

2012

Euskadiko Garraioaren Panoramika



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

OTEUS

Euskadiko Garraioaren Panoramika 2012

EUSKO JAURLARITZA

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2014

Lan honen bibliografi a-erregistroa Eusko Jaurlaritzako Liburutegi Nagusiaren katalogoan aurki daiteke:
<http://www.bibliotekak.euskadi.net/WebOpac>

Argitaraldia: 1.a, 2014 otsaila
Ale-kopurua: 150 ale
© Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa
Ingurumen eta Lurralde Politika Saila
Internet: www.euskadi.net
Argitaratzailea: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Egilea: 
Gainbegiratze
eta zuzentze lanak: Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE
Inprimaketa: Eusko Jaurlaritzaren Inprenta eta Erreprografia Zerbitzua
Lege-gordailua: VI-0334/12

Aurkezpena

Pertsonen mugikortasuna eta salgaien garraioa funtsezkoak dira gure gizartearen ongizateari eusteko, eta aldi berean, jarduera ekonomiko handia sortzen dute. Bi arlo horiek eragin garrantzitsua dute gure lurraldeko ekonomian, gizartean eta ingurumenean, are eta garrantzitsuagoa gure lurraldearen kokapena eta orografia kontuan hartuz gero. Hori guztia dela eta, jarduera horietan jarri behar dugu arreta, eta horien egoera aztertu behar dugu, zer premia dauden jakiteko eta behar bezala planifikatzeko. Xede horretarako, txosten honek Euskadiko garraioaren ikuspegi orokorra ematen digu; hau da, Euskadiko garraioa zer egoeratan dagoen eta azken urteetan zer bilakaera izan duen azaltzen digu.

Azpimarragarria da oso garraio-sektoreak Euskadiko ekonomian duen garrantzia. Enpleguaren % 5 hartzen du, eta EAEko Balio Erantsi Gordinaren % 5,2 garraio-sektoreak sortzen du; horrez gain, EAEn dauden establezimendu guztien % 6,7k garraio-sektorearekin du lotura. Balio horiei egonkor eutsi zaie azken urtean; garraio-sektoreak sortutako BEGd % 1,6 jaitsi da, baina jaitsiera hori Euskadiko ekonomian baino txikiagoa izan da garraio-sektorean.

2012ko jarduera ekonomiko txikiagoak eragina izan du salgaien garraioan, eta hala, % 12 jaitsi da aurreko urtearekin alderatuta. Zehazki, errepideko garraioan, % 13ko jaitsiera izan da, eta salgaien trenbideko garraioan, are eta handiagoa, % 23ko jaitsiera, hain zuzen. Bestalde, portuko zirkulazioan, % 7,5eko jaitsiera izan da, eta salgaien aireko zirkulazioan oso txikia izan da eragina, % 1 baino ez baita jaitsi.

Pertsonen garraioari dagokionez, 2012an autobus- eta tren-zerbitzuetan, oro har, egin diren joan-etorriak % 1,4 gutxiago izan dira aurreko urtearekin alderatuta; zehazki, beherakadarik handiena hiriarteko joan-etorrietan izan da.

Aurreko urteen ildoari jarraituz, Euskadiko administrazioek azpiegiturak eta garraio-zerbitzuak hobetu dituzte; bereziki nabarmendu behar da trenbide-sare berriaren lanetan egin den aurrerapena, bai eta EuskoTrenen eta Metro Bilbaoren sare hobetzeko egin diren lanak, bidegorri-sareari eman zaion bultzada eta errepide-sarean egin diren hobekuntzak ere. Zalantzarik gabe, ekimen horiek guztiak oso lagungarri dira gure lurraldean mugikortasun iraunkorrak eta seguruak lortzeko bidean.

Amaitu aurretik, eskerrak eman nahi dizkiegu, urtero, txosten hau egiteko informazioa biltzen laguntzen duten administrazioei eta erakundeei. Hain zuzen ere, haiei zuzenduta dago lan hau. Espero dugu lagungarri izatea Euskadiko garraioaren egoera eta mugikortasuna aztertzeko, denon artean Euskadin mugikortasun- eta garraio-eredu iraunkorra lortzeko bidean aurrera egiteko.

ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA ANDREA
INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUA

0. EGINDAKOAREN LABURPENA	17
1. TESTUINGURU OROKORRA	27
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE	29
1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak	30
1.1.2. Garraio-sektorea EAEn	32
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak	32
b) Prezioen bilakaera	38
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2011N: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK	40
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak	40
a) Zuzentarauak	40
b) Erregelamenduak	40
1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak	43
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak	44
2. GARRAIOAREN ESKAINTZA EAE-N	45
2.1. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOA	48
2.2. TREN BIDEZKO GARRAIOA	54
2.2.1. Adif-Trenbide Azpiegituren Administrazioa	55
2.2.2. Feve	56
2.2.3. ETS-Euskal Trenbide Sarea: EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak	57
2.2.4. EAEko trenbide-sare berria - ETS eta Adif	64
2.3. AIREKO GARRAIOA	65
2.4. ITSASOKO GARRAIOA	66
2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA	68
2.6. BIZIKLETA	69
2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK	70
2.7.1. Gasteizko Garraio Zentroa	71
2.7.2. Arasur	72
2.7.3. Aparkabisa	73
2.7.4. Zaisa	74
2.8. GELTOKI INTERMODALAK	74
3. GARRAIOAREN ESKARIA 2012	77
3.1. BIDAIA-RIEN GARRAIOA	79
3.1.1. Magnitude nagusiak	79
a) EAE	79
b) Lurraldearen arabera	83
3.1.2. Errepide bidezko garraioa	86
a) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna	86
b) Garraiobide kolektibo bidezko mugikortasuna	89
3.1.3. Tren bidezko garraioa	92
a) Hiriko / metropoli inguruko garraioa	92
b) Hiriarteko garraioa	94
c) Eskualde arteko garraioa	96

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.1.4.	Aireko garraioa	98
3.1.5.	Itsasoko garraioa.....	102
3.1.6.	Kable bidezko garraioa	104
3.1.7.	Beste batzuk	105
3.2.	SALGAIEN GARRAIOA	105
3.2.1.	Errepide bidezko garraioa	107
3.2.2.	Tren bidezko garraioa.....	110
3.2.3.	Aireko garraioa	116
3.2.4.	Itsasoko garraioa.....	119
4.	GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK.....	127
4.1.	GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK	129
4.1.1.	Istripuak	130
4.1.2.	Bideko pilaketak	134
4.1.3.	Ingurumena.....	138
	a) Zarata	138
	b) Klima-aldaketa	139
	c) Energia-kontsumoa	146
	d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk	150
4.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK.....	152
5.	GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2012KO JARDUERAK	157
5.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK	159
5.2.	EAE-KO GARRAIO-POLITIKEN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK	160
5.3.	GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA	164
5.4.	2012KO JARDUERAK	164
6.	EAEKO GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK.....	173
6.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK.....	175
6.2.	ADIERAZLE SOZIALAK.....	176
6.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK	177
7.	ESTATISTIKAKO ERANSKINA	179
7.1.	ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA.....	181
7.1.1.	Establezimendu-kopurua	181
7.1.2.	Enplegua	193
7.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)	205
7.2.	GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA	213
7.2.1.	Garraio-eskaintza.....	213
7.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria	222
	a) Garraio kolektiboaren zerbitzu publikoak.....	222
	b) Errepideko garraioa	224
	c) Trenbideko garraioa	226
	d) Airekoa	232
	e) Itsasokoa	233

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria.....	234
a)	Errepideko garraioa	234
b)	Trenbideko garraioa	236
c)	Airekoa	237
d)	Itsasokoa	238
7.3.	GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA	244
7.3.1.	Istripuak	244
7.3.2.	Energia-kontsumoa	247
7.3.3.	Ingurumena.....	248

ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA 249

ITURRIAK	251
----------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	255
-------------------	-----

TAULA AURKIBIDEA

1.1. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2011-2012 aldian	34
1.2. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2012an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.....	36
1.3. taula	Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2011-2012	37
1.4. taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2009 eta 2012 artean.....	38
1.5. taula	EAEko KPI, taldeka. 2009-2012	39
1.6. taula	EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2009-2012	39
2.1. taula	EAEko garraio-sistema.	47
2.2. taula	EAEko errepide-sarea 2012an, errepide-motaren arabera.	49
2.3. taula	Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-27n, 2009-2012 aldian.	50
2.4. taula	Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2012an.....	52
2.5. taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2012an.....	52
2.6. taula	Motorizazio-indizea Europan, 2010ean eta 2011n ¹	54
2.7. taula	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2012an.	55
2.8. taula	Adifen eskaintzari buruzko 2012ko oinarritzko datuak.	56
2.9. taula	Feveren eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2010-2012 aldikoak.....	57
2.10. taula	Egun, EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2010-2012 aldiko oinarritzko datuak.	58
2.11. taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2010-2012 aldian.	61
2.12. taula	EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2012ko oinarritzko datuak.	63
2.13. taula	Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa ¹ 1995 eta 2012 artean.	66
2.14. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2012 artean.	67
2.15. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008-2012 aldian.....	67
2.16. taula	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.....	69
2.17. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2012ko abenduan).	69
2.18. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2012an.....	70
2.19. taula	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2012an.....	71
2.20. taula	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera.....	72
2.21. taula	Arasurreko jardueraren bilakaera.	72
2.22. taula	Aparkabisako jardueraren bilakaera.	73
2.23. taula	ZAISaren jardueraren bilakaera.	74
3.1. taula	Bidaia-irien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2012 aldian.	82
3.2. taula	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian.	83
3.3. taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian.....	83
3.4. taula	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2011	85
3.5. taula	Hiriburuaren barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2011.....	86
3.6. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoa autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2012 artean.	90
3.7. taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2012 artean	92

3.8. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2012 artean.	95
3.9. taula	Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2012 artean.	97
3.10. taula	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2012an. Abiapuntua eta/edo helmuga.	97
3.11. taula	Feveren bidaiarien probintzia arteko garraioa: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012.	98
3.12. taula	Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2012 artean.	101
3.13. taula	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2006 eta 2012 artean.	103
3.14. taula	Pertsonen kable bidezko garraioa 2006 eta 2012 artean.	104
3.15. taula	Bizkaia Zubiko zirkulazioa 2002 eta 2012 artean.	105
3.16. taula	Bidaiarien txalupen zirkulazioa 2004 eta 2012 artean.	105
3.17. taula	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2010 eta 2012 artean.	106
3.18. taula	EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2008 eta 2012 artean.	108
3.19. taula	Renfek garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2010 eta 2012 artean.	111
3.20. taula	Renfek garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2012an.	111
3.21. taula	Fevek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2012 artean.	113
3.22. taula	Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2012an.	115
3.23. taula	EuskoTrenek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2012 artean.	115
3.24. taula	Salgaien garraioa aireportuko ¹ , 1980 eta 2012 artean.	117
3.25. taula	Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2012 artean.	120
3.26. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2008 eta 2012 artean, zirkulazio-motaren arabera.	120
3.27. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2009 eta 2012 artean, produktu-motaren arabera.	121
3.28. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2012an.	124
4.1. taula	Ertzaintzak 2012an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera.	133
4.2. taula	2012an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.	135
4.3. taula	Errepideko pilaketen bilakaera. 2006-2012	136
4.4. taula	Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2011-12.	137
4.5. taula	Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2011-2012.	138
4.6. taula	Matrikulazioak ¹ , igorritako CO ₂ -ren arabera. 2009-2012	144
4.7. taula	Matrikulazioak ¹ , erregai-motaren arabera. 2009-2012	145
4.8. taula	Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2012ko abenduaren 31n.	146
4.9. taula	EAEko sistema orokorren lurzorua ¹ (azalera, hektareatan). 2011-2012.	151
7.1. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)	181
7.2. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	182
7.3. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)	183
7.4. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	184

7.5. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	185
7.6. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	186
7.7. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	187
7.8. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	188
7.9. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	189
7.10. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	190
7.11. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	191
7.12. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	192
7.13. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	193
7.14. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	194
7.15. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	195
7.16. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	196
7.17. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	197
7.18. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	198
7.19. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	199
7.20. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	200
7.21. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	201
7.22. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	202
7.23. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	203
7.24. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	204
7.25. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)	205
7.26. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	205
7.27. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)	206
7.28. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	206
7.29. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)	207
7.30. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	207
7.31. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)	208
7.32. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	208
7.33. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)	209
7.34. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)	210
7.35. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak).....	211

7.36. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)212
7.37. taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....213
7.38. taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)214
7.39. taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)215
7.40. taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)216
7.41. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)217
7.42. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)218
7.43. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)219
7.44. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)220
7.45. taula	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)221
7.46. taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)221
7.47. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)222
7.48. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)223
7.49. taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)224
7.50. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetako autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera225
7.51. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan226
7.52. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....226
7.53. taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)227
7.54. taula	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)228
7.55. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)229
7.56. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)230
7.57. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)231
7.58. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan)232
7.59. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....233
7.60. taula	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)233
7.61. taula	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....234
7.62. taula	Garraiatutako salgaien kantitatea 2012n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)235
7.63. taula	FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)236
7.64. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)237
7.65. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)238

7.66. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	239
7.67. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)	240
7.68. taula	Pasaiako portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	241
7.69. taula	Pasaiako portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)	242
7.70. taula	Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	243
7.71. taula	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2011 urteen artean, biktima-kopuruen arabera	244
7.72. taula	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak	245
7.73. taula	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak	246
7.74. taula	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera	247
7.75. taula	Lurzoruaren okupazioa. EAEko sistema orokorren lurzoria ¹ (azalera, hektareatan)	248

GRAFIKO AURKIBIDEA

1.1. grafikoa	Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2012 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009)	31
---------------	--	----

1.2. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren banaketa 2012an (%)	31
---------------	---	----

1.3. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2012n (%)	32
---------------	--	----

1.4. grafikoa	Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinen eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2010 (%)	33
---------------	---	----

1.5. grafikoa	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2012an ¹ , azpisektoreen arabera (%).....	35
---------------	--	----

3.1. grafikoa	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula ¹ . 2011.	80
---------------	---	----

3.2. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, arrazoiaren arabera (%).	81
---------------	---	----

3.3. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera (%).	81
---------------	---	----

3.4. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011n.	84
---------------	--	----

3.5. grafikoa	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011 ¹ artean	87
---------------	--	----

3.6. grafikoa	EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak 2011n: laburpen-mapa.	88
---------------	---	----

3.7. grafikoa	Kanpotik hiriburuera autoz egindako sarrerak. 2007-2011.	89
---------------	---	----

3.8. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuera autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2012 artean.....	91
---------------	--	----

3.9. grafikoa	Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2012 artean.	93
---------------	--	----

3.10. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2012 artean.....	94
----------------	--	----

3.11. grafikoa	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2012 artean.....	96
----------------	--	----

3.12. grafikoa	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2012an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%).....	98
----------------	--	----

3.13. grafikoa	Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2012 artean.....	99
----------------	---	----

3.14. grafikoa	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2012an, aireportuaren arabera.	102
----------------	---	-----

3.15. grafikoa	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2012 artean.	103
----------------	--	-----

3.16. grafikoa	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2011n, ehunekotan.	107
----------------	---	-----

3.17. grafikoa	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2012an.	109
----------------	--	-----

3.18. grafikoa	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2012an, ehunekotan.....	110
----------------	--	-----

3.19. grafikoa	Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2012an garraiatutako salgaiak, ehunekotan.....	112
----------------	--	-----

3.20. grafikoa	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2012an, ehunekotan.	113
----------------	---	-----

3.21. grafikoa	Fevek garraiatu dituen eta jatorria ¹ EAEn izan duten salgaien kopurua, 1990 eta 2012 artean.....	114
----------------	--	-----

3.22. grafikoa	Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2012 artean.	116
----------------	--	-----

3.23. grafikoa	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2012an, aireportuaren arabera.	118
----------------	---	-----

3.24. grafikoa	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2012an (%).	118
----------------	---	-----

3.25. grafikoa	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2012 artean.....	119
----------------	---	-----

3.26. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2012an: salgai-motak, ehunekotan.	123
----------------	---	-----

3.27. grafikoa	Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2012 artean.	125
3.28. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2012an: salgai-motak.	126
4.1. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%).....	129
4.2. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan).	130
4.3. grafikoa	Ertzaintzak eta Udaltzaingoak ¹ 2000 eta 2012 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak.	131
4.4. grafikoa	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2011n.	132
4.5. grafikoa	Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2012 arteko bilakaera.	134
4.6. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2011 (%).....	142
4.7. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2011 artean (%).	142
4.8. grafikoa	Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2011 artean.	143
4.9. grafikoa	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2002-2012 arteko bilakaera.	147
4.10. grafikoa	EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2012 (%)147	
4.11. grafikoa	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean148	
4.12. grafikoa	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2002-20112149	
4.13. grafikoa	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2002 eta 2012 artean.149	



0

Egindakoaren Laburpena

0. EGINDAKOAREN LABURPENA

2012an euskal ekonomiak izan duen bilakaeraren ildo berean, EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektorearekin lotutako establezimenduen eta enpleguaren kopuruak zein sektoreko balio erantsi godinak behera egin du urte artekoan (-% 1; -% 0,2 eta -% 1,6, hurrenez hurren). Dena den, kontuan hartu behar da 2012an izandako beherakadak aurreko ekitaldikoak baino nabarmenki baxuagoak izan direla, bai establezimenduei dagokionez bai enpleguari dagokionez (-% 1a 2012an eta -% 6a 2011n establezimenduen kasuan eta -% 0,2a 2012an eta -% 5,3a 2011n enpleguaren kasuan). Aldi berean, balio erantsi gordinak behera egin du 2012an (-% 1,6) 2011n % 3,5eko hazkundera izan eta gero. Hala ere, EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreak EAEko ekonomia osoan duen indarra mantendu du establezimenduei dagokionez (guztiakoaren % 6,7a 2011n eta 2012an), eta arinki hazi da jarduera hauei lotutako enpleguari dagokionez (guztizkoaren % 5a 2012an eta % 4,9a 2011n) eta balio erantsi gordinari dagokionez (guztizkoaren % 5,2a 2012an eta % 5a aurreko ekitaldian).

Bestalde, garraio modu desberdinei dagokionez, azpimagarria da aurreko urteetan bezala, errepideko garraioak nagusitasunari eutsi diola beste garraio-modu iraunkorrago batzuen aldean, trenbideko garraioaren edo itsas garraioaren aldean, adibidez.

EAEko garraio-azpiegiturak hobetzeko egin diren inbertsioei erreparatuz, 2012n jarduera hauek azpimarratu behar dira:

- *Errepide-sareko azpiegiturei* dagokionez, 2012an, egungo ekonomia-egoera zaila dela eta, bideak hobetzeari eta jada gauzatzen ari diren proiektuak, erritmo motelagoan, egiten jarraitzeari eman zaie lehentasuna errepideetako lanetan. Horren haritik, egin diren jarduera nagusiak ondorengoak izan dira:
 - Bizkaian, Bilboko A-8ren sarbide berrien lanekin jarraitu da; sarbide horiek San Mames ingurutik egingo dira, eta 2013ko udaberrirako daude aurreikusita. Bestalde, Autzaganekeo saihesbidea eta Gerediaga eta Elorrio arteko errepide erradiala eraikitzen hasi da; Bermeoko saihesbidearekin lotutako lanak egiten jarraitu da; eta, Leioan, EHUKo saihesbidea eraikitzeke lanak esleitu dira.
 - Gipuzkoan, Beasain-Durango ardatzean, GI-632 errepidearen azken zatia, Antzuola eta Bergara artekoa, eraikitzeke lanak esleitu dira.
 - Araban, 1.494 km errepideko hobekuntza- eta mantentze-lanak egiteko obrak esleitu dira, datozen bi urteetarako.
- *Trenbide-sareko azpiegiturei* dagokionez:
 - Donostia eta Irungo mugaren arteko hirugarren haria ezartzea errazteko lanak hasi ditu Adifek; lan horiei esker, trazadura horretatik pasatu ahal izango dute zabalera konbentzionaleko eta nazioarteko zabalera trenak.

