbao da bidaiari kopururik handiena garraiatzen duen operadorea, eta, gainera, barneratze-kuota handitu du (% 66,3) 2010eko datuekin alderatuta. Ondoren, zerbitzu hauek dituzte hurrengo erabiltzaile kopururik handienak: Renfe Aldiriak eta Euskotren (bi-biak % 12 inguruko barneratze-kuotarekin), eta tranbia (% 8). Renferen gainerako

zerbitzuek (zabalera metrikoko lineak, ibilbide luzeko zabalera konbentzionalekoak eta hiriartekoak) oso pisu txikia dute, batek ere ez baitu % 1eko barneratze-kuota gainditzen.

28. grafikoa. Merkatu-kuotaren banaketa trenbide-operadoreen artean. 2015



Iturria: Operadoreek emandako datuak.

2.4 Pertsonen kable bidezko garraioa

EAEn dauden bederatzi instalazioetatik, lauri buruz ez daukagu daturik, eta, hortaz, ezin ditugu alderaketa orokorrik egin 2010eko datuekin. Funikularrei dagokienez, erabiltzaileen kopurua % 13 handitu da. Dena den, hazkunde hori ez da homogeneoa izan instalazio guztietan; hain zuzen, Igeldoko eta Artxandako funikularrek izan dute gorakada hori, eta Larrainetako eta Mamarigako instalazioetan, berriz, erabiltzaile kopurua txikiagoa izan da 2010ean baino. Igogailuei dagokienez, Ereagako igogailuari buruzko datuak baino ez ditugu; hartan, erabiltzaile kopurua nabarmen handitu da (% 34,6).

34. taula. Kable bidezko garraio moduetan gindako joan-etorriak. 2015

MOTA	INSTALAZIOA	URTEKO JOAN-ETORRIAK	BATEZ BESTEKO LANEGUNEKO JOAN-ETORRIAK	%
Funikularra	Artxandako f.	728.921	2.430	30,2
	Igeldoko f.	564.332	1.881	23,4
	Larreinetako f.	165.412	551	6,9
	Mamarigako f.	589.676	1.966	24,5
Funikularrak guztira		2.048.341	6.828	85,0
Igogailua	Begoñako ig.	Daturik gabe		
	Solokoetxeko ig.	Daturik gabe		
	Ereagako ig.	362.190	1.207	15,0
	Arangoitiko ig.	Daturik gabe		
	Salbeko ig.	Daturik gabe		
Igogailuak guztira		362.190	1.207	15,0
GUZTIRA		2.410.531	8.035	100

Iturria: Oteus.

2.5 Pertsonen garraioari buruzko laburpena eta ondorioak

Atal honetan, EAEko batez besteko lanegun bateko joan-etorrien guztizko garraio-eskaria aurkezten da, aztertutako garraibide bakoitzerako (ibilgailu arinak, autobusa, trenbidea, kablea eta hegazkina). Kasu bakoitzean, eskura dauden daturik berrienak bildu ditugu; alde batetik, azken bost urteetan garraibide bakoitzaren eskariak izandako joera orokorraren berri izateko, eta, beste batetik, txosten honen aurreko edizioetako (2006 eta 2011) datuekin alderatzeko.

Ibilgailu arina, autobusa eta hegazkina erabiliz egindako joan-etorriei buruzko datuak 2016. urtekoak dira. Ibilgailu arinari eta autobusari dagokienez, iturri hauek erabili dira: EAEko etxebizitza-inkesta, kordoi-inkesta eta terminaletako inkesta, 2016an zehar egindako inkesta-prozesuak, alegia. Hegazkinaren kasuan, datuak AENarenak dira eta 2016an eguneratuta daude. Trenbideari eta kable bidezko garraibideei buruzko informazioa, berriz, operadoreena da, eta urte oso bateko azken datuak 2015ekoak dira.

Gainera, eta lehenago azaldu dugunez, edizio honetan lortutako datuak 2006ko eta 2011ko edizioetako datuekin alderatzen dira. Hiru kasuetan, metodologia eta iturri berak erabili dira. Hori dela eta, 2010eko datuak aipatzen direnean, "EAEko garraio-eskariaren irudia. 2011. urtea" txostenekoak dira.

2.5.1 Joan-etorri motorizatuak EAEn

EAEn, 2016ko batez besteko lanegun batean, 3,5 milioi joan-etorri motorizatu egin ziren, eta horrek, 2010eko datuekin alderatuz, % 4,1eko gorakada txiki bat gertatu zela adierazten du¹⁰. Ia joan-etorri guztiak barrukoak dira (% 92,8), % 6,8 kanpokoak da, eta gainerako % 0,4a iragaitzan zeuden pertsonen dagokie.

35. taula. Joan-etorriak motaren eta garraibidearen arabera. Batez besteko laneguna.

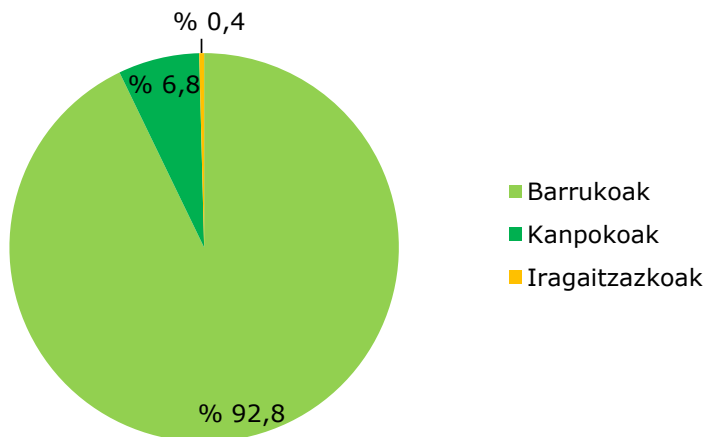
	IBILG. ARINA (1)	AUTOBUSA (1)	TRENBIDEA (2)	KABLEA (2)	HEGAZKINA (1)	GUZTIRA
Barrukoak	2.368.205	500.870	436.469	8.035		3.313.579
Kanpokoak	206.700	14.534	3.436		16.276	240.945
Iragaitzazkoak	13.910	601				14.511
GUZTIRA	2.588.815	516.005	439.904	8.035	16.276	3.569.035

Iturria: Operadoreek emandako datuak. EAEko etxebizitza-inkesta eta terminaletan egindako inkesta. Egileek egin.

Oharra: (1) 2016ko datuak, eta (2) 2015eko datuak.

¹⁰ Txosten honetan, 2010eko datuak birkalkulatu egin ditugu 2010eko txostenetik abiatuta, 2016ko eta 2010eko datuak alderatu ahal izateko; izan ere, 2016an, 300 lanegun hartu dira aintzat, eta 2010ean, berriz, 290 hartu ziren.

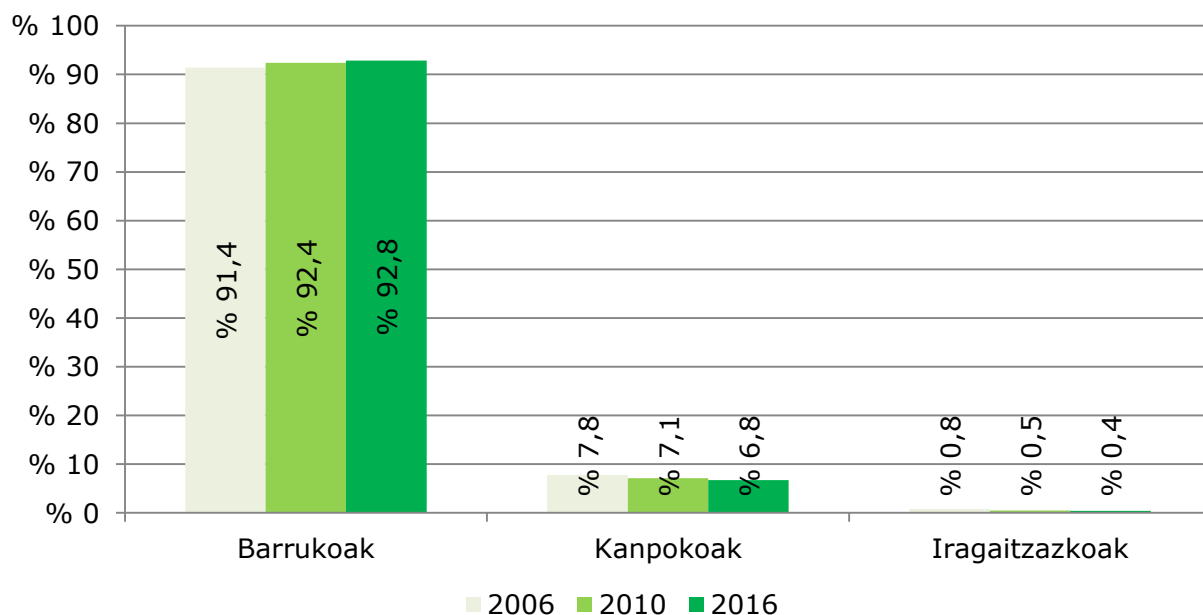
29. grafikoa. Joan-etorriak motaren arabera.



Iturria: Operadoreek emandako datuak. EAEko etxebizitza-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

Azken hamar urteetan, pertsonen joan-etorrien bilakaerak ez du aldaketa esanguratsurik izan, joan-etorrien tipologiaren arabera. Barruko joan-etorriak ugariak dira oraindik ere, % 90 gaindituz, eta, gainera, haren kuota pixka bat handitu da. Kanpoko eta iragaitzazko joan-etorrien kopurua apur bat txikitu da, eta oso txikia izaten jarraitzen du.

30. grafikoa. 2006-2016 denboraldiko joan-etorrien bilakaera, tipologiaren arabera.



Iturria: 2006ko eta 2011ko EAEko Garraio Eskariaren Irudia, EAEko etxebizitza-inkesta, terminaletan egindako inkesta eta garraio-operadoreek emandako datuak. Egileek egina.

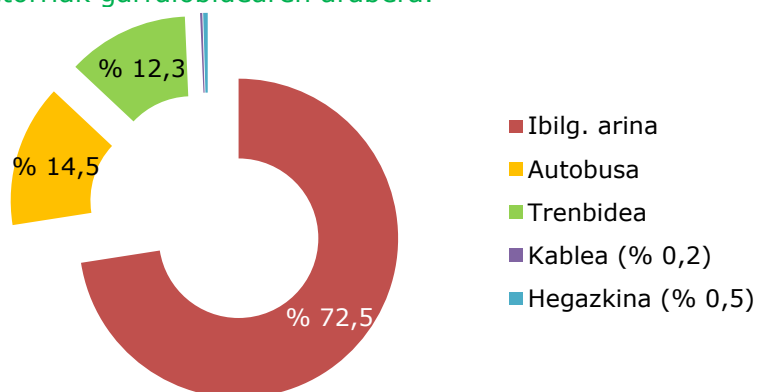
2.5.2 Banaketa modala

Ibilgailu arinak (autoa, motozikleta eta taxia) jarraitzen du EAEn burutzen diren bidaietan erabiltzen den garraiobide nagusia izaten. Garraiobide horiek % 72,5eko barneratze-kuota dute. Autobusa eta trenbidea bigarren eta hirugarren postuan daude, hurrenez hurren, baina

bien arteko aldea txikia da. Autobusak joan-etorrien % 14,5 du, eta trenbideak, berriz, % 12,3. Azkenik, hegazkinak pertsona bidaiarien % 0,5an erakartzen du, eta kable bidezko garraiobideek, % 0,2 soilik.

2010eko datuekin alderatuta, ibilgailu arina izan da kuota gehien handitu duen garraiobidea, portzentajezko 2,1 puntu gehiago baititu 2016an. Hegazkinaren kuotak ere handitzen jarraitu du, baina ibilgailu arinarenak baino gutxiago; hain zuzen, 2010eko ehunekoa 0,1 puntu handitu da. Gainerako garraiobideen barneratze-kuota txikitu egin da. Trenbideak izan du beherakadarik handiena (1,2 puntu txikitu da 2010eko datuekin alderatuta), eta, ondoren, autobusak (0,9 puntu txikiagoa 2010ekoa baino).

31. grafikoa. Joan-etorriak garraiobidearen arabera.

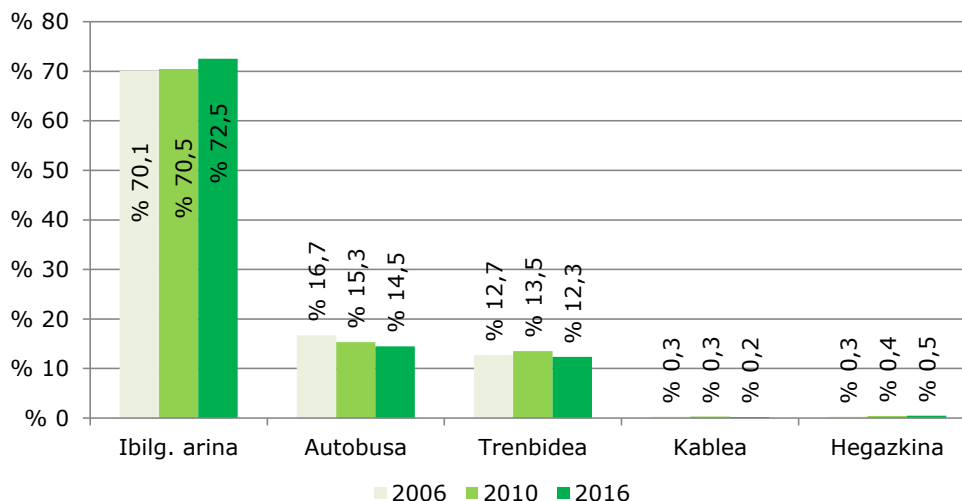


Iturria: Operadoreek emandako datuak. EAEko etxebizitza-inkesta eta autobus-terminaletan egindako inkesta. Egileek egina.

Oharra: ibilgailu arinari, autobusari eta hegazkinari buruzko datuak 2016koak dira, eta trenbideari eta kableari buruzkoak, berriz, 2015ekoak.

Joan-etorrien tipologia guztietan ibilgailu arina gehien erabiltzen den garraiobidea izan arren, eta barneratze-kuotarik handiena badu ere, alde nabarmenak daude joan-etorrien motaren arabera. Hori dela eta, barruko joan-etorrietan, autobusak eta trenbideak % 15,1 eta % 13,2ko kuota dute hurrenez hurren, eta, kanpoko joan-etorrietan, berriz, ehuneko horiek % 6ra eta % 1,4ra jaisten da hurrenez hurren. Hegazkinak garrantzia handiagoa du, joan-etorrien % 6,8 egiteko erabiltzen baita. Ia iragaitzazko joan-etorri guztiak ibilgailu arinari dagozkio, eta % 4,1, autobusari.

Garraiobideen barneratze-kuotaren bilakaerari erreparatuz gero, aldaketa txikiak ikusiko ditugu 2006. eta 2010. urteetako datuekiko. Ibilgailu arinaren barneratze-kuotak gora egin du; hain zuzen, portzentajezko 2 puntu. Autobusaren barneratze-kuotaren joera beheranzkoa da 2006az geroztik; izan ere, 2016an, haren barneratze-kuota 0,9 puntu txikiagoa da 2010ekoa baino. Murrizketa horrek trenbideko garraioari ere eragin dio; haren barneratze-kuota 1,2 puntu txikitu da, eta horrek esan nahi du 2016an 2006ko balioak izan dituela. Kable bidezko garraiobideak eta hegazkina bigarren mailako postuan daude oraindik ere. Hala ere, hegazkinak goranzko joera iraunkorra du 2006az geroztik.

32. grafikoa. Garraiobideen barneratze-kuotaren bilakaera¹¹. 2006-2016.

Iturria: 2006ko eta 2011ko EAEko Garraio Eskariaren Irudia, EAEko etxebizitza-inkesta, terminaletan egindako inkesta eta garraio-operadoreek emandako datuak. 2010eko ehunekoak ez datoz bat argitaratutako txostenarekin, 300 laneguneko datuak lortzeko eguneratu baitira.

Oharra: ibilgailu arinari, autobusari eta hegazkinari buruzko datuak 2016koak dira, eta trenbideari eta kableari buruzkoak, berriz, 2015ekoak.

Autobus bidezko ibilbide luzeko eta ibilbide ertaineko joan-etorrien jasotzaileak kalkulatzeko, ez da 2006an eta 2011n erabilitako metodologia bera erabili. Beraz, edizio horietako datuak ezin dira 2016koekin alderatu. 2016ko txostena egiteko, Sustapen Ministerioak kudeatutako ibilbide luzeko eta ibilbide ertaineko emakiden 2015eko datuak lortu dira. Haiei dagokie horrelako joan-etorriak egiten dituzten bidaiarien % 70,6. Informazio hori erabili da jasotzaileak kalkulatzeko. Aurreko edizioetan, datu horiek eskura ez zeudenez, zirkulazio-neurketetan oinarrituta jaso ziren datuak.

2.5.3 Pertsonen garraioari buruzko ondorio nagusiak

- ✓ EAE, 2016ko batez besteko lanegun batean, 3,5 milioi joan-etorri egin ziren; % 4,1 gehiago 2011ko txostenarekin alderatuta. 2011n, bestalde, 2006an baino % 4,3 joan-etorri gehiago egin ziren.
- ✓ Ibilgailu arinaren nagusitasuna sendotu egin da, eta haren 2016ko barneratze-kuota portzentajezko 2 puntu handitu da 2011koarekiko. Guztira, joan etorri guztien % 72,5 garraiobide horretan egin zen (2.588.815 joan-etorri batez besteko lanegun batean). Azken bost urteetan, batez besteko lanegun batean, garraiobide hori erabiliz egindako joan-etorriak % 7,2 gehitu dira. Bigarren hazkunderik handiena izan da, hegazkinak izandakoaren ondoren. Ibilgailu arinak 2006ko batez besteko lanegun batean erregistratutako 2.520.800 joan-etorriak gainditu ditu.
- ✓ Ibilgailu arinaren erabileraren gorakada bereziki adierazgarria izan da EAE barruko joan-etorrietan. 2011ko datuekin alderatuta, 2016an 188.919 joan-etorri gehiago egin ziren egunero. Aitzitik, kanpoko eta iragaitzazko bidaien kopuruak behera egin du (hurrenez hurren, % 6,1 eta % 11,3 gutxiagotu dira joan-etorri horiek).

¹¹ 2006ko kuotako datuak ez datoz zehazki bat "EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2006. urtea" dokumentuan argitaratutakoekin, bi arrazoiengatik: kable bidezko garraioari buruzko datuak gehitu direlako (aurreko edizioan ez zeuden), eta Renferen Ibilbide Luzeko zerbitzuetako pertsona bidaiarien kopurua berriro kalkulatu delako, RENFEK emandako datuak ez baitziren zuzenak.

- ✓ Joan-etorriaren distantziaren eta ibilgailu arinetako gidari-lagunen ehunekoaren artean, erlazio zuzena dago: zenbat eta handiagoa izan distantzia, orduan eta handiagoa da ehuneko hori. Barruko joan-etorrietan, pertsona erabiltzaileen % 81,6 gidariak dira, eta % 18,4, lagunak. Beste muturrean, hots, kanpoko nazioarteko joan-etorrietan, bi datu horiek ia berdintzen dira: bidaiarien % 55 gidariak dira eta, % 45, berriz, lagunak.
- ✓ Autobusaren erabilera apur bat txikitu da 2011ko datuekin alderatuta; hain zuzen, % 1,8ko beherakada izan du. Horren ondorioz, haren barneratze-kuota ia 1 puntu txikitu da. 2016an, batez besteko lanegun batean, 516.005 joan-etorri egin dira autobusez, eta, 2011n, berriz, 525.540. Alegia, egunero, 9.535 joan-etorri gutxiago egin dira garraiobide hori erabiliz.
- ✓ Autobusez egindako joan-etorri guztien % 58,7 hiri barrukoak izan dira, eta zerbitzu erregularretan zein eskatu ahalako zerbitzuetan egin dira. Beraz, hirikoak izan dira mota nagusia. Dena den, 2016ko joan-etorriak % 8,5 gutxitu dira 2011koekin alderatuta; hau da, 2016an 27.980 joan-etorri gutxiago egin dira 2011n baino. Hiriartekoak, berriz, % 5,7 gehitu dira (10.637 joan-etorri gehiago egunero).
- ✓ Donostia-San Sebastianek du hiriko autobus-zerbitzu erregularraren erabilpen-mailarik handiena, hain zuzen, biztanle bakoitzak 5 joan-etorri egiten ditu urtero, batez beste.
- ✓ Hegazkina izan da azken bost urteetan pertsona bidaiarien kopuruaren hazkunderik handiena erregistratu duen garraiobidea (% 16,5). Goranzko joera du 2006az geroztik, eta joera horri eusten dio; izan ere, 2016an, 4,8 milioi pertsonak erabili zuten, eta, 2011n, berriz, 4,1 milioi pertsonak.
- ✓ Bilboko aireportua EAEko garrantzitsuena izan da 2016an ere. Garraiobide hori erabili duten bidaiarien % 93,8 bildu zuen; 2011n % 92,4 eta 2006an % 88,4. Euskadiko hiru aireportuetatik, azken bost urteetan erabiltzaile kopurua handitu duen bakarra izan da; hain zuzen, % 18,3 handitu du. Horrek esan nahi du instalazio hori 2011n baino 2.360 pertsona gehiagok erabili zutela batez besteko lanegun batean.
- ✓ EAEko gainerako aireportuetan, erabiltzaile kopuruak behera egin du 2011ko datuekin alderatuta. Donostia-San Sebastianko aireportuan, beherakada % 4,5koa izan da, eta Vitoria-Gasteizkoan, % 8,3koa.
- ✓ EAEko trenbide-eskaria % 4,9 txikiagoa izan da 2010ean baino. 2016ko batez besteko lanegun batean, 439.904 joan-etorri egin dira garraiobide horretan. Alegia, haren barneratze-kuota 1,2 puntu txikiagoa izan da 2010ekoa baino: 2010ean % 13,5koa zen¹², eta 2015ean, % 12,3koa. Trenbide-zerbitzu guztietan gertatu da beherakada hori, tranbian eta Renferen ibilbide luzeko zerbitzuetan izan ezik. 2015ean, batez besteko lanegun batean, 22.765 joan-etorri gutxiago egin ziren 2010ean baino.