Bestalde, zirkulazioaren segurtasun-sistema eta zirkulazioaren kudeaketa-sistema hobetu dira; horretarako, GSM-R komunikazio-sistema ezarri da Bilboko aldirietako sarean.

- Euskal Trenbide Sareari dagokionez, 2012. urtean egin dituen jarduerak hainbat ardatz garatzen lagundu dute:

- EuskoTrenek kudeatzen duen sareari dagokionez, Bizkaian aurrerapen handiak egin dira Artxandako Tunelaren proiektuan, otsailean tunelaren zuloa egin zuten, eta Durangoko proiektuan, abenduan lur azpiko pasabide inauguratu zuten eta bi geltoki berri zabaldu zituzten, bata Durangon, eta bestea, Trañan (Abadiño). Era berean, ekainean Etxebarriko zubi berria inauguratu zuten, Nerbioi ibaiaren gainetik doana, Etxebarri eta Basauri herrien artean Bilbo-Donostia linean.

Gipuzkoan, Ermua-Eibar-Elgoibar tartean burututako jarduerak nabarmentzen dira: irailean zerbitzuan jarri zen Eibarko geltoki berria, Txarakua-Azitain zatian bi bide egiteko lanak amaitu zituzten, Azitaingo geltoki berria egin zen, Txarakuako pasagunea kentzeko proiektua amaitu zuten, eta Amañako gereduaren eta Ardantzako geltokiaren arteko zatian bi bide egiteko lanak hasi zituzten, eta Amañako geltoki berria eraikitze lanak ere. Bestalde, maiatzean, Aia-Orio geltokira sartzeko gainerako oinezkoentzako pasabidea jarri zuten; proiektu hori Bilbo-Donostia lineako Aia-Orioko trenbide-saihesbidea eraikitze lanen baitan dago sartuta.

Azkenik, Donostialdeko metroaren esparruan egindako aurrerapen nagusiak Errekalde-Añorga zatiaren eta Lasarte-Errekaldeko proiektuaren irekierak izan dira. Era berean, Loiola-Intxaurrondo-Herrerako zatiko lanak amaitu dira eta lan hauen baitan bi geltoki berri egin dira Intxaurrondon eta Herreran, eta Herrera-Altza zatiko lanak egiten hasi dira.

- Metro Bilbaori dagokionez, 1. linean, Maidagango lurperatze-lanak amaitu dira, eta jada jendearentzat irekita dago eta Getxoko Ibarbengoako geltoki berriko obra zibilaren lanak amaitu dira; 2. linean Santurtzi-Kabiezes lineako tunelaren bi heren baino gehiago amaitu eta gaineztatu dira eta hasi dira bidea jartzeko lanak egiten, eta Kabiezesko geltokiko lanak ere ia amaituta daude, 3. linean Otxarkoagako, Zurbaranbarriko eta Uribarriko geltokietan, amaitu dituzte sartzeko kanoiak, eta San Antonioko eta Matikoko geltokiak ia gutiz amaituta daude.
- Azkenik, Tranbia-programaren baitan, Bilbon Basurtu eta La Casilla arteko tranbia zabaltzeko lanak hasi ziren apirilean, bi geltoki berriekin: lehenengoa, Basurtuko eskola publikoaren aurrean, eta bigarrena, La Casillako plazan. Bestalde, Gasteizko tranbiari dagokionez, irailean Abetxukoko adarraren bigarren fasea

funtzionamenduan jarri zen, bi geltoki berri daude: lehenengoa, Kristo kalearen hasieran, eta bigarrena, Maiatzaren bata kaleko plazan. Azkenik, EHU Leioa-Urbinaga-Barakaldo tranbiari dagokionez, 2012an, tranbiaren lantegiak eta kotxe-tokiak eraikitzeke lanak amaitu dira, Leioako metroaren 1. linearen geltokiaren ondoan.

- Trenbide-sare berriko azpiegiturei dagokionez, zehazki, Euskal Yaren Gipuzkoako adarrari dagokionez, 2012aren amaieran amaituta edota exekuzio-prozesuan daude Eusko Jaurlaritzari dagozkion zati guztiak. Horrenbestez, 59,1 kilometro (adarraren ibilbidearen % 77,6) eraikitzen ari dira, eta Donostiako eta Irungo behin betiko sarbideak nahiz Frantziarako lotura zehaztea baino ez da falta.

Bestalde, 2012aren amaieran amaituta daude Sustapen Ministerioak Adifen bidez gauzatu beharreko Gasteiz-Bilbo trazadurako 90,2 kilometroetako hiru zati (11,2 km), eta beste 11 zati exekuzio-prozesuan daude (45,6 km).

■ Aireko azpiegiturei dagokionez:

- Bilboko auerportuan ILS - Instrument Landing System (III. kategoria) sistemaren kategoria gorena instalatzeko lanak hasi dira; gailu horren bidez, pilotuek Loiuko aireportuan lur hartu ahal izango dute, ikuspen-baldintza txarretan.
- Aireportuko Eraginkortasun Plana oinarri hartuta, Aenak Forondako aireportuko ordutegia 24 ordutik 12 ordura murriztu du; beraz, gauez soilik dago funtzionamenduan, eta egunez nahiz asteburuetan itxita egoten da.

■ Itsas garraioko azpiegiturei dagokionez:

- Bilboko Portuko Agintaritzak martxan jarri zuen urria hasieran 7. arrapala A-3 kaian. Arrapala hori Brittany Ferries konpainiaren ferry-linearako erabiliko da; linea horrek, hain zuzen, salgaiak eta bidaiariak garraiatzen ditu Bilbo eta Portsmouth (Ingalaterra) artean, astean bi aldiz bi noranzkoetan. Era berean, itsas bidaiei bere bigarren terminala eraikitzen hasi zen urrian ere, eta 2014. urtearen hasierarako amaituta egongo da.
- 2012an, Pasaia Portuan Molinao kaiko 8. pabiloia eraikitzeke proiektuan sartutako lanak, Portuko arrantza-eremukoko instalazio berrien 1. proiektu osagarrian sartutako lanak, 2012ko Aglomeratu kanpainan sartutako lanak eta Molinao eta Capuchinos kaletan ingurumen-neurriak ezartzeko lanak amaitu dira.
- Bermeoko Portuari dagokionez, Bermeoko kofradiako kaia berreraikitzeke lanak egiten hasi dira; lan horien helburu nagusia da egungo kaiaren

ordez beste kai bat jartzea, mikropilote gaineko zimendu sakonak euskarri dituztela.

- Azkenik, Foru Aldundiek eta tokiko eragileek bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarea bultzatzen jarraitu dute EAE osoan. Ildo horretan, Euskadiko hiru hiriburuetakako bidegorri-sareak 184,9 kilometro izan ditu orotara, 2012. urtean; kopuru hori % 3 hazi da urte batetik bestera (179,6 km zituen 2011ean). Era berean, hiru lurraldeetan aurrera egin da, poliki-poliki, bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarearen garapenean.

Bestalde, garraio publiko kolektiboaren **eskaintzari** dagokionez, hau azpimarratu behar da:

- Errepideko garraio publikoari dagokionez, hiri barnekoan, Bilbobus, Dbus eta Tuvisa konpainiek 2011ko ezaugarri berdineko zerbitzuak eman dituzte. Zehazki, Bilbobusek 152 autobuseko eskaintza du, 43 lineatan, eta guztira, 578,6 kilometroko ibilbidea egiten dute; Dbus konpainiak 120 autobus izaten jarraitzen du, 36 lineatan banatuta, eta guztira, 247 kilometroko ibilbidea egiten dute; Tuvisak ematen duen hiri-zerbitzuan 86 autobus daude guztira, 15 lineatan banatuta, eta 201,6 kilometroko ibilbidea egiten dute Arabako hiriburuan barna.

- Trenbideko garraioari dagokionez, aldaketak eman dira hiri-zerbitzuetan eta hiriarteko zerbitzuetan. Hiri zerbitzuetan, Gazteizko tranbiak aurreko urteko mailetan eutsi dio biztanleriari eskainitako tren-kopuruari (96.538) eta, ondorioz, toki-kopuruari (14,7 milioi). Bilboko tranbiako eskaintza, aldiz, apur bat ahuldu da, 2012 urtearekin alderatuta, behera egin du bai trenen kopuruak, bai herritarrei eskainitako toki-kopuruak ere: % 4,6, bietan. Bestalde, Metro Bilbaok eskainitako kilometro kopurua % 3,9 hazi da aurreko urtearekin alderatuz. Joera positibo hori hauteman da, halaber, eskainitako auto-kilometroei eta toki-kilometroei dagokienez, % 9ko eta % 9,2ko urte arteko hazkundeak izan baitute, hurrenez hurren.

EuskoTrenek 2012an eman dituen zerbitzuei dagokienez, bidaiarien esku jarritako tokiak eta toki-kilometroak nabarmen handitu dira, % 14 inguru.

- Aireko garraioari dagokionez, EAEko aireportuetan joan-etorrien kopurua % 5,2an gutxitu da 2011. urtearekin alderatuz. Jaitsiera handiena Donostiako aireportuan gertatu da, aireontzien zirkulazioa % 10,2 txikiagoa izan baita, 2011rekin alderatuz. Bilboko aireportuan joan-etorriak % 5,2 gutxiago izan dira. Bestalde, salgaien garraiorea zuzenduta dagoen Gasteizko terminaleko azpiegiturak aurreko urteko jarduera-mailari eustea lortu du, % 0,4 handitu baita aireontzien zirkulazioa.

- Azkenik, itsasoko garraioari dagokionez, 2012. urtean, Anavas elkarteko merkataritza-ontzidiak 12 ontzi-enpresa ditu, eta enpresa horiek, guztira, 65 ontzi dituzte (aurreko urtean baino ontzi bat gutxiago). Hala eta guztiz ere, karga-bolumena ez da ia aldatu; 396,1 mila tona gordin mugitu ditu, eta 663 mila tona pisu hil.

EAEko mugikortasun-eskaera aztertuz, eutsi egin zaio egunean egiten diren joan-etorrien hazkunde-joerari. Zehazki, pertsonako mugikortasun-tasa % 2,3 hazi da 2007-2011 aldian: 2011n, 3,05 joan-etorri egin dira, eta 2007an, 2,98 egin ziren pertsonako. Alabaina, 2003-2007 aldian baino indar gutxiagorekin egiten ari da gora, aldi hartan % 8,4 egin baitzuen gora pertsonako mugikortasun-tasak: 2,75 joan-etorri, batez beste, 2003an, eta 2,98 joan-etorri, 2007an.

Garraio publiko kolektiboan, gutxitu egin da autobus eta trenetako zerbitzu publikoetan joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua, 2011ko datuen aldean (-% 1,4). Bilakaera epe luzeagora aztertuz, ikus daiteke 2000 eta 2012 artean garraio kolektiboaren erabiltzaile-kopurua % 11,2 hazi dela. Bestalde, garraio-motaren arabera banaketa zehatzago aztertuta, honako alde hauek ikus daitezke azken urteko bilakaeran:

■ Errepide garraioan:

- Hiri barneko garraioari dagokionez, Dbus eta Bilbobus konpainiek eskaera txikiagoa izan dute, baina ez maila berean (-% 0,9 eta -% 2,9, hurrenez hurren). Tuvisak, bestalde, % 2,4ko bidaiarien igoera izan du aurreko urtetik, eta Gasteizko tranbia abian jarri aurretik izan zuen jardueramailara hurbiltzea lortu du.
- Hiriarteko garraioari dagokionez, Lurraldebusek bilakaera positiboa mantzentzen du eta 20 milioi bidaiariko muga gainditu du (2011ko datuekin alderatuz, % 3,8ko igoera izan du). Dena den, Bizkaibusek eta AIA Arabako Hiriarteko Autobusek eskaria gutxitu dute % 0,5 eta % 1, hurrenez hurren.

Horri lotuta, esan behar da garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoaren barruan aztertu behar direla datu horiek; hau da, kontuan hartuta garraio-modu guztien eskaintza (autobusa, metroa eta tranbia) eta hiriko, hirialdeko eta metropoliko eremu guztietako eskaintza. Ikuspegi hori are eta nabarmenagoa da azken urteetan eskaintza handitu den eremuetan; adibidez, Bilboaldeko metropol-inguruan eta Gasteizen.

■ Trenbide garraioari dagokionez:

- Martxan jarri zenetik lehen aldiz, Metro Bilbaoko bidaiarien eskaria gutxitu egin da 2012an (-% 2,2); guztira, 87,6 milioi pertsona mugitu dira, hau da aurreko urtean baino bi milioi bidaia gutxiago egin dira.
- Euskotreneko tranbia-sistemari dagokionez, 2012an guztira % 0,6ko jaitsiera izan du aurreko ekitaldiarekin alderatuz. Jaitsiera hori Gasteizko tranbiaren eskarian izan den beherakadak eragin du (-% 2), horren zerbitzuak 150 mila pertsona gutxiagok erabili baititu. Bilboko tranbiak, aldiz, inoizko daturik onenak lortu ditu 2012an, eta martxan jarri zenetik, lehen aldiz gainditu du hiru milioi bidaiariko muga (3.084 mila persona); zehazki, % 2,8ko hazkundera izan du aurreko urtearekin alderatuta.

- Hiri arteko garraioari dagokionez, RENFEk, EuskoTrenek eta FEVEk beherakada izan dute erabiltzaile-kopuruan (-% 2,3; -% 4,6 eta -% 4,9, hurrenez hurren).

- Pertsonen aireko garraioari dagokionez, hazkunde-joera sendotu egin da EAEko aireportu azpiegiturak abiapuntu eta/edo helmuga dituzten desplazamenduen kopuruan. Joera hau, batez ere, Bilboko aireportuak izandako bilakaera positiboaren ondorioz gertatu da (+% 3a 2012an), euskal aireportuetako zirkulazio osoaren % 93,6aren arduraduna dena. Bestalde, Donostiako aireportuak % 5,8ko hazkundea izan du 2012an, eta beraz, azken urteetako beherazko joerari buelta eman dio. Gasteizko aireportuak, aldiz, azken urteetako beheranzko joera nabarmenarekin jarraitu du, eta 2012. urtean, zirkulazioa % 13,9 murriztu da.
- Azkenik, bidaiarien itsas garraioak –Bilboko portuan biltzen da guztia– % 6,2ko jaitsiera izan du 2011ean lortutako datuarekin alderatuta, eta, jaitsiera hori, batez ere, itsas bidaiek izan duten beherakadaren ondorioz gertatu da, aurreko urtean inoizko daturik onenak izan ondoren, % 14,8a gutxitu dira.

Salgaien garraioari dagokionez, 2012ko salgaien zirkulazioa 144.941 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, % 12,1eko jaitsiera 2011n egindako zenbatespenarekin alderatuta. Ziklo ekonomikoek garraio sektorean duten eragin nabariari egotz dakioke jaitsiera hori; beraz, egun bizi dugun nazioarteko krisi ekonomikoaren testuinguruan, eskaria gutxitzearen ondorio zuzena da. Garraio-moduak aztertuz gero, honako hau ikus daiteke:

- Errepidez garraiatu diren salgaien kopurua % 13,1 murriztu da 2012an EAEn, eta urtearen amaieran 88,5 milioi tona izan dira guztira. Beherakada hau eskualde barneko (-% 19) eta eskualde arteko (-% 7,8) garraioek izandako bilakaera negatiboaren ondorioz gertatu da. Horri dagokionez, eskualde barneko eta eskualde arteko zirkulazioa EAEko errepide bidezko salgaien garraio guztiaren % 47,5 eta % 47 izan dira, hurrenez hurren. Bestalde, nazioarteko zirkulazioak, mugitutako bolumen osoan askoz ere pisu txikiagoa duenak (zirkulazioaren % 5,4), aurreko urtean izandako jarduera-mailari eustea lortu du; gainera, % 0,5eko igoera txikia izan du.
- Trenbidez 3.105,7 mila tona salgai garraiatu dira guztira, aurreko ekitaldian izandako zirkulazioa baino % 23,1 gutxiago. Operadoreka, 2012. urtean EAEn trenbidez garraiatu diren salgaien % 69,5a RENFEk garraiatu du, % 26,9ko jaitsiera izan duena; FEVEk (mugimendu guztien % 27,8 du) % 9,1 gutxitu du jarduera; eta EuskoTrenek (garraiatutako zama guztiaren % 2,7 biltzen du) % 39,5eko jaitsiera izan du.
- EAEn salgaien aireko garraioa 2012an 36,9 mila tonakoa izan da, aurreko urtearekin alderatuz mugitutako salgaien kopuruan % 1,1eko beherakada suposatzen duena. Jaitsiera hori Bilboko aireportuko jardueran izandako beherakadak (-% 14,1) eragin du, ia erabat. Bestalde, Gasteizko aireportuak aurreko ekitaldiko jarduera-mailari eutsi dio (-% 0,1) eta Donostiako aireportuak % 11ko hazkundea izan du. Zentzu honetan, nabarmena

da EAEn Gasteizko aireportua nagusia dela salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. 2012an, Arabako Terminalak hartu du euskal aireportu azpiegiturretan mugitutako karga guztiaren % 93,8.

- Azkenik, EAEko portuko jarduera ahuldu egin da, industria-jardueraren beherakadaren ondorioz; guztira, % 8,5eko jaitsiera izan du. Azpiegiturei dagokionez, Bilboko portuan (EAEko itsas garraio guztiaren % 89,8a) % 7,8 jaitsi da zirkulazioa; Pasaiaiko portuan (mugitutako salgai guztien % 9,4a), berriz, % 4,6ko atzerakada izan da. Bermeoko portuak, aldiz, salgaien garraio txikiagoarekin (guztizkoaren % 0,8a), jardueraren % 2,2ko hazkudea izan du.

Garraio-jarduerak sortutako **kanpo-eragin** kaltegarriei dagokionez, gogorarazi behar da 2008. urtean 1.700 milioi euro izan zirela, 2004an baino % 12,9 gutxiago. Nolanahi ere, kontuan hartu behar da ezbehar-kopurua eta airearen kutsadurak eragindako kostuak direla kanpo-eraginaren artean behera egin duten osagai bakarrak.

Istripuen aurkako borrokan arreta jarritz, 2010-2014 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburu nagusia da errepidean izandako biktima-kopurua gutxitzea. Honen ildotik, 2012an aurreko urtean baino bi pertsona gutxiagok galdu dute bizia Euskadiko errepideetako zirkulazio-istripuetan (58 pertsona 2012an eta 60 pertsona 2011n).

Bideetako pilaketei dagokionez, motorizazio-indizeak 2012an izandako beherakada txikiaz ez bezela, pilaketek sortutako kostuek gora egin dute hiru osagaietan (hirikoa, hiri artekoa eta gorabeherak).

Garraio-sektoreak ingurumeneari duen eraginari dagokionez, hauek azpimarratu behar dira: zaratatutako kostuek gora egin dute (% 6,4), errepidearekin lotutako arrazoiaren ondorioz; 2011ean, sektoreko CO2 igorpenak gutxitu egin ziren (-% 1,4); eta 2012n, sektoreko energia-kontsumoa handiagoa izan da (% 4,8).



1

Testuinguru Orokorra

1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Atal hau lantzen hasi aurretik, metodologiarekin lotutako zenbait gai argitu behar dira, ezinbestean.

Lehenik eta behin, aipatu behar da garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenean (Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011), EJSN-2009 hartu zela informazio-iturritzat, bai establezimenduei eta enpleguari buruzko informazioa lortzeko, bai balio erantsi gordinari (BEGd) buruzko informazioa lortzeko.

Bestalde, kontuan izan behar da, panoramikaren txosten honetan, berrikuntza bat dagoela establezimenduei eta enpleguari buruzko informazioan; izan ere, zehaztasun handiagoz banatu dira garraioarekin uztartutako jarduerak. Honela banatu dira, beraz, lehen multzo berean lantzen ziren jarduera horiek:

- ▶ Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak.
- ▶ Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak.
- ▶ Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak.
- ▶ Garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak: hainbat garraio-modurekin uztartutako jarduerak biltzen ditu, bidaiariarenak eta/edo salgaiarenak.

Horri dagokionez, adierazi behar da banakatze hori 2011ko eta geroagoko informazioari dagokiola soilik.

Bestalde, txosten honetan, lehenbiziko aldiz sartu da hodi-sare bidezko garraioari buruzko informazioa, establezimenduen eta enpleguaren arloan; dena dela, establezimenduei eta enpleguari buruzko zifra orokorretan ez du aldaketa handirik eragin, panoramikaren aurreko txostenekin alderatuta. Hala ere, azterketa homogeen bat egite aldera, establezimenduei eta enpleguari buruz 2009az geroztik emandako datuak irizpide berriaren arabera berrikusi dira txosten honetan.

Beste behin ere, amaitu aurretik gogora ekarri behar da balio erantsi gordinaren azken ekitaldiko informazioa behin-behinekoa dela beti, Kontu Ekonomikoetan baitu jatorria. Horri dagokionez, garraioaren panoramikaren txostenaren aurreko argitalpenean (Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011) 2011ri buruz aurkeztutako behin-behineko datuak erabili beharrean, behin betiko datuak adierazi dira. 2012ri buruzko datuak, ordea, behin-behinekoak dira.

1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak

Garraio-jarduerak garrantzi handia du gure ekonomian; hala adierazten du sektoreko establezimendu-kopuruak, jarduera horretan lan egiten duten pertsonen kopuruak eta garraio-jarduerak sortzen duen balio erantsi gordinak.

Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalako (EJSN-2009) 49. ataletik 53.era bitartekoek osatzen dute garraioaren eta posta-jardueren sektorea (H atala: Garraioa eta biltegiatzea). Kapitulu honen hasiera makrosektore horri buruzkoa da, hain zuzen.

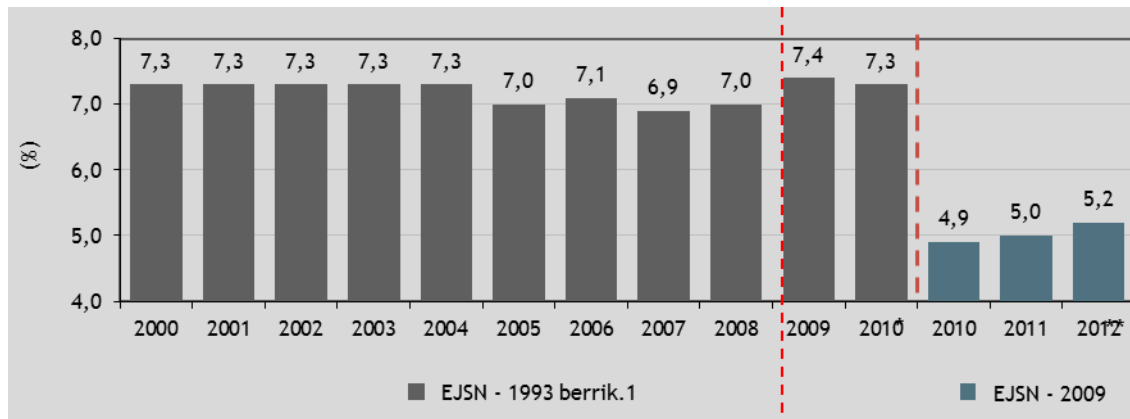
Hainbat iturritatik jasotako informazioaren arabera, magnitude nagusiek kopuru hauek izan dituzte 2012. urtean:

- **12.304 establezimendu** daude jardunean EAEn garraioaren eta posta-jardueren sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino % 1 txikiagoa da (12.430 establezimendu zeuden 2011n); EAEko ekonomia oro har kontuan hartuta % 0,5 jaitsi da establezimenduen kopurua (184.471 establezimendu 2012an, eta 185.454 establezimendu 2011n).
 - EAEko establezimendu guztien % 6,7 da (aurreko ekitaldiko pisu bera).
- **43.800 pertsona** aritu dira lanean sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino % 0,2 txikiagoa da (43.892 pertsona egon ziren lanean 2011n); EAEko ekonomian oro har izan den beherakada (-% 1,9) baino askoz ere txikiagoa izan da (873.121 pertsona aritu dira lanean 2012an, eta 890.093 pertsona, 2011n).
 - EAEn lanean aritu direnen % 5 da (% 4,9, aurreko ekitaldian).
- **2.959,5 milioi euroko balio erantsi gordina (BEGd)** sortu du sektoreak. Zenbateko hori:
 - aurreko urtekoa baino % 1,6 txikiagoa da. EAEko ekonomia oro har hartuta, berriz, balio erantsi gordina % 4,6 jaitsi da.
 - EAEko ekonomiaren BEGd osoaren % 5,2 da, aurreko ekitaldian lortutakoa baino apur bat handiagoa (% 5 2011n).

Denbora-ikuspegi zabala aintzat hartuta (2000-2012 aldia), EJSN sailkapenaren aldaketa dela-eta ezin da egin sektore honek EAEko ekonomiaren balio erantsi gordinean izan duen pisuaren azterketa homogenea; izan ere, sektorearen hedadura aldatu egiten da aplikatutako EJSN sailkapenaren arabera (garraioaren eta komunikazioen sektorea EJSN-1993 1 berrikuspenean sailkapenean, eta garraioaren eta posta-jardueren sektorea, EJSN-2009 sailkapenean). Hala eta guztiz ere, azterketa bi denbora-alditan banatuta egin daiteke: 2000-2010 aldia (EJSN-1993 1. berrikuspenean sailkapenaren arabera) eta 2010-2011 aldia (EJSN-2009 sailkapenaren arabera). Horrela banatuta, ikusten dugu sektoreak ekonomiaren balio erantsi gordinari egindako ekarpena handitu egin dela apur bat azken bi urte hauetan.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

1.1. grafikoa **Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2012 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009)**



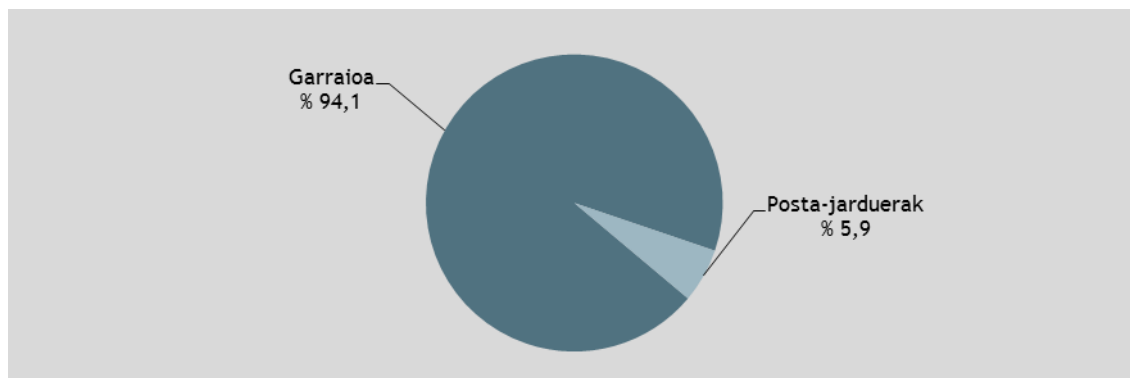
* 2010ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-1993 1. berrikuspena) aurrerapena izan zen.

** 2012ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-2009) aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

2012. urteari dagokionez, garraio-jarduerak garraioaren eta posta-jardueren sektoreak sortutako BEGd osoaren % 94,1 eragin du. Zehazki, garraio-jarduerak 2.784,3 milioi euroko ekarpena egin du, eta posta-jarduerak, berriz, 175,2 milioi eurokoa.

1.2. grafikoa **EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren banaketa 2012an (%)**



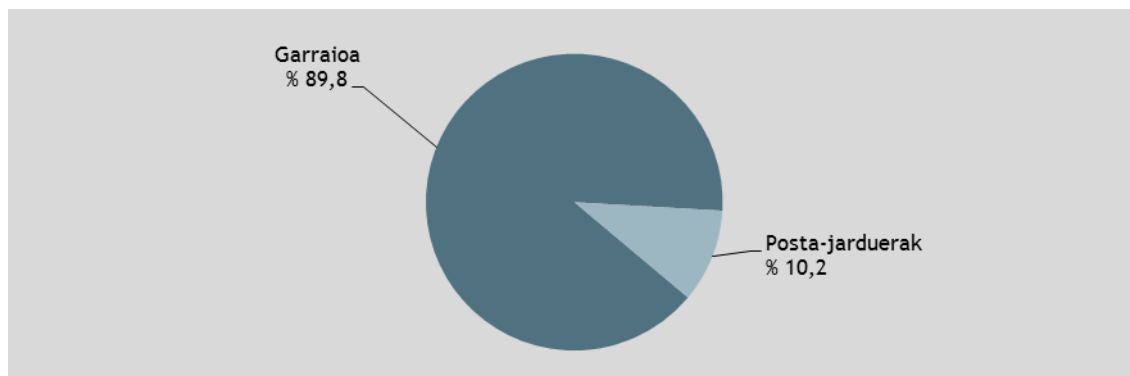
¹ BEGd-ari buruzko 2012ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009).

Enpleguari dagokionez, garraioak sektoreko guztizko enpleguaren % 89,8 biltzen du, eta posta-jarduerak, gainerako % 10,2a.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

1.3. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2012n (%)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

1.1.2. Garraio-sektorea EAE

Garraioaren eta posta-jardueren makrosektorea labor-labor aztertu ondoren, garraioaren sektorea aztertuko dugu, EJSN-2009 sailkapeneko 49. ataletik 52. atalera bitartekoek osatzen duten sektorea, alegia.

a) *Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak*

Garraio-sektorea aztertuko dugu orain. Hona hemen alderdi azpimarragarrienak:

- 2012an, **11.637 establezimenduk** jardun dute garraio-sektorean.
- Guztira, **39.326 pertsonak** jardun dute lanean.
- 2.784,3 milioi euroko balio erantsi gordina sortu du sektoreak.

Establezimenduei dagokienez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoko establezimenduen % 6,3 izan da; 2011n izan zuen pisua (% 6,4) baino apur bat txikiagoa, alegia.

Enpleguari dagokionez, berriz, EAEko establezimenduei lotutako guztizkoaren % 4,5 du, 2011n izandako kuota (% 4,4) baino apur bat gehiago.

Balio erantsi gordinari dagokionez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoaren balio erantsiaren % 4,9 sortzen du, aurreko ekitaldian sortutakoa baino gehiago (2011n % 4,7).

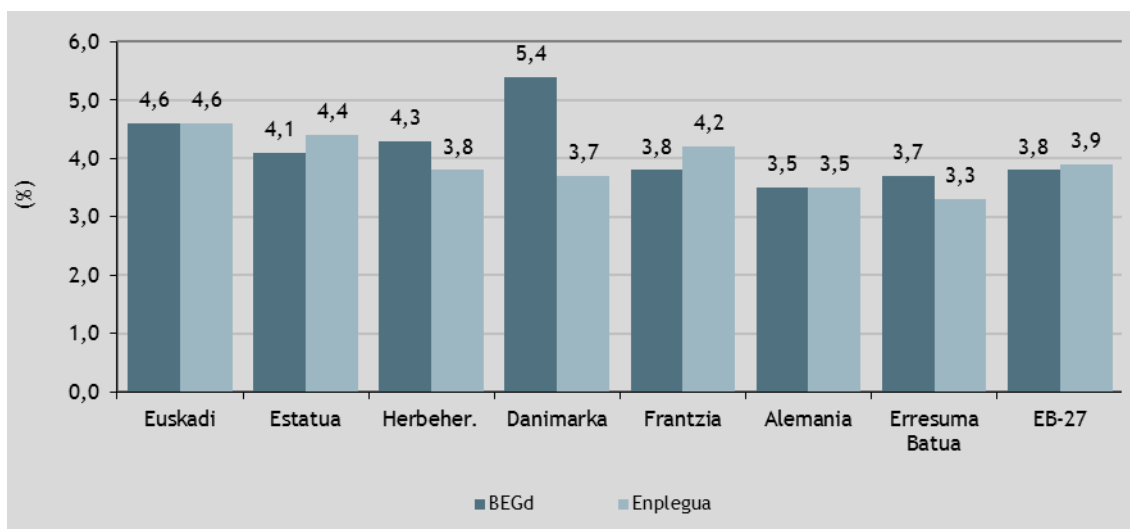
Garraio-sektoreko biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera aztertuz, gizonak guztizkoaren¹ % 85,7 izan dira 2012an, eta emakumeak, gainerako % 14,3a.

¹ Iturria: Eustat, BJA (Biztanleria Jardueraren Arabera sailkatzeko inkesta). Zehaztasun gehiagorako, ikus GISEn "II.3 Lan Merkatua" taldeko adierazleak EUSGABEren web-orrian: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Hurrengo grafikoak erakusten duenez (2010eko datuak ditu, urte horretakoak baitira Europako azken datu agregatuak), garraio-sektorearen magnitude ekonomiko horiek handiagoak dira EAEn, Estatuan eta Europar Batasun osoan baino. Zehazki, balio erantsi gordin osoari egiten dion ekarpena kontuan hartuta, 2010ean Estatuak Euskadik baino % 0,5 gutxiago lortu zuen; EB-27rekin alderatuz, berriz, aldea % 0,8koa izan zen. Enpleguari dagokionez, aldeak txikiagoak dira, Estatuak eta EB-27k bi eta zazpi hamarreneko aldea baitute EAerekin, hurrenez hurren.

1.4. grafikoa Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2010 (%)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila, Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda eta Kontu Ekonomikoak, EAEko datuei buruzkoak; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013, eta Economy and Finance Statistics (Eurostat) Estatuak eta gainerako herrialdeetarako. Behatokiak egina.

i) Azpisektoreak

Establezimenduak eta establezimenduei loturiko enplegua azpisektoreka aztertzen baditugu, ikus daiteke 2012an salgaien errepideko garraioak izan duela establezimendu guztien % 6,6 (7.682), eta enpleguaren % 44,2 (17.378 pertsona). Tarte handia dago hortik bigarrenera, alegia, pertsonen lurreko garraiora; horrek establezimenduen % 21,9 izan du (2.547), eta enpleguaren % 21 (8.252 pertsona). Segidan, garraioarekin uztartutako jarduerak agertzen dira, orotara establezimenduen % 11,1 (1.295) eta enpleguaren % 30,3 (11.930) dutenak; horien artean, bereziki azpimarratu behar da garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak azpisektorea, establezimenduen % 7,1 (827) eta enpleguaren % 16,5 (6.491) baitu. Hortaz, hiru azpisektore horiek garraioaren arloko EAEko establezimendu guztien % 99 osatzen dute, eta establezimendu horiei loturiko guztizko enpleguaren % 95,5. Gainerako azpisektoreen pisua oso txikia izan da.

1.1. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2011-2012 aldian

	Establezimenduak				Enplegua			
	2011		2012		2011		2012	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Bidaiaien lurreko garraioa*	2.560	21,7	2.547	21,9	8.192	20,8	8.252	21,0
Salgaien garraioa errepidez	7.909	67,1	7.682	66,0	18.318	46,5	17.378	44,2
Bidaiaien hirien arteko garraioa trenez	62	0,5	62	0,5	1.106	2,8	1.074	2,7
Salgaien garraioa trenez	6	0,1	8	0,1	72	0,2	77	0,2
Hodi-sare bidezko garraioa	5	0,0	4	0,0	41	0,1	37	0,1
Bidaiaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	16	0,1	17	0,1	52	0,1	55	0,1
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	12	0,1	14	0,1	293	0,7	392	1,0
Bidaiaien aireko garraioa	8	0,1	8	0,1	101	0,3	131	0,3
Salgaien aireko garraioa	6	0,1	0	0,0	55	0,1	0	0,0
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak.	283	2,4	314	2,7	2.646	6,7	2.917	7,4
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	106	0,9	120	1,0	1.491	3,8	1.395	3,5
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	26	0,2	34	0,3	833	2,1	1.127	2,9
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	783	6,6	827	7,1	6.230	15,8	6.491	16,5
GUZTIRA	11.782	100,0	11.637	100,0	39.430	100,0	39.326	100,0

(*) Barnean hartzen ditu hiriko eta hirien arteko garraioa errepidez eta beste lurreko garraio-mota batzuk (trena, funikularrak eta abar), baldin hirikoak eta hirialdekoak badira.

(**) Barnean hartzen ditu garraiatzeko hainbat modurekin uztartutako jarduerak, bidaiaienak nahiz salgaienak (EJSN 2009ko talde hauek: 5210, 5224 eta 5229).

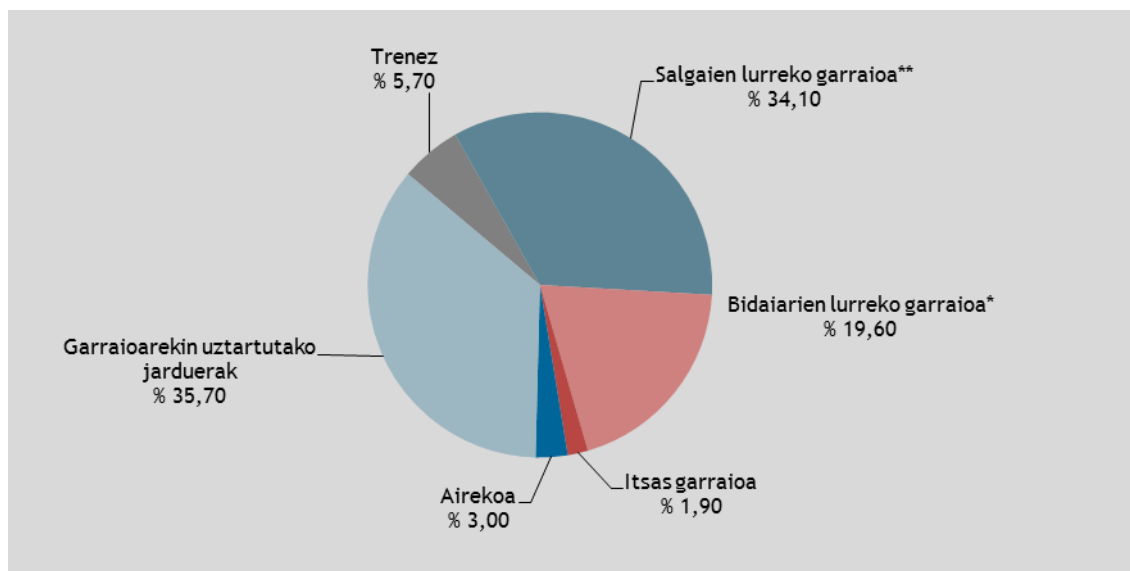
Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

BEGd-aren banaketa kontuan hartuz, honela geldituko litzateke: garraioarekin uztartutako jarduerak guztizkoaren % 35,7; salgaien lurreko garraioa², % 34,1; bidaiaien lurreko garraioa³, % 19,6; tren bidezko garraioa, % 5,7; airekoa, % 3; eta itsas garraioa, gainerako % 1,9a. Garraioarekin uztartutako jardueren balio erantsi gordina gainerako azpisektoreen artean banatzen badugu guztizko balio erantsi gordinari egiten dioten ekarpenaren arabera, eta bidaiaien lurreko garraioa, salgaien lurreko garraioa eta salgaien garraioa trenez gehitzen baditugu, jarduera horien batura garraioaren balio erantsi gordinaren % 92,3 da; itsas garraioaren eta aireko garraioaren batura, berriz, gainerako % 7,7a da.

² Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

³ Bidaiaien lurreko garraioa: bidaiaien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiaien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

1.5. grafikoa EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2012an¹, azpisektoreen arabera (%)

¹ BEGd-ari buruzko 2012ko datua aurrerapena da.

* Bidaia-erien lurreko garraioa: bidaia-eriak garraiatzeko hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaia-erien garraiorako lurreko beste garraio-mota batzuk.

** Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009).

ii) Lurraldean duen eragina

1.2. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2012an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Establezimenduak								
Bidaia-irien lurreko garraioa*	300	11,8	1.472	57,8	775	30,4	2.547	100,0
Salgaien garraioa errepidez	988	12,9	3.988	51,9	2.706	35,2	7.682	100,0
Bidaia-irien hirien arteko garraioa trenez	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	0,0	6	75,0	2	25,0	8	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	2	50,0	2	50,0	0	0,0	4	100,0
Bidaia-irien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	7	41,2	10	58,8	17	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	13	92,9	1	7,1	14	100,0
Bidaia-irien aireko garraioa	3	37,5	4	50,0	1	12,5	8	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	55	17,5	157	50,0	102	32,5	314	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	0,0	82	68,3	38	31,7	120	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	7	20,6	19	55,9	8	23,5	34	100,0
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	114	13,8	436	52,7	277	33,5	827	100,0
GUZTIRA	1.471	12,6	6.227	53,5	3.939	33,8	11.637	100,0
Enplegua								
Bidaia-irien lurreko garraioa*	1.132	13,7	4.833	58,6	2.287	27,7	8.252	100,0
Salgaien garraioa errepidez	2.403	13,8	8.383	48,2	6.592	37,9	17.378	100,0
Bidaia-irien hirien arteko garraioa trenez	(***)	(***)	721	67,1	346	32,2	1.074	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	--	34	44,2	(***)	(***)	77	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	14	37,8	23	62,2	0	--	37	100,0
Bidaia-irien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	20 eta (***)	36,4 eta (***)	33	60,0	55	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	378	96,4	(***)	(***)	392	100,0
Bidaia-irien aireko garraioa	12	9,2	101	77,1	(***)	(***)	131	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	252	8,6	1.562	53,5	1.103	37,8	2.917	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	--	1.131	81,1	264	18,9	1.395	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	343	30,4	666	59,1	118	10,5	1.127	100,0
Garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	1.374	21,2	3.273	50,4	1.844	28,4	6.491	100,0
GUZTIRA	5.530 eta (***)	14,1 eta (***)	21.125 eta (***)	53,7 eta (***)	12.587 eta (***)	32,0 eta (***)	39.326	100,0

(*) Barnean hartzen ditu hiriko eta hirien arteko garraioa errepidez eta beste lurreko garraio-mota batzuk (trena, funikularrak eta abar), baldin eta hirikoak eta hirialdekoak badira.

(**) Barnean hartzen ditu garraiatzeko hainbat modurekin uztartutako jarduerak, bidaia-irienak nahiz salgaienak (EJSN 2009ko talde hauek: 5210, 5224 eta 5229).

(***) Informazio hori ez da eman, estatistika-sekretua gordetzeko. EAEko datuetan gehituta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Bai establezimendu-kopurua bai horiekin loturiko enplegua modu heterogeneoan banatzen dira EAEko hiru lurraldeetan. Bizkaian dago EAEko sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehatz-mehatz, 6.277 establezimendu daude bertan, eta

21.125 langiletik gorak jarduten dute zeregin horretan. Hurrengo Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren herena baitu, gutxi gorabehera (3.939 establezimendu eta 12.587 langiletik gora). Azkenik, Arabak du pisurik txikiena sektorean, % 13 eta % 14 artekoa, bai establezimenduei dagokionez (1.471) bai enpleguari dagokionez (5.530 langiletik gora).

iii) Lan-kostua

laz egindako ekarpenarekin jarraituz, hurrengo lerroetan ekonomia osorako (lehen sektorea salbu) lan-kostua aztertuko da, langileko eta hileko, bai eta garraio-jarduera osatzen duten azpisektoreetarako ere, jarduera horien eta ekonomia osoaren artean dauden desberdintasunak lan-kostuaren arabera analizatuz.

Azterketaren oinarria Estatistikako Institutu Nazionalaren (INE) lan-kostuaren hiruhileko inkesta (ETCL) izan da; urteko batez besteko datuak aurkeztu dira, eurotan, INEk emandako hiruhilekoko informazioa oinarri hartuta. Alderaketa estatu-eremuan egin da, kasu horretan soilik lor baitaiteke EJSN-2009 sailkapeneko atalei buruzko informazioa (hots, garraioaren azpisektoreei buruzko informazioa lortzeko modu bakarra da).

Garraioaren azpisektore guztietan (lurreko garraioan eta hodi-sare bidezkoan salbu) langileko eta hileko lan-kostua nabarmen handiagoa da ekonomia bere osotasunean (lehen sektorea kenduta) hartuta baino (2.540 euro). Hala, aireko garraioak izan du langileko eta hileko lan-kostu handiena (4.414 euro); atzetik izan ditu itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa (3.414 euro), eta biltegiatzea eta garraioarekin uztartutako jarduerak (3.155 euro). Aldiz, lurreko garraioan eta hodi-sare bidezkoan, langileko eta hileko lan-kostua apur bat txikiagoa da ekonomia bere osotasunean (lehen sektorea kenduta) hartuta duena baino (2.538 euro).

1.3. taula Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2011-2012

	Lan-kostua guztira		Urte arteko aldakuntza (%)
	2011	2012	
Ekonomia guztira (lehen sektorea kenduta)	2.557	2.540	-0,7
Lurreko garraioa eta hodi-sare bidezko garraioa	2.526	2.538	0,5
Itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	3.356	3.414	1,7
Aireko garraioa	4.315	4.414	2,3
Biltegiatzea, eta garraioarekin uztartutako jarduerak	3.060	3.155	3,1

Iturria: Kostuaren hiruhileko inkesta (ETCL), Estatistikako Institutu Nazionala.

Bilakaerari dagokionez, ekonomia bere osotasunean hartuta (lehen sektorea kenduta), behera egin du langileko eta hileko lan-kostuak 2012an (-% 0,7); garraio-sektorea osatzen duten azpisektoreak kontuan hartuz, aldiz, lan-kostua handitu egin da, oro har. Zehazki, biltegiatzea eta garraioarekin uztartutako jarduerak azpiatalean izan da igoerarik handiena urte batetik bestera (% 3,1), eta atzetik izan ditu aireko garraioa (% 2,3), itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa (% 1,7) eta lurreko eta hodi-sare bidezko garraioa (% 0,5).

b) *Prezioen bilakaera*

1.4. taula Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2009 eta 2012 artean

	2009	2010	2011	2012	Δ 11/10
Automobiletarako gasolioa	31,90	43,53	57,96	63,80	% 10,08
Gasolina	31,31	41,56	53,15	60,46	% 13,75
Brent upela	27,62	37,75	50,28	54,62	% 8,63

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2012an, Brent upelaren batez besteko prezioa 111,75 dolarrekoa izan da, aurreko ekitaldikoaren oso antzekoa (111,31 dolar, 2011n). Urtean zehar, gorako joera izan du lehen hiruhilekoan (urteko maila gorena martxoan izan du: 125,38 dolar upeleko), eta ekitaldiko gainerako hiletan, beherantz egin du, uztailean, abuztuan eta abenduan salbu, hil horietan gorakada txiki batzuk izan baitira. Dena den, euroak dolarrarekiko balioa galdu izanaren ondorioz (1,29 dolar euroko 2012an, eta 1,39 dolar euroko 2011n), automobiletarako gasolioaren kotizazioa (eurotan) % 10,08 hazi da urte batetik bestera; igoera hori txikiagoa izan da gasolinak izandakoa baino (% 13,75).

Jarduera ekonomikoak beherakada izan du berriro (EAEko BPGd % 1,6 txikitu da 2012an), eta testuinguru horretan, gure erkidegoko KPIren hazkundea biziagotu egin da. Hala, 2012ko ekitaldiaren amaieran (abendutik abendura arteko aldakuntza), EAEko prezioen igoera % 2,7koa izan da; 2011n, % 2,4koa izan zen. Ondasun-taldeak kontuan hartuta, aurreko ekitaldian baino tasa handiagoak izan dira, garraioak, komunikazioak eta etxebizitzak taldeetan salbu; zehazki, etxebizitzak, eta edari alkoholodunak eta tabakoa taldeetan izan da inflaziorik handiena (% 6,1 eta % 5,8, hurrenez hurren). Ildo horretan, azpimarratu behar da, aurreko urteetan ez bezala, 2012an, garraioen prezioak gutxiago hazi direla prezio orokorraren indizea baino (2009an, garraioarekin lotutako prezioak lau aldiz gehiago hazi ziren indize orokorra baino; 2010ean, hiru aldiz gehiago; eta 2011n, bi aldiz gehiago).

1.5. taula EAEko KPI, taldeka. 2009-2012

Abendutik abendurako aldakuntza

	2009	2010	2011	2012
Janaria eta edari alkoholgabeak	-1,3	0,4	2,5	3,4
Edari alkoholduak eta tabakoa	12,1	14,6	3,9	5,8
Jantziak eta oinetakoak	-0,5	0,6	0,3	0,4
Etxebizitza	0,6	5,1	7,0	6,1
Etxeko tresneria	1,0	1,3	1,3	2,6
Medikuntza	-0,7	-0,4	-2,2	3,9
Garraioak	3,8	8,9	4,7	2,4
Komunikazioak	-0,3	-0,7	-1,6	-2,8
Aisia eta kultura	-0,7	0,3	0,6	1,9
Irakaskuntza	2,2	2,3	1,3	3,4
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	1,8	2,1	1,1	1,1
Beste batzuk	1,8	2,6	2,4	3,6
Orokorra	1,0	2,8	2,4	2,7

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria-prezioen indizearen bilakaerak agerian utzi du izandako jarduera ekonomiko ahula; izan ere, 2012 amaieran (abendutik abendura arteko aldakuntza), hazkundea % 0,7ra mugatu da (2011n, % 5,8ko igoera izan zen). Sektorez sektore, erauzteko industrian, manufaktura-industrian eta energia elektrikoa, gasa eta lurrunaren industrian, prezioen hazkunde-erritmoa moteldu egin da (erauzteko industrian, prezioen aldakuntza negatiboa izan da: -% 5,2).

1.6. taula EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2009-2012

Abendutik abendurako aldakuntza

	2009	2010	2011	2012
Indize orokorra	-2,8	6,4	5,8	0,7
Erauzteko industriak	0,7	-4,3	2,6	-5,2
Erauzteko industriak	0,7	-4,3	2,6	-5,2
Manufaktura-industria	-1,6	6,5	4,3	0,6
Elikagaien, edarien eta tabakoaren industriak	-1,7	5,4	1,4	5,5
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	-3,8	2,3	-2,7	2,4
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	-3,0	3,0	4,4	-1,8
Kokegintza eta petrolioaren fintzeko industriak	23,4	22,9	16,3	1,0
Kimika-industria	-3,7	3,7	6,7	2,3
Farmazia-produktuak	1,0	-0,3	0,9	0,9
Kautxua eta plastikoa	0,6	1,7	1,5	-0,4
Metalgintza eta metalezko produktuak	-8,4	9,2	2,7	-0,5
Informatika-produktuak eta produktu elektronikoak	0,6	-1,4	3,2	0,4
Material eta ekipamendu elektrikoa	-1,8	4,5	6,5	2,1
Makineria eta ekipamendua	-0,2	0,1	1,0	0,4
Garraio-materiala	1,8	0,8	2,0	-0,6
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	1,7	0,0	1,5	2,7
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	-14,1	5,1	16,6	1,5
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	-14,1	5,1	16,6	1,5

Iturria: Eustat (EJSN-2009).

1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2011N: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

a) Zuzentarauak

Errepide bidezko garraioa
2012/24/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko urriaren 8koa, traktoreen indar-hartuneei eta haien babesari dagokienez estatu kideetako legediak gerturatzeari buruzko Kontseiluaren 86/297/EEE Zuzentaraua aldatzen duena, zuzentarau horretako xedapen teknikoak egokitze aldera (EBren Aldizkari Ofiziala, L 274, 2012-10-09koa, 24.-25. or.). 2012/36/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko azaroaren 19koa, gidabaimenari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 321, 2012-11-20koa, 54.-58. or.). 2012/45/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 3koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/68/EE Zuzentarako eranskinak (salgai arriskutsuen lurreko garraioari buruzkoak) aurrerapen zientifikora eta teknikora bigarrenez egokitzeko egina (EBren Aldizkari Ofiziala, L 332, 2012-12-04koa, 18.-19. or.).
Tren bidezko garraioa
2012/34/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko azaroaren 21ekoa, Europako trengune bakarria ezartzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 343, 2012-12-14koa, 32.-77. or.).
Itsasoko eta ibaietako garraioa
2012/32/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko urriaren 25ekoa, itsasoko ekipamenduari buruzko Kontseiluaren 96/98/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 312, 2012-11-10ekoa, 1.-61. or.). 2012/33/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko azaroaren 21ekoa, itsas erabilerako erregaiei sufreaki buruzko Kontseiluaren 1999/32/EB Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 327, 2012-11-27koa, 1.-13. or.). 2012/35/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko azaroaren 21ekoa, itsas lanbideetarako gutxieneko prestakuntza-mailari buruzko Kontseiluaren 2008/106/EB Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 343, 2012-12-14koa, 78.-105. or.). 2012/48/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 10ekoa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentarako eranskinak aldatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 6, 2013-01-10ekoa, 1.-48. or.). 2012/49/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 10ekoa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentarako II. eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 6, 2013-01-10ekoa, 49.-86. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

b) Erregelamenduak

Errepide bidezko garraioa
64/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko urtarrilaren 23koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 595/2009 (EE) Erregelamendua –ibilgailu astunen isurpenei buruzkoa (Euro VI)– aplikatzen eta aldatzen duen 582/2011 Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 28, 2012-01-31koa, 1.-23. or.). 65/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko urtarrilaren 24koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua –abiadura-aldaketaren adierazleei buruzkoa– gauzatzen duena, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 28, 2012-01-31koa, 24.-38. or.). 70/2012 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko urtarrilaren 18koa, salgaiak errepidez garraiatzarekin lotutako estatistikei buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 32, 2012-02-03koa, 1.-18. or.).

- 130/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko otsailaren 15ekoa, ibilgailuen erabilerari eta horien maniobragarritasunari dagokionez zenbait motordun ibilgailuren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua –motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa– aplikatzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 43, 2012-02-16koa, 6.-14. or.).
- 249/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko martxoaren 21ekoa, 19/2011 (EB) Erregelamendua, motordun ibilgailuen eta horietarako atoiaren fabrikatzailearen arauzko plakari dagokionez mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 82, 2012-03-22koa, 1.-2. or.).
- 293/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko apirilaren 3koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 510/2011 (EB) Erregelamendua betez, merkataritza-ibilgailu arin berrien matrikulazioari buruzko datuen jarraipena eta jakinarazpena egitekoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 98, 2012-04-04koa, 1.-6. or.).
- 347/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko apirilaren 16koa, larrialdiko balaztatzeetarako sistema aurreratuei dagokionez zenbait motordun ibilgailuren mota-homologaziorako baldintzei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua garatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 109, 2012-04-21ekoa, 1.-17. or.).
- 351/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko apirilaren 23koa, erretik ateratzean ohartarazteko sistemak motordun ibilgailuetan ezartzeko mota-homologaziorako baldintzei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua garatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 110, 2012-04-24koa, 18.-30. or.).
- 383/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko maiatzaren 4koa, memoria-gailu bat (mikrotxipa) duten gidabaimenei dagokionez baldintza teknikoak ezartzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 120, 2012-05-05ekoa, 1.-11. or.).
- 429/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko maiatzaren 22koa, 1014/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, auto-fabrikatzaileek egiten dituzten errore-jakinarazpenetarako formatu komun bat ezartzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 132, 2012-05-23koa, 11.-12. or.).
- 459/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko maiatzaren 29koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 715/2007 (EE) Erregelamendua eta Batzordearen 692/2008 Erregelamendua aldatzen dituena, autoek eta merkataritza-ibilgailu arinek egiten dituzten igorpenei dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 142, 2012-06-01ekoa, 16.-24. or.).
- 523/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko ekainaren 20koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua –motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa– aldatzen duena, Nazio Batuen Europarako Batzorde Ekonomikoaren zenbait araudi sartzeari lotuta (EBren Aldizkari Ofiziala, L 160, 2012-06-21ekoa, 8.-12. or.).
- 611/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 9koa, autokar- eta autobus-zerbitzuen nazioarteko merkatura sartzeko arau komunak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1073/2009 (EE) Erregelamenduaren II. eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 178, 2012/07/10ekoa, 4. or.).
- 612/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 9koa, salgaien errepideko garraioaren nazioarteko merkatura sartzeko arau komunak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1072/2009 (EE) Erregelamenduaren II. eta III. eranskinak aldatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 178, 2012-07-10ekoa, 5. or.).
- 613/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 9koa, errepideko garraiolarari izateko bete behar diren baldintzei dagozkien arau komunak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1071/2009 (EE) Erregelamenduaren III. eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 178, 2012-07-10ekoa, 6. or.).
- 630/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 12koa, 692/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena, igorpenak direla-eta hidrogenoz edo hidrogenoaren eta gas naturalaren arteko nahaste batez elikatutako motordun ibilgailuen mota-homologaziorako baldintzei dagokionez, eta, CE mota-homologaziorako, ezaugarrien fitxan trakzio-kate elektriko bat duten ibilgailuei buruzko informazio espezifiko sartzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 182, 2012-07-13, 13.-26. or.).
- 1229/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 10ekoa, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko den Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauaren IV. eta XII. eranskinak aldatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 353, 2013-12-21ekoa, 1.-30. or.).

■ 1230/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 12koa, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoen masen eta dimentsioen mota-homologaziorako baldintzei dagokienez Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua garatzen duena, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 353, 2012-12-21ekoa, 31.-79. or.).

■ 55/2013 (EB) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2012ko abenduaren 17koa, Euro Zonako estatu kideen artean funtsak (eurotan) mugaz haraindi errepidez garraiatzeko buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1214/2011 (EB) Erregelamenduaren aplikazio-eremua zabaltzeko buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 21, 2013-01-24koa, 1.-2. or.).

Tren bidezko garraioa

■ 328/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko apirilaren 17koa, Europaz haraindiko trenbide-sistema arrunteko “salgaien garraioa” azpistimaren elkarrengarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzko 62/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 106, 2012-04-18koa, 14.-19. or.).

■ 665/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 20koa, Europaz haraindiko trenbide-sistemako “bidaiarien zerbitzuetarako aplikazio telematikoak” azpistimaren elkarrengarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzko 454/2011 (EB) Erregelamendua aldatzen duena. (EBren Aldizkari Ofiziala, L 194, 2012-07-21ekoa, 1.-2. or.).

■ 1078/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko azaroaren 16koa, segurtasun-ziurtagiria edota segurtasun-baimena lortu duten trenbide-sistemako enpresek eta azpiegiturarako administratzaileek, bai eta mantentze-lanaz arduratzen diren erakundeek ere, zaintzaren arloan segurtasun-metodo komun bat ezartzeko buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 320, 2012-11-17koa, 8.-13. or.).

Itsasoko garraioa

■ 530/2012 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko ekainaren 13koa, krosko bakarreko petrolio-ontziei bi krosko edo diseinu baliokidea ezartzeko arauak berehala xedatzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 172 2012-06-30ekoa, 3.-9. or.).

■ 689/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 27koa, 415/2007 (EE) Erregelamendua –Erkidegoaren barnealdeko bide nabigagarrietako ibaiko informazio-zerbitzu bateratuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/44/EE Zuzentzarako 5. artikularekin bat, ontzien jarraipena egiteko eta haien kokalekua zehazteko sistemak bete behar dituzten zehaztapen teknikoak buruzkoa— aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 202, 2012-07-28koa, 5.-12. or.).

Aireko garraioa

■ 90/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko otsailaren 2koa, normalizazio-ikuskapenetan Aire Segurtasuneko Europako Agentziak aplikatu behar dituen lan-metodoak buruzko 736/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 31, 2012-02-03koa, 1.-2. or.).