¹² Ehuneko hori ez dator bat 2011n argitaratutako txostenarekin, 300 laneguneko datuak aintzat hartuta birkalkulatu baita (2011n, 290 lanegun erabili ziren).

- ✓ Tranbia erabili duten pertsonen kopurua % 7,7 handiagoa izan da 2015ean 2010ean baino; hain zuzen, 2015eko batez besteko lanegun batean 2.533 pertsona gehiagok erabili zuten 2010ean baino. Hazkunde hori Arabako hiriburuko zerbitzuetan gertatu da bereziki. Hango tranbiak 2.533 erabiltzaile berrietatik 2.407 erakarri ditu. Bilboko tranbian, aldiz, oso hazkunde txikia gertatu da.
- ✓ Renferi dagokionez, ibilbide luzeko zerbitzuek soilik izan dute pertsona erabiltzaileen kopuruaren hazkundera. Hala ere, hazkunde txikia izan da, 2010eko datuak baino % 3,5 handiagoa; hain zuzen, batez besteko lanegun batean, 53 joan-etorri gehiago egin ziren 2010ean baino. Ildo horretan, azpimarratu behar da 2006an hasitako goranzko joerak bere horretan jarraitzen duela zerbitzu horien erabilera-mailan.
- ✓ Operadore horren aldiriko zerbitzuak % 24,1eko beherakada izan du 2010eko datuekin alderatuta. Urte hartan, 71.772¹³ joan-etorri egiten ziren batez besteko lanegun batean, eta, 2015ean, ordea, 54.449; alegia, 17.322 pertsona gutxiago batez besteko lanegun batean. Garraiobide horrek galdu dituen 10 joan-etorritatik ia zortzi Bilbokoak dira.
- ✓ Renferen hiriarteko zerbitzuek eta Renfe Métricaren zerbitzuak ere beherakada izan dute. Joan-etorrien % 18,1 eta % 29,1 izan dute hurrenez hurren. Hala ere, termino absolutuetan, beherakada hori ez da hain nabarmena izan: hiriarteko zerbitzuen kasuan, 183 joan-etorri gutxiago egin ziren 2015eko batez besteko lanegun batean, eta Renfe Métricaren kasuan, 1.384 joan-etorri gutxiago 2010ean baino.
- ✓ Metro Bilbao eta Euskotren operadoreen kasuan, tren-zerbitzuei dagokienez (tranbia alde batera utzita), bakoitzak 3.000 erabiltzaile inguru galdu ditu 2015eko batez besteko lanegun batean, 2010eko datuekiko. Termino erlatiboetan, horrek esan nahi du % 1,2ko eta % 5,4ko beherakada izan dutela hurrenez hurren.
- ✓ Azkenik, garraiobide bakoitzaren barneratze-kuotari dagokionez, ez da aldaketa handirik hauteman azken bost urteetan. Oraindik ere, ibilgailu arina da garraiobiderik erabiliena. Ondoren, autobusa eta trenbidea daude. Bi-bien barneratze-kuotak behera egin du. Kableak eta hegazkinak bigarren mailako garrantzia dute.

¹³ Datu hori ez dator bat 2011n argitaratutako txostenarekin, 300 lanegun aintzat hartuta birkalkulatu baitira datuak (2011n, 290 lanegun erabili ziren).

3. SALGAIEN GARRAIOA

3.1 Salgaien errepide bidezko garraioa

3.1.1 Informazio-iturriak

Salgaien errepide bidezko garraioari dagozkion datuak oinarritzko bi informazio-iturritatik lortu dira:

- Sustapen Ministerioak egindako Salgaien Errepideko Garraioaren Inkesta Iraunkorra (SEGII). Inkesta hori ikerketa estatistiko jarraitua da. Haren helburu nagusia zama-ibilgailuek (6 tona baino gehiagoko pisu maximoa baimenduta duten ibilgailuak eta 3,5 tona baino gehiagoko zama-edukiera dutenak) egindako garraio-operazioak kuantifikatzea. Horri esker, sektoreko jarduera-maila neurtu, ibilgailuen okupazio-maila ebaluatu eta sortutako garraio-fluxuak ezagutu daitezke. Inkesta hori 1993az geroztik egiten da, modu etengabea eta urteko 52 asteetan zehar.
- 2016. urtean egindako Kordoi Inkesta. Inkesta horren helburua kanpoko nazioarteko fluxuak (Frantziako muga) eta batez besteko lanegun batean EAE zeharkatzen duten fluxuak identifikatzea da. Informazio horrek SEGIIan lortutako datuak osatuko dituzte.

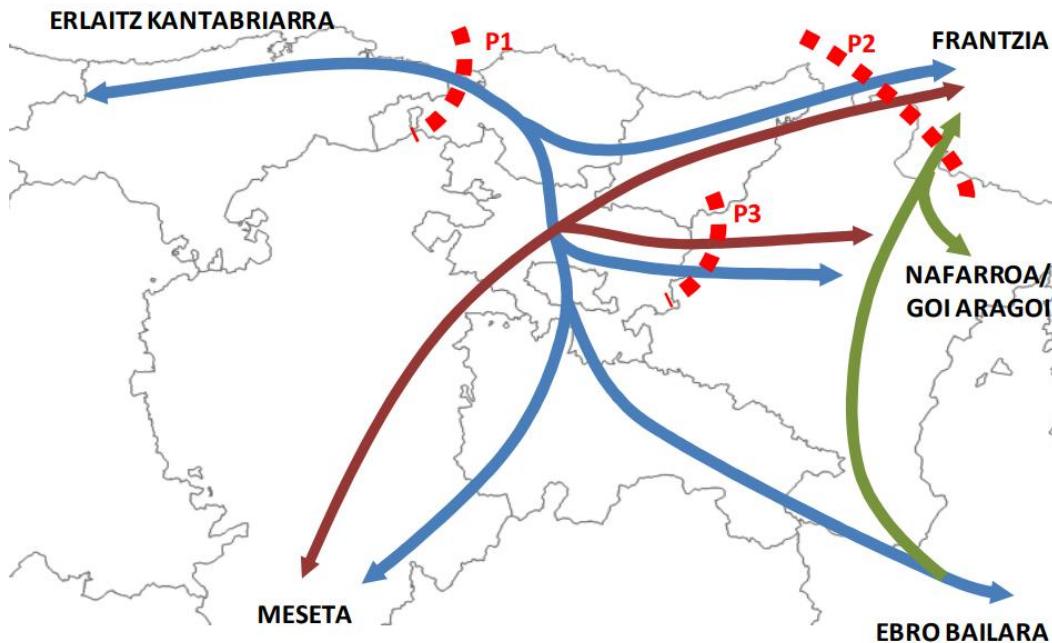
SEGIIak Espainiako lurraldeko salgaien errepide bidezko garraio-fluxuen jatorriari eta helmugari buruzko informazio zehatza eskaintzen du, udalerri-mailan. Hori dela eta, iturri ezin hobea da Euskadi barruko salgaien fluxuak eta Euskaditik Espainiako gainerako erkidegoetara (kanpoko nazionala) edo Espainiatik Euskadira egiten diren fluxuak nolakoak diren jakiteko. Hala ere, ez da nahikoa salgaien iragaitzazko fluxuak eta Europar Batasuneko beste herrialdeekin sortutako fluxuak aztertzeke.

Urritasun hori zuzentzeko, 2016ko Kordoi Inkestan, ibilgailu astunen lau pantaila egin dira, EAEn sortzen diren igarobide-fluxuak eta kanpoaldearekin dauden fluxuak inguratzen dituenak. Ondorengo eskeman, EAEn sortzen diren igarobide-fluxuak ageri dira, baita haiek identifikatzeko lau pantailak ere.

- P1: El Hayan, Kantauri itsasoko ertzaren eta Frantziako Mugaren, Nafarroaren, Goi-Aragoiren, Ebroko haranaren eta Goi-ordokiaren arteko igarobide-fluxuak erregistratzen dira.
- P2: Irungo mugan, mugimendu hauek jasotzen ditu:
 - Jatorria edo helmuga Euskadi duten nazioarteko fluxuak.
 - Europaren eta Kantauri itsasoko ertzaren, Goi-ordokiaren, Ebroko haranaren eta Nafarroaren arteko nazioarteko fluxuak, iragaitzazkoak.
- P3: Olaonan, Etzegarate eta AP-15 autobidean, Kantauri itsasoko ertzaren eta Nafarroaren arteko iragaitzazko fluxuak erregistratzen dira, baita Goi-ordokiaren eta Nafarroaren artekoak ere.

- P4: AP68 autobidean eta N-I errepidean. Goi-ordokitik eta Ebroko haranetik Kantabriara, Frantziara eta Nafarroara doazen iragaitzazko fluxuak jasotzen dira.

2016an, P4 pantaila gehitu zaie 2011n erabili zirenei, EAE zeharkatzen duten ibilgailu astunen bolumena zehatzago neurtzeko eta fluxu mota horiek hobeto erregistratzeko.



Iturria: Egileek egin.

Taula honetan, labur-labur ageri dira EAEn zirkulatzen duten salgaien errepide bidezko fluxuen ezaugarriak lortzeko erabilitako datu-iturriak.

- Barrukoak: Sustapen Ministerioaren SEGII.
- Kanpokoak: EAEn eta Espainiako gainerako autonomia-erkidegoen arteko harremanetarako, SEGIIak emandako informazioa erabili da. Europako gainerako herrialdeekin dauden harremanetarako, kordoi-inkesta erabili da.
- Iragaitzazkoak: kordoi-inkestan lortutako informazioan oinarrituz egin da. Iturri horretatik, EAEn iragaitzan dauden ibilgailuen kopurua lortu da, eta, garraiatzen dituzten salgaien kopuruak ezagutzeko, SEGIItik lortutako zamaren batezbestekoa erabili da.

36. taula. Salgaien errepide bidezko garraioa kalkulatzeko informazio-iturriak.

Jatorria	Helmuga		
	EAE	ESPAINIAKO GAINERAKO ERKIDEGOAK	EUROPA
EAE	SEGII	SEGII	Kordoi-ink.
Espainiako gainerako erkidegoak	SEGII	Kordoi-ink./SEGII	Kordoi-ink.
Europa	Kordoi-ink.	Kordoi-ink.	Kordoi-ink.

Barrukoak
Kanpokoak
Iragaitzazkoak

Iturria: Egileek egina.

3.1.2 Errepide bidezko salgaien bolumena

2015eko batez besteko lanegun batean, EAEn, 403.227 tona salgai garraiatu dira errepidez. Datu hori 2010. urtekoarekin alderatuz gero, % 17,0ko murriztapena gertatu dela ohartuko gara. Beraz, 2006an hasitako beheranzko joerak bere horretan jarraitzen du. Hala ere, salgaien errepide bidezko garraioak beherakada hori izan badu ere, horrelako fluxuetarako erabiltzen den modu nagusia da oraindik ere.

Salgaien fluxua barruko fluxuen (% 49,4) eta kanpoko fluxuen (% 35,2) artean banatzen da. Kanpoko zirkulazioetan, Estatu barruko fluxuek dute garrantzi berezia; hau da, jatorria edo helmuga EAEn izan eta Estatuko beste autonomia-erkidego batekin lotzen direnek (% 38). Nazioarteko zirkulazioek garrantzia txikiagoa dute, eta guztizkoaren % 11,4 baino ez dira. Azkenik, iragaitzazko salgaiei geratzen den % 15,5 dagokie.

37. taula. Salgaien errepide bidezko garraioa, urtean eta batez besteko lanegun batean, joan-etorriaren tipologiaren arabera. 2015

BIDAIA MOTA		TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
EAE barrukoak	Udalerri barrukoak	8.528.210	29.408	7,3
	Udalerrien artekoak eta eskualde barrukoak	32.580.770	112.347	27,9
	Barrukoak, guztira	41.108.980	141.755	35,2
EAetik kanpokoak	Nazionalak	44.396.276	153.091	38,0
	Nazioartekoak	13.352.539	46.043	11,4
	Kanpokoak, guztira	57.748.815	199.134	49,4
Iragaitzazkoak		18.077.994	62.338	15,5
GUZTIRA		116.935.789	403.227	100,0

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioaren Inkesta Iraunkorra (SEGII) eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

3.1.2.1 EAE barruko salgai-bidaia

2015ean, barruko joan-etorrien –jatorria eta helmuga EAEn duten joan-etorrien– bidez, 141.755 tona garraiatu dira errepidez batez besteko lanegun batean. Haietatik, % 79,3 udalerri arteko eta eskualde barruko fluxuak dira, eta gainerako % 20,7a, oster, udalerri

barrukoa da. 2010eko datuekin alderatuta, % 28,3ko murrizketa gertatu da errepide bidezko fluxu horietan.

Salgaien barruko zirkulazioan, joan-etorrien % 78,6an, zirkulazioa Euskadiko probintzia bakoitzaren barruan gertatzen da. Ildo horretan, azpimarratzekoa da Bizkaiak eta Gipuzkoak duten garrantzia, probintzia barruko sagaien garraioaren % 43,0 eta % 22,1 biltzen baitute hurrenez hurren. Aldiz, probintzien arteko fluxuek ez dute % 7 gainditzen.

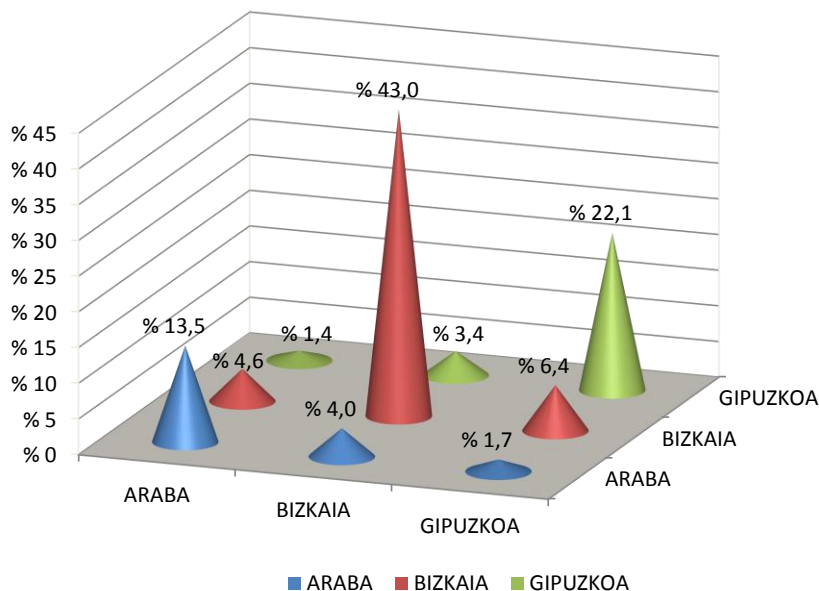
Erakartzen diren joan-etorri guztietatik, probintzia barruko joan-etorriek duten pisua Bizkaian (% 85,3) eta Gipuzkoan (% 73,2) dira bereziki aipagarria. Araban, berriz, ehuneko hori txikiagoa da besteen aldean: % 69,4. Zenbat eta handiagoa izan ehuneko hori, orduan eta handiagoa da gainerako lurralde historikoetatik salgaiak erakartzeko ahalmena.

38. taula. Errepidez garraiatutako salgaien jatorri- eta helmuga-matrizea. Batez besteko laneguna. 2015

JATORRIA	HELMUGA			
	ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	GUZTIRA
Araba	19.159	5.652	2.380	27.190
Bizkaia	6.462	60.898	9.064	76.425
Gipuzkoa	1.969	4.849	31.322	38.140
GUZTIRA	27.589	71.400	42.766	141.755

Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

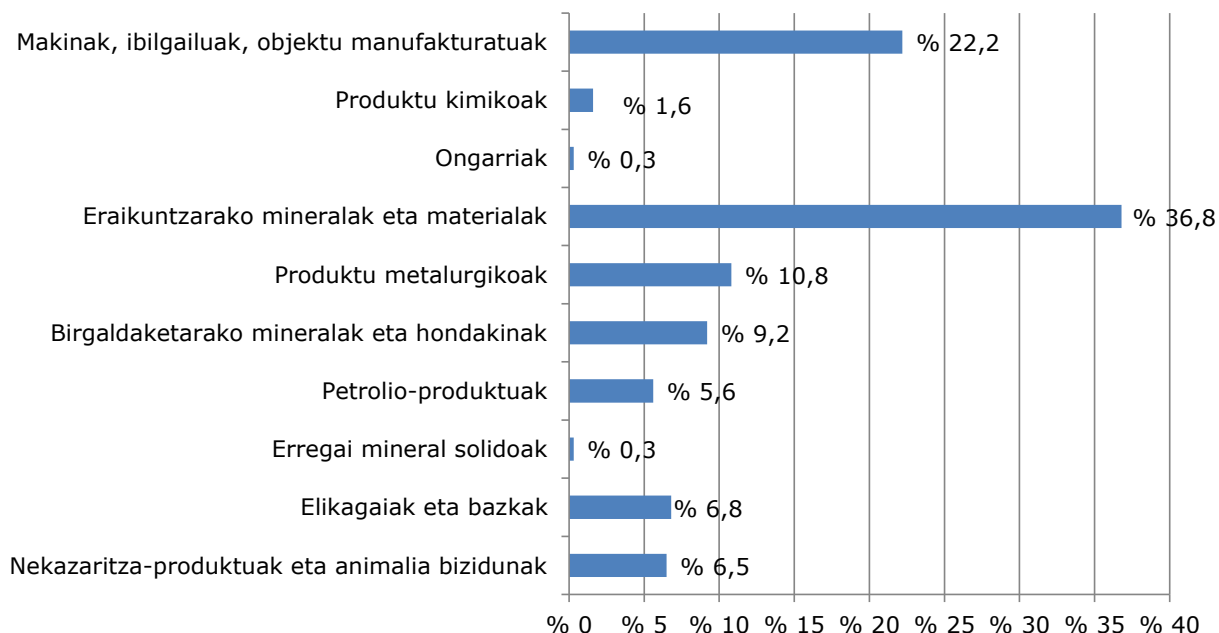
33. grafikoa. EAE barruko bidaietan errepide bidez garraiatutako salgaien banaketa. 2015



Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

EAEko errepide bidezko salgaien barruko zirkulazioen herenak baino gehiago mineralei eta eraikuntza-materialei dagokie¹⁴. Ondoren, makinak, ibilgailuen eta objektu manufakturatuen garraioari % 22,2 dagokio, eta produktu metalurgikoen garraioari, % 10,8.

34. grafikoa. EAE barruko errepide bidezko tonak, produktu motaren arabera (EJSN). Batez besteko laneguna. 2015



Iturria: 2015eko SEGII.

3.1.2.2 Salgaien errepide bidezko kanpoko garraioa

2015eko batez besteko lanegun batean, EAEko errepide bidezko salgaien kanpoko fluxuak 199.134 tonakoak izan ziren. Haietatik, % 76,9 Estatuko gainerako autonomia-erkidegoekin egindako trukeak dira, eta gainerako % 23,1a, nazioarteko fluxuei dagokie. 2010eko datuekin alderatuta, % 1,1eko hazkunde txikia gertatu da fluxu horietan.

Bizkaiko lurraldea da salgaien kanpoko fluxu gehienak sortzen dituen (% 43,0); Gipuzkoak eta Arabak horrelako fluxu gutxiago sortzen dute (hurrenez hurren, % 37,4 eta % 19,6).

39. taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, jatorria edo helmuga EAEn dutenak. Batez besteko laneguna. 2015

	ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	GUZTIRA
Kanpoko nazionalak	31.152	72.834	49.105	153.091
Kanpoko nazioartekoak	7.823	12.819	25.401	46.043
GUZTIRA	38.975	85.653	74.506	199.134

Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

¹⁴ Eraikuntzarako mineral eta materialetan, honako salgai hauek barne hartzen ditu: hareak, legarrak, buztinak eta zepak; gatza, pirita eta sufrea; eta beste harri, lur eta mineral batzuk. Iturria: Salgaien Errepideko Garraioaren Inkesta Iraunkorra. 2015. urtea. I. eranskina.

Fluxu nazionalen banaketari dagokionez, salgai-bolumenik handienak probintzia mugakideetara doaz. Hala, Nafarroak, Kantabriak eta Burgosek salgaien % 45,3 jasotzen dute. Dena den, alde handiak daude lurralde historikoen artean: Arabako fluxurik handienak Nafarroarekin dira (% 17,6), Bizkaikoak Kantabriarekin (% 21,7), eta Gipuzkoakoak Nafarroarekin (% 18,7).