■ 100/2012 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko otsailaren 3koa, 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera 2003/87/EE Zuzentzaren I. eranskinean zerrendatutako abiazio-jardueraren bat egin duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzko 748/2009 (EE) Erregelamendua, operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehazteko, aldatzen duena, EBren isurpen-eskubideen merkataritza-araubidea EFTA/EEko herrialdeetara zabaltzea ere kontuan hartuta (EBren Aldizkari Ofiziala, L 39, 2012-02-11koa, 1.-132. or.).

■ 173/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko otsailaren 29koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, aireko segurtasunarekin lotutako zenbait neurri argitzei eta sinplifikatzeko dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 59, 2012-03-01ekoa, 1.-8. or.).

■ 295/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko apirilaren 3koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 98, 2012-04-04koa, 13.-35. or.).

■ 290/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko martxoaren 30ekoa, abiazio zibileko hegaldietako langileekin lotutako baldintza teknikoak eta administrazio-prozedurak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1178/2011 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 100, 2012-04-5ekoa, 1.-56. or.).

■ 593/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko uztailaren 5ekoa, aireontzien aeronabigagarritasuneko eta aeronautika-produktuetako, osagaietako eta ekipamenduko mantentze-lanei eta lan horietan aritzen diren langileen eta erakundeen onarpenari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 176, 2012-07-6koa, 38.-42. or.).

■ 711/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko abuztuaren 3koa, bidaiariak ez diren pertsonak eta pertsona horiek garraiatzen dituzten objektuak ikuskatzeko erabiltzen diren metodoak dagokionez aireko segurtasuneko oinarritzko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 209, 2012-08-04koa, 1.-3. or.).

- 748/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko abuztuaren 3koa, aireontzien eta haiekin zerikusia duten produktuen, osagaien eta ekipamenduaren nabigagarritasunaren egiaztagiriei eta horiek guztiek ingurumenean duten eraginaren egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenak eta diseinu- eta ekoizpen-erakundearen egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 224, 2012-08-21ekoa, 1.-35. or.).
- 923/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko irailaren 26koa, aireko nabigazioko zerbitzuetarako eta prozeduretarako aireko erregelamendua eta xedapen operatiboak ezartzen dituen, eta 1035/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua eta 1265/2007 (EE), 1794/2006 (EE), 730/2006 (EE), 1033/2006 (EE) eta 255/2010 (EB) erregelamenduak aldatzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 281, 2012-10-13koa, 1.-66. or.).
- 965/2012 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko urriaren 5koa, aireko operazioekin lotutako baldintza teknikoak eta administrazio-prozedurak ezartzen dituen, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduari jarraiki (EBren Aldizkari Ofiziala, L 296, 2012-10-25ekoa, 1.-146. or.).
- 1079/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko azaroaren 16koa, Europako zeru bakarerrako ahots-kanalak bereizteko baldintzak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 320, 2012-11-17koa, 14.-24. or.).
- 1082/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko azaroaren 9koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, EBko aireko segurtasuna baliozkotzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 324, 2012-11-22koa, 25.-49. or.).
- 1146/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko abenduaren 3koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 333, 2012-12-05ekoa, 7.-33. or.).

Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 670/2012 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2012ko uztailaren 11koa, berrikuntzarako eta lehiakortasunerako esparru-programa bat (2007-2013) ezartzen duen 1639/2006/EE Erabakia aldatzen duena, bai eta Europaz haraindiko garraio- eta energia-sareen arloari dagokionez Erkidegoan finantza-laguntzak emateko arau orokorrak zehazten dituen 680/2007 (EE) Erregelamendua aldatzen duena ere (EBren Aldizkari Ofiziala, L 204, 2012-07-31koa, 1.-10. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak

Errepide bidezko garraioa

- 836/2012 Errege Dekretua, maiatzaren 25ekoa, errepide bidezko osasun-garraiorako ibilgailuen ezaugarri teknikoak, ekipamendu sanitarioak eta langileak ezartzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 137, 2012ko ekainaren 8koa).
- Sustapen Ministerioaren 1649/2012 Agindua, uztailaren 19koa, Estatuko Errepide Sareko bide-segurtasunaren auditoreen gaitasuna egiaztatze eta ziurtatzeko prozedura arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 179, 2012ko uztailaren 27koa).
- Sustapen Ministerioaren 1882/2012 Agindua, abuztuaren 1ekoa, errepide bidezko merkantzien garraioak kontratatze baldintza orokorrak onartzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 214, 2012ko irailaren 5koa).
- Sustapen Ministerioaren 2835/2012 Agindua, azaroaren 17koa, jarduera uzten duten errepide bidezko garraiolaria autonomoei laguntzak emateko oinarri arautzaileak onartzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1, 2013ko urtarrilaren 1ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 2861/2012 Agindua, abenduaren 13koa, salgaien errepide bidezko garraio publikoa egiteko eska daitekeen administrazio-kontrolako agiria arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 5, 2013ko urtarrilaren 5koa).

Tren bidezko garraioa

- 22/2012 Errege Lege Dekretua, uztailaren 20koa, trenbide-azpiegituren eta -zerbitzuen arloko neurriak ezartzeko; besteak beste, Renfe Operadora enpresa-erakunde publikoa berregituratzea eta Espainiako Trenbide Enpresa Publikoa (FEVE) kentzea (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 174, 2012ko uztailaren 21ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 2336/2012 Agindua, urriaren 31koa, apirilaren 8ko Sustapen Ministerioaren 898/2005 Agindua aldatzen duena. Azken agindu horrek ezartzen zituen Trenbide Sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legearen 74. eta 75. artikuluetan ezarritako trenbide-kanonaren zenbatekoak.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Aireko garraioa

- 452/2012 Errege Dekretua, martxoaren 5koa, Sustapen Ministerioaren oinarritzko egitura organikoa garatzen duena eta ministerioetako sailen oinarritzko egitura organikoa ezartzen duen abenduaren 30eko 1887/2011 Errege Dekretua aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 56, 2012ko martxoaren 6a).
- Sustapen Ministerioaren 568/2012 Agindua, martxoaren 16koa, ekainaren 26ko 1675/1972 Dekretuaren I. eranskinaren bosgarren paragrafoa aldatzekoa; dekretu horrek aireko nabigazioko laguntza-sarea erabiltzeagatik aplikatu beharreko tarifak onartu eta tarifa horien ordainketarako berandutza-interesen tipoa aldatzen du (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 70, 2012ko martxoaren 22koa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

Errepide bidezko garraioa

- 7/2012 DEKRETUA, urtarrilaren 24koa, zeinen bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: GI-3561 Galdoa (Mutriku) errepidea 0,000 eta 0,250 KP-en artean zabaltzeko proiektua burutzeko beharrezko ondasunak eta eskubideak (EHAA 24, 2012ko otsailaren 3koa).
- 8/2012 DEKRETUA, urtarrilaren 24koa, zeinen bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: GI-627 eta Bergarako Mekolalde zubi berriaren arteko lotura proiektua burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 24, 2012ko otsailaren 3koa).
- 10/2012 DEKRETUA, otsailaren 7koa, Euskadiko Autonomia Erkidegoan Hiriarteko Trafikoaren Kudeaketa Sistema arautzen duen Dekretua bigarren aldiz aldatzeko dena; eta, bestetik, Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko Zentroa sortzen duena (EHAA 30, 2012ko otsailaren 10koa).
- 46/2012 Dekretua, martxoaren 27koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: Itsasondo eta Ordiziaren arteko bizikleta eta oinezkoen bide zatia (3. Ibilbidea: Donostia-Beasain) egiteko proiektua burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 75, 2012ko apirilaren 17koa).
- 51/2012 DEKRETUA, apirilaren 3koa, Errepideko Bidaieri Garraioaren Erregelamendua onartzen duena (EHAA 79, 2012ko apirilaren 23koa).
- 124/2012 DEKRETUA, uztailaren 3koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari Aparkabisa Bizkaiko Garraio Gunea AB sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko baimena ematen diona (EHAA 135, 2012ko uztailaren 11koa).
- 129/2012 DEKRETUA, uztailaren 10koa, zeinen bidez urgentziako deklaratzeko baita Bediako Udalak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: Bizkaiko Bedian, oinezkoen lotura proiektua, Eroso-Ugarte eta Barroeta auzoen artean egiteko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak (EHAA 138, 2012ko uztailaren 16koa).
- 175/2012 DEKRETUA, irailaren 18koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Güeñesko udaletxeak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: Artxube-ren zeharbidea egiteko lanak BI-3651 errepidean burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 186, 2012ko irailaren 24koa).
- 232/2012 DEKRETUA, urriaren 30koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Valle de Trápaga-Trapagarango udaletxeak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: «Ugarte auzoan –Fuentecilla bidean– desbideratze-proiektua» burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 216, 2012ko azaroaren 8koa).
- 7/2012 FORU ARAUA, urriaren 8koa, Gipuzkako 2012ko Aurrekontu Orokorretan GI-632 errepidearen Urretxu-Legazpiko lotunetik Bergararainoko saihezbidearen Antzuolako lotune erditik Bergararainoko zatia (AP-1 autobideko lotura) egiteko proiektua finantzatzeko konpromiso kredituak onartzen dituen (EHAA 238, 2012ko abenduaren 11koa).
- 5/2012 FORU ARAUA, irailaren 28koa, Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen gaineko Zergaren uztailaren 5eko 14/1989 Foru Araua aldatzeari buruzkoa (EHAA 244, 2012ko abenduaren 18koa).

Tren bidezko garraioa

- 59/2012 ERREGE DEKRETUA, apirilaren 24koa, EuskoTren Participaciones, S.A. pertsona bakarreko sozietate publikoaren Estatutu Sozialak aldatzea baimentzen duena (EHAA .107, 2012ko ekainaren 1koa).

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.



2

Garraioaren eskaintza EAE-n

2. GARRAIOAREN ESKAINTZA EAE-N

Euskal Autonomia Erkidegoak garraio-sistema bete-betekoa du; bide-azpiegituren, trenbide-azpiegituren, aireko azpiegituren, portu-azpiegituren, kable bidezko sistemaren eta logistika integralaren sare zabala daude garraio-sistema horren egituraren oinarrian. Taula honetan ikus ditzakegu sistema osoaren osagaiak:

2.1. taula EAEko garraio-sistema.

Sistema	Azpiegitura	Organo titularra	Erakundea/Operadorea
Bide-sistema	Errepide-sare nagusia	Foru-aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoaren emakidadun edo mailegatzaila. Erabiltzaile partikularra.
	Hiri barneko sarea	Udalak	
	A-68 autobidea	Espainiako estatua	
Trenbide-sistema	Europa barneko sarea	Espainiako estatua	Adif eta Renfe
	Iberiar penintsulako sarea	Espainiako estatua	Adif eta Renfe
	Metro-sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta EuskoTren
	Metroa/tranbia	Espainiako estatua	Feve
Portu-sistema	Bizkaia zubia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS, Metro Bilbao eta EuskoTren
		Bilboko Portuko Agintaritza	Pribatua
	Interes orokorreko portuak	Espainiako estatua	Portuko agintaritza
Aireko sistema	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
	Interes orokorreko aireportuak	Espainiako estatua	Aena
Kable bidezko sistema	Igogailuak eta funikularrak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatuak Publikoak
Garraio-sistema intermodala	Garraio- eta logistika-zentroak	Partzuergo/erakunde publikoak, pribatuak eta bitarikoak	Logistika-operadoreak

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gidaplan 2002-2012.

Ondoren, EAEko garraio-sistemari buruzko informazio zehatza emango dugu.

EAEko garraio-sistemaren deskripzioa

- Bide-sistemari dagokionez, 2012an, 4.185 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Haietatik 602 kilometro zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira (autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak), eta EAE osoko bide-eskaintzaren % 14,4 da hori.
- Bide-azpiegitura gehienek titularrak lurralde bakoitzeko foru-aldundia da, baina bi salbuespen daude: A-68 autobidea (Espainiako estatua da haren titularrak) eta Artxandako tunelak (Bizkaiko Foru Aldundiaren sozietate emakidaduna). Bestalde, A-8 autobidea ustiatzeko, autobide horren kudeaketa BIDEGLren esku utzi du Gipuzkoako Foru Aldundiak, eta INTERBIAK en esku Bizkaiko Foru Aldundiak. AP-1 bidearen Arabako zatiari dagokionez, ARABAT sozietate publikoari utzi dio hura kudeatzeko ardura Arabako Foru Aldundiak.
- Trenbide-sisteman, Adif, Feve eta ETS dira azpiegituren administratzaileak. Azpiegitura horietan, operadore hauek ematen dute pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua EAEn: *Renfek* (Adifen bideetako operadorea da, eta hiriarteko zerbitzuan probintzietako hainbat udalerrri EAEko hiriburuekin lotzen ditu, eta Espainiako estatuko gainerako lekuekin ere egiten du lotura); *Feve* (bere egituren jarduten du, eta EAE barruko hiriarteko zerbitzuan Bizkaian soilik ematen du zerbitzua, baina Kantauri itsasertzeko gainerako tokiekin ere lotura egiten du); eta ETSren azpiegituri dagozkien eragile operadoreek. Alegia: *EuskoTren* –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu Gipuzkoako eta Bizkaiko hainbat udalerritan–, *Metro Bilbao* –Bizkaiko hiriburuan bidaiariak garraiatzen ditu, hiri barnean nahiz metropoli-inguruan–, eta *EuskoTrenen* tranbiak –Bilboko tranbiak eta Gasteizko tranbiak garraio-zerbitzua ematen dute Bizkaiko eta Arabako hiriburuaren barnean, hurrenez hurren–.
- Bestalde, Transbortador de Vizcaya SL sozietateak kudeatzen du Bizkaia Zubiako jardura.
- Azkenik, “EAEko prestazio handiko trenbide-sare berria”ren eraikuntzak, Euskal Y deritzonak, osatuko du etorkizun hurbilean EAEko trenbide-azpiegituren gaur egungo mapa.
- Portu-sistemari dagokionez, Bilboko eta Pasaiako portuak dira merkataritza-portu nagusiak; bi portu horiek interes orokorrekoak dira, eta Espainiako estatua da haien titularrak. EAEko gainerako portuek (15 guztira) Euskadiko portu-sistema osatzen dute; estatuko administrazioak EAEko administrazioari transferitu zizkion maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, eta geroztik, Eusko Jaurkitzaileen eskumena dira.
- EAEko aireko sistema, bestalde, Bilboko aireportuko, Donostiako aireportuko eta Gasteizko aireportuko azpiegiturak osatzen dute. Hiru aireportu horien titularrak Espainiako estatua da, eta Aenak kudeatzen ditu.
- EAEko kable bidezko sistema, berriz, lau funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak, Igeldokoak eta Mamarigakoak; eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Bizkaian daude guztiak, Igeldoko (Donostia) funikularra izan ezik.
- Amaitzeko, Euskadiko garraio-sistemaren egitura hainbat logistika-operadorek osatzen dute, salgaien garraioaren eraginkortasuna bultzatzeko sortutakoak: Aparkabisa, Bizkaian; Zaisa, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban.

Hurrengo ataletan, EAEko azpiegituren ezaugarriak jaso dira, garraio-modua aintzat hartuta. Horrez gain, kasu bakoitzean indarrean diren jardura-planei, egin diren obrei eta inbertsioei lotuta ekitaldian izan diren azken gertaerak ere bildu dira.

2.1. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOA

Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarian argitaratutako azken datuei erreparatu, 2012an, 4.185 kilometro ditu EAEko errepide-sareak. Horri dagokionez, EAEko administrazioek apustu sendoa egin dute Euskadiko lurralde osoa egituratzeko; hala erakusten dute hiru lurraldeetan egin diren jarduerak. Bizkaian, Bilborako sARBIDE berriak ireki dira, San Mamesetik, eta aurrerapenak egin dira Bermeoko eta Autzaganekeo saihesbideetan, bai eta

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

beste errepide erradialetan ere. Gipuzkoan, Beasain eta Durango arteko ardatzaren azken zatia eraiki da. Eta Araban, bide-sistema hobetzeko jarduerak egin dira, Arabako Errepideen Plan Integralaren baitan aurreikusita zeudenak. Une honetan, beraz, zirkulazio-ahalten handiko bideak (hau da, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak) EAEko errepide guztien % 14,4 dira.

2.2. taula EAEko errepide-sarea 2012an, errepide-motaren arabera.

	2000	2010	2011	2012
LUZERA (km)				
Ordainpeko autobideak ²	196	232	247	248
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	299	344	350	354
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.600	3.592	3.583
Guztira	4.353	4.176	4.189	4.185
DENTSITATEA (m/km²)¹				
Ordainpeko autobideak ²	27,1	32,1	34,2	34,3
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	41,4	47,6	48,4	49,0
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	497,9	496,8	495,6
Guztira	602,1	577,6	579,4	578,8

¹ Errepide-sarearen luzeran eta EAEren azaleran oinarrituz kalkulatu da.

² 2007-2011 aldiko datuak zuzenduta; Bizkaiko AP-68 zatiko kilometroak bi aldiz zenbatu ziren.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

Hain zuzen, kopuru horrek Espainiako estatukoak baino askoz ere handiagoa izaten jarraitzen du, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak estatuko bide-sistemaren % 9,9 baitira. Azterketan sakonduz, ikusi da horrelako bide-motak ugariagoak direla, oro har, Europan. Zehazki, EB-27-n⁴, zirkulazio-ahalten handiko bideak errepide guztien % 18,4 dira.

Bestalde, Euskadiko bide-sistemaren dentsitatea (578,8 m/km²) askoz ere handiagoa da Espainiako estatukoa eta EB-27koa baino (327,3 m/km² eta 437,5 m/km², hurrenez hurren).

⁴ EB-27; 2011koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2013 buletinean argitaratua.

2.3. taula Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-27n, 2009-2012 aldian.

Errepide-mota	2010		2011		2012	
	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹
EAE²						
Ordainpeko autobideak	232	32,1	247	34,2	248	34,3
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	344	47,6	350	48,4	354	49,0
Galtzada bakarreko errepideak	3.600	497,9	3.592	496,8	3.583	495,6
Guztira	4.176	577,6	4.189	579,4	4.185	578,8
ESTATUA						
Ordainpeko autobideak	2.991	5,9	3.045	6,0	3.025	6,0
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	12.974	25,6	13.160	26,0	13.309	26,3
Galtzada bakarreko errepideak	149.822	296,1	149.703	295,9	149.259	295,0
Guztira	165.787	327,7	165.907	327,9	165.593	327,3
EB-27						
Autobideak	68.225	15,8	69.468	16,1	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	274.120	63,4	278.961	64,5	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.457.965	337,1	1.543.510	356,9	--	--
Guztira	1.800.310	416,3	1.891.939	437,5	--	--

¹ Errepide-sarearen luzeran (m) eta EAEn, Espainiako estatuan edo EB-27ren azaleran (km²) oinarrituz kalkulatu da.

² 2007-2011 aldiko datuak zuzenduta; Bizkaiko AP-68 zatiko kilometroak bi aldiz zenbatu ziren.

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013, International Road Federation.

Illo horretan, azken urteetan, EAEko bide-politiken xedea izan da zirkulazio arinagoa izatea eta, oro har, EAEko errepide-sarearen estaldura eta segurtasuna hobetzea; horrenbestez, galtzada bakarreko errepideen kopurua murrizteko joera izan da (batik bat, Bizkaian), eta zirkulazio-ahalmen handiko autobia eta autobide gehiago egin dira.

2012an, egungo ekonomia-egoera zaila dela eta, bideak hobetzeari eta jada gauzatzen ari diren proiektuak, erritmo motelagoan, egiten jarraitzeari eman zaie lehentasuna errepideetako lanetan. Horren haritik, foru-aldundiek bide-azpiegiturei dagokienez 2012an egin dituzten jardura nagusiak laburbilduko dira hurrengo lerroetan.