40.taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, kanpoko bidaia nazionaletan. Batez besteko laneguna. 2015

	ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	GUZTIRA	%
Kantabria	3.026	15.776	2.809	21.610	14,1
Burgos	3.436	12.051	3.662	19.149	12,5
Nafarroa	5.485	8.705	14.507	28.696	18,7
Errioxa	4.412	4.130	1.341	9.882	6,5
Asturias	570	2.404	1.746	4.721	3,1
Galizia	956	3.128	4.892	8.976	5,9
Aragoi	2.331	4.292	3.922	10.545	6,9
Katalunia	3.306	6.188	2.653	12.147	7,9
Valentzia	1.625	3.053	2.276	6.954	4,5
Madril	1.256	3.660	4.313	9.229	6,0
Gaztela-Mantxa	1.173	2.504	1.777	5.454	3,6
Gaztela eta Leon	2.626	5.479	4.131	12.236	8,0
Extremadura	130	138	137	405	0,3
Andaluzia	820	1.326	940	3.085	2,0
GUZTIRA	31.152	72.834	49.105	153.091	100

Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

2015. urtean, batez besteko lanegun batean, EAEren eta beste herrialdeen arteko errepide bidezko salgai fluxua 46.043 tonakoa zen. Salgaien nazioarteko mugimendu gehienak (% 55,2) Gipuzkoan gertatzen dira; ondoren Bizkaian (% 27,8), eta, neurri txikiagoan, Araban (% 17,0)

41.taula. Errepide bidez garraiatutako tonak, nazioarteko fluxuetan. Batez besteko laneguna. 2015

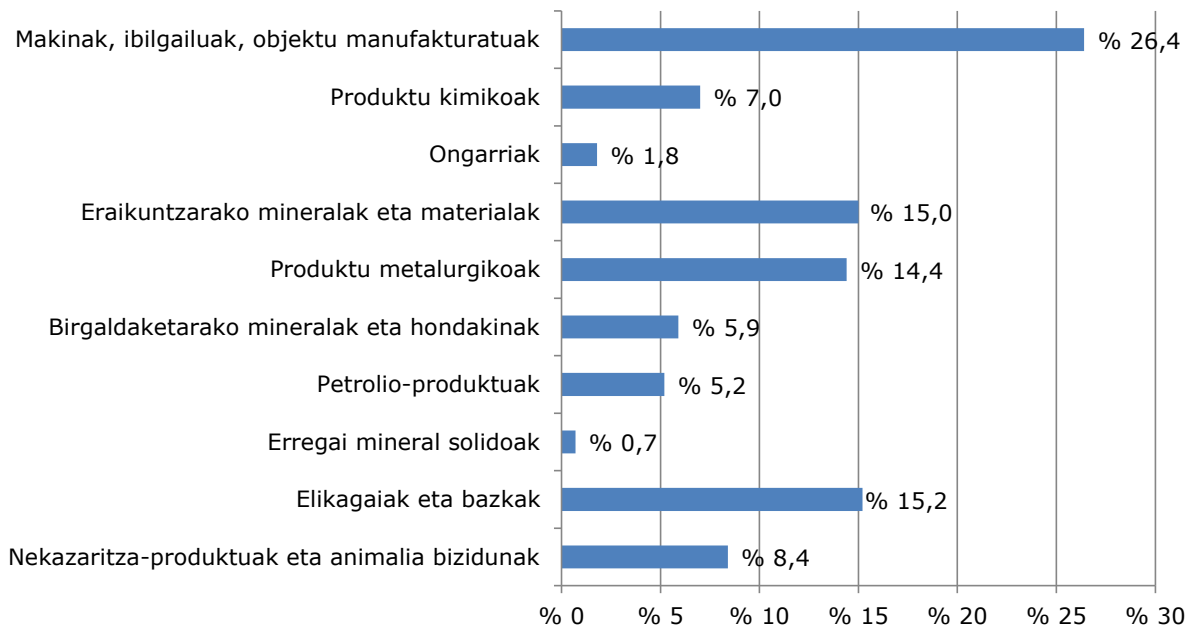
	ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	GUZTIRA
Frantzia	3.256	11.276	21.577	36.110
Europako gainerako herrialdeak	4.567	1.543	3.824	9.934
GUZTIRA	7.823	12.819	25.401	46.043

Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

Bereziki garrantzitsua da EAE eta Frantzia arteko errepide bidezko salgai-fluxua; izan ere, 2015ean, EAEko nazioarteko zirkulazioaren % 78,4 izan zen. Aitzitik, Europako gainerako herrialdeekin, fluxua % 21,6koa izan zen.

Kanpoko fluxu horietan garraiatzen diren salgaien tipologiari dagokionez, % 26,4 produktu manufakturatuei dagokie. Produktu metalurgikoak eta eraikuntzarako mineral eta materialak % 14,4 dira, eta elikagaiak eta bazkak, berriz, % 15,2.

35. grafikoa. Errepide bidez kanpoko bidaia nazionaletan garraiatutako tonak, produktu motaren arabera (EJSN)*. Batez besteko laneguna. 2015

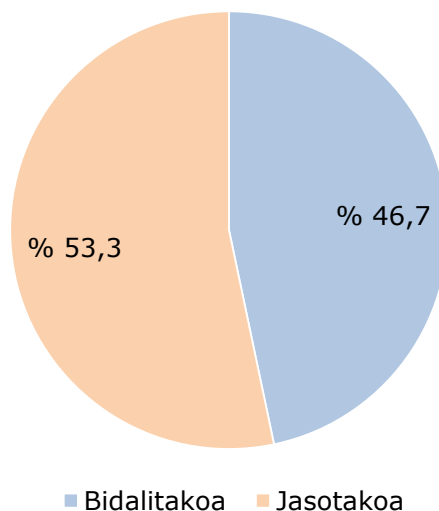


Iturria: 2015eko SEGII.

(*) EJSN: Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionala.

Joan-etorrien tipologiari dagokienez, kanpoko bidaia nazionaletan garraiatutako tonen % 53,3 harrerei dagokie; hau da, jatorria Estatuko gainerako autonomia-erkidegoren batean dago, eta helmuga, EAEn. Tonen % 46,7 bidalketei dagokie; hots, jatorria EAE da, eta helmuga, berriz, Estatuko gainerako erkidegoak.

36.grafikoa. Kanpoko bidaia nazionaletan errepide bidez garraiatutako tonen banaketa. 2015



Iturria: 2015eko SEGII.

3.1.2.3 Iragaitzazko bidaiak

EAEren kokapen geostrategikoaren ondorioz, gure errepideetako salgai-fluxuaren zati handi bat iragaitzazkoa da; alegia, salgaien jatorria zein helmuga Euskaditik kanpo dago. Gainera, bide-sareko eta, oro har, garraio-sareko azpiegituren hornidura oso ona da, eta horrek ere fluxu horiek erakartzen ditu. Kalkulatu denez, 2015eko batez besteko lanegun batean, fluxu hori 62.338 tonakoa izan da, EAEn lanegun batean garraiatzen diren salgai guztien % 15,5, hain zuzen. 2010eko datuei erreparatuz gero, horrelako fluxuak % 31,5 murriztu dira; beherakadarik handiena salgaien errepide bidezko garraioan gertatu da.

EAEn iragaitzaz dauden 4 tonatik 3 inguru (% 78,9) nazioarteko joan-etorrietan garraiatzen dira, eta gainerako % 21,1a Estatuko autonomia-erkidegoen arteko zirkulazioei dagokie.

42. taula. EAEn iragaitzaz dauden salgaien joan-etorrien tipologia. 2015

IRAGAITZAK	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Nazioartekoak	49.173	78,9
Nazionalak	13.165	21,1
GUZTIRA	62.338	100

Iturria: SEGII eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

3.2 Salgaien aire bidezko garraioa

2015ean, EAEko hiru aireportuetan, 49.251 tona salgai garraiatu ziren aire bidez. Horrek esan nahi du 2010eko datuekin alderatuta % 61eko hazkundea gertatu dela, batik bat Vitoria-Gasteizko aireportuari esker: 27.961 tona manipulatu ziren han 2010ean, eta 46.372 tona 2015ean.

Garraio horretan, Vitoria-Gasteizko aireportua da erreferentziazko aireportua Euskadin, fluxu horien % 94,2 han egiten baita. Ondoren, Bilboko aireportua dago (% 5,8), eta, Donostia-San Sebastianko aireportuari dagokionez, salgaien zirkulazioa hutsala da. Ildo horretan, azpimarratzekoa da Vitoria-Gasteizkoa Estatuko aireportu guztietatik (48) laugarrena dela salgaien garraioari dagokionez, han manipulatzeko baita Estatuan hegazkinez garraiatutako salgai guztien % 6,5. Hain zuzen, Madrilgo (Adolfo Suárez-Barajas), Bartzelonako (El Prat) eta Zaragozako aireportuen atzean dago. Bilboko aireportua hamaikagarren postuan dago zerrenda horretan, eta Donostiako, ordea, hogeita hamargarrenean.

EAEtik igarotzen diren tonen % 71,2 nazioarteko hegaldietan garraiatzen da, eta gainerako % 28,8a, hegaldi nazionaletan.

43. taula. EAEn aire bidez garraiatutako urteko tonak. 2015

	VITORIA-GASTEIZ	BILBO	DONOSTIA	GUZTIRA
Nazionalak	12.436	1.733	3	14.172
Nazioartekoak	33.936	1.143	-	35.079
GUZTIRA	46.372	2.876	3	49.251

Iturria: Aena.

3.2.1 Salgaien eguneroko mugimendua

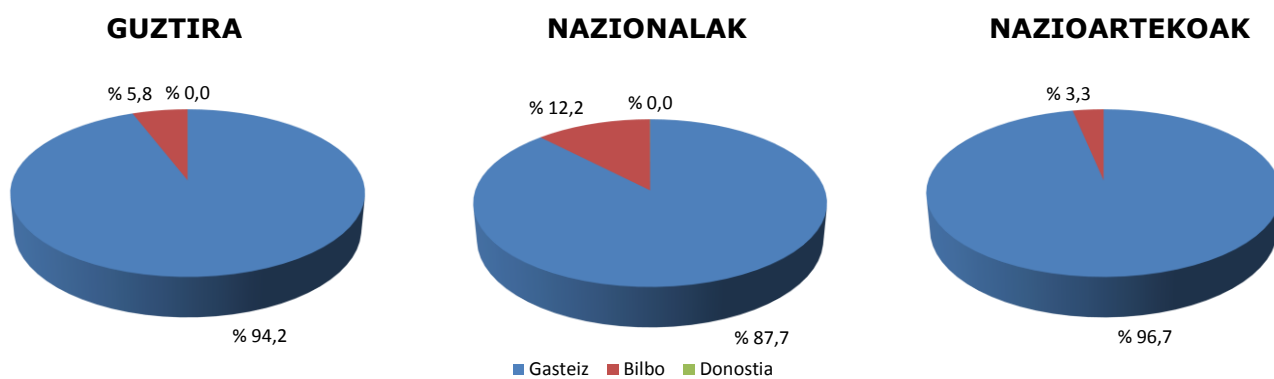
2015ean, batez besteko lanegun batean, 170 tona salgai garraiatu ziren Euskadiko hiru aireportuetan.

44. taula. EAEn aire bidez garraiatutako tonak. Batez besteko laneguna. 2015

	VITORIA-GASTEIZ	BILBO	DONOSTIA	GUZTIRA
Nazionalak	43	6	0	49
Nazioartekoak	117	4	-	121
GUZTIRA	160	10	0	170

Iturria: Aena.

37. grafikoa. Salgaien aire bidezko garraioa EAEko aireportuetan. 2015



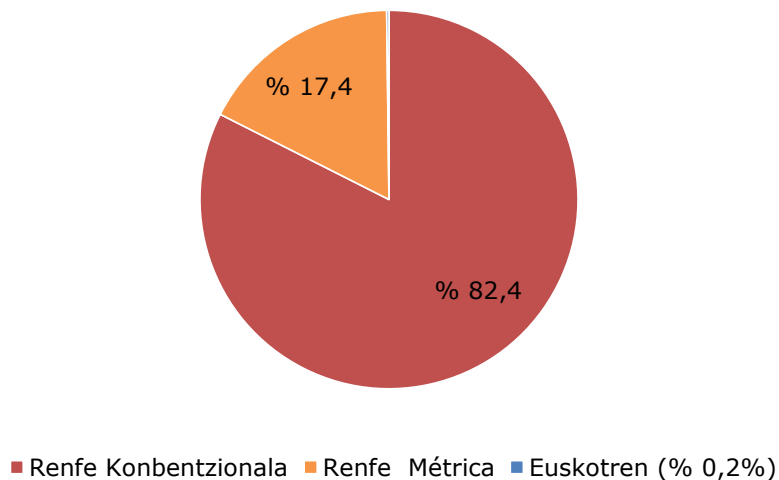
Iturria: Aena.

3.3 Salgaien trenbide bidezko garraioa

EAEEn, salgaien trenbide-operadoreak honako hauek dira: RENFE eta Euskotren.

2015ean ere, Renfe izan zen salgai-garraioaren trenbide-operadore nagusia. Zabalera konbentzionaleko eta zabalera metrikoko zerbitzuen bitartez, Euskadiko trenbide bidezko salgai-garraio osoaz arduratzen da ia (% 99,8). Euskotrenek, ordea, salgaien % 0,2 garraiatu zuen urte hartan.

38. grafikoa. Merkatu-kuotaren banaketa EAEko trenbide-operadoreen artean. 2015



Iturria: Renfe, Renfe Métrica eta Euskotren.

3.3.1 Salgaien garraioa Renferen zabalera konbentzionalean

2015. urtean EAEEn, Renferen zabalera konbentzionaleko zerbitzuetan, 3,5 milioi tona salgai garraiatu ziren; hau da, 12.198 tona batez besteko lanegun batean. 2010eko datuekin alderatuz, % 12ko murrizketa gertatu zen 2015ean. Salgaien zirkulazioen % 65,3 kanpokoa da, gainerako autonomia-erkidegoekin egina; % 32,6 nazioarteko mugimenduei dagokie; eta % 2,1 soilik dagokie EAE barruko fluxuei.

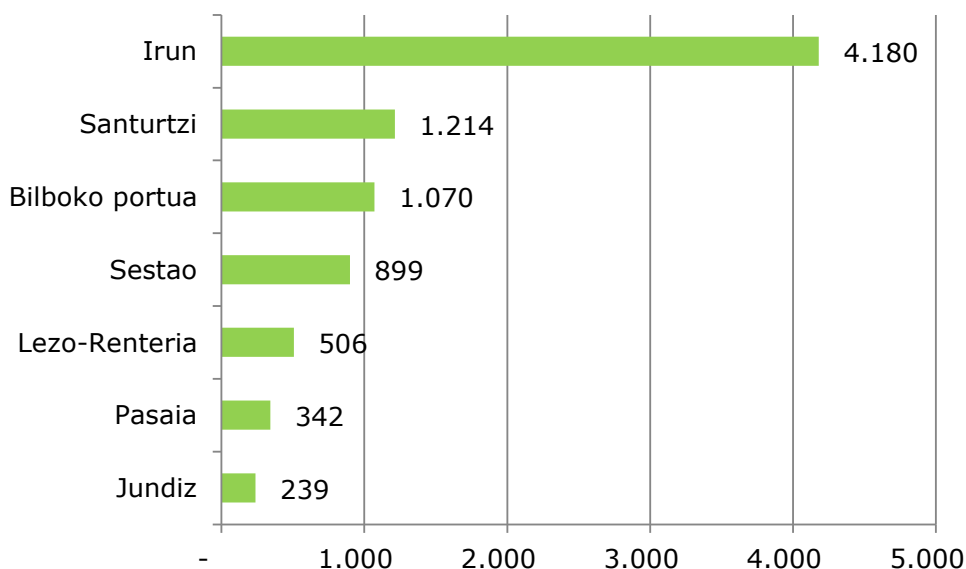
45. taula. Renfek manipulaturako salgai-tonak, bidaia motaren arabera. 2015

BIDAIA MOTA		TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO EGUN BATEAN	%
EAE barrukoak	Probintzia barrukoak	2.430	8	0,1
	Probintzien artekoak	73.234	253	2,0
	<i>Barrukoak, guztira</i>	<i>75.664</i>	<i>261</i>	<i>2,1</i>
EAEtik kanpokoak	Nazionalak	2.308.529	7.960	65,3
Nazioartekoak		1.153.185	3.977	32,6
<i>Kanpokoak, guztira</i>		<i>3.461.714</i>	<i>11.937</i>	<i>97,9</i>
GUZTIRA		3.537.378	12.198	100

Iturria: Renfe.

Irungo, Santurtziko eta Bilboko Portuko geltokiek EAEtik igarotzen diren zirkulazio nazionalen hiru laurden biltzen dituzte.

39. grafikoa. Renfek EAEko geltoki nagusietan manipulaturako barruko salgaien eta salgai nazionalen tonak, batez besteko lanegun batean. 2015



Iturria: Renfe. Egileek egina.

3.3.2 Salgaien garraioa Renfe Métrican

Renfe Métrickak Bizkaiko lurralde historikoan soilik jarduten du.

Renfe Métrickak 2015ean garraiatutako salgaien bolumena 745.445 tonakoa izan zen; horrek esan nahi du batez besteko lanegun batean 2.571 tona garraiatu zirela. 2010eko datuekin alderatuz, operadore honek salgaien zirkulazioaren % 23,7ko murrizketa izan du.

46. taula. Renfe Métrick manipulaturako tonak. 2015

BIDAIA MOTA	TONAK URTEAN	JATORRIA	HELMUGA	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN
GUZTIRA	745.445	99.891	645.554	2.571

Iturria: Renfe.

Renfe Métrickaren salgai-fluxuen % 86,6 kanpotik Bizkaira doa, eta gainerako % 13,4a alderantzizko noranzkoan gertatzen da.

Operadoreak ez du 2015eko informaziorik eman, ez manipulaturako salgaien jatorri- eta helmuga-matrizeari buruz, ez salgai motari buruz. Horrenbestez, 2010ean lortutako banaketan oinarritu gara joan-etorrien motak ondorioztatzeko.

47. taula. Renfe Métrick manipulaturako tona kopuruari buruzko kalkulua, bidaia motaren arabera. 2015

BIDAIA MOTA		TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN
EAE barrukoak	Probintzia barrukoak	5.178	18
EAEtik kanpokoak	Nazionalak	971.544	3.350
GUZTIRA		976.722	3.368

Iturria: Renfe.

3.3.3 Salgaien garraioa Euskotrenen

2015ean, jatorria edota helmuga EAEn zuten salgaien bolumenetik, Euskotrenek 8.346 tona garraiatu zituen. Beraz, zirkulazio horiek nabarmen gutxitu ziren 2010eko datuekin alderatuta (167.476 t).

48. taula. Euskotrenek EAEn manipulaturako tonak. 2015

BIDAIA MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN
EAE barrukoak	8.346	28,8

Iturria: Euskotren.

Funtsean, honako material hauek garraiatu zituen: alanbre-burdina, pinu- eta eukalipto-apea, esportazioko totxoak eta esportazioko aluminiozko slaba.

3.4 Salgaien itsasoko garraioa

2015ean, guztira 36.401.654 tona manipulatu ziren Euskadiko hiru portuetan; hau da, batez besteko lanegun batean, 125.523 tona izan ziren. 2010eko datuekiko, salgaien bolumena % 2,6 txikitu zen, batez ere Bilboko portuan gertatutako murrizketaren ondorioz; izan ere, Pasaia eta Bermeo portuetan, bolumena handiagoa izan zen 2010ean baino.

Lurralde historikoen arabera, Bizkaiak biltzen du itsasoz garraiatutako salgaien % 89,7, eta Gipuzkoak gainerako % 10,3a.

49. taula. Euskadiko portuetan garraiatutako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean. 2015. urtea.

PORTUA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN
Bilbo	32.399.824	111.724
Pasaia	3.738.537	12.892
Bermeo	263.293	908
GUZTIRA	36.401.654	125.523

Iturria: Bilbao Port, Pasaia portua eta Bermeoko portua.

3.4.1 Bilboko portua

2015. urtean, Bilboko portuan, salgaien zirkulazioa urteko 32.399.824 tonakoa izan zen; hortaz, 2010eko datuekin alderatuta, % 13,3ko murrizketa gertatu zen. Portu horrek EAEko itsaso bidezko salgai-zirkulazioaren % 89 biltzen du; hau da, EAEko hiru portu-azpiegiturretan garrantzitsuena da.

Nazioarteko fluxuak dira bereziki (% 95,8). Gainerako % 4,2a Estatutik datozen salgaiei dagokie.

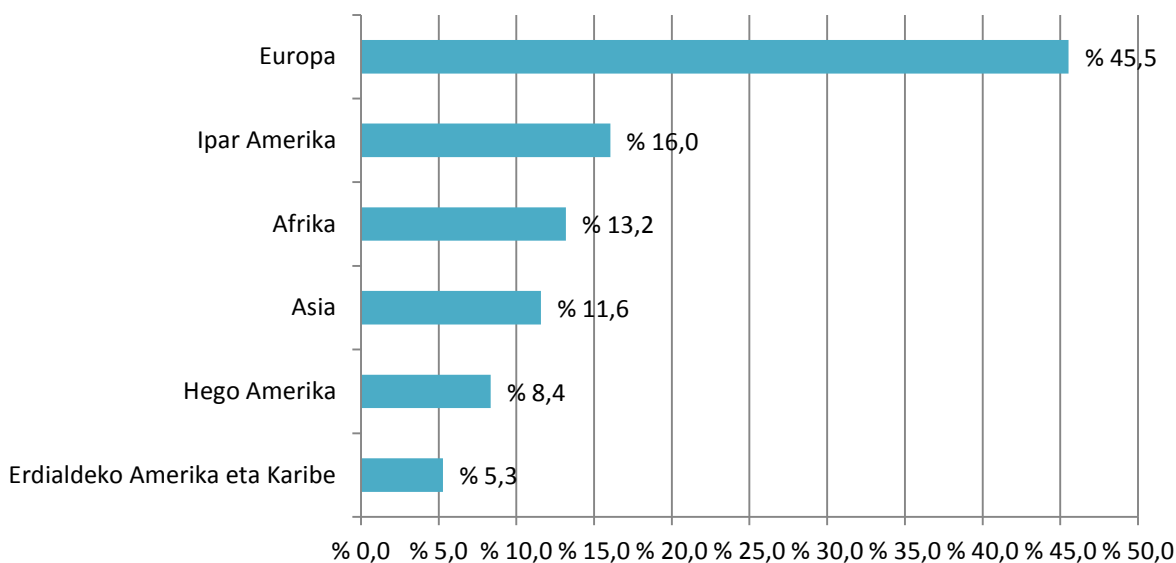
50. taula. Bilboko portuan garraiatutako tonak jatorriaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015

ZIRKULAZIO MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Kabotajea	1.370.600	4.726	4,2
Kanpokoak	31.029.224	106.997	95,8
GUZTIRA	32.399.824	111.724	100

Iturria: Bilbao Port.

Bilboko portuko salgai-fluxu gehienak (% 45,5) Europarekin egiten dira. Ipar Amerika bigarren eremu geografikoa da garrantzi-mailari begira, nahiz eta askoz ere garrantzi txikiagoa izan (% 16). Ondoren, Afrika eta Asia daude (hurrenez hurren, % 13,2 eta % 11,6). Asia salgai-fluxuen bigarren helmuga nagusia izan zen 2010ean, baina, 2015ean, laugarren postura jaitsi da.

40. grafikoa. Bilboko portuan garraiatutako tonak, eremu geografikoaren arabera. 2015



Iturria: Bilbao Port.

Bilboko portuko mugimenduen % 63,2 deskargei dagokie, eta % 36,8, aldiz, kargei. Datu horiek agerian uzten dute itsaso bidezko zirkulazioaren zatirik handiena inportazioei dagokiela eta, hortaz, esportazioek askoz ere pisu txikiagoa dutela.

51. taula. Bilboko portuan manipulatutako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimenduaren tipologiaren arabera. 2015

MUGIMENDU MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Kargatuak	11.935.572	41.1547	36,8
Deskargatuak	20.464.252	70.566	63,2
GUZTIRA	32.399.824	111.724	100

Iturria: Bilbao Port. 2014-2015eko Urteko Txosteneko datuen oinarrituta egindako kalkulua, 2015eko Balantzeko datuak erabilia.

Bilboko portuan manipulatutako salgaien tipologiari dagokionez, solteko gaiak nabarmentzen dira 2015ean, likidoak bereziki (petrolio-produktuak, gas naturala eta beste produktu likido batzuk); guztira, % 56,1 izan ziren. Salgaiak, orokorrean, salgai-fluxuen % 29,9 izan ziren. Solteko gai solidoak % 14 izan ziren.

52. taula. Bilboko portuan garraiatutako tonak salgai motaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015

SALGAI MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Solteko gai likidoak	18.199.808	62.758	56,1
Solteko gai solidoak	4.528.219	15.615	14,0
Salgaiak, oro har	9.671.797	33.351	29,9
GUZTIRA	32.399.824	111.724	100

Iturria: Bilbao Port.

Salgaiak portuko zerbitzu-gunean sartzeko edo irteteko moduari dagokionez, hoditeriaren bidez iristen dira fluxuen erdiak (% 48,5), eta errepide bidezko garraioaren bidez, % 39,8. Trenbideak hondar-pisua du, hain zuzen, % 5koa.

53. taula. Salgaiak portuko zerbitzu-gunean sartzeko edo irteteko moduak. 2015

MODUA	GUZTIRA	KARGATUTAKO TONAK	DESKARGATUTAKO TONAK
Trenbidea	1.615.129	819.077	796.052
Errepidea	12.893.574	6.644.013	6.249.561
Hoditeria	15.701.214	4.154.211	11.547.003
<i>Lehorreko garraioa, guztira</i>	<i>30.209.917</i>	<i>11.617.301</i>	<i>18.592.616</i>
<i>Lehorreko garraiorik gabe, guztira</i>	<i>2.189.907</i>	<i>366.053</i>	<i>1.823.854</i>
GUZTIRA	32.399.824	11.983.354	20.416.470

Iturria: Bilbao Port.

3.4.2 Pasaiaiko portua

2015ean, Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioa¹⁵ 3.738.537 tonakoa izan zen, hain zuzen 12.892 tonakoa batez besteko lanegun batean. 2010ean erregistratutako bolumenarekin alderatuta, portuko zirkulazio hori % 7,8 handitu da. Alegia, Pasaiaiko portuak EAEko salgaien itsasoko garraioaren % 10,3 izan zuen 2015ean.

Portu horretan manipulaturako ia salgai guztiek (% 98,7) nazioarteko beste portu batzuetan dute jatorria edo helmuga, eta % 1,3k, Estatuan.

54. taula. Pasaiaiko portuan garraiatutako tonak jatorriaren arabera. Batez besteko laneguna. 2015

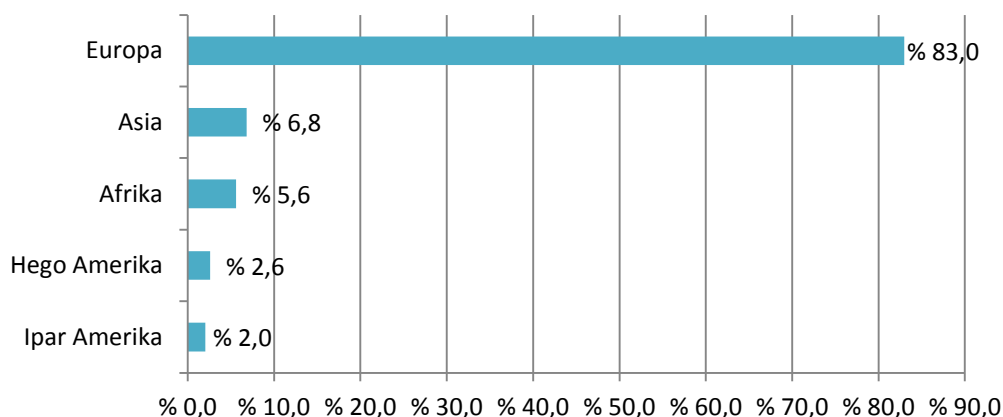
ZIRKULAZIO MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Kabotajea	50.455	174	1,3
Kanpokoak	3.688.082	12.718	98,7
GUZTIRA	3.738.537	12.892	100

Iturria: Pasaiaiko portua.

Pasaiaiko portuan gertatzen den salgai-trukea Europako gainerako herrialdeekin egiten da gehienbat: % 83. Arlo horretan, Asia garrantzia handia hartzen ari da (% 6,8), eta Afrikarekiko salgai-trukea txikiagotu egin da 2010etik 2015era; hain zuzen, % 21,1koa izan zen 2010ean, eta % 5,6koa 2015ean.

¹⁵ Portu barruko salgai-zirkulazioa, ontziak hornitzeko mugimenduak eta arrain freskoa kopuru horretatik kanpo daude.

41. grafikoa. Pasaiaiko portuko salgaien banaketa, eremu geografikoaren arabera. 2015



Iturria: Pasaiaiko portua. Egileek egina.

Pasaiaiko portuko mugimenduen banaketari dagokionez, azpimarratzekoa da salgaien % 62 deskargatua izan zela, eta gainerako % 38a, kargatua.

55. taula. Pasaiaiko portuan garraiatutako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimendu motaren arabera. 2015.

MUGIMENDU MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Kargatuak	1.422.402	4.905	38,0
Deskargatuak	2.316.135	7.987	62,0
GUZTIRA	3.738.537	12.892	100

Iturria: Pasaiaiko portua.

Azken urteotan, Pasaiaiko portuan manipulaturako salgai motak aldatu egin dira. 2015ean, salgai orokorrak izan ziren fluxu nagusia (% 54,7), eta solteko gai solidoen bolumena, berriz, txikituz joan da (% 45,3).

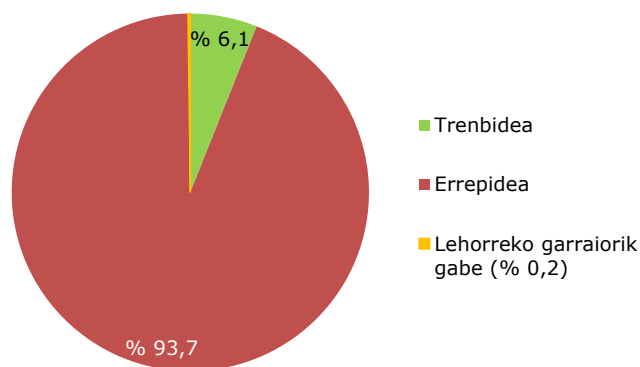
56. taula. Pasaiaiko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, salgaien tipologiaren arabera. 2015

SALGAI MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Solteko gai solidoak	1.694.292	5.842	45,3
Salgaiak, oro har	2.044.245	7.049	54,7
GUZTIRA	3.738.537	12.892	100

Iturria: Pasaiaiko portua.

Beste datu interesgarri bat salgaiak portuko zerbitzu-gunean sartzeko edo irteteko erabilitako garraibidea da. Pasaiaiko portuan, salgaien % 93,7 errepide bidez garraiatu zen; trenbidearen erabilera askoz ere txikiagoa izan zen: % 6,1.

42. grafikoa. Pasaiaiko portuan manipulaturako salgaien banaketa, zerbitzugunean sartzeko edo irteteko moduen arabera. 2015



Iturria: Pasaiaiko portua. Egileek egina.

57. taula. Salgaiak Pasaiaiko portuko zerbitzugunean sartzeko edo irteteko erabilitako garraio-bideak. 2015

GARRAIOBIDEA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Trenbidea	226.398	781	6,1%
Errepidea	3.504.096	12.083	93,7%
Hoditeria	-	-	0%
Lehorreko garraioa, guztira	3.730.494	12.864	99,8%
Lehorreko garraiorik gabe, guztira	8.043	28	0,2%
GUZTIRA	3.738.537	12.892	100,0%

Iturria: Pasaiaiko portua. Egileek egina.

3.4.3 Bermeoko portua

2015ean, Bermeoko portuko salgai-zirkulazioa 263.294 tonakoa izan zen; 2010eko datuekin alderatuta, portu horretan manipulaturako salgaien bolumena % 3,4 handitu zen. Bermeoko portuan, EAEn sortutako itsaso bidezko zirkulazioaren % 0,7 gertatu zen.

Salgaien mugimendu hori 908 tonakoa izan zen 2015eko batez besteko lanegun batean. Erregistraturako mugimenduen % 64,8 kargatzeko izan zen, eta gainerakoa (% 35,2), ordea, deskargatzeko.

58. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, mugimendu motaren arabera. 2015

MUGIMENDU MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Kargatuak	92.724	320	35,2
Deskargatuak	170.570	588	64,8
GUZTIRA	263.294	908	100

Iturria: Bermeoko portua.

Ez da zirkulazio motari buruzko daturik lortu, eta, beraz, 2010. urteko banaketa-ehunekotik abiatuta kalkulatu dira. Kalkulu horren arabera, lau tona salgaitik hiruk Europar Batasuneko herrialderen batean dute jatorria edo helmuga, eta, gainerako % 23,6ak, Europar Batasunetik kanpo.

59. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, zirkulazio motaren arabera. 2015.

ZIRKULAZIO MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
EBko kabotajea	201.153	694	76,4%
Kanpokoak	62.141	214	23,6%
GUZTIRA	263.294	908	100

Iturria: Bermeoko portua.

Bermeoko portuan manipulaturako tonen % 50,7 produktu siderurgikoak dira, eta, neurri txikiago batean, produktu kimikoak, papera eta oreak.

60. taula. Bermeoko portuan manipulaturako tonak, urtean eta batez besteko lanegun batean, salgaien tipologiaren arabera. 2015

SALGAI MOTA	TONAK URTEAN	TONAK BATEZ BESTEKO LANEGUN BATEAN	%
Siderurgikoak	133.531	460	50,7
Kimikoak	33.233	115	12,6
Papera eta oreak	19.065	66	7,2
Egurra eta kortxoak	63.103	218	24,0
Metalak	12.862	44	4,9
Mineralak	1.500	5	0,6
GUZTIRA	263.294	908	100

Iturria: Bermeoko portua. Egileek egina.

3.5 Salgaien garraioari buruzko laburpena eta ondorioak

Atal honetan, EAEn errepidez, hegazkinez, trenbidez eta itsasoz batez besteko lanegun batean garraiatutako salgaien bolumena aurkeztuko da. Atal honetako datu guztiak 2015ekoak dira.

Gainera, edizio honetarako lortutako datuak 2006ko eta 2011ko edizioetan erabilitakoekin alderatuko dira (2011ko edizioan, sagaien garraioari buruz eskura zeuden datuak 2010ekoak ziren).

3.5.1 Salgaien bolumena

2015ean, EAEko salgaien zirkulazioa urteko 157.677.864 tonakoa izan zen; 2010etik gertatzen ari den beheranzko joerak bere horretan jarraitu zuen, eta, hain zuzen, murrizketa % 13,6koa izan zen. Jatorria edo helmuga EAEn duen salgai-fluxua % 62,4koa izan zen, eta barruko fluxua, hau da jatorria eta helmuga Euskadiko lurraldean dituen, % 26,1koa izan zen; azkenik, iragaitzazko fluxuak guztizkoaren % 11,5ekoak izan ziren.

61. taula. EAEn urtean garraiatutako tonak tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015

ZIRKULAZIO MOTA	ERREPIDEA	HEGAZKINA	TRENBIDEA	ITSASOA	GUZTIRA
Barrukoak	41.108.980		87.962		41.196.942
Kanpokoak	57.748.815	49.251	4.203.207	36.401.655	98.402.928
Iragaitzazkoak	18.077.994				18.077.994
GUZTIRA	116.935.789	49.251	4.291.169	36.401.655	157.677.864

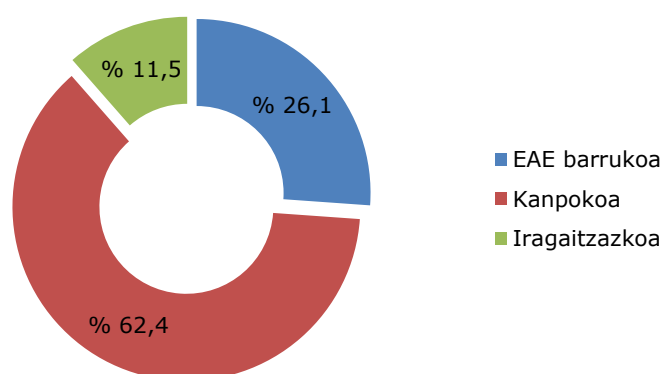
Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

62. taula. EAEn batez besteko lanegun batean garraiatutako tonak tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015

ZIRKULAZIO MOTA	ERREPIDEA	HEGAZKINA	TRENBIDEA	ITSASOA	GUZTIRA
Barrukoak	141.755	-	303	-	142.058
Kanpokoak	199.134	170	14.494	125.523	339.320
Iragaitzazkoak	62.338	-	-	-	62.338
GUZTIRA	403.227	170	14.797	125.523	543.717

Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

43. grafikoa. EAEn garraiatutako salgaiak, joan-etorriaren arabera. 2015

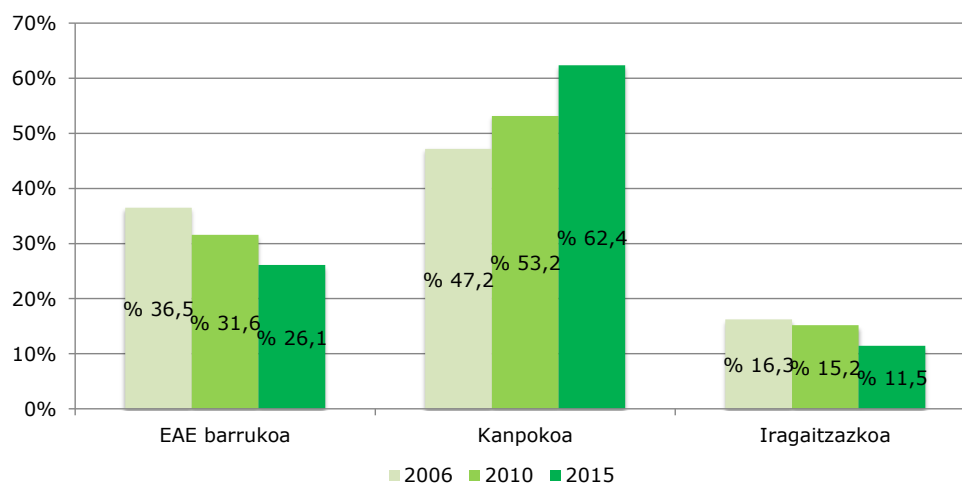


Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

Guztira garraiatutako salgaien bolumena % 13,6 txikitu bada ere, kanpoko zirkulazioa apur bat handitu da, % 1,4, 2010eko datuekin alderatuta. Hori dela eta, zirkulazio horren barneratze-kuota portzentajezko 9 puntu handitu da: 2010ean % 53,2koa zen, eta 2016an, % 62,4koa.

Bestalde, 2010ko datuekin alderatuta, salgaien barruko zein iragaitzazko zirkulazioen barneratze-kuota txikitu egin da, 5,5 eta 3,7 puntu, hurrenez hurren. Bereziki esanguratsua izan da EAEn iragaitzaz dauden salgaien murrizketa; hain zuzen, % 34,9koa izan da 2010eko datuekin alderatuta. Barruko zirkulazioari dagokionez, murrizketa % 28,6koa izan da. Bi kasuetan, beharakada hori Estatuko gainerako autonomia-erkidegoek edo Portugalek duten hazkunde-erritmo txikiagoaren ondorio izan daiteke. Bestalde, kanpoko fluxuetan garraiatutako salgaien bolumenak –EAEren eta kanpoaldearen artean garraiatutakoak, alegia– % 1,4ko gorakada txikia izan du. Hori EAEren produkzio-egituraren beraren ondorio daiteke, industria-sektoreak pisu handiagoa baitu.

44. grafikoa. Garraiatutako salgaien joan-etorrien tipologiaren bilakaera. 2006-2015

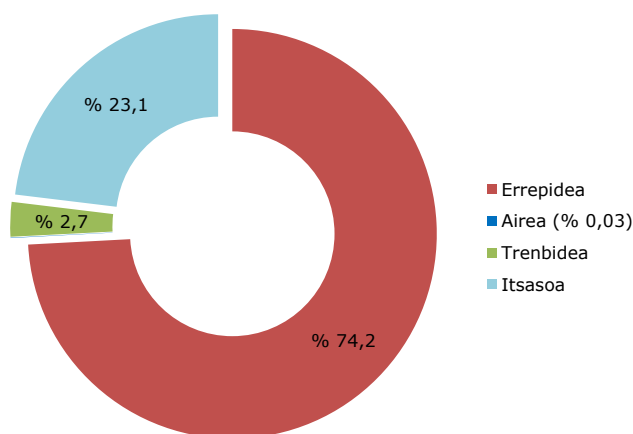


Iturria: EAEko Garraioaren Eskariaren Irudia, 2006 eta 2011. Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

3.5.2 Banaketa modala¹⁶

2015ean ere, salgaien errepide bidezko garraioa izan zen erabiliena, baita barneratze-kuotarik handiena zuena. EAEn mugitzen diren lau tonatik ia hiru errepide bidez garraiatzen dira; zifra absolutuetan, batez besteko lanegun batean, guztira 403.227 tona dira. Itsasoa bigarren postuan dago garraiatutako salgai-bolumenari dagokionez. Hain zuzen, % 23,1eko merkatu-kuota du; batez besteko lanegun batean, 125.523 tona garraiatzen dira itsasoz. Trenbidea eta hegazkina gutxiago erabiltzen dira; hain zuzen, batez besteko lanegun batean, 14.797 eta 170 tona garraiatzeko erabiltzen dira, hurrenez hurren.

45. grafikoa. EAEn garraiatutako salgaiak, garraibidearen arabera. 2015



Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

Salgai-fluxuaren banaketa modala oso desberdina da joan-etorrien motaren arabera. Barruko joan-etorrietan, ia salgai guztiak errepide bidez garraiatzen dira (% 99,8),

EAEn eta kanpoaldearen arteko salgai-fluxuak errepide bidezkoak dira batik bat (% 58,7). Itsaso bidez, salgai-bolumen handi samarra garraiatzen da (% 37), eta trenbideak eta hegazkinak % 4,3ko eta % 0,1eko kuota txikiak dituzte.

Azkenik, EAEn iragaitzan dauden salgaiei dagokienez, 2015eko datuek agerian uzten dute guzti-guztiak errepide bidez garraiatu direla. Ildo horretan, ezin dira ahaztu EAEn rol geostrategikoa eta Europako ibilbideak egituratzen dituzten bide-azpiegitura egokiak, hala nola E-70.

¹⁶ Atal honetan, bi dezimaleko azterketa erabiltzen jarraitu dugu hegazkinari buruzko datuak sartu ahal izateko, oso pisu txikia baitu (% 0,03).

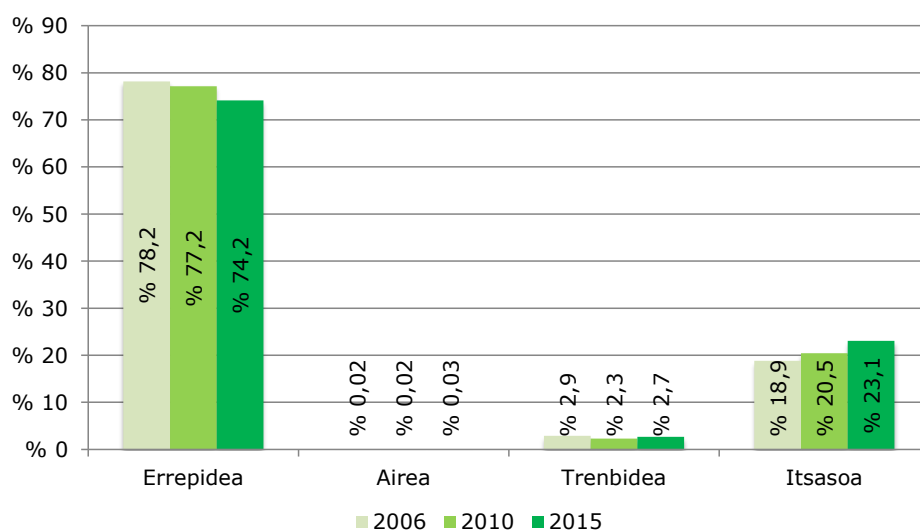
63. taula. EAEn garraiatutako tonen portzentajezko banaketa, tipologiaren eta garraiobidearen arabera. 2015

ZIRKULAZIO MOTA	ERREPIDEA	HEGAZKINA	TRENBIDEA	ITSASOA	GUZTIRA
Barrukoak	99,8		0,2		100
Kanpokoak	58,7	0,1	4,3	37,0	100
Iragaitzazkoak	100		0,0		100
GUZTIRA	74,2	0,03	2,7	23,1	100

Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

Salgaien barneratze-kuotak garraiobidearen arabera izan duen bilakaerak ez du aldaketa esanguratsurik izan azken bost urteetan. Errepide bidezko garraioak lidergo argiari eusten dio, nahiz eta, 2010eko datuekin alderatuta, 3 puntuko murrizketa txikia izan duten. Itsaso bidezko garraioaren egoera indartu egin da; izan ere, haren barneratze-kuota portzentajezko 2 puntu handitu da. Aitzitik, trenbidearen eta hegazkinaren barneratze-kuota ia ez da aldatu, eta bigarren mailakoak dira EAEn zirkulatzen duten salgai-fluxuen egituraketan.