Bide-azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, Bilboko A-8ren sarbide berrien lanekin jarraitu da; sarbide horiek San Mames ingurutik egingo dira, eta 2013ko udaberrirako daude aurreikusita. Azpiegitura horren bidez, Basurtuko eta zenbait auzotako —Lezeaga, Bentazarra, Santa Ana, Altamira eta Olabeaga— hiri-eremuak birmoldatuko dira, bai eta Sabino Aranako biaduktuak kendu ere.
- **Bestalde**, Gerediaga eta Elorrio arteko errepide erradialeko lanak esleitu eta gauzatzen hasi dira, Durango-Beasain ardatzean; egungo N-636 errepidearen alternatiba izatea da xedea. Errepide berriak 6,4 km izango ditu guztira, eta Abadiñoko Gerediaga auzoa (AP-8 errepidearekin lotura izango du) eta Elorrio lotuko ditu, Berriztik eta Atxondotik pasatuz. Lanak amaitzeko, ia bi metro luzeko tunela (Gaztelua) eraikiko dute.
- **Bermeoko** saihezbidearekin lotutako lanak egiten jarraitu da. Saihesbidea BI-631 errepidean hasten da, udalerrriaren mendebaldeko sarbidearen biribilgunean, eta BI-2235 errepidearekin lotura egiten du; lan horien artean sartzen dira ibilbidean zeharreko zenbait sasitunel, lur-

erauzketak, tunelak eta biaduktuak. Saihesbidearen gorputza eraikitzeaz gain, mendebaldeko biribilgunearen beste sarbide bat eraikiko da Sollubeko errepidetik, bai eta Landabaso industrialdeko biribilgunearen lotura ere.

- Uztailen, Autzaganekeo saihesbidea eraikitzen hasi ziren, Amorebieta-Etxanon, AP-8 N-634 errepidearekin lotzeko lanekin, hain zuzen. Lehen zati horretan, trazadura hobetuko da, eta beste zerbitzu-bide bat egingo da, eremu horretako auzoetara sartzeko.
- Leioan, EHUKO saihesbidea eraikitzeko lanak esleitu dira; saihesbide horren bidez, Leioako kanpusera sartzeko zirkulazioa bideratuko da, eta horrez gain, bide perimetral bat egingo da, Unibertsitatearen etorkizuneko Parke Zientifikora joango dena.
- Hurrengo bi urteetan errepideak hobetzeko eta horien mantentze-lanak egiteko obrak ere esleitu dira, zenbait eremutan banatuta: I. eremua: Uribe Kosta, Txorierri, Mungialdea, Busturialdea eta Lea-Artibairen zati bat; II. eremua: Arratia, Durangaldea eta Lea-Artibairen gainerako zatia; III. eremua: Enkarterri, Mehatzaldea, Ezkerraldea, Nerbioaldea eta Urduña. Guztira, 1.093 km errepide hartzen ditu, bai eta horien bide osagarriak ere.
Hobekuntza-lan horien artean, hauek aipatu behar dira: Berrizko Eitua industrialdeko sarbideak berrantolatzea; Kortederra eta Boroa arteko bide-segurtasuna hobetzea; N-240 errepidean, Bedia eta Lemoa artean, sarbideak berrantolatzea eta bide-segurtasuna hobetzea; Malmasingo tunelak egokitzeko lanak egitea; Etxebarrin, oinezkoentzako pasabidea egitea N-634an; Andrakako biribilgunea egitea; AP-68 eta BI-625 lotzeko biribilgunea; eta hobekuntza-lanak egitea, hainbat eremutan: Asteintza-Marurin, Natxituan eta Angelutxun, Lutxanan (Erandion), eta BI-3302 errepidean, Mallabian.

- **Gipuzkoan**, Beasain-Durango ardatzean, GI-632 errepidearen azken zatia, Antzuola eta Bergara artekoa, eraikitzeko lanak esleitu dira; 4,8 km luze da zati hori. Errepideak bi galtzada izango ditu, eta galtzada bakoitzean, bi errei egongo dira. Autobia-zati horretan, etengabeko goranzko aldapa dago, % 5eko maldarekin. Aldapa Bergarako lotunean hasiko da, Deskargako portuaren noranzkoan. Horrez gain, bost biaduktu eraikiko dituzte: Igeribarerrota (76 metro), Antzuola (222 metro), Lapatza (78 metro), Antigua (270 metro) eta Ipurtika (252 metro).
- Gipuzkoako Batzar Nagusiek erabaki dute gipuzkoarrek, gehienez ere, 25 euro ordaintzea hilean, AP-8 eta AP-1 errepideetan ibiltzeagatik. Neurri horrek 15.000 auto-gidariri egingo dio mesede hilerok, eta 28.000 auto-gidariri, tartean-tartean; neurria azaroaren 30ean sartu zen indarrean.
- Azkenik, **Araban**, 1.494 km errepideko hobekuntza- eta mantentze-lanak egiteko obrak esleitu dira, datozen bi urteetarako; lanak bi eremutan banatu dira: ekialdea eta mendebaldea. Lanean artean, besteak beste, jardura hauek egingo dituzte: errepideen ingurua zaintzeko eta kontserbatzeko lanak, Neguko Bideragarritasun Planaren garapena, seinaleztapena, eta bide-zoruen eta zoladuren konponketa.

Hurrengo lerroetan, EAEko hiru hiriburuetak hiri-eremuetan herritarren zerbitzura jarritako garraio kolektiboaren eskaintza aztertuko da; alegia, Tuvisarena (Transportes Urbanos de Vitoria SA) Gasteizen, Bilbobusena Bilbon, eta Dbus konpainiarena Donostian.

Bilbo da herritarrei zerbitzua emateko autobus gehien dituen hirigunea. Han, Bilbobusek 152 autobuseko eskaintza du, 43 lineatan (35 zerbitzu arruntak, eta 8, gauekoak), eta guztira, 578,6 kilometroko ibilbidea egiten dute Bizkaiko hiriburuaren hiri-eremuan (104,9 km gauekoak dira).

Gipuzkoako hiriburuan, Dbus konpainiak 120 autobus izaten jarraitzen du, 36 lineatan banatuta (27 egunekoak, eta 9 gauekoak). Autobusen batez besteko antzintasuna 5,83 urtekoa da, eta guztira, 247 kilometroko ibilbidea egiten dute. Dbusek eskainitako zerbitzuen barruan, Bus Rapid Transit zerbitzua (BRT) ere badago, eta zirkulazio-ahalmen eta maiztasun handiko linea hauen bitartez ematen da: L5 Bentaberri, L28 Amara-ospitaleak eta L13 Altza. Auzo horiek dira hiriko hiru ardatz nagusiak, eta 18 metroko ibilgailu artikulatuekin komunikatzen dute erdigunea. Linea horien maiztasuna 6-8 minutukoa da.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Azkenik, Gasteizen Tuvisak ematen duen hiri-zerbitzuan 86 autobus daude guztira, 15 lineatan banatuta, eta 201,6 kilometroko ibilbidea egiten dute, Arabako hiriburuan barna.

2.4. taula Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2012an.

Errepide-mota	2010	2011	2012	11/12 Δ %
BILBO				
Sareko lineak ¹	43	43	43	0,0
Luzera (km) ¹	553,7	577,9	578,6	0,1
Autobus-kopurua	152	152	152	0,0
DONOSTIA				
Sareko lineak ¹	36	36	36	0,0
Luzera (km) ¹	247,0	247,0	247,0	0,0
Autobus-kopurua	121	120	120	0,0
GASTEIZ				
Sareko lineak ¹	15 ²	15	15	0,0
Luzera (km) ¹	201,6	201,6	201,6	0,0
Autobus-kopurua	86	86	86	0,0
GUZTIRA				
Sareko lineak	94	94	94	0,0
Luzera (km)	1.002,3	1.026,5	1027,2	0,1
Autobus-kopurua	359	358	358	0,0

¹ Sartuta daude eguneko eta gaueko zerbitzu erregularrak, eta 2011n, baita zerbitzu-errefortzuak ere, ekitaldietarako eta lineak luzatu direlako.

² 2009ko urriaren 30etik aurrera; hau da, Gasteizen hiri barneko garraio-sistema publikoa berrantolatu zen datatik aurrera.

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Garraio pribatuaren ikuspegitik, eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiak emandako datuetan oinarrituz, EAEko ibilgailu-parkeak aurreko urteko mailei eutsi die. Zehazki, 1.309.104 auto egon dira guztira erregistratuta EAEn, urtearen amaieran; kopuru hori 2011ko datuaren ia berdina izan da (1.309.534, 2011n). Ibilgailu-motari erreparatuz, ibilgailu-parkearen % 87,6 autoak, eta kamioiak eta furgonetak dira (% 73 eta % 14,6, hurrenez hurren). Aurreko urtearekin alderatuta, motozikletak ugaritu dira gehien; zehazki, % 2,7 gehiago izan dira. Aldiz, lanerako erabilera duten ibilgailuak gutxitu dira gehien, hots traktore industrialak (-% 5,8) eta kamioiak eta furgonetak (-% 1,6).

2.5. taula EAEko ibilgailuen kopurua 2012an.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%
Autoak	149.099	73,3	500.109	75,7	306.729	69,0	955.937	73,0
Motozikletak	13.073	6,4	46.185	7,0	49.944	11,2	109.202	8,3
Kamioiak eta furgonetak	31.684	15,6	90.245	13,7	68.830	15,5	190.759	14,6
Autobusak	554	0,3	1.732	0,3	871	0,2	3.157	0,2
Traktore industrialak	1.232	0,6	3.640	0,6	2.949	0,7	7.821	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.748	3,8	19.090	2,9	15.390	3,5	42.228	3,2
Guztira	203.390	100,0	661.001	100,0	444.713	100,0	1.309.104	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Azterketa Europara zabalduz, hurrengo taulan ikus daiteke zer-nolakoa izan zen motorizazio-indizea EB-27ko estatu kideetan; indize hori, hain zuzen, honela neurtu zen: autoen ratioa, 1.000 biztanleko. Beste behin, eta Eurostatek emandako azken datuen arabera (2011koak), Luxenburgo zegoen sailkapenaren buruan: 658 auto, mila biztanleko; sailkapenaren beste muturrean, berriz, Errumania zegoen berrito (203 auto/mila biztanle). Era berean, bereiziki azpimarratu behar da, 2011n, ibilgailuen jabetzari dagokionez herrialde hauetan izan zen hazkundea: Lituania (% 9,4), Bulgarian (% 6,1) eta Eslovakian (% 5,5). Ibilgailuen ratioari dagokionez gehien jaitsi ziren herrialdeak Zipre (-% 5,2) eta Irlanda (-% 1,7) izan ziren.

EAEen, mila biztanleko 437 auto zeuden, eta horrenbestez, 19. postuan zegoen EB-27ren sailkapenean. Lurraldez lurralde aztertuz, Arabako biztanleek zuten autoen jabetza-mailarik handiena, kopuru erlatiboetan (466 auto/mila biztanle); Bizkaian eta Gipuzkoan maila txikiagoa zuten (434 auto/mila biztanle eta 431 auto/mila biztanle, hurrenez hurren). Bestalde, estatuko batez bestekoa (482) EAEko hiru lurraldeetan erregistratutako indizea baino handiagoa izan zen.

2.6. taula Motorizazio-indizea European, 2010ean eta 2011n¹.

Herrialdea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2010	2011
Luxenburgo	659	658
Italia	606	610
Malta	573	589
Lituania	521	570
Finlandia	535	551
Zipre	575	545
Austria	528	535
Alemania	517	525
Eslovenia	518	519
Frantzia	501	502
Belgika	482	490
Espainia	480	482
Herbehereak	452	470
Polonia	451	470
Erresuma Batua	470	466
Suedia	460	464
Grezia	461	461
Portugal	421	447
EAE	436	437
▪ Araba	467	466
▪ Bizkaia	432	434
▪ Gipuzkoa	429	431
Txekiar Errepublika	427	436
Estonia	412	428
Irlanda	424	417
Danimarka	389	394
Bulgaria	347	368
Eslovakia	307	324
Letonia	286	300
Hungaria	299	298
Errumania	202	203

¹ Europako herrialdeei buruzko azken datuak, Statistical Pocketbook 2013ren bidez lortutakoak, 2011koak dira.

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013, Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Eskuartearen ditugun azken datuen arabera, motorizazio-indizeak behera egin du apur bat EAEn: 435,9 auto izan dira mila biztanleko 2012an (437,4, 2011n). Jaitsiera hori Araban eta Bizkaian izandako beherakadek eragin dute, azken urtean biztanleko 465,8 eta 433,7 auto izatetik 462,2 eta 431,7 izatera pasatu baitira, hurrenez hurren. Gipuzkoan, bestalde, aurreko urteko ratioari eutsi zaio: 430,7 auto biztanleko.

2.2. TREN BIDEZKO GARRAIOA

EAEn, egungo trenbide-egitura operadore hauek administratutako azpiegiturek osatzen dute:

- Adif-Trenbide Azpiegituren Administrazioa: trenbide horietatik, Renfe operadoreak estatuko hiriburu nagusiekin lotzen du EAE.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

- Feve: hori bera da operadorea, eta Kantauri itsasertzeko eremu osoan ematen ditu zerbitzuak.
- ETS (Euskal Trenbide Sarea): EuskoTren operadoreak ematen ditu hiriarteko zerbitzuak, Metro Bilbaok metropoli horretan jarduten du, eta EuskoTren tranbiak Bizkaiko eta Arabako hiriburueta hiri-eremuetan ematen ditu zerbitzuak.

Estatuarekin eta EB-27rekin alderatuta, ikus daiteke alde handiak daudela trenbide-azpiegituren dentsitateari dagokionez. Euskadik 649 km trenbide ditu guztira, eta trenbide-azpiegituren dentsitatea 89,9 m/km² da. Datu hori Estatukoa (31,5 m/km²) eta EB-27koa (49,4 m/km²) baino dezente handiagoa da. Horrez gain, EAEko trenbide-sareko trenbide gehienak elektrifikatuak dira, trenbide guztien % 93,5, zehazki; Espainiako estatuan eta EB-27n, berriz, elektrifikazio-maila txiki samarra da (% 60,6 eta % 53,2, hurrenez hurren).

2.7. taula Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2012an.

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra	Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra
Luzera (km)							
EAE	649	42	6,5	42	607	93,5	240
Espainiako estatua	15.922	6.268	39,4	6.221	9.654	60,6	4.052
EB-27 ¹	213.574	100.043	46,8	--	113.531	53,2	--
Dentsitatea (m/km ²)							
EAE	89,9	5,9	--	5,9	84,0	--	33,2
Espainiako estatua	31,5	12,4	--	12,3	19,1	--	8,0
EB-27 ¹	49,4	23,1	--	--	26,3	--	--

¹ EB-27ri dagozkion azken datuak 2011koak dira.

Iturria: Adif, Feve, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea, Sustapen Ministerioa, EU Transport i Figures-Statistical Pocketbook 2012, eta Eurostat.

Hurrengo ataletan, EAEko trenbide-azpiegiturak erabiltzen dituzten operadoreen (hots, Adif, Feve eta ETS-RFV) xehetasunak azaldu dira, bai eta trenbide horietan esku hartzen duten eragileen zerbitzuen eskaintza ere.

2.2.1. Adif-Trenbide Azpiegituren Administrazioa

Adifek 311,4 kilometro trenbide ditu Euskadin, guztiak ere elektrifikatuak, eta trenbideen % 75 baino gehiago bi bideko trenbideak dira. Renfe operadoreak ustiatzen ditu azpiegitura horiek, eta zerbitzu-linea hauek ditu:

- Bilboko aldiriak (C-1 linea, Bilbo Abando-Santurtzi; C-2 linea, Bilbo Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Bilbo Abando-Urduña).
- Donostiako aldiriak (Irun-Brinkola linea).

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

- Distantzia luzeko zerbitzua: Irun-Donostia-Madril ibilbidea, Gasteiz-Madril ibilbidea eta Bilbo-Madril ibilbidea egiten ditu, eta Bilbo-Bartzelona eta Irun-Donostia-Bartzelona ere bai.

2.8. taula Adifen eskaintzari buruzko 2012ko oinarritzko datuak.

Lineen luzera km-tan	2012
Bi bide elektrifikatu	
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	181,5
Bilbo-Urdña	40,3
Bilbo-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Bi bide elektrifikatu, guztira	235,4
Bide elektrifikatu bakarra	
Urdña - Miranda Ebro	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1
Bide elektrifikatu bakarra, guztira	76,0

Iturria: Adif.

Ondoren, azken ekitaldian Adifen azpiegiturretan egin diren jarduera nagusiak azalduko dira.

Adifen trenbide-azpiegitura - 2012ko berrikuntza nagusiak

- Zirkulazioaren segurtasun-sistema eta zirkulazioaren kudeaketa-sistema hobetu dira; horretarako, GSM-R komunikazio-sistema ezarri da Bilboko aldirietako sarean, Urdña-Abandoko intermodala (40,3 km), Abandoko intermodala-Santurtzi (13,6 km) eta Deserto Barakaldo-Muskiz (13,1 km) zatietan, zehazki.
- Bestalde, Donostia eta Iruno mugaren arteko hirugarren haria ezartzea errazteko lanak hasi ditu Adifek; lan horiei esker, trazadura horretatik pasatu ahal izango dute zabalera konbentzionaleko eta nazioarteko zabalera trenak, eta hala, Espainiako estatuko trenbide-sareak Europarekin betidanik izan duen etenaren arazoa konponduko da. Egokitzapen-lan horiei esker, abiadura handiko trenak bertatik pasatu ahal izango dira, eta Donostia eta Baiona arteko aldirietako zerbitzuak jarri; horrez gain, ez da beharrezkoa izango, muga, salgaien konboien aldaketak egitea.

2.2.2. Feve

Fevek (Ferrocarriles de Vía Estrecha) Renfek ematen dituen zerbitzuak osatzen ditu, Kantauri itsasertzeko eremuei ematen baitie zerbitzua: bidaiarien eta salgaien mugikortasunari laguntzen dio Galizian, Asturiasen, Kantabrian, EAEn eta Gaztela eta Leonen.

Fevek EAEn dituen azpiegiturak Bizkaira mugatzen dira, operadoreak Bilbo-Santander eta Bilbo-León eskualdeetako lineak ustiatzen baititu; horrez gain, Bilbo-Balmaseda probintzia barruko aldirietako zerbitzua ematen du. Lutxanatik Bilboko portura doan adar bat ere kudeatzen du Fevek. Beraz, 75,71 kilometro trenbide ditu EAEn Fevek, guztira.

Fevek, noski, maiztasun handiagoa du aldirietako zerbitzuetan; horrenbestez, tren gehiago daude erabiltzaileei zerbitzua emateko. Datuei erreparatu, Bilbo-Balmaseda aldiriko zerbitzuan, 16.832 tren-bidaia eskaini ditu Fevek 2012an, operadoreak eskaintzen dituen

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

tren-zerbitzuen % 82,2, eta gainerako % 17,8a, eskualde arteko lineek egin dute (3.651 tren-zerbitzu).

Eskualdeko lineen adierazle nagusiei dagokienez, eskainitako toki-kilometroaren kopurua % 15,4 igo da; tren-kopuruari eta eskainitako tren-kilometroari, berriz, aurreko ekitaldikoaren maila berean eutsi zaie. Bestalde, aldirietako zerbitzua ahuldu egin da 2012an, eskainitako toki-kilometroak eta tren-kilometroak % 3,8 eta % 3,1 jaitsi baitira, hurrenez hurren.

2.9. taula Feveren eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2010-2012 aldikoak.

	2010	2011	2012
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua	2	2	2
Eskainitako trenen kopurua ¹	3.652	3.653	3.651
Eskainitako tren-kilometroak ¹	534.721	537.036	537.520
Eskainitako toki-kilometroak ¹	40.291.749	39.477.451	45.550.106
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	1	1	1
Eskainitako trenen kopurua	16.991	16.994	16.832
Eskainitako tren-kilometroak	562.326	579.874	562.148
Eskainitako toki-kilometroak	79.289.766	77.429.553	74.455.103

¹ Trenen abiapuntuari edo helmugari dagokio, autonomia-erkidegoa zehaztu gabe.