46. grafikoa. Garraiobideen barneratze-kuotaren bilakaera. 2006-2015



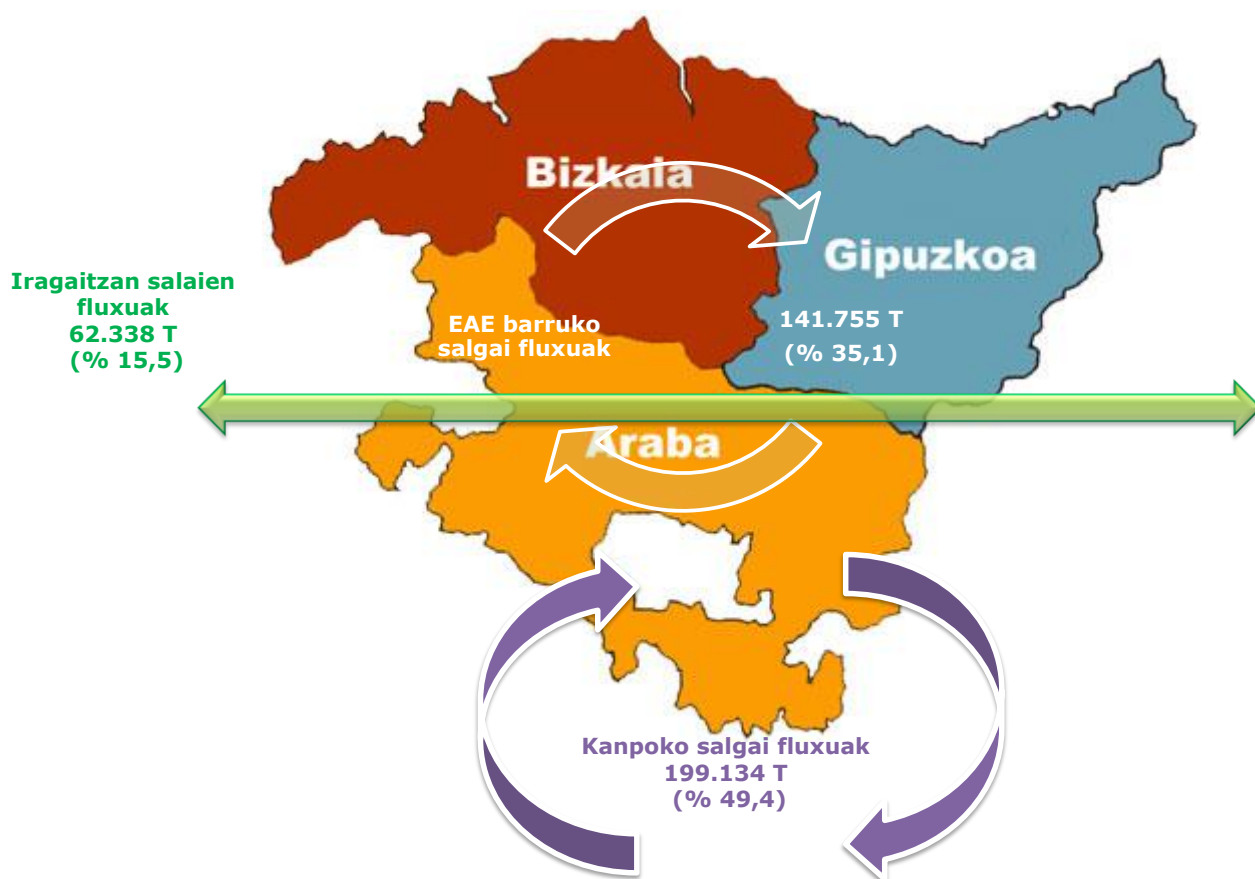
Iturria: EAEko Garraioaren Eskariaren Irudia, 2006 eta 2011. Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

3.5.3 Salgaien garraioari buruzko ondorio nagusiak

- ✓ 2015ean, EAEn garraiatutako salgaien bolumena 157.677.864 tonakoa izan da; hots, % 13,6 txikitu da 2010eko datuekiko. 2006tik hautematen den beheranzko joerak bere horretan jarraitzen du.
- ✓ 2015ean ere, errepide bidezko garraioa izan da erabiliena, nahiz eta % 17ko beherakada izan. EAEn zirkulatzen duten lau tonatik hiru errepidez garraiatzen dira; termino absolutuetan, horrek esan nahi du urtean 116.935.789 tona direla.

- ✓ Errepide bidezko kanpoko fluxuak ia mugimendu guztien erdiak dira (% 49,4). 2015ean, 2010eko datuekin alderatuta handitu diren bakarrak dira, baina hazkunde hori txikia izan da, % 1,1ekoa. Hazkunde horren arrazoi nagusia nazioarteko mugimenduak dira, 2010eko datuekin alderatuta % 54 gehitu baitira. EAE barruko garraioari dagokionez, salgaien % 35,1 garraiatzen dira errepidez (% 28,3ko beherakada izan du). Azkenik, iragaitzaz dauden salgaiak salgai guztien % 15,5 dira. Haiek izan dute beherakadarik handiena: % 31,5ekoa 2010eko datuekiko.

47. grafikoa. Errepide bidezko salgai-fluxuaren banaketa, batez besteko lanegun batean, tipologiaren eta tona kopuruaren arabera. 2015.



Iturria: Operadoreak eta ibilgailu astunei buruzko kordoi-inkesta. Egileek egina.

- ✓ Itsaso bidezko garraioa bigarren garrantzitsuena da garraiatutako salgai-bolumenari dagokionez. 2016an, 36.401.655 tona garraiatzeko aukeratu zen. Horrek esan nahi du batez besteko lanegun batean 125.523 tona garraiatu zirela. Haren barneratze-kuota % 23,1ekoa da, 2010ean baino 2,6 puntu handiagoa. 2010eko datuekin alderatuta, % 2,6ko beherakada txikia gertatu da.
- ✓ Bilboko portua izan da Euskadiko portuen artean nagusia, nahiz eta, 2010eko datuekin alderatuta, salgai-bolumena % 3,7 txikitu. Portu horren barneratze-kuota % 89koa izan zen 2015ean. Bestalde, Pasaiako portuak izan du garraiatutako salgaien bolumenaren hazkunderik handiena 2010eko datuen aldean (% 7,8). Hori dela eta, % 10,3ko barneratze-kuota izan zuen 2015ean. Azkenik, Bermeoko portuaren garrantzia oso txikia da oraindik ere, 2016an EAEn itsasoz garraiatutako tona guztien % 0,7 soilik

baitagokio. Hala ere, 2010eko datuak kontuan hartzen baditugu, % 3,4ko hazkundera izan du.

- ✓ 2015ean, EAEko salgaien trenbideko garraioa 4.291.169 tonakoa izan zen, 14.797 tonakoa batez besteko lanegun batean; ia 2010ean bezala, baina barneratze-kuota apur bat handituz (% 2,7koa, eta 2010ean, % 2,3koa).
- ✓ Trenbide-zabalera konbentzionalen, Renfe da, oraindik ere, EAEko trenbide-operadore nagusia, salgai-tona guztien % 80 baino gehiago manipulatzeko baitu (3.537.378 tona urtean). Bestalde, Renfe Métricareen merkatu-kuota % 17,4ra murriztu da (guztira, 745.445 tona urtean), eta Euskotrenek oso garrantzi txikia du, trenbidez garraiatzen diren salgaien % 0,2 soilik mugitzen baitu (8.346 tona urtean).
- ✓ 2015ean, EAEko salgaien aire bidezko garraioa 49.251 tonakoa izan zen; alegia, % 61,3 handitu zen 2010eko datuekin alderatuta. Garraiobide horrek hazkunderik handiena izan du proportzionalki. Dena den, bilakaera positibo hori izan arren, oso barneratze-kuota txikia du: EAEn garraiatutako salgai guztien % 0,03.
- ✓ Vitoria-Gasteizko aireportuak EAEko aireportu-azpiegitura nagusia izaten jarraitu du salgaien garraioari dagokionez. Urteko bolumena 46.372 tonakoa izan da; hain zuzen, % 94,2 dagokio. 2015ean, aireportu horretan manipulaturako salgaien bolumena % 65,8 handitu zen (27.961 tona urtean), 2010eko datuekiko.
- ✓ Azken bost urteotan, garraiobideen barneratze-kuotan ez nabarmen aldatu. Oraindik ere, salgaien errepide bidezko garraioa da nagusia, nahiz eta, 2010eko datuekin alderatuta, haren barneratze-kuota apur bat txikitu da. Horren ondorioz, gainerako garraiobideen garrantzia pixka bat handitu da. Ildo horretan, itsaso bidezko garraioa nabarmendu behar dugu, 2,6 puntuko hazkundera izan baitu. Trenbideak eta hegazkinak bigarren mailan jarraitzen dute EAEn zirkulatzen duten salgaien fluxuen egituraketan.

4. METODOLOGIA

Txosten hau egiteko erabili diren datuak honela lortu dira: alde batetik, inkestetatik eta landa-laneko datuak hartzeko beste eragiketa batzuetatik, eta, beste batetik, erakundeei eta garraio-sektoreko enpresei informazioa eskatuz.

Batetik, inkesta egin zaie EAEko etxebizitzetan bizi diren pertsonari. Inkesta horren emaitzak 2016ko "EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa" txostenean ageri dira zehaztasun handiagoz. Hartako informazioa txosten honetan erabili dugu, baita EAEko garraio-geltoki nagusietan egindako inkestaren eta errepideetako zenbait puntutan egindako kordoi-inkestaren bidez lortutako datuak ere. Horrez gain, unean-unean, datuak hartu dira, errepideetako batez besteko abiadurari buruzko eranskineko informazioa osatzeko. Kapitulu honetan, datuak lortzeko eragiketa horien metodologia azalduko dugu. Gainera, eragiketa horien emaitzak aurkezten dituzten atal edota eranskinetan, deskribatu egingo ditugu.

Bestetik, emakidak ematen dituzten erakundeei, erakunde publikoei eta, zenbait kasutan, garraio-enpresa operadorei ere informazioa eskatu diegu. Garraio-eskariari buruzko eskatu eta lortu ditugun datuak, oro har, 2015ekoak dira, bai eta, zenbait kasutan, 2016ko lehen sei hilekokoak eta, gutxitan, 2016. urte osokoak ere.

4.1 EAEko etxebizitza-inkesta: laginaren diseinua eta jasotzaileen kalkulua

EAEko biztanleen mugikortasuna kuantifikatzeko eta haren ezaugarriak zehazteko, inkesta bat egin da, aukeratutako etxebizitza bakoitzean bizi diren pertsonari eta egiten dituzten joan-etorriari buruzko informazioa biltzeko.

Inkesta hori egiteko, harremanetan jarri gara lagina osatzen duten etxebizitzekin, eta elkarrizketak telefonoz edo etxebizitzan bertan egin ditugu, elkarrizketatutako pertsonak aukeratutakoaren arabera.

Inkestaren unibertsoa 7 urtez gorako pertsonak osatu dute, eta adingabeei buruzko informazioa familia-arduradunen bidez lortu da.

Lanegunetan ibilgailu motordunak eta bizikleta erabiliz egindako joan-etorriari buruzko informazioa jaso da. Oinez egindako eta bost minututik gorako joan-etorriak ere hartu dira aintzat. Hala ere, lanera edo ikasketa-zentrora oinez egindako joan-etorrien kasuan, denak hartu dira kontuan, edozein iraupen dutela ere.

Landa-lana 2016ko apiriletik ekainera bitartean egin da.

4.1.1 Laginaren diseinua

Mugikortasunari buruzko Inkesta EAEko biztanleei egin zaie, eta horrek zenbait baldintza ezarri ditu inkesta egiteko metodologian:

- 2014-2017 aldirako Estatistikako Euskal Planean ezarritakoaren arabera, Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegituretako Sailari dagokio inkesta hau gauzatzea, eta horretarako Eustaten laguntza edukiko du eragiketarako laginen diseinuan eta igotze prozesuan.
- Probabilitatezko laginketa diseinu bat erabili da, etapa batean, eskualdeka geruzatuta (hiriburuez gain). Lagin teorikoa 5.000 familiakoa da. Lagin tamaina horren gainean esleipena egiten da Lurralde Historikoka eta zonalde geografikoka, laginketaren esparruan dauden etxebizitza okupatuen kopurua irizpide hartuta. Era berean, etxebizitza kopuru handiagoa ezarri da inkestatzeko, 7.000 unitatekoa, eta lagin teorikoaren banaketa mantendu egin da, hasteko, eta geruza guztietarako handitze faktore berdina ere (%40) espero zen erantzuna ez ematean oinarrituta.
- Hurrengo taulan ikusi ditzakegu lurraldeetako 20 eskualdeetan eta 3 hiriburuetan inkestatu diren etxeak eta etxe horiek ordezkatzeko duten erreferentziako unibertsoa (igotako etxeak).

Hurrengo taulan aipatutako irizpideen araberako etxebizitzaren banaketa azaltzen da:

64. taula. Etxebizitzen ezarpena: esleipen prozesuaren emaitzak

IRIZPIDE GEOGRAFIKOA	ETXEBIZITZAK	ESLEIPENA	MINIMOAK	GAINLAGINA
GUZTIRA	870.141	5.000	5.000	7.001
Araba	133.074	1.161	1.161	1.626
Gipuzkoa	283.732	1.696	1.696	2.375
Bizkaia	453.335	2.143	2.143	3.000
Arabako Ibarrek	2.274	77	100	140
Arabako Lautada (Vitoria- Gasteiz- gabe)	6.377	128	128	179
Arabako Menidaldea	1.381	60	100	140
Errioxa Arabarra	4.410	107	107	150
Gorbeiak Inguruak	3.208	91	100	140
Kantauri Arabarra	13.603	187	187	262
Vitoria-Gasteiz	101.821	512	439	615
Bidasoa Beherea	30.366	182	182	255
Deba Beherea	22.884	137	137	192
Deba Garaia	25.209	151	151	211
Donostialdea (Donostia gabe)	56.119	335	335	469
Goierri	26.559	159	159	223
Tolosaldea	18.797	112	112	157
Urola Kostaldea	28.330	169	169	237
Donostia	75.468	451	451	631
Arratia-Nerbioi	9.297	44	100	140
Bilbo Handia (Bilbo gabe)	202.751	958	871	1.219
Durangaldea	37.368	177	163	228
Enkartzioak	12.522	59	100	140
Gernika-Bermeo	18.494	87	100	140
Markina-Ondarroa	10.159	48	100	140
Plentzia-Mungia	21.012	99	100	140
Bilbo	141.732	670	609	853

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. EAEko laneguneko mugikortasunari buruzko inkesta, 2016.

Hurrengo taulan, 20 eskualdeetako eta hiru hiriburuetako bakoitzean elkarriketatutako etxebizitzak ikus daitezke, baita haiei dagokien erreferentzia-unibertsoa ere (ateratako datuei dagozkien etxebizitzak).

65. taula. Etxebizitzen ezarpena: Eremuaren arabera sailkapena

BALIO ABSOLUTUAK		Inkestatutako Etxeak	Jasotako Etxebizitzak
GUZTIRA		5.120	872.561
BIZILEKUAREN LURRALDEA	Araba	1.196	129.539
	Bizkaia	2.191	457.976
	Gipuzkoa	1.733	285.046
BIZILEKUAREN ESKUALDEA	Arabako Ibarrek	101	2.209
	Arabako Lautada (Vitoria-Gasteiz gabe)	133	6.306
	Vitoria-Gasteiz	458	98.780
	Arabako Menidaldea	101	1.331
	Arratia-Nerbioi	102	9.513
	Bidasoa Beherea	185	30.349
	Bilbo Handia (Bilbo gabe)	893	204.343
	Bilbo	621	142.730
	Deba Beherea	145	22.868
	Deba Garaia	152	25.121
	Donostialdea (Donostia gabe)	348	56.658
	Donostia	454	75.442
	Durangaldea	166	38.068
	Enkartzioak	101	12.611
	Errioxa Arabarra	108	4.349
	Gernika-Bermeo	104	19.022
	Goierri	163	26.775
	Gorbeiak Inguruak	106	3.153
	Kantauri Arabarra	189	13.410
	Markina-Ondarroa	102	10.388
	Plentzia-Mungia	102	21.301
	Tolosaldea	114	19.010
	Urola-Kostaldea	172	28.823

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. EAEko laneguneko mugikortasunari buruzko inkesta, 2016.

Hurrengo taulan, elkarrizketatutako 5.120 etxebizitzetako biztanleen (alderdi soziodemografikoei buruzko informazioa eman dutenak) kopuruari buruzko informazioa ematen da eskualdearen arabera. Gainera, pertsona horiek zenbat biztanle ordezkatzan dituzten ere adierazi da (datuei dagozkien biztanleak).

66. taula. Biztanlegoaren ezarpena: Eremuaren arabera sailkapena

BALIO ABSOLUTUAK		Inkestatutako etxeetako norbanakoak	Jasotako pertsonak
GUZTIRA		12.195	2.154.264
BIZILEKUAREN LURRALDEA	Araba	2.771	319.819
	Bizkaia	5.204	1.130.696
	Gipuzkoa	4.220	703.750
BIZILEKUAREN ESKUALDEA	Arabako Ibarrek	228	5.951
	Arabako Lautada (Vitoria-Gasteiz gabe)	334	16.991
	Vitoria-Gasteiz	1.031	239.083
	Arabako Mendialdea	207	3.004
	Arratia-Nerbioi	250	23.485
	Bidasoa Beherea	449	76.044
	Bilbo Handia (Bilbo gabe)	2.129	512.745
	Bilbo	1.400	339.242
	Deba Beherea	341	54.889
	Deba Garaia	362	61.960
	Donostialdea (Donostia gabe)	845	143.230
	Donostia	1.053	177.720
	Durangaldea	427	97.328
	Enkartzioak	241	31.575
	Errioxa Arabarra	262	11.546
	Gernika-Bermeo	244	45.725
	Goierrri	419	67.274
	Gorbeiak Inguruak	253	8.748
	Kantauri Arabarra	456	34.496
	Markina-Ondarroa	273	25.236
	Plentzia-Mungia	240	55.360
	Tolosaldea	279	47.932
	Urola-Kostaldea	472	74.701

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. EAEko laneguneko mugikortasunari buruzko inkesta, 2016.

Azkenik, atal honetako azken taulan, inkestaren xede-biztanleria (7 urteko edo gehiagoko biztanleak) eskualdearen arabera sailkatu eta erreferentzia-unibertsoan dagokien ordezkapena adierazi da.

67. taula. 7 urte edo gehiagoko biztanlegoaren ezarpena: Eremuaren arabera ezarpena

BALIO ABSOLUTUAK		Inkestatutako etxeetako norbanakoak	Jasotako pertsonak
GUZTIRA		11.487	2.012.798
BIZILEKUAREN LURRALDEA	Araba	2.610	296.790
	Bizkaia	4.923	1.060.816
	Gipuzkoa	3.954	655.192
BIZILEKUAREN ESKUALDEA	Arabako Ibarrek	216	5.556
	Arabako Lautada (Vitoria-Gasteiz gabe)	307	15.222
	Vitoria-Gasteiz	973	221.861
	Arabako Mendialdea	193	2.733
	Arratia-Nerbioi	231	21.367
	Bidasoa Beherea	415	69.743
	Bilbo Handia (Bilbo gabe)	2.022	481.964
	Bilbo	1.336	320.829
	Deba Beherea	326	52.259
	Deba Garaia	343	58.382
	Donostialdea (Donostia gabe)	784	131.781
	Donostia	993	166.701
	Durantaldea	396	89.006
	Enkartzioak	230	29.937
	Errioxa Arabarra	245	10.523
	Gernika-Bermeo	229	42.505
	Goierri	395	63.096
	Gorbeiak Inguruak	237	8.032
	Kantauri Arabarra	439	32.864
	Markina-Ondarroa	250	22.778
	Plentzia-Mungia	229	52.431
	Tolosaldea	255	43.424
	Urola-Kostaldea	443	69.806

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. EAEko laneguneko mugikortasunari buruzko inkesta, 2016.

4.1.2 Jasotzaileen kalkulua

Lehenago azaldu dugunez, Eustat arduratu da gizabanakoei buruzko informazioa erreferentziazko biztanleria-esparrura jasoketa prozeduraz. Dena den, aurreko gizabanakoen datuen jasotzaileak inkestan jasotako joan-etorriei aplikatzean, adostasunik ezak gertatu ohi dira garraio-operadoreek lanegunetan bidaiatzen duten pertsonen buruz emandako informazioarekin (2016ko datuak eskuragarri daude) eta foru-aldundiek garraiobide publikoen erabilerari buruz emandako informazioarekin.

Informazio hori eta aurretiko eragiketen emaitzak kontuan hartuta, hasierako jasotzailea zuzendu egin zen, informazioa ustiatzeko erabili baino lehen. Koefizienteak kalkulatzeko, irizpide hauek hartu ziren aintzat, nagusiki:

- ✓ Garraio publikoa: Behatutako emaitzekin (garraio-operadoreek emanak) alderatzea.

- ✓ Garraio pribatua: Euskadiko modeloko kontrol-guneetako laneguneko EBIaren (IMD) erreprodukzioa. Modelo horren bidez, mugikortasun-eredu batzuetatik (ibilgailuak) abiatuta eta bide-sareari esleitzeko prozedura baten bidez, adierazitako errepide-sareko ibilgailu-kargak lortzen dira.
- ✓ Modu geldoak: Gizabanakoak biztanleria-esparrura jasoketa prozeduraren fasean lortutako banaketa modala errespetatzea.