Iturria: Feve.

2012an, Feveri lotutako berrikuntza nagusia izan da 2013tik aurrera Renfe eta Adif operadoreen baitan sartuko dela, beheko koadroan adierazten den bezala.

Feveren azpiegitura eta eskaintza - 2012ko berrikuntza nagusiak

- 2012ko uztailean, Gobernuak 22/2012 Errege Dekretua onartu zuen, trenbide-azpiegiturari eta -zerbitzuei lotutako arloan zenbait neurri hartzeko eta Feve Renferen eta Adifen baitan sartzeko; prozedura hori Estatuaren Enpresa eta Fundazio Sektore Publikoa Berregituratzeko eta Arrazionalizatzeko Planaren baitan sartzen da. Eragiketa estrategiko horrek balio handia du hiru konpainia horientzat, eta xedea da trenbide-sistemaren errendimendua hobetzea. Horrenbestez, 2013ko urtarrilaren 1etik aurrera, Fevek konpainia izateari utziko dio, eta aurrerantzean, Renferen baitan jardungo du (Renfe-Feve markarekin); horrez gain, bere azpiegiturak Adifen azpiegiturari gehituko zaizkie.

2.2.3. ETS-Euskal Trenbide Sarea: EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.

Adifek eta Fevek kudeatutako trenbide-sareaz gain, EAEn ETS - Euskal Trenbide Sarearen azpiegiturak osatzen du trenbide-sistema; hain zuzen ere, azpiegitura horien bidez ematen dute zerbitzua EuskoTren eta Metro Bilbao operadoreek. Horri dagokionez, hau aipatu behar da:

i) *EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.*

EuskoTrenek zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturek 181,1 kilometro hartzen dituzte; ia kilometro guztiak trenbide elektrifikatuak dira (175,1 km), eta horietako asko bide bakarreko trenbideak dira (130,8 km). Horri dagokionez, azpimarratu behar da azken urteetan ahalegin handia egiten ari direla bi bideko trenbideak ezartzeko. Hain zuzen ere, azken bi urte hauetan, ia 20 kilometrotan bi bideko trenbideak ezarri dira, eta horrenbestez, egun, 50,4 km daude bi noranzkoetan.

EuskoTrenek linea hauen bidez ematen du zerbitzua:

- 1) Bilbo-Donostia linea eta Amorebieta-Bermeo adarra: 109 kilometro inguruko ibilbidean (Bilbo-Donostia zatia), EuskoTrenek hainbat lotune ditu, garraioko beste linea edo modu batzuekin. Zehazki, Bizkaiko hiriburuan, Boluetako geltokian, Bilboko metroa hartzeko lotunea dago; Galdakaon, Usansoloko ospitalera joateko EuskoTrenen mikrobusa hartzeko; Zumaian, EuskoTrenen autobusak har daitezke (Urola eskualdean ematen dute zerbitzua); eta, Donostian, Amarako geltokian, EuskoTrenen Topo trena har daiteke, Hendaiarantz joateko. Horrez gain, linea horrek Amorebieta-Bermeo adarra du, 29 kilometro baino gehiagoko luzera duen trenbidea.
- 2) Lasarte Oria-Donostia-Hendaia linea: Bilbo-Donostia linearen sare berbera erabiltzen du linea horrek Errekaldeko eta Amarako geltokien artean (Gipuzkoan biak ere), eta haietatik Bilbo-Donostia linea horretako trenak hartzeko aukera ere badago.
- 3) Bilbo (Deustu)-Lezama: 17 kilometro inguruko ibilbideko linea da eta Txorierriko herriekin lotzen du Bilbo. Metro Bilbaorekin konexioa du Alde Zaharreko geltokian.

EuskoTrenek 2012an eman dituen zerbitzuei dagokienez, eutsi egin zaio konpainiak eskainitako trenen eta tren-kilometroen kopuruari. Hala ere, bidaiarien esku jarritako tokiak eta toki-kilometroak nabarmen handitu dira, % 14, zehazki; horrenbestez, 53,4 milioi toki eta 1.366,8 milioi toki-kilometro eskaini dira, hurrenez hurren.

2.10. taula Egun, EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2010-2012 aldiko oinarritzko datuak.

	2010	2011	2012
Linea-kopurua	3	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	181,1	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2	138,6	130,8
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9	42,5	50,4
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6	175,1	175,1
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5	6,0	1,2
Eskainitako trenen kopurua	192.530	190.880	190.500
Eskainitako tokien kopurua	47.094.846	46.881.329	53.418.400
Eskainitako kilometroen kopurua	4.533.927	4.496.882	4.524.040
Eskainitako toki-kilometroak	1.206.877.569	1.198.391.250	1.366.842.903

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

ETSren inbertsio-ahaleginari dagokionez, 2012ko jarduera nagusiak taula honetan laburbildu dira:

EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- Bizkaiko eremuan, ETSk ardatz hauetan egin ditu aurrerapenak:
 - Otsailaren 1ean, Artxandako tunelaren zuloa egin zuten. Tunel horretatik zehar etorkizunean egingo duten bi bideko loturaren bidez, bidaiariek 9 minutu baino gutxiago beharko dituzte Alde Zaharretik Loiuako aireportura iristeko. Tunelak, guztira, 1.875 metro ditu (242 metro sarbide-galeriari dagozkio).
 - Ekainaren 6an inauguratu zuten Bilbo-Donostia lineako Etxebarriko zubi berria; Nerbioi ibaiaren gainetik doa (4.901 kilometro-puntua), Etxebarri eta Basauri herrien artean Bilbo-Donostia linean. Egitura berri horretan, hiru metro zabaleko oinezkoentzako pasabidea dago, Etxebarri eta Basauri artean seguru ibiltzeko, bai eta bi udalerrriak lotzen dituen bidegorri bat ere.
 - Durango proiektua: abenduaren 17an lur azpiko pasabidea (4 km) inauguratu dute, eta bi geltoki berri zabaldu, bata Durangon, eta bestea, Trañan (Abadiño). Azpiegitura berriari esker, Fauste-Landako guneko geralekua desagerrarazi da, eta zazpi trenbide-pasagune kendu, bai eta udalerrria zatitzen duen trenbide-lubakia ere. Horrez gain, abenduan, aparkaleku publiko bat ireki dute Durangoko geltokiaren ondoan; bertan, 350 plaza daude, hiru solairutan banatuta. Obra horiek Durangoko proiektuaren baitan sartzen dira, eta jarduera hauek guztiak hartzen ditu: Bilbo-Donostia trenbide-linean, Amorebieta eta Lebario artean, bi bide egitea; hiru geltoki berri zabaltzea: Euba, Durango eta Traña; eta guztira, 27 trenbide-pasabide kentzea.
 - 2012ko lehenengo seihilekoan, Ermuko gaineko geltoki berria eraikitzeke proiektua idazteko lanak amaitu zituzten; horren ondoren, lizitazio-prozesua hasi zen. Proiektu horretan, jarduera hauek sartzen dira, halaber: Ermuko trenbide-sarbideetan bi bide egitea, egungo ibilbidea osatuko duen kilometro bateko tunela eraikitzea, eta maniobretarako trenbide hila ezartzea, Ermua-Eibar-Elgoibar lineako tranbia maiztasun handiagoz pasatzeko aukera emango duena.
 - Azkenik, Euskal Trenbide Sareak zenbait aukera aztertu ditu 2012an, Bilbo-Donostia linearen bukaerako geltokia Atxuritik Abandoko geltoki intermodalera eramateko.
- Gipuzkoako lurraldean, hauek izan dira jarduera nagusiak:
 - Maiatzean, Aia-Orio geltokira sartzeko gaineko oinezkoentzako pasabidea jarri zuten; proiektu hori Bilbo-Donostia lineako Aia-Orioko trenbide-saihesbidea eraikitzeke lanen baitan dago sartuta.
 - 2012ko udan, Amañako geralekuaren eta Ardantzako geltokiaren arteko zatian (640 metroko luzeran, gutxi gorabehera) bi bide egiteko lanak hasi zituzten, bai eta Amañako geltoki berria eraikitzeke lanak ere.
 - 2012ko irailaren 7an, zerbitzuan jarri zen Eibarko geltoki berria; hala, geltokia hobeto integratu da udalerrian. Proiektuak kanpoko aldeko pasabideari eutsi dio, trenbideak banatutako Eibarko bi eremu horien artean jendea batetik bestera pasatzeko aukera ematen baitu.
 - Irailean, halaber, Txarakuako pasagunea kentzeko proiektua amaitu zuten. Lanak hiru fasetan egin dira: lehenengo fasean, ibilgailuen zirkulaziorako ibilbide berriko bide bat eraiki zen; bigarrenean, azpiko pasabide bat; eta hirugarrenean, 200 metroko ibilbide labur batean, bi bide egin dira.
 - Txaraku-Azitain zatian (775 metro) bi bide egiteko lanak ere irailean amaitu zituzten; lan horien baitan, Azitaingo geltoki berria egin da, eta bi pasagune kendu dira.

EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- 2012an, Zarautz parean trenbide-trazadura lurperatzeari buruzko azterketa informatiboa idazten jarraitu da. Jarduera horren ondorioz, trenbidearen 4.650 metroko zatia estaliko da, eta herriaren sarreran, linea honetan bi bide egingo dira. Horrez gain, geltoki berria eraikiko da udalerriko hirigunean, eta geraleku berria, San Pelaion. Trenbidea lurperatzeko proiektua gauzatuz, gainera, Meagako, Santa Klarako eta Zarauzko geltokian dauden pasaguneak kenduko dira, bai eta hirigunean dauden bost azpiko pasagune ere.
- Azkenik, Donostialdeko metroaren esparruan hauek izan dira 2012an egindako aurrerapen nagusiak:
 - Lasarte-Errekaldeko proiektua apirilean ireki zuten. Proiektu horren baitan daude jarduera hauek: Lasarteko azpiko pasagunearen (N-634 errepidearen azpian) eta Errekaldeko geltokiaren arteko zatian bi bide egitea, bazterbide berri bat jartzea, eta trenbide-zabaldegia birmoldatzea, bobinak kargatzeko eta deskargatzeko lanak errazteko. Guztira 1,7 kilometroko zatian jarri dira bi bide.
 - Apirilean, halaber, jendearentzat zabaldu zen Errekalde-Añorga zatia; guztira, 2.165 metroko luzera du, eta horietatik 955 m tuneletik eta sasituneletik pasatzen dira, eta 45 metro, biaduktu berri batetik. Jarduera horren baitan sartu da Errekaldeko pasagunea kentzea, bai eta Añorgako geltoki berria eraikitzea ere.
 - Loiola-Intxaurren-Herrerako zatiko lanak jada amaitu dira; besteak beste, bi geltoki berri egin dira Intxaurren eta Herreran. Horrez gain, 2,7 kilometroko zatian bi bide egin dira; horri esker, Pasaiaiko portuarekin lotura zuzena duen ibilbide zaharretik eraman daitezke salgaiak, bai eta Amara eta Erreterria arteko zatian iragateen maiztasuna bikoiztu ere. Horrez gain, udan, Donostialdeko metroaren lehenengo markesina jarri zuten, Intxaurrendoko sarreran, Montes Francos parkean, hain zuzen.
 - Azaroan hasi ziren Herrera-Altza zatiko lanak egiten. 1.040 metro luzeko lur azpiko trazadura egingo da, eta Felix Iranzo pasealekuan amaituko da; bertan egingo da, hain zuzen, lur azpiko geltoki berria (lurretik 28 metro azpira).
 - Era berean, Arasoko (Irun) lantegi eta kotxe-toki berriak eraikitzen jarraitu da. 2012aren amaieran, obra zibila jada amaituta dago, baita trenbidekoak ez diren beste azpiegituren % 65 inguru ere.
 - Urrian, Donostiako igarobidearen bi zatiak esleitu zituzten: Lugaritz-Kontxa (2,6 km) eta Kontxa-Morlans (1,9 km). Lugaritz-Kontxa zatian, bi bideko tunel bat sartzen da, eta lur azpiko bi geltoki: Bentaberri eta Matia-Antiguo. Bestalde, Kontxa-Morlans zatian, beste bi geltoki egongo dira: Kontxa-Zentroa eta Easo.
 - Amaitzeko, Euskal Trenbide Sareak Altza-Galtzaraborda zatiko eraikuntza-proiektuaren eskaintza egin zuen; 2 kilometro luze da, eta horren baitan, Pasaian lur azpiko geltoki bat egitea sartzen da. Zati horrek jarraipena ematen dio Herrera-Altza zatiari; hain zuzen ere, zati horretako lanak azaroan hasi zituzten.

ii) Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Hirialdeko metroaren 2. linea Basaurira arte zabalduta (Basauriko geltoki nagusia 2011ko azaroan zabaldu zitzaion jendeari), Metro Bilbaok zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak 43,3 kilometro dituzte egun. Sare horrek 40 geltoki ditu guztira, bi lineatan banatuta: 1. linea - Plentzia-Basauri, eskuinaldeko udalerriei zerbitzua ematen diena, eta 2. linea - Santurtzi-Basauri, metropoli-inguruaren ezker aldean zerbitzua ematen duena. Era

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

berean, Santurtziko udalerrian, 2. linea horrek Mamariga auzoarekin lotzeko garraibide azkarraren zerbitzua du 2010etik.

2.11. taula Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, 2010-2012 aldian.

	2010	2011	2012
Linea-kopurua	2	2	2
Geltoki-kopurua	38	40 ²	40 ²
Sarearen luzera (km)	40,6	43,3	43,3
Eskainitako kilometroen kopurua	4.366.662	4.452.356	4.624.537
Eskainitako kotxe-kilometroen kopurua	17.621.913	19.163.213	20.895.172
Eskainitako toki-kilometroak	2.511.976.560	2.738.203.692	2.990.753.642

¹ 09/07/04tik geltokiak 38 dira —eta sarearen luzera 40,64 kilometrokoa— Peñotako eta Santurtziko geltokiak ireki baitziren.

² 2011ko otsailaren 28an Arizko geltokia ireki zen, eta azaroaren 11n, berriz, Basaurikoa.

Iturria: Metro Bilbao.

2012an eskainitako zerbitzua kontuan hartuz, Metro Bilbaok 4.625 mila kilometro jarri ditu guztira herritarren zerbitzura; hau da, % 3,9 handitu da aurreko ekitaldiarekin alderatuz. Joera positibo hori hauteman da, halaber, eskainitako auto-kilometroei eta toki-kilometroei dagokienez, % 9ko eta % 9,2ko urte arteko hazkundera izan baitute, hurrenez hurren. Zenbaki absolutuei dagokienez, 2011ko eskaintzarekin alderatuz, auto-kilometroak 1,7 milioi gehiago izan dira, eta toki-kilometroak, 252,5 milioi gehiago.

Horrez gain, Metro Bilbaok metroaren egungo egitura sendotzeko jarduerak ditu aurreikusita hurrengo urteetarako; sarea handitu nahi da, beste hiru linea berri zabalduz: 3. linea - Matiko-Etxebarri iparraldea (egiten ari dira, eta 2016rako amaituta izatea aurreikusten da), 4. linea - Matiko-Errekalde (proiektuan dago) eta 5. linea - Etxebarri-ospitalea (proiektuan dago).

Taula honetan 2012an gauzatutako jarduera nagusiak jaso dira:

Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- 1. linean, Maidagango lurperatze-lanak amaitu dira, eta jada jendearentzat irekita dago. Lurperatutako bide-zatia 717,5 metro luze da, Bilboko metroaren Bidezabal geltokiko nasen amaieratik hasi eta Ormazaren sarreran dagoen goiko pasabidera arte.
- 2012an, jada amaitu dira Ibarbengoako (Getxo) geltoki berriko obra zibilaren lanak.
- 2. lineari dagokionez, Santurtzi-Kabiezes lineako tunelaren bi heren baino gehiago amaitu eta gaineztatu dira; horrenbestez, jada hasi dira bidea jartzeko lanak egiten. Zati hori 2.400 metro luze da.
- 2012aren amaieran, Kabiezesko geltokiko lanak ere ia amaituta daude; zenbait erremate baino ez dira falta, eta eskailera mekanikoak eta igogailuak jartzea, 2013rako aurreikusita daudenak.
- 3. lineak Bilboko iparraldea hartuko du, eta 70.000 herritarri baino gehiagori emango die zerbitzua. Geltokiak izango ditu Etxebarrin, Otxarkoagan, Txurdinagan, Zurbaranbarrin, Alde Zaharrean (1. eta 2. lineekiko lotura izango du), Uribarrin eta Matikon. Matikoko geltokiak, gainera, lotura izango du Artxandan egingo den tunelarekin, eta beraz, 3. linea Sondikarekin eta aireportuarekin lotzeko aukera emango du. 5.885 metro luze izango da, eta 2012aren amaieran, jada zulatuta dago ia ibilbide guztia. Otxarkoagako, Zurbaranbarriko eta Uribarriko geltokietan, ia guztiz amaitu dituzte sartzeko kanoiak, eta mezzaninak jartzen hasi dira. San Antonioko eta Matikoko geltokiak ere ia gutiz amaituta daude, ekitaldiaren amaieran.
- 2012aren amaieran, 4. linearen azterketa informatiboa jendaurreko fasean dago jada. 4. lineak Errekalde eta Matiko auzoak lotuko ditu; Bilboko erdigunea zeharkatuko du, eta geltoki hauek aurreikusten dira: Errekalde, Irala, Zababuru, Moyua (1. eta 2. lineekin lotura), Parkea eta Deustuko Unibertsitatea. Linea honek 5 kilometro izango ditu, guztira; ia kilometro guztiak lur azpitik joango dira, amaierako metroak salbu, Matiko auzoko 3. linearekin lotura egingo dutenak.
- Azkenik, 2012an 5. linea eraikitzeko proiektua idazten hasi dira. Zati horren azterketa informatiboaren arabera, linea horrek Basauriko Sarratu geltokia eta Galdakaoko ospitalea lotuko ditu, eta Aperribain, Bengoetxen eta Galdakaon egingo ditu geldialdiak.

iii) EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren tranbia-azpiegiturak.

Aipatutako azpiegiturez gain, ETSk beste bi azpiegitura ere baditu: Gasteizko Tranbia, Arabako hiriburuan, eta Bilboko Tranbia, Bizkaiko hiriburuan. Tranbia-sistemak programa berriak eta lineen zabaltzeak izango dituela aurreikusita dago, hurrengo urteetan sare hori zabaltzen joateko xedearekin.

Bilboko tranbiari dagokionez, apirilean jada funtzionamenduan jarri da Basurtu eta La Casilla arteko linearen zabaltzea. Horrenbestez, Bizkaiko hiriburuak 14 tranbia-geltoki ditu egun, eta 5.570 metroko zatian ematen du zerbitzua, Atxuriko eta ireki berri duten La Casillako geltokien artean.

Trazaduraren eskaintzari erreparatuz, 2012an, apur bat ahuldu egin da. 2012. urtean, aurreko urtearekin alderatuta, behera egin du bai trenen kopuruak, bai herritarrei eskainitako kopuruak ere: % 4,6, bietan. Hain zuzen ere, 2012. urtean 3.014 tren gutxiago ibili dira, eta 376.750 toki gutxiago eskaini dira. Aldiz, bi geltoki berriak funtzionamenduan hastearekin batera, tranbiak 14.025 kilometro gehiago egin ditu 2012an, eta beraz, eskainitako toki-kilometroak % 4,5 gehiago izan dira (1.753.059 toki-kilometro gehiago, 2011n baino).

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Gasteizko tranbiak ere bi geltoki berri inauguratu ditu 2012. urtean, Abetxukoko adarraren bigarren faseari dagozkionak, hain zuzen. Horrenbestez, egungo sarea bi lineak osatzen dute, eta guztira, 20 geltoki daude. 2012ko eskaintzari erreparatuz, aurreko urteko mailetan eutsi zaio, bai tren-kopuruari dagokionez (96.538) bai toki-kopuruari dagokionez (14,7 milioi); % 0,2 baino ez dira jaitsi. Bestalde, 2012. urtean distantzia handiagoa egin da, (4.154 kilometro gehiago) eta toki-kilometroak ere gehiago izan dira (631.427 gehiago). Horrenbestez, tranbia-eskaintza hau izan da: 457.214 km eta 69,5 milioi toki-km (urtetik urterako % 0,9ko igoera, bietan).