4.2 Kordoi inkesta: Laginketa diseinua eta jasotzaileen kalkulua

Kordoi inkestaren helburua fluxu kopuruekin erlazionatutako informazioa eskuratzea da zeina denboraldi berean egoiliarrei burututako inkestetan urria izan daitekeen, batez ere, Euskal Herriko kanpoaldeko mugikortasunarekin erlazionatua dagoena. Hori dela eta, kordoi inkesta:

- Etxeetan egindako inkestaren osagarri gisa balio du Euskal Herri barnealdeko errepide bidezko pertsonen mugikortasunarekin erlazionatuz.
- Euskal Herritik zehar, errepidez, pertsonen eta merkantzien kanpoaldeko eta igarotze aldiko mugikortasunaren inguruko informazioa ematen du.

Horretarako, hainbat kordoi diseinatu dira, Autonomi Erkidegoaren kanpoaldeko kordoi bat, mugakideak diren lurraldeekin burututako joan-etorriak biltzeko, kanpoaldetik Euskal Herrira egindakoetan arreta berezia jarritz, eta barnealdeko kordoi bat, igarobide nagusietan probintzien arteko fluxu detektatzeko. Aldi berean, bi norabideetan 16 orduz ibilgailuak neurtu dira (modu honetan banatuta: autoak eta motozikletak, furgonetak, kamioiak eta autobusak).

Datu bilketaren kanpaina 2016ko maiatza eta ekaina hilabeteetan burutu zen, hain zuzen, zerbitzugune eta bidesari puntuetan.

4.2.1 Datu bilketaren kanpaina

Hurrengo taulan eta planoan 2016ko lan Eremuko kanpainan Kordoi inkestan erabilitako puntuak aurkezten dira:

- Kodea. Puntu guztiekiko korrelatiboa da.
- Ordena. Kordoi Inkesta Puntuetarako korrelatibo bat da.
- Errepidea. Puntua aurkitzen den Ibilbide kodea.
- Oharrak. Puntu bakoitzerako iruzkin esanguratsuenak.
- Aipatutako puntu guztietan ibilgailu arinei Jatorri / Helmuga inkestak burutu zaizkie. Ibilgailu astunak, aldiz, gorriz aipatutako puntuetan soilik izan dira elkarriketatuak.

Hau horrela da, izan ere, kordoi inkestako helburuak kanpoaldeko eta igarobideetako zirkulazioa identifikatzea eta ezaugarritzea direlako, baita probintzi arteko zirkulazioa egiaztatzeko balio izateko ere, Etxebizitza Inkestan eskuratuak.

Pisu astuneko eta arineko ibilgailuetan erabilitako kantitate eta kalitate informazioak oso ezberdinak dira:

Pisu arineko ibilgailuetan 2011, 2006, 2001 eta 1996 urteetako eremu lanetan bildutakoaz gain, ez da erabiltzen informazio gehigarrik.

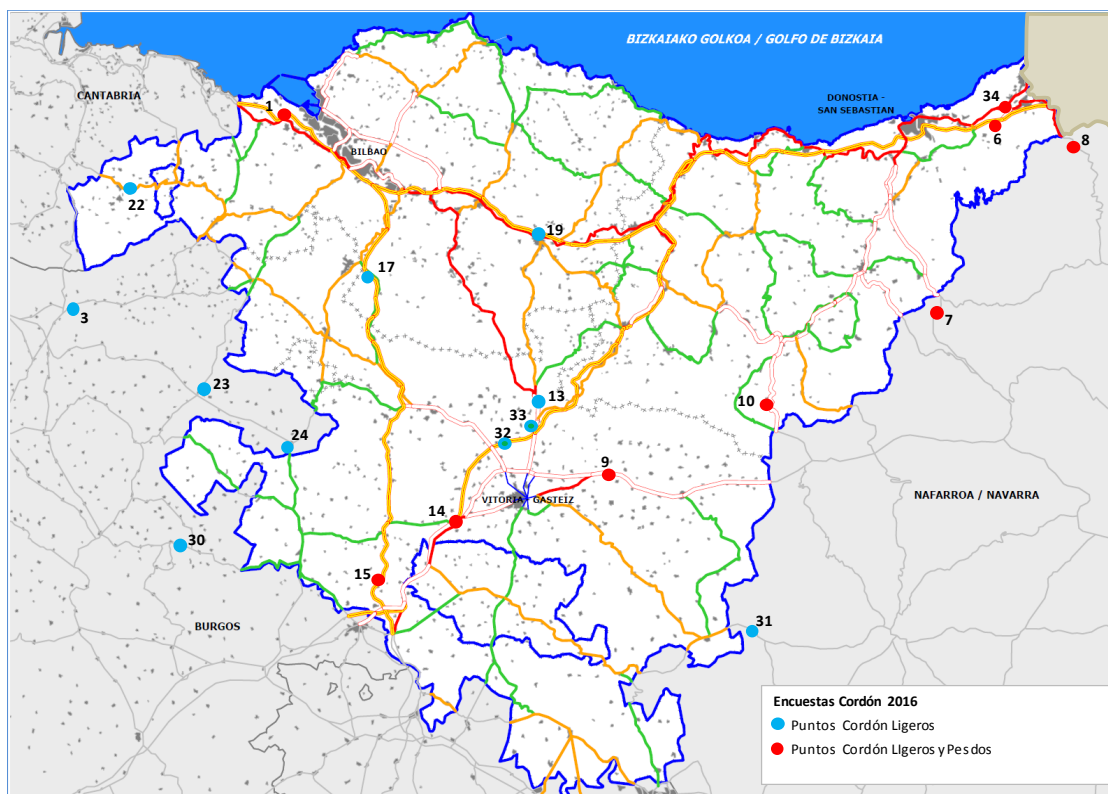
Ibilgailu astunentzat Errepidezko Merkantzia Garraioaren Inkesta Iraunkorra (EMGII) erabiltzen da, zeina kanpoaldeko mugimenduak ezaugarritzeko base gisa erabiltzen baiten (muga izan ezik). Igarobideetako zirkulazioentzat, base gisa EMGII hartzen da eta kordoiaren hautatutako puntuekin igarobideko erlazioak aztertzen dira.

Modu honetan, ibilgailu arinentzat kordoi luzeago bat planteatu da, eta ibilgailu astunei puntu gutxi batzuetan bildu zaizkie inkestak, zeinak iragaitzako eta mugan burututako zirkulazioak zehazteko nahikoak baitiren, horrela puntu hauetan laginketa kopuru altuago bat izatea ahalbidetuz. Hauek izan dira hautatutako puntuak: 1, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15 eta 34.

68. taula.2016ko inkesta puntuen laburpena

PUNTUA	LURRALDE	ERREPIDEA	KOKAPENA	OHARRAK
1	Bizkaia	A-8	Ugaldebieta	Ugaldebietako zerbitzugunea
3	Burgos	BI-636	Bercedo de Montija, Menako Arana	San Miguel gasolindegia
6	Gipuzkoa	A-8	Irungo bidesaria	AP-8 Autobideko bidesaria
7	Nafarroa	A-15	Pagozelai	Zerbitzugunea
8	Nafarroa	N-121	Bera	Urbicain gasolindegia
9	Araba	A-1	Olaona	Olaona gasolindegia
10	Nafarroa	A-1	Altsasu	Altsasu gasolindegia
13	Araba	N-240	Luko	Luko gasolindegia
14	Araba	A-1	Subillana-Gasteiz	Subillana-Gasteiz gasolindegia
15	Araba	AP-68	Igay	Igayko zerbitzugunea
17	Bizkaia	AP-68	Aretako nagusia	AP-68 Autobideko bidesaria
19	Bizkaia	AP-8	Iurretako nagusia	AP-8 Autobideko bidesaria
22	Bizkaia	BI-630	Ambasaguas	Matienzo gasolindegia
23	Burgos	A-2602	Quincoces	Quincoces gasolindegia
24	Burgos	A-2625	Berberana	Ferreira Barquín gasolindegia
30	Burgos	A-2122	Quintana Martín Galíndez	Quintana Martín Galíndez Gasolindegia
31	Nafarroa	NA-132	Acedo	Acedo gasolindegia
32	Araba	AP-1	Etxebarriko nagusia	AP-1 Autobideko bidesaria
33	Araba	AP-1	Luko albokoa	AP-1 Autobideko bidesaria
34	Gipuzkoa	N-I	Hondarribia	Jaizkibel gasolindegia

488. grafikoa. Kordoi inkestako puntuen laburpena 2016



69. taula. Kordoi puntuen laginketa

PUNTUA	KOKAPENAK	OHARRAK	ARINAK	ASTUNAK
1	Ugaldebieta	Ugaldebietako zerbitzugunea	835	469
3	Bercedo de Montija, Menako Arana	San Miguel gasolindegia	419	
6	Irungo bidesaria	AP-8 Autobideko bidesaria	1.476	240
7	Pagozelai	Zerbitzugunea	607	220
8	Bera	Urbicain gasolindegia	288	103
9	Olaona	Olaona gasolindegia	689	257
10	Altsasu	Altsasu gasolindegia	314	543
13	Luko	Luko gasolindegia	695	
14	Subillana-Gasteiz	Subillana-Gasteiz gasolindegia	591	303
15	Igay	Igayko zerbitzugunea	499	153
17	Areta ko nagusia	AP-68 Autobideko bidesaria	1.227	
19	Iurretako nagusia	AP-8 Autobideko bidesaria	1.253	
22	Ambasaguas	Matienzo gasolindegia	318	
23	Quincoces	Quincoces gasolindegia	138	
24	Berberana	Ferreira Barquín gasolindegia	108	
30	Quintana Martín Galíndez	Quintana Martín Galíndez Gasolindegia	227	
31	Acedo	Acedo gasolindegia	130	
32	Etxebarriko nagusia	AP-1 Autobideko bidesaria	295	
33	Luko albokoa	AP-1 Autobideko bidesaria	202	
34	Hondarribia	Jaizkibel gasolindegia	1.104	141

Fuente: Elaboración propia

4.2.2 Jasotzaileen kalkulua

Jasotzaileen kalkulua hiru faseetan garatu da:

- 1.FASEA: Hedapen faktoreen kalkulua pisu arineko eta astuneko ibilgailuen edukieratik abiatuta.
- 2.FASEA: Kontabilitate bikoitzeko zuzenketa pisu arineko eta astuneko ibilgailuentzat.
- 3.FASEA: 2.FASEAN lortutako matrizeen karga ibilgailu arinentzat egokitutako zirkulazioaren ereduari eta behatutako zirkulazio zuzenketei.

Edukieretatik lortutako jasotzaileak aplikatuz, batez besteko lanegun bateko datuak hartzeko puntu bakoitzeko Jatorri- Helmuga matrizeak eskuratzen dira (1.FASEA).

Edukieretatik lortutako jasotzaileak eta kontabilitate bikoitzeko ezabapen faktoreak (2.FASEA) puntuko behatutako zirkulazio zuzenketekin batera aplikatuz, batez besteko lanegun bateko Ikerketa alorreko (3.FASEA) Jatorri- Helmuga matrizeak lortzen dira.

4.3 Inkesta terminaletan: laginaren diseinua eta jasotzaileen kalkulua

Garraio-geltokietan egin direnean, inkesten helburua honako hau izan da: ibilbide ertaineko eta luzeko garraio kolektiboaren erabilerari buruzko ezagutza sakonagoa izatea, batez besteko lanegun batean, eta jatorria edo helmuga Euskadin izan duten joan-etorrien kasuan.

Euskadiko garraio kolektiboan lanegun batean sortzen diren fluxuen berri izateko, inkestak egin dira Euskadiko hiru hiriburuetakoko garraio kolektiboko terminaletan (autobusa, trena eta hegazkina), 2016ko maiatzean eta ekainean.

Inkestari erantzun dioten pertsonak autobuseko edo trenbideko ibilbide ertaineko eta luzeko zerbitzuen eta hegazkin-zerbitzuen erabiltzaileak ziren, eta inkestak dagozkien terminaletakoa irteeretan egin ziren. Kasu guztietan, ibilbide ertaineko edo luzeko lineetako garraio-zerbitzu bat erabili berri zuten edo erabiliko zuten pertsonak egin zitzaizkien inkesta, garraio-terminaletan beraietan. Kasu gehien-gehienetan, joan-etorriak jatorria edo helmuga EAEn zuen. Hala ere, EAE barruko ibilbide ertaineko edo luzeko zerbitzuen erabiltzaileen erantzunak ere jaso ziren inkestetan, eta, neurri txikiago batean, euren joan-etorrian Euskadin iragaitzan zeuden pertsonenak ere bai.

Ondorengo tauletan, inkestatutako zerbitzuak ageri dira (igotzekoak zein jaistekoak). Inkestak 2016an egin ziren, maiatzetik ekainera bitartean, lanegunetan eta eguneko ordutegian (6:00etatik 22:00etara).

4.3.1 Datuak hartzeko kanpaina

Inkestak Euskadiko hiru hiriburuetako garraio publikoko geltokietan egin dira, baita Bilboko eta Donostiako aireportuetan ere, Vitoriako aireportuan hegaldi komertzialen ehunekoa ez baita adierazgarria.

70. taula. Autobus-geltokietan egindako inkestak. 2016

IGOTZEKO/JAISTEKO GELTOKIA	ELKARTUTAKO ZERBITZUA	INKESTAK
VITORIA-GASTEIZ	ANDALUZIA	18
	ARAGOI	28
	ASTURIAS	3
	BURGOS	14
	KANTABRIA	22
	GAZTELA-LEON	8
	KATALUNIA	6
	VALENTZIako ERK.	40
	EXTREMADURA	4
	ERRIOXA	24
	MADRIL	96
	NAFARROA	74
BILBO	ANDALUZIA	13
	ARAGOI	27
	ASTURIAS	26
	BURGOS	43
	KANTABRIA	134
	GAZTELA-MANTXA	2
	GAZTELA-LEON	24
	KATALUNIA	15
	VALENTZIako ERK.	68
	EXT	5
	EXTREMADURA	2
	FRANTZIA	7
	GALIZIA	3
	ERRIOXA	59
	MADRIL	160
	NAFARROA	46
DONOSTIA	ANDALUZIA	11
	ARAGOI	52
	ASTURIAS	8
	BURGOS	17
	KANTABRIA	30
	GAZTELA-LEON	1
	KATALUNIA	15
	VALENTZIako ERK.	35
	FRANTZIA	51
	GALIZIA	2
	ERRIOXA	25
	MADRIL	96
	NAFARROA	119

Iturria: Egileek egin.

71. taula. Tren-geltokietan egindako inkestak. 2016

IGOTZEKO/JAISTEKO GELTOKIA	ZERBITZUAK	INKESTAK
BILBO	BARTZELONA	28
	MADRIL	47
	VIGO	5
	LEON	9
	SANTANDER	11
DONOSTIA	BARTZELONA	108
	MADRIL	149
	CORUÑA	32
	LISBOA	23
VITORIA-GASTEIZ	BARTZELONA	56
	HENDAIA	1
	MADRIL	105
	IRUÑA	13
	VIGO	38
	LISBOA	18

Iturria: Egileek egina.

72. taula. Aireportuetan egindako inkestak. 2016

TERMINALA	JATORRIKO/HELMUGAKO AIREPORTUA	INKESTAK
Bilbo	ALACANT	12
	ALMERIA	40
	AMSTERDAM	34
	BARTZELONA	103
	BERLIN	1
	BRUSELA	5
	DUBLIN	10
	DÜSSELDORF	5
	ISTANBUL	7
	FRANKFURT	15
	FUERTEVENTURA	19
	GENEVA	12
	IBIZA	1
	CORUÑA	3
	LA PALMA	4
	LANZAROTE	13
	LAS PALMAS	21
	LISBOA	1
	MADRIL	65
	LONDRES	107
	MALAGA	30
	MANCHESTER	12
	MUNICH	15
	PALMA MALLORCAKOA	18
	PARIS	13
	ERROMA	8
	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2
	SEVILLA	19
	TENERIFE	14
	VALENTZIA	7
	VIGO	3
	ZURICH	6
Donostia	BARTZELONA	147
	MADRIL	233

Iturria: Egileek egina.

4.3.2 Jasotzaileen kalkulua

Inkesta horien emaitzak jasotzeko, inkestatutako garraibideetako ibilbide ertaineko eta luzeko zerbitzuak –jatorria edo helmuga Euskadin dutenak– batez besteko lanegun batean erabiltzen dituzten pertsonen bolumenei buruzko datuak erabili ditugu.

Operadoreek garraio-terminaletako joan-etorrien bolumenei buruzko informazioa eman dute: Aenak, aireportuei dagokienez, eta trenbide-operadoreek, tren-geltokiei dagokienez (Renfe Métrickak izan ezik, eta, kasu horretan, zirkulazio-neurketak erabili ditugu).

Autobus-geltokietan egindako inkestaren jasotzaileak kalkulatzeko, honako hauek hartu ditugu oinarri: alde batetik, bidaiarien garraio erregularreko lineen emakidak dituzten administrazioek emandako informazioa, eta, beste batetik, inkestatutako zerbitzuei egindako zirkulazio-neurketak. Lehen atalean deskribatutako zerbitzuen zirkulazio-neurketak egin dira, bai irteeretan, bai heldueretan, bi lanegunetan.

Sustapen Ministerioak emandako informazioa oso zehatza da, eta emakiden esleipendunak diren enpresek emandako informazioa egiaztatzeko erreferentzia gisa erabili dugu. Hala ere, enpresen informazioak badu alde on bat: geralekuen eta zerbitzu-lineen arabera xehetuta dago. Dena den, kasu horretan, Sustapen Ministerioak bidaiariei buruz emandako datuak probintziaren arabera daude sailkatuta, eta horiexek erabiliko ditugu inkestak zabaltzeko erreferentzia-unibertso gisa.

Ministerioaren datuak beste administrazio batzuek (Nafarroako Foru Aldundia, eta Arabako eta Bizkaiko Foru Aldundiak) emandako datuekin osatu ditugu.

Zenbait zerbitzuren kasuan, ez dugu bidaiarien bolumenari buruzko informaziorik lortu; beraz, ezin genuen lanegunetako batez besteko bolumena kalkulatu, eta, horretarako, zirkulazio-neurketetan bildutako datuak erabili ditugu.

Inkosten emaitzak eta haien jasoketak batez besteko lanegun bati dagozkio.

4.4 Emakidak kudeatzen dituzten administrazioen informazio-bilketa

Inkesta-prozesuez gain, EAEn pertsonak zein salgaiak garraiatzen dituzten operadoreei ere informazioa eskatu zaie, baita lineen ustiapenaren emakida ematen duten administrazio publikoei ere.

Bi kasuetan, 2015. urte osoko datuak eskatu ziren, eta horiek dira txosten honetan erabili direnak. Hala ere, 2016ko lehen sei hilekoko datuak ere eskatu zitzaizkien operadoreei eta administrazioei, inkesta-prozesuetan lortutako emaitzak benetako datuekin alderatzeko.

Pertsonen garraioari dagokionez, datuak eskatu zaizkie trenbide-, aireportu- eta kable-zerbitzuen emakida ematen dituzten administrazioei, eta pertsonen errepide bidezko garraio-zerbitzuei (hirikoak, hiriartekoak eta EAetik kanpokoak).

Salgaien zein pertsonen garraioari buruz eskatutako informazioa eman duten trenbide-operadoreak honako hauek izan dira: Euskotren, Euskotren - Tranbia, Renfe, Renfe Métrica eta Metro Bilbao.

EAEko aireportuetako bidaiari eta salgai kopuruari buruzko informazioa Aenak eman du.

Kable bidezko instalazioen (igogailuak eta funikularrak) erabiltzaileen kopuruari buruzko datuak Oteusek berak eman ditu.

Errepide bidezko garraio erregularreko operadoreei dagokienez, eta batik bat ibilbide luzeko lineen kasuan (alegia, jatorria edo helmuga EAetik kanpo dutenak), Sustapen Ministerioak informazio xehatua eman du (probintziaren arabera) bere administrazio-emakiden pean dauden lineei buruz. Orobat, probintzia mugakideetako administrazio publikoek, hala nola Nafarroako Gobernuak, kudeatutako lineei buruzko informazioa ere lortu da. Hiri-garraioko lineei dagokienez, foru-aldundiak eman dute informazioa, eta hiru hiriburuetako tokiko operadoreek (DBus, Tuvisa eta Bilbobus) informazio hori osatzeko datuak eman dituzte. Hiriarteko garraio-lineetako bidaiariei buruzko informazioa linea horien emakidak kudeatzen dituzten administrazioek eman dute: Gipuzkoako Foru Aldundiak, Arabako Foru Aldundiak eta Bizkaiko Garraio Partzuergoak.

Salgaiei buruzko informazioari dagokionez, lehen aipatutako operadoreek (Aena, Euskotren eta Renfe) ez ezik, Bermeoko, Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintariek ere fluxu horri buruzko datuak eman dituzte.

Azkenik, salgaien errepide bidezko garraioaren kasuan, bi informazio-iturri erabili dira: alde batetik, 2015eko Salgaien Errepideko Garraioaren Inkesta Iraunkorra (SEGII), Sustapen Ministerioak egina; eta, beste batetik, 2016ko salgaiei buruzko kordoi-inkesta, azterlan honetarako egina.

Kalkuluak egiterakoan, 300 lanegun hartu dira aintzat pertsonen garraiorako, eta, salgaien garraioaren esparruan, berriz, 290 lanegun.

5. ERANSKINAK

5.1 Denboraren balioen kalkulua

Errepideen erabiltzaileen Denboraren Balioa (DB) kalkulatzeko, aitortutako lehentasunei buruzko inkestan erregistratutako datuetan oinarritu gara. Inkesta hori 2016ko maiatzean egindako kordoi-inkestarekin batera egin zen.

Horretarako, prozedura hau egin da: 12.-17. galderen erantzunak denboraren balio-unitateen bidez adieraztea, baliorik gabeko erantzunak ezabatzea, eta, ondoren, denboraren batez besteko balioa eta dagokion ohiko desbideratzea kalkulatzeko. Galdera horiek ibilgailu arinen erabiltzaileei soilik egin zaizkie.

Taula honetan, kordoi-inkestan aitortutako lehentasun-egoerak ageri dira.

73. taula. DB kalkulatzeko erabilitako Aitortutako lehentasunei buruzko inkestako galderak. Kordoi-inkesta. 2016

ID	GALDERA	ERANTZUN POSIBLEAK	DB (€/h)
12	10 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	2,0 €	12,0
		1,0 €	6,0
		0,5 €	3,0
		Ezer ez	0,0
13	20 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	6,0 €	18,0
		3,5 €	10,5
		2,5 €	7,5
		Ezer ez	0,0
14	20 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	5,0 €	15,0
		2,5 €	7,5
		1,5 €	4,5
		Ezer ez	0,0
15	40 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	12,0 €	18,0
		8,0 €	12,0
		6,0 €	9,0
		Ezer ez	0,0
16	30 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	9,0 €	18,0
		6,0 €	12,0
		3,0 €	6,0
		Ezer ez	0,0
17	60 minutu aurrezteagatik, hau ordainduko nuke:	20,0 €	20,0
		15,0 €	15,0
		8,0 €	8,0
		Ezer ez	0,0

Iturria: Kordoi-inkesta. 2016.

Ahalik eta egiantzekotasunik handieneko azterketa baten bidez lortutako datuetan oinarrituta, ibilgailu arinen erabiltzaileen bidaien batez besteko denboraren balio hau kalkulatu da: 8,03 €/ordu, orduko 0,34 €-ko ohiko desbideratzearekin.

Behartutako mugikortasuna eta behartu gabekoa –hots, lanera edo ikastera joateko joan-etorriak eta gainerakoak– bereiziz gero, datuek agerian uzten dute behartutako

mugikortasunarekin lotutako balioak handiagoak direla. Horrek berresten du emaitzak sendoak direla.

Orobat, ibilbide labur, ertain eta luzeko joan-etorrien denboraren balioa kalkulatu da. Ibilbide laburreko joan-etorriek ordubetetik beherako iraupena dute; ibilbide ertainekoek, ordubetetik bi ordura bitarteko iraupena; eta ibilbide luzeko joan-etorriek, bi ordutik gorakoa.

74. taula. Denboraren balioen emaitzak. Ibilgailu arinak.

		BATEZ BESTE (€/ordu)	OHIKO DESBIDERATZEA (€/ordu)
Bidaia- arrazoia	Behartutakoa	8,44	0,56
	Behartu gabea	7,81	0,71
Bidaia- iraupena	Laburra (DB < ordubete)	6,55	0,71
	Ertaina (1h < DB < 2h)	7,73	0,58
	Luzea (2h < DB)	9,50	0,52
GUZTIRA		8,03	0,34

Iturria: Kordoi-inkesta. 2016.

5.2 EAEko errepideetako batez besteko abiadura

Gipuzkoako eta Bizkaiko batez besteko abiadurak lurralde horietako foru-aldundiek euren bide-sareetako zirkulazioen erregistroei buruzko urteko txostenetan argitaratutako datuetatik lortu dira. Txosten horiek oso zehatzak dira, eta Bizkaiko eta Gipuzkoako lurraldeei buruzko datu esanguratsuak lortzeko metodologia baliagarria erabili da haiek egiteko.

Txosten honetan erabili ditugun datuak aldundien txostenetan dauden daturik berrienak dira. Bizkaiaren kasuan, 2014. urtekoak dira, eta, Gipuzkoaren kasuan, ordea, 2013koak. Datu horien adierazgarritasuna egokitzen jo dugu; izan ere, 2014-2015 aldian, zirkulazioak ez dira aldundien txostenetan dokumentatutako abiadura-neurketak nabarmen aldatzeko bezainbeste handitu.

Arabako Lurralde Historikoan, Aldundiak ez ditu argitaratzen bere eskumeneko bideetako batez besteko abiadurei buruzko datuak. Hala ere, Arabako Foru Aldundiak bide-sareko zenbait tartetako batez besteko abiadurei buruz dituen datuak eman ditu. Aldundiak emandako datuetan ez dagoen tarte baterako, neurketa bat egin dugu ibilgailu flotante bat erabiliz.

Edonola ere, foru-aldundiek euren eskumeneko bideei buruzko informazioa eman dute. AP-68 autobidea Sustapen Ministerioaren eskumenekoa denez, ez dugu batez besteko abiaduren erregistrorik lortu. Hala ere, edukiera handiko eta pilaketa-maila txikiko bidea denez, eta bidesari-lekuen artean nahikoa distantzia dagoenez, autobideko abiadura tarte bakoitzeko fluxu libreko abiadura (autobideko tarte bakoitzeko gehieneko abiadura) izango dela erabaki da.

BATEZ BESTEKO ABIADUREN NEURKETA BIZKAIAN

Datuak lortzeko, honako iturri hau erabili da: 2014. urteko "Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2014.- Bizkaiko Foru Aldundia" txostena.

Txosten horretan, batez besteko abiadurak neurtzeko, 457,9 kilometroko bideak aztertu dira. Bizkaiko errepideen luzera osoaren % 35,2 bada ere, guztizko mugikortasunaren % 83,6 dagokio.

Abiadurak neurketa-tokietan ipinitako detektagailu magnetikoen bidez kontrolatzen dira.

Bizkaiko Foru Aldundiak argitaratutako txostenean, 20 ibilbidetako abiadurak ematen dira. Haietatik, bederatzi Lehenatasuneko Sarekoak dira, eta beste 11, berriz, Oinarrizko Sarekoak.

- A-8 (Hegoaldeko soluzioa)
- A-8 (Ugaldebietako soluzioa)
- N-637 (Rontegi-Derio)
- N-633 (Aireportua)
- N-644 (Portuko autobia)
- BI-604 (Bilbo-Asua)
- BI-631 (Bilbo-Bermeo)

- BI-637 (Algorta-Kukarra)
- BI-644 (Kareaga-Sestao)
- N-240 (El Gallo-Arabako muga)
- N-634 (Bilbo-Santander)
- N-634 (Bilbo-Donostia)
- N-636 (Durango-Beasain, Kanpazartik)
- BI-623 (Durango-Otxandio, Urkiolatik)
- BI-625 (Bilbo-Areta)
- BI-633 (Durango-Ondarroa)
- BI-634 (Algorta-Mungia)
- BI-635 (Lemoa-Gernika)
- BI-636 (Bilbo-Balmaseda)
- BI-737 (Derio-Erletxe)

Txostenean, datu hauek daude errepide eta noranzko bakoitzerako:

- Ibilgailuak lanegun batean
- Batez besteko abiadura, km/h-tan
- Abiadura-tartea
- Ortu-tarteak

Laburpen gisa, Bizkaian, abiadurarik handiena lehentasunezko sareko eta oinarritzko sareko edukiera handiko bideetan hartzen da (hurrenez hurren, 86,4 km/h eta 74,8 km/h).

75. taula. Batez besteko abiadura Bizkaiko errepideetan. 2014. urtea.

BATEZ BESTEKO ABIADURA (km/h)		
EDUKIERA HANDIKO BIDEAK	Lehentasunezko sarea	86,4
	Oinarritzko sarea	74,8
BIDE KONBENTZIONALAK	Lehentasunezko sarea	57,8
	Oinarritzko sarea	70,6

Iturria: Bizkaiko Foru Aldundia.

BATEZ BESTEKO ABIADUREN NEURKETA GIPUZKOAN

Datuak lortzeko erabili den iturria hau izan da: 2013ko "Gipuzkoako errepideetako zirkulazio-neurketen informazioa (2013a bitarteko bilketa). Gipuzkoako Foru Aldundia" dokumentua.

Aldundiak, aztertutako tarteetan ibiltzen diren ibilgailuen batez besteko abiadurak neurtzeko, ibilgailu flotantea erabili du.

Metodo hori honetan datza: neurketa-ibilgailuak (ibilgailu flotantea) aztertu nahi diren tarteetan abiadura jakin batean zirkulatzen du, aurreratzen dituen ibilgailu kopurua eta ibilgailu flotantea aurreratzen duten ibilgailuen kopurua berdina izan daitezen. Horrenbestez, datuak hartzeko erabilitako autoaren abiadura tarte horretako ibilgailu guztien batez besteko abiadura izango da.

Auto flotantearen metodoa erabiltzerakoan, honako alderdi hauek hartu dira kontuan:

- Aztertu beharreko tartearen hasierako eta amaierako puntuak zehaztu dira, baita zenbait kontrol-puntu ere, haietan atzerapenak erregistratzea garrantzitsutzat hartu bada.
- Azterketaren helburua ez da izan ikerketa espezifikorik egitea; hortaz, ibilbideak erdiko lanegunetan egin dira (astearte, asteazken eta ostegunetan). Alegia, astelehen, ostiral, asteburu, jaiegun eta opor-egunak alde batera utzi dira. Neurketak egiteko, autoak ez du ordu gorietan zirkulatu (lanera joateko eta itzultzeko bidaiak). Beraz, abiadurak honako ordu-tarte hauetan neurtu dira: 10:00etatik 14:00etara eta 16:00etatik 18:00etara. Horrenbestez, zirkulazioaren portaera neurri handi batean batez bestekoa izatea ziurtatu dugu. Eta zirkulazioaren batez besteko portaeratzat aztertutako tarteetan urtean zehar dagoen portaera hartu da.
- Ibilbide bakoitza hiru aldiz egin da noranzko bakoitzean. Hau da, sei abiadura-neurketa egin dira tarte bakoitzean, hiru noranzko bakoitzean.
- Ibilgailu flotantea kontrol-puntuetan igarotzea erregistratzeko eta atzerapenak zehazteko, denbora-irakurketak partzialki egin dira, kronometroak adierazitakoaren arabera (tartearen amaierako puntu bakoitzean, zeroan ipini da).

Behin hiru ibilbideetako abiadurak lortu ostean, tarte bakoitzeko abiadura kalkulatu da, batezbesteko aritmetikoa eginez.

Aldundiak argitaratutako dokumentuan jasotako analisisian, 17 ibilbide adierazi dira guztira: zazpi Lehenasunezko Saretik eta 10 Oinarrizko Saretik.

Lehenasunezko sarea

- AP-1
- AP-8
- A-15
- N-I
- N-634

- N-638
- N-121-A

Oinarrizko sarea

- GI-11
- GI-20
- GI-21
- GI-40
- GI-41
- GI-627
- GI-631
- GI-632
- GI-636
- GI-638

Txostenean, honako datu hauek jaso dira:

- Errepide bakoitzeko batez besteko abiadura (2006-2013), zentzu gorakorrean eta beherakorrean.
- Aztertutako tarte bakoitzeko batez besteko abiadura (2009-2013), zentzu gorakorrean eta beherakorrean.

Laburpen gisa, esan daiteke Gipuzkoan lehentasunezko sareko errepideetako batez besteko abiadura 83,9 km/h-koa dela, eta alde nabarmenak daudela autobide eta autobien eta bi noranzkoko errepideen artean (hurrenez hurren, 97,3 km/h eta 52,8 km/h). Oinarrizko sarean, berriz, batez besteko abiadura 64,8 km/h-koa da.

76. taula. Batez besteko abiadura Gipuzkoako errepideetan. 2013

BATEZ BESTEKO ABIADURA (km/h)	
Lehentasunezko sarea	83,9
Oinarrizko sarea	64,8

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia.

BATEZ BESTEKO ABIADUREN NEURKETA ARABAN

Bizkaiko eta Gipuzkoako aldundiek ez bezala, Arabako Foru Aldundiak ez du abiaduren erregistro automatizaturik argitaratzen. Hala ere, txosten honetarako berariaz eskatuta, 2013tik 2016ra bitarteko urte bakoitzeko batez besteko abiadurei buruzko datuak eman ditu. Datu horiek A-1, N-102 eta N-622 autobietan eta N-124 eta A-2622 errepideetan, adierazitako kilometro-puntuetan, dauden neurketa-tokietan lortutako datuetatik atera ditu.

77. taula. Batez besteko abiadurei buruzko datuak, Arabako Foru Aldundiak emanak (2013-2016).

ESTACION DE AFORO	ETD	NOMBRE DE LA ESTACION	CARRETERA	PK	2013	2014	2015	2016
240	ETD10	SUBIJANA DE ALAVA / SUBILLANA GASTEIZ	A-1	341+700	117	117	117	117
30	ETD22	KRISPIÑA / CRISPIJANA	A-1	347+140	112	113	112	112
40	ETD15	YURRE / IHURRE	A-1	348+800	113	113	113	112
50	ETD04	ABETXUKO	A-1	353+660	113	114	113	113
13	ETD13	DURANA	A-1	356+790	113	113	112	113
80	ETD26	VENTA EL PATIO	A-1	365+800	107	107	107	106
90	CASETA	ARRIETA	A-1	371+600	-	112	110	112
200	ETD20	SALVATIERRA	A-1	378+720	121	121	121	113
140	CASETA	MEZKIA	A-1	382+100	-	113	114	112
220	CASETA	URABAIN	A-1	386+530	-	111	111	108
230	ETD05	EGINO	A-1	391+450	119	119	119	118
133	CASETA	ARIÑEZ / ARIÑIZ	N-102	344+140	-	106	102	107
130	ETD09	GOMETXA	N-102	345+570	104	105	106	106
122	ETD21	CADIÑANOS	N-124	25+050	87	88	89	87
592	CASETA	ZAMBRANA	N-124	30+700	-	94	95	95
593	ETD11	ZAMBRANA	N-124	34+830	87	87	87	88
51	CASETA	ENLACE DE YURRE	N-622	4+720	-	89	101	104
840	ETD01	ENLACE DE ETXABARRI IBIÑA	N-622	7+290	114	115	115	115
844	ETD23	APODKA	N-622	9+690	108	109	109	109
100	CASETA	LETONA	N-622	12+870	-	115	105	108
101	ETD25	MURGIA	N-622	18+130	116	117	117	116
102	ETD02	PEAJE ALTUBE / AP68	N-622	23+300	76	76	75	75
680	CASETA	MONTEVITE / MANDAITA	A-2622	16+500	-	107	101	103
		Concesión del Estado a Autopista Vasco-Aragonesa. No se disponen de datos.	AP-68					

Iturria: Arabako Foru Aldundia.

A-2622 errepidean, Langraiz Oka-Uribarri Gaubea tartean, bi tarte daude:

- Langraiz Okatik Pobesera.
- Pobesetik Uribarri Gaubeara.

A-2622 errepiderako, Aldundiak emandako informazioa Langraiz Oka eta Subijana arteko lehen tartean dagoen neurketa-tokiari dagokio. Duela gutxi berritu dute tarte hori; hain zuzen, galtzada handitu eta ibilbidea zuzendu dute.

Bigarren tarteak, Pobes eta Uribarri Gaubea artekoak, Arabako tokiko beste errepide batzuen tipologia eta funtzionalitate berak ditu.

Bide-sarearen tarte horretan, neurketak lanean proposatutako helburuak eta irismenak osatzeko egin dira.

Pobes eta Uribarri Gaubea arteko tarteko batez besteko abiadura lortzeko, ibilgailu flotantea erabili da, iraileko lanegun batean, hain zuzen.

Hona hemen tarte horretan lortutako batez besteko abiadurak:

1. tarte. Pobes-Gesaltza Añana: 61 km/h
2. tarte. Gesaltza Añana-Espejo: 66 km/h
3. tarte. Espejo-Uribarri Gaubea: 64 km/h

5.3 Terminaletan egindako inkesten ustiapena

Atal honetan, Euskadiko garraio-terminaletan egindako inkestetan lortu diren datuen ustiapenaren emaitzak azalduko ditugu.

Fluxuen ezaugarriak zehatz-mehatz adierazteko, inkestak Euskadiko hiru hiriburuetakoko garraio kolektiboko (autobusa, trena eta hegazkina) terminaletan egin dira. Hain zuzen ere, Bilboko (Termibus), Donostia-San Sebastianko eta Vitoria-Gasteizko autobus-terminaletan egin ziren. Trenbide-terminaletan, honako hauetan egin ziren: Bilboko Abando eta Concordia geltokietan, Vitoria-Gasteizko Datoko geltokian eta Donostia-San Sebastianko Atotxako geltokian. Aireportuei dagokienez, inkestak Bilboko eta San Sebastianko aireportuetan egin ziren. Vitoriako aireportuan, aldiz, ez zen inkestarik egin, han oso bidaiari-hegaldi gutxi baitaude.

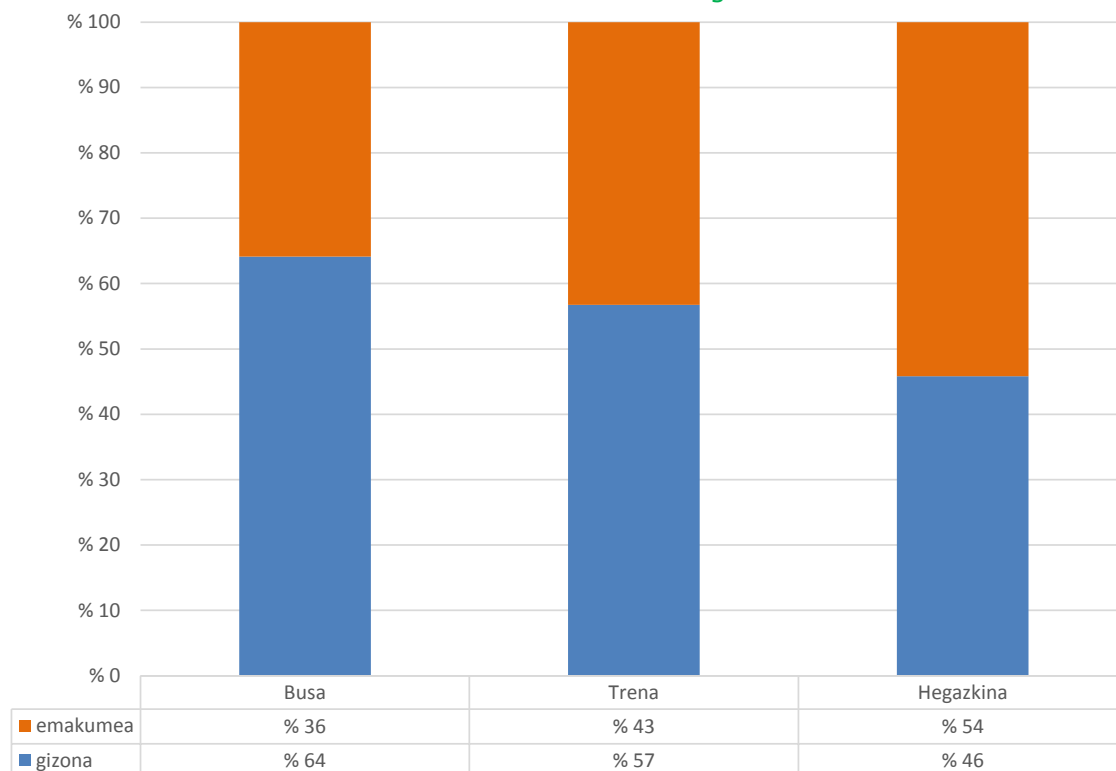
Garraio-terminaletan egindako inkesta horien helburua honako hau izan da: ibilbide ertaineko eta luzeko garraio kolektiboaren erabilerari buruzko ezagutza sakonagoa izatea, batez besteko lanegun batean. Jatorria edo helmuga Euskadin duten joan-etorriak soilik hartu dira aintzat, ibilbide ertaineko eta luzeko zerbitzuetan. Xehetasun handiagoa nahi izanez gero, ikus txosten honetako Metodologia atala.

Euskadiren eta kanpoko lekuen arteko ibilbide ertaineko eta luzeko zerbitzu erregularren lagin adierazgarri batean egin dira inkestak, 2016ko maiatzetik ekainera bitartean, lanegunetan eta eguneko ordutegian (6:00etatik 22:00etara). Inkestak ibilbide ertaineko eta luzeko zerbitzuen erabiltzaileei egin zitzaizkien, bai geltokietatik irteten zirenei, bai iristen zirenei.

Inkestatutako zerbitzuak zein emaitzak jasotzeko prozedura azterlan honetako Metodologia atalean azaldu dira.

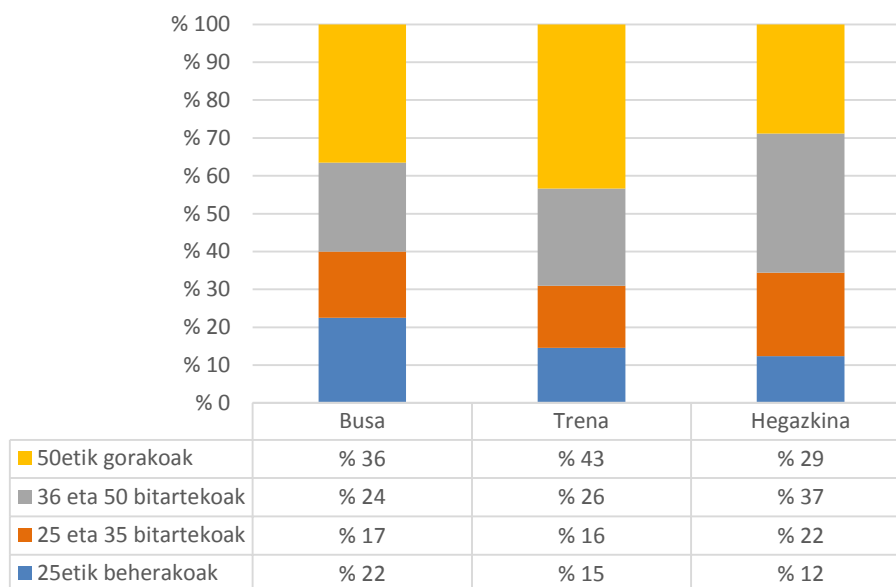
Emaitzak garraiobidearen arabera aurkeztu dira, laginaren tamaina EAE osoa adierazteko diseinatuta baitago.

49. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalen erabiltzaileen generoa. 2016



Iturria: Egileek egin, 2016ko terminaletak inkestetan oinarrituta.

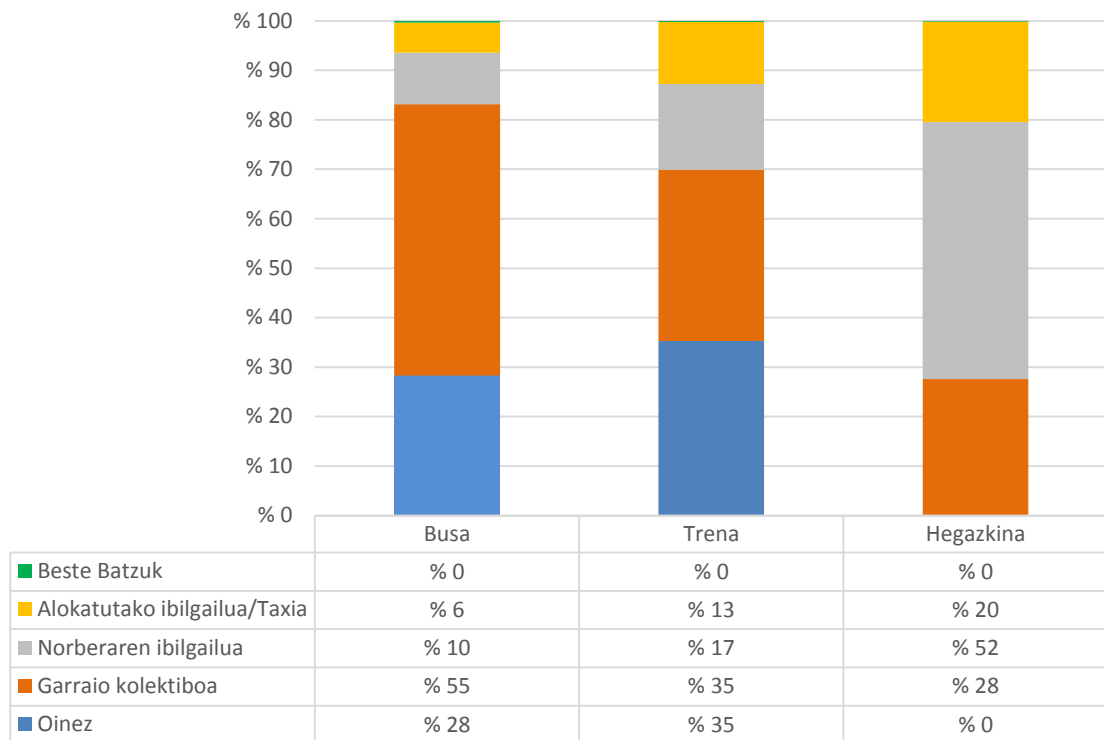
50. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalen erabiltzaileen adina. 2016



Iturria: Egileek egin, 2016ko terminaletak inkestetan oinarrituta.

Gehienbat, emakumeek eta pertsona gazteek erabiltzen dituzte autobus-terminalak. Trenbide-terminaletan ere, emakume erabiltzaile gehiago daude, eta, adin-taldee dagokienez, adineko pertsonak nagusitzen dira. Aitzitik, aire-terminaletan, gizonezkoen kopurua apur bat handiagoa emakumeena baino. Adin-talde nagusiei dagokienez, 35 eta 50 urte bitarteko pertsonak dira terminal horiek erabiltzen dituztenak, batik bat.

51. grafikoa. Garraio kolektiboko terminaletara iristeko erabilitako garraiobideak. 2016

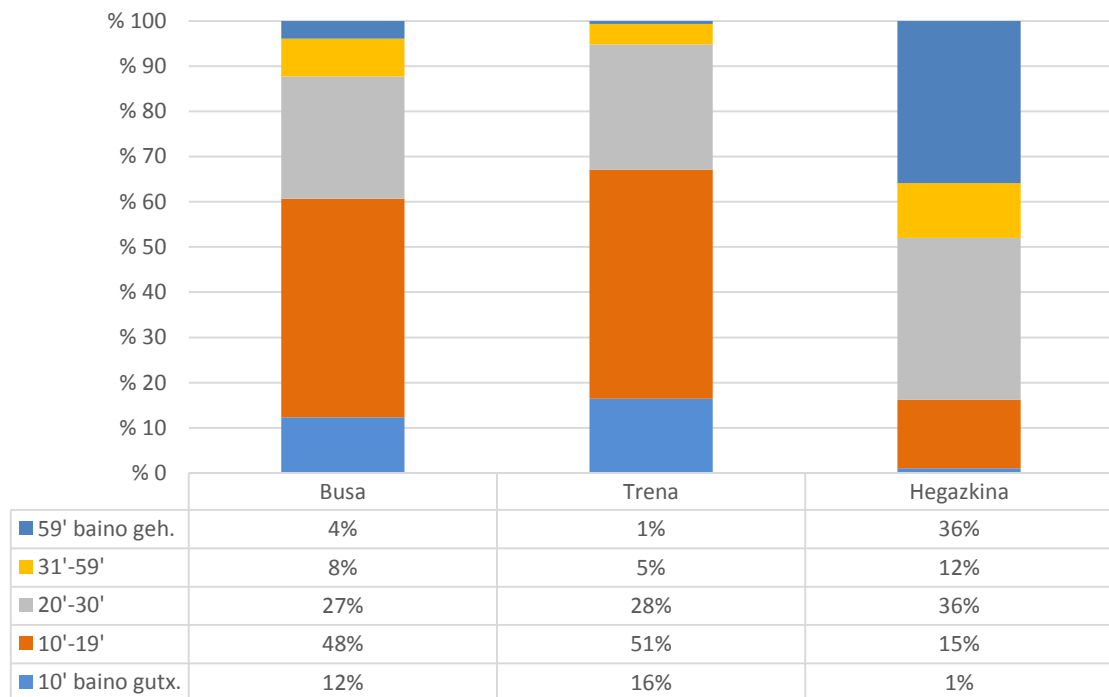


Iturria: Egileek egin, 2016ko terminaletako inkestetan oinarrituta.

*Garraio kolektiboa: hiriko edo hiriarteko autobusa, aldiriko trena, tranbia eta metroa.
Beste batzuk: Beste garraiobide batzuk.*

Terminaletara joateko garraiobideari erreparatuta, ikusten dugu erabiltzaile gehienak oinez joaten direla autobus- eta tren-terminaletara. Aireportuetara, berriz, oso jende gutxi joaten da oinez. Aireportuetara joateko garraiobide nagusia ibilgailu pribatua da (taxia, alokatutako autoa edo norberaren autoa). Kasu horretan, garraio kolektiboaren erabilera txikiagoa da. Aire-terminaletan, alokairuko ibilgailuen eta taxien erabilera da nagusi.

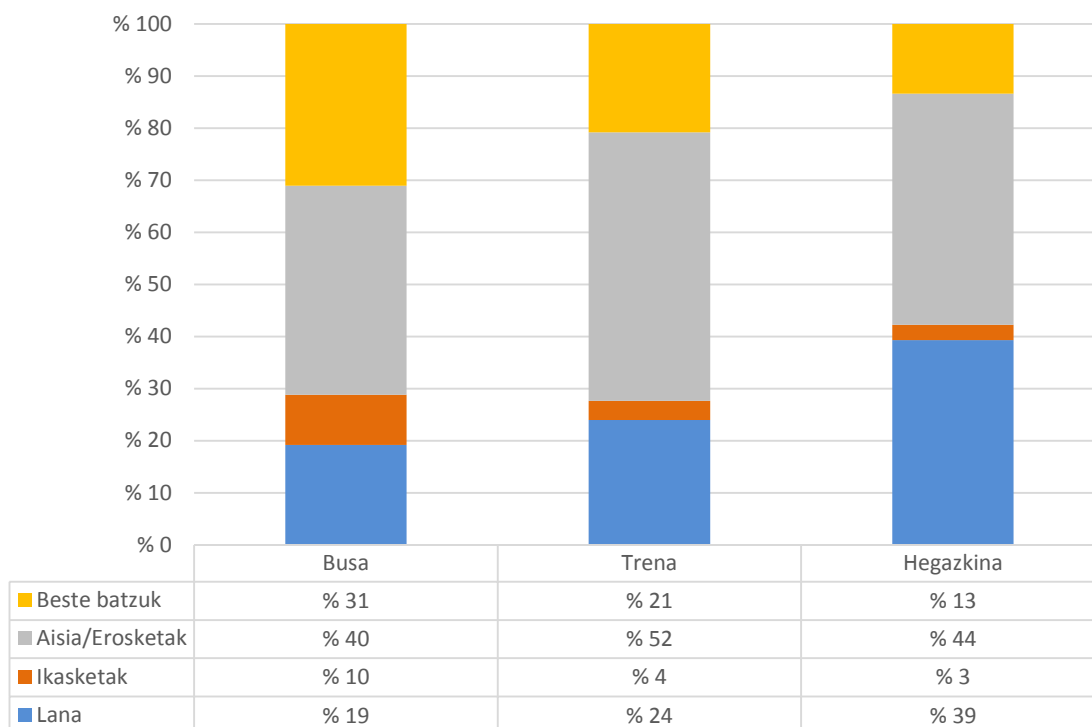
52. grafikoa. Garraio kolektiboko terminalera iristeko behar den denbora. 2016



Iturria: Egileek egina, 2016ko terminalerako inkestetan oinarrituta.

Erabiltzaileek adierazitakoaren arabera, askoz denbora gutxiago behar da autobus- eta tren-terminalera iristeko aireportuetara iristeko baino. Autobus- edo tren-terminal batera joaten diren bidaiarien % 60-70ek adierazten du 20 minutu baino gutxiago behar dituela. Aire-terminaletan, bidaiarien % 16k soilik esaten du hori. Beste muturrean, aireportuetara joaten diren bidaiarien % 36k adierazi du 59 minutu baino gehiago behar dituela iristeko. Autobus- eta tren-terminalak erabiltzen dituzten pertsonen % 5ek baino gutxiagok esan du denbora hori behar duela.

53. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminalak erabiltzeko arrazoiak. 2016



Iturria: Egileek egina, 2016ko terminaletako inkestetan oinarrituta.

Lana: ohikoa eta lan-kudeaketak.

Ikasketak: ikasketak.

Aisia/Erosketak: aisia, kultura, kirola, erosketak pertsonalak eta erosketak familiarak.

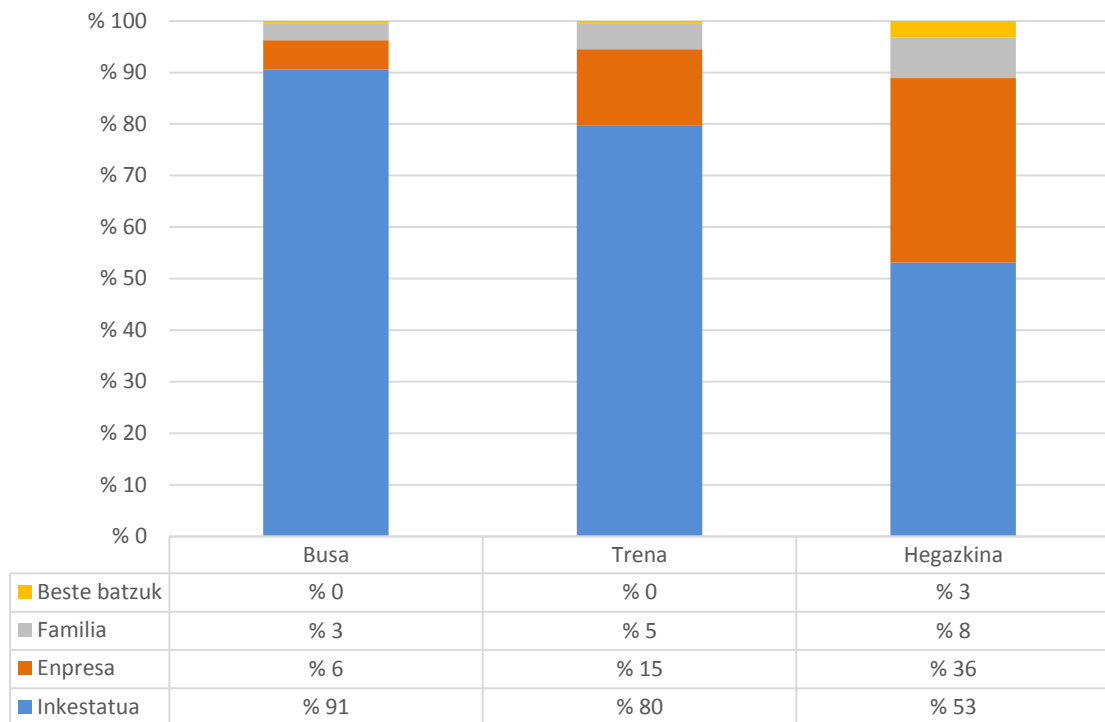
Beste batzuk: lagun egitea edo zaintzea, kudeaketa pertsonalak, etxeko edo familiako kudeaketak, medikua edo ospitalea eta beste kudeaketa batzuk.

Aisia/Erosketak dira ibilbide ertaineko edo luzeko joan-etorrien arrazoi nagusia aztertutako garraio kolektibo guztietan. Bereziki garrantzitsua da tren-terminalen erabiltzaileen artean.

Ikasketak dira hiru terminal moten erabiltzaileek gutxien aipatzen duten arrazoiak. Hala ere, azpimarratu behar da ikasketen ondorioz lekualdatzen diren pertsona gehienek autobus-terminalak erabiltzen dituztela.

Azkenik, lanarekin edo negozioekin lotutako joan-etorri asko (% 39) aire-terminaletatik egiten dira. Ehuneko hori nabarmen txikitzen da autobus-terminaletan, eta are txikiagoa da tren-terminaletan.

54. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminaletakako joan-etorrien kostuaren ordainketa. 2016

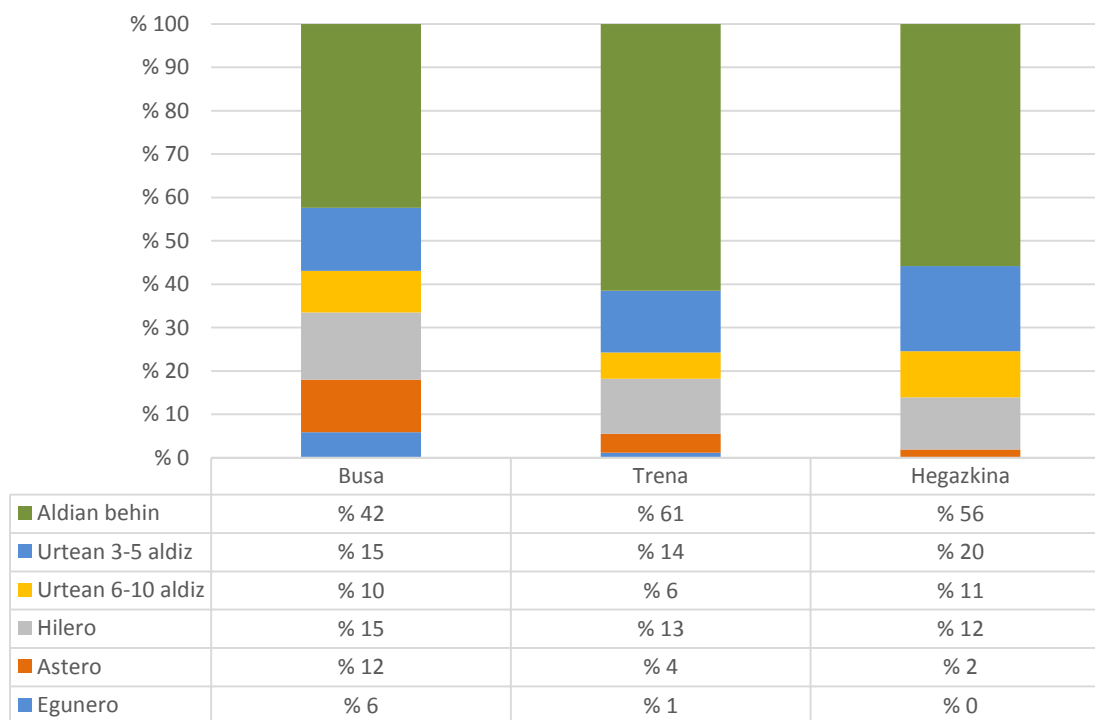


Iturria: Egileek egin, 2016ko terminaletakako inkestetan oinarrituta.

Joan-etorriaren ordainketari dagokionez, aipatzekoa da aire-terminalen kasuan gehienetan enpresak ordaintzen duela joan-etorriaren kostua. Joan-etorriaren arrazoiarekin du zerikusia horrek; izan ere, aireportuen erabiltzaileen % 39k adierazi du lana/negozioak direla joan-etorriaren arrazoia. Eskuarki, kasu horietan, bidaiaren kostua enpresaren kontura izaten da.

Autobus- eta trenbide-terminaletan, joan-etorriaren gastuak ordaintzen dituzten enpresen ehunekoa oso txikia izaten da (% 15etik beherakoa).

55. Grafikoa. Garraio kolektiboko terminaletakako joan-etorrien maiztasuna. 2016



Iturria: Egileek egina, 2016ko terminaletakako inkestetan oinarrituta.

Asterokoa: astean behin edo gehiagotan.

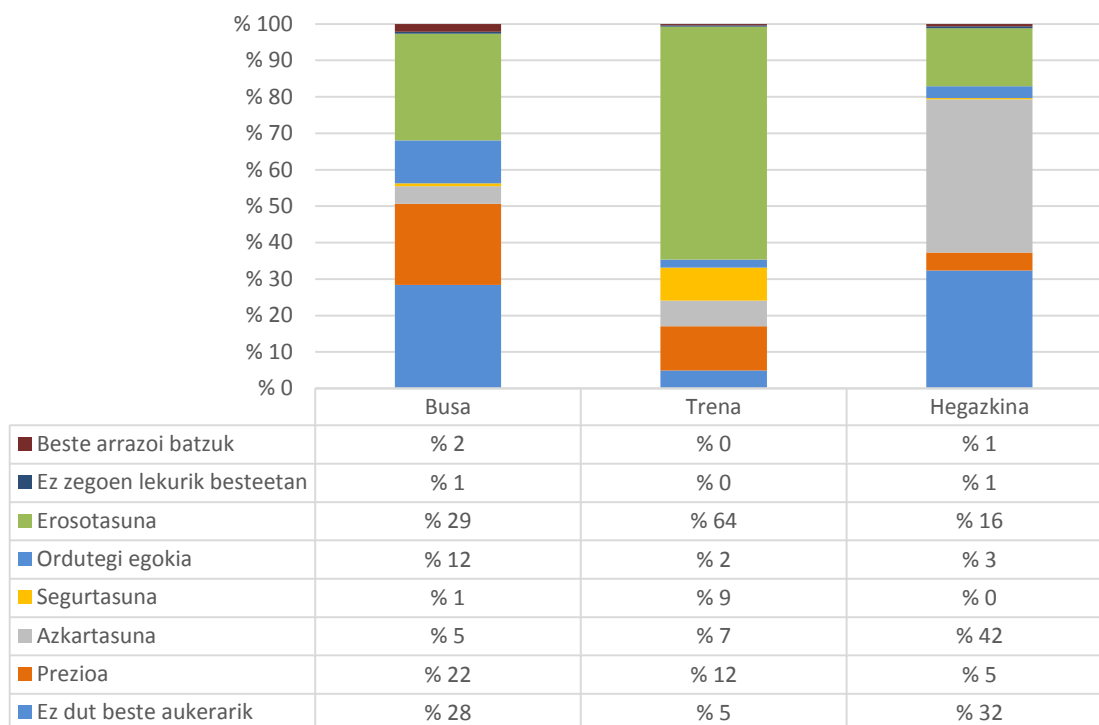
Hilerokoa: hilean behin edo gehiagotan.

Hiru garraiobideetan, azpimarratu beharrekoak dira aldian behingo joan-etorriak, hots, urtean hirutan edo gutxiagotan egiten direnak. Ibilbide ertaineko edo luzeko joan-etorriak izaten dira, eta, hortaz, zaila da horrelako bidaia asko egitea.

Hala ere, eta joan-etorrien ezaugarriak gorabehera, eguneroko eta asteko bidaiak nabarmentzen dira autobus-terminaletan. Funtsean, probintzia mugakideekin (Kantabria, Burgos, Nafarroa eta Errioxa) eskaintzen diren zerbitzuei dagozkie; oro har, behartutako mugikortasunarekin erlazionatutako bidaiak dira, maiz egiten direnak.

Aire-terminaletan, ia ez dago eguneroko bidaiarik. Asterokoak ere oso gutxi dira (% 2), eta urtean 3-5 aldiz egiten direnak, berriz, gehiago dira.

56. grafikoa. Garraio kolektiboko terminaletan garraiobidea aukeratzeko arrazoia. 2016



Iturria: Egileek egin, 2016ko terminaletako inkestetan oinarrituta.

Autobus-terminaletan, erabiltzaile gehienek honako arrazoi hauek aipatu dituzte: aukera bakarra izatea, prezioa eta erosotasuna. Halaber, erabiltzaile askok adierazi dute ordutegia egokia izateagatik aukeratu dutela garraiobidea.

Trena erabiltzen duten pertsona gehienek (% 64) erosotasuna aipatu dute garraiobide hori erabiltzeko arrazoi gisa. Prezioa eta segurtasuna dira beste bi arrazoi nagusiak, garraiobide horri dagokionez.

Joan-etorriak egiteko hegazkina erabiltzen duten pertsonen arabera, azkartasuna da hura erabiltzeko funtsezko arrazoia. Bestalde, erabiltzaileen % 32k azaldu du beste garraiobide bat erabiltzeko aukerarik ez dagoela.