2.12. taula EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2012ko oinarritzko datuak.

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	14	20
Lekuak, gehienez (pertsonak) ⁽¹⁾	192 (50 eserleku)	244 (52 eserleku)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) ⁽¹⁾	125 (50 eserleku)	152 (52 eserleku)
Eskainitako trenen kopurua	63.006	96.538
Eskainitako tokien kopurua	7.875.750	14.673.776
Eskainitako kilometroen kopurua	325.509	457.214
Eskainitako toki-kilometroak	40.688.566	69.496.554

⁽¹⁾ EuskoTrenek aplikaturiko leku-kopurua txikiagoa da fabrikatzaileak ezarritako gehieneko leku-kopurua baino. Gehieneko erosotasun-irizpideen arabera ezartzen da, eta irizpide horiek metro koadroko lau pertsonako Europako erreferentzian daude oinarrituta.

Iturria: EuskoTren.

Hurrengo taulan, tranbia-azpiegiturak zabaltzeko egin diren jarduera nagusiak azaldu dira:

EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren tranbia-azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- **Bilboko tranbiari** dagokionez, apirileko bigarren hamabostaldian zerbitzuan jarri zen Basurtu eta La Casilla arteko tranbia zabaltzeko lanak. Zati berria 700 metro luze izango da, eta bi geltoki berri izango ditu: lehenengoa, Basurtuko eskola publikoaren aurrean, eta bigarrena, La Casillako plazan.
- **Gasteizko tranbiari** dagokionez, berriz, 2012ko irailaren 7an, funtzionamenduan jarri zen Abetxukoko adarraren bigarren fasea; 750 metro luze hartzen ditu, eta horietatik 450 metro, bide bakarrekoak dira. Zati horretan, bi geltoki berri daude: lehenengoa, Kristo kalearen hasieran, eta bigarrena, Maiatzaren bata kaleko plazan.
- 2012ko martxoan, Eusko Jaurlaritzak, Gasteizko Udalak eta Arabako Foru Aldundiak Gasteizko tranbia hiriaren ekialderantz zabaltzea erabaki zuten. Ibilbide berriak 2 km inguru izango ditu; Angulemakoa amaierako geltokitik abiatu eta Ballester gotzaina kalera arte joango da, eta beste sei geltoki izango ditu, guztira. Ekialdeko hedapenak 70.000 biztanleko udalerriari emango dio zerbitzua, eta beraz, bi milioi bidaiari gehiago izango dira urtean, gutxi gorabehera.
- Azkenik, **EHU Leioa-Urbinaga-Barakaldo tranbiari** dagokionez, 2012an, tranbiaren lantegiak eta kotxe-tokiak eraikitze lanak amaitu dira, Leioako metroaren 1. linearen geltokiaren ondoan. Era berean, aurrean, Leioa-Urbinaga 2. fasearen eraikuntza-proiektua eta Urbinaga-Barakaldo 3. fasearen azterketa informatiboa idatzi dira.

2.2.4. EAEko trenbide-sare berria - ETS eta Adif

Europar Batasunak Euskadi Atlantikoko trenbide-korridorean sartzea erabaki zuen, eta erabaki horrek Euskadiko trenbide-sareak EBko sareetan duen parte hartzea areagotu du, batetik, eta bultzada handia izan da, bestetik, EAEko trenbide-sare berriarentzat ("Euskal Y" deritzonarentzat). EAEko azpiegituren proiektu nagusietako bat da, eta Gasteizen trenbide-lotune bat jartzeko aukera ematen du, estatuko gainerako lurraldeekin komunikatzeko, eta Europako gainerako lurraldeekin komunikatzeko, Irunen Europa doazen trenbideekin lotuz eta Bilboko porturantz hurbilduz. Trenbide-azpiegitura horrek pertsonak eta salgaiak garraiatuko ditu. Gainera, Euskal Yak EAEko hiru hiriburuak lotuko ditu, haien arteko joan-etorriak bizkortuz eta haietan iraunkortasuna hobetuz.

Azpiegitura hori Europako bideen zabalera estandarrera egokitu da, eta aukera emango du Euskal Autonomia Erkidegoa Europa barneko abiadura handiko sarean sartzeko. Espainiako bideen ezaugarriak izateak Europarekin lotzeko sortu izan dituen oztopoak gainditzea ekarriko du, eta, horrenbestez, Europako merkatuetan sartu ahal izango da, kostu txikiagoarekin.

Sare berriak 172 kilometroko ibilbidea izango du. Ibilbidearen zati handiena tunelen barruan geratuko da eta, horri esker, ahalik txikiena izango da obra horren inpaktu bisuala. Trenbide berriaren trazaduraren % 60 ezkutuan egongo da, 80 tunelen bidez (104,3 km), % 10 obra horren barruan sartu diren 71 biaduktuen gainean joango da, eta gainerako % 30a aire zabalean. Trenbide-azpiegitura berriak sei geltoki izango ditu: Bilbo (Abando), Gasteiz (Arriagako parkea), Donostia (Atotxa), Astigarraga, Irun eta Ezkio-Itsaso. Bestalde, azpiegitura horretako bideak nazioarteko neurrietara egokitu izanari eta trenak ibili ahal izango diren gehieneko abiadurari esker (250 km orduko inguru, bidaiariak garraiatzeko; 100-120 km orduko, salgaiak eramateko) denbora gutxiago beharko da zenbait hiritara joateko, Madrilera, adibidez (bi ordu inguru EAEko hiriburuetatik), edo Parisera (sei ordu baino gutxiago). Horrek, gainera, pertsonak eta salgaiak mugaren alde batetik bestera igarotzeko aukera bultzatuko du.

Azpiegitura berri horren eraginaren bitartez, errepide nagusietako zirkulazioa arindu nahi da, bai eta trenbide-lineetako ere. Alde horretatik, espero da Euskal Y berriarekin 1.690 auto gutxiago egotea egunero A-8 errepidean, Bilbo eta Donostia artean; 2.475 auto gutxiago A-68 errepidean, Bilbo eta Gasteiz artean; eta 1.210 auto eta 1.175 kamioi gutxiago N-1 eta AP-1 errepideetan, Donostia eta Gasteiz artean (gaur egun, EAEn, hiriburu batetik bestera 43.880 lekualdaketa⁵ egiten dira, egunero). Bestalde, errepideetan 800.000 kamioi gutxiago ibiltzea lortuko dela uste da. Gainera, azpiegitura berri horri esker, astean ibilbide luzeko 240 tren gutxiago ibiliko dira, eta horrek % 200 handituko du linea horietako salgaien zerbitzu-ahalmena; horrenbestez, salgaiak trenez garraiatzea bultzatuko da.

⁵ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketatik jasotako datua.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Gobernu zentrala arduratuko da abiadura handiko trenbide-azpiegitura eraikitzeaz, Sustapen Ministerioaren bidez. Alde horretatik, Euskal Yaren harira, Ministerioak eta EAEko Administrazioak akordio bat sinatu zuten 2006ko apirilaren 24an; akordio horren bidez, Sustapen Ministerioak eskumenaren zati bat Eusko Jaurlaritzari laga zion, eta berarentzat gorde zituen Araba eta Bizkaiko tarteen eraikuntza, Euskal Yak Arrasaten, Elorrioren eta Bergaran izango dituen lotuneen eraikuntza eta Bilboko eta Gasteizko sarrerena. Adif arduratuko da lan horiek egiteaz, eta 2.536 milioi euroko inbertsioa izango da guztira.

Eusko Jaurlaritza, berriz, Gipuzkoako azpiegituraren zati handienaz arduratuko da. Euskal Trenbide Sarea sozietate publikoa Bergara-Irun-Donostia tarteak egiteaz arduratuko da; 1.642 milioi euroko aurrekontua izango du, eta Estatuari eman beharreko kupotik kenduko da zenbateko hori.

2012 amaieran, ETS hasita dago, jada, Euskal Yaren Gipuzkoako adarraren ibilbide osoko lanak egiten; Adif, bestalde, Gasteiz-Bilbo adarreko ibilbidearen bi herenetan (% 63) ari da lanean. Taula batean jaso dira Espainiako gobernuak eta Eusko Jaurlaritzak 2012ko ekitaldian egin dituzten jarduera aipagarrienak, laburbilduta.

EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak - 2012ko berrikuntza nagusiak

- **Euskal Yaren Gipuzkoako adarrari** dagokionez, 2012aren amaieran amaituta edota exekuzio-prozesuan daude Eusko Jaurlaritzari dagozkion zati guztiak. Horrenbestez, 59,1 kilometro (adarraren ibilbidearen % 77,6) eraikitzen ari dira, eta Donostiako eta Irungo behin betiko sarbideak nahiz Frantziarako lotura zehaztea baino ez da falta. 2012an, beraz, Ezkio, Hernani-Astigarraga, Hernialde-Zizurkil eta Zizurkil-Andoain zatietako lanak hasi dira, eta Ordizia-Itsasondo eta Beasain ekialdea zatietakoak jada amaitu dira. Horrez gain, beste zenbait zatitako lanak egiten jarraitu da: Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio Itsaso mendebaldea, Antzuola-Ezkio Itsaso ekialdea, Ezkio-Beasain, Beasain mendebaldea, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta eta Urnieta-Hernani.
- 2012an, Sustapen Ministerioak azterketa informatibo osagarria ere egin du, Donostiako eta Irungo trenbide-sarbideei eta Astigarraga eta Frantziako mugaren arteko loturari buruzkoa, hain zuzen.
- 2012 amaierarako, amaituta daude Sustapen Ministerioak Adifen bidez gauzatu beharreko **Gasteiz-Bilbo trazadurako** 90,2 kilometroetako hiru zati (11,2 km), eta beste 11 zati exekuzio-prozesuan daude (45,6 km).
- Bestalde, idazten ari dira bost zatiz osatutako Arrasate-Bergara-Elorrio loturaren proiektua (Gipuzkoako adarrarekin lotzekoa) eta Bilborako nahiz Gasteizerako sarbideena.

2.3. AIREKO GARRAIOA

Ekonomia-testuinguru orokorrarekin bat etorriz, EAEko aireko zirkulazioa gutxitu egin da azken ekitaldian. EAEko aerodromoetan, guztira 56.812 joan-etorri egin dira, aurreko ekitaldian baino % 5,2 gutxiago. Jaitsiera handiena Gipuzkoako terminalean gertatu da, aireontzien zirkulazioa % 10,2 txikiagoa izan baita, 2011rekin alderatuz. Bilboko aireportuan ere datuak ez dira positiboak izan, joan-etorriak % 5,2 gutxiago izan baitira. Bestalde, Arabako azpiegiturak aurreko urteko jarduera-mailari eustea lortu du, % 0,4 handitu baita aireontzien zirkulazioa.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Aireportu bakoitzak joan-etorri guztietan izan duen pisuari erreparaturaz, Bilbon izan da aireontzien fluxurik handiena, EAEko aireko zirkulazio osoaren % 79, joan-etorrien kopuruari dagokionez. Bestalde, Donostiako aerodromoan, joan-etorrien % 10,8 egin dira, eta Gasteizen, gainerako % 10,2a.

2.13. taula Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa¹ 1995 eta 2012 artean.

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Urteko hazkundea (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)
1995	4.689	--	1.814	--	20.348	--	26.851	--
2000	13.726	24,0	5.569	25,1	40.770	14,9	60.065	17,5
2004	10.848	-5,7	6.299	3,1	47.020	3,6	64.167	1,7
2005	8.894	-18,0	7.153	13,6	51.745	10,0	67.792	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,0	52.200	0,9	70.535	4,0
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-10,0	52.966	-3,5	71.360	-3,4
2009	6.518	-31,4	6.957	-21,8	46.497	-12,2	59.972	-16,0
2010	5.440	-16,5	6.622	-4,8	47.235	1,6	59.297	-1,1
2011	5.749	5,7	6.860	3,6	47.341	0,2	59.950	1,1
2012	5.773	0,4	6.160	-10,2	44.879	-5,2	56.812	-5,2

¹ Zirkulazioari buruzko datuak aireontzien merkataritza-zirkulazioari dagozkio.

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Azkenik, EAEn, aireportu-azpiegiturretan izan diren berrikuntza hauek azpimarratu behar dira:

Bilboko aireportua - 2012ko berrikuntzak

- Jada hasi dira ILS - Instrument Landing System (III. kategoria) sistemaren kategoria gorena instalatzeko lanak; gailu horren bidez, pilotuek Loiuko aireportuan lur hartu ahal izango dute, ikuspen-baldintza txarretan. Egun, aireportuko pista nagusiak I. mailako ILS kategoria du, aireportu guztietarako estandarra eta doitasun gutxiene duena. Sistema berria, berriz, 2013aren hasieran jarriko da abian.

Donostiako aireportua - 2012ko berrikuntzak

- Abuztuaren 23tik, eta Aireportuko Eraginkortasun Plana oinarri hartuta, Aenak Forondako aireportuko ordutegia 24 ordutik 12 ordura murriztu du; beraz, gauez soilik dago funtzionamenduan, eta egunez nahiz asteburuetan itxita egoten da.

2.4. ITSASOKO GARRAIOA

Itsasoko garraioari dagokionez, 2012. urtean, Anavas (Asociación de Navieros Vascos) elkarteko merkataritza-ontzidiak 12 ontzi-enpresa ditu, eta enpresa horiek, guztira, 65 ontzi dituzte (aurreko urtean baino ontzi bat gutxiago). Hala eta guztiz ere, karga-bolumena ez da ia batera aldatu; 396,1 mila tona gordin mugitu ditu, eta 663 mila tona pisu hil.

2.14. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2012 artean.

Urtea	Enpresa-kopurua	Ontzi-kopurua	TB ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013

¹ Tona gordin.² Tona pisu hil.

Iturria: Anavas.

Ontzien tipologiari dagokionez, atoiontziak eta barne-zirkulazioko ontziak dira ontzidiaren erdia baino gehiago (% 52,3). Haien atzetik daude Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak (% 18,5), petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (% 15,4), tanke-ontziak (% 10,8), eta hozkailu-ontziak (% 3,1).

2012aren amaieran, EAEko merkataritza-ontzidiak nahiko berria izaten jarraitzen du, 8,5 urte baitituzte, batez beste, Espainiako ontzidiek eta mundukoek dituztenak baino gutxiago (14,3 urte eta 17,3 urte, hurrenez hurren).

2.15. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008-2012 aldian.

Ontzi-mota	Ontzi-kopurua			
	2009	2010	2011	2012
Atoiontziak eta barne-zirkulazioa	37	37	35	34
Tanga-ontziak	6	7	7	7
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	14	11	10	10
Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak	13	12	12	12
Hozkailuak	3	2	2	2
GUZTIRA	73	69	66	65

Iturria: Anavas.

Azkenik, eta salgaien eta pertsonen itsasoko garraiorako azpiegitura nagusiei erreparatuz, esan behar da Euskadik interes orokorreko bi portu dituela, Estatuaren eskumenekoak — Bilboko portua eta Pasaiaiko portua— eta merkataritzako eta arrantzako portu garrantzitsu bat, Eusko Jaurlaritzaren eskumenekoa —Bermeoko portua—. Dena den, Euskadiko portu-sareak baditu garrantzi txikiagoko beste portu batzuk, Gipuzkoako eta Bizkaiko kostaldean: Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak. Taula hauetan daude, laburbilduta, EAEko portu nagusietan egindako obra eta inbertsio nagusiak.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Bilboko portua - 2012ko egoera eta berrikuntzak

- Amaitutako lanen artean, aipatu behar da, urriaren hasiera aldera, jada funtzionamenduan jarri dela 7. arrapala A-3 kaian. Arrapala hori Brittany Ferries konpainiaren ferry-linearako erabiliko da; linea horrek, hain zuzen, salgaiak eta bidaiariak garraiatzen ditu Bilbo eta Portsmouth (Ingalaterra) artean, astean bi aldiz bi noranzkoetan.
- 2012an egiten jardun duten lan nagusien artean, hauek azpimarratu behar dira:
 - Punta Sollanako kaia luzatzea. Atrakatze-lerroa 680 metro arte luzatuko dute (egun, 350 metro ditu); horrenbestez, bi ontzik aldi berean atrakatu ahal izango dute, eta beraz, solteko salgai solidoen eta likidoen zirkulazioa bultzatuko da.
 - AZ-2 eta AZ-3 kaiak zolatzea. Lanak 2013ko udaberrirako amaitzea aurreikusten da.
 - Axpeko kaiaren sakonera handitzeko eta kaia bera finkatzeko lan egin da; eta 2013ko udaberrirako aurreikusten da.
- Bilboko Portuko Agintaritzak, bestalde, itsas bidaien bere bigarren terminala eraikitzen hasi da. Lanak egiten urrian hasi ziren, eta 2014. urtearen hasierarako amaituta egongo dira. Terminal berria Getxon egongo da (egungoa ere han dago); lurlean 27.400 m²-ko azalera izango du, 76 metroko zabalera, 355 metro luzeko atrakatze-lerroa eta 12 metroko sakonera.
- 2012aren amaieran, Pancorboko (Burgos) trenbide- eta portu-terminal logistikoaren trenbide-lotura eta zerbitzua emateko bideak eraikitze lanak esleitu dira. Terminal horri esker, Bilboko portura arte garraiatu ahal izango dira Mesetatik datozen salgaiak.

Pasaiako portua - 2012ko egoera eta berrikuntzak

- 2012an amaitutako lanen artean, hauek azpimarratu behar dira:
 - Molinao kaiko 8. pabiloia eraikitze proiektuan sartutako lanak.
 - Portuko arrantza-eremuko instalazio berrien 1. proiektu osagarrian sartutakoak; besteak beste, Pasai San Pedroko saneamendu-kolektorea eta Herrerako EBAR-aren bulkatzeko hodiak desbideratzea, Añarbeko lehen mailako saretik.
 - 2012ko Aglomeratu kanpainan sartutako lanak.
 - Molinao eta Capuchinos kaietan ingurumen-neurriak ezartzeko lanak.
 - Zirkulazioa biltegi berrien eremuko bide nagusitik bideratzeko lanak.
- 2012an egiten aritu diren lan nagusien artean daude, halaber, honako hauek:
 - Portuko arrantza-eremuko instalazio berrien proiektuan sartutako lanak.
 - Lezoko trenbide-zabaldegiko laugarren trenbidearen proiektuan sartutako lanak. Azpiegitura berri horren bidez, portuaren arrapalak ahalmen handiagoa izango du, eta hala, bi tren sartu ahal izango dira, aldi berean.

Bermeoko portua - 2012ko egoera eta berrikuntzak

- 2012an, Bermeoko kofradiako kaia berreraikitze lanak egiten hasi dira; lan horien helburu nagusia da egungo kaiaren ordezkari bat jartzea, mikropilote gaineko zimendu sakonak euskarri dituztela. Horrela, egituraren segurtasuna bermatuko da, haren aurreko aldea -5.0 kotaraino dragatzean; horrez gain, harri-lubetazko horma ez-islatzaile bat eraikiko da, olatuen energia xurgatuko duena.

2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA

Garraio-mota hori pertsonak garraiatzeko da soilik, eta honako zerbitzu hauek biltzen ditu: hiru funikular (Artxandakoa, Larreinetakoa eta Igeldokoa) eta bost igogailu (Arangoitikoa, La Salvekoa, Solokoetxekoa, Begoñakoa eta Ereagakoa). Guztiak Bizkaian daude, Igeldoko funikularra izan ezik, Donostian baitago.

2.16. taula EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.

	Igeldoko f.	Artxandako f.	Larreinetako f.	Mamarigako f.
Bidaia-kopurua ibilgailuko	65	70	70	45
Ibilbidearen iraupena	3,2 min	3,18 min	10 min	1,6 min
Abiadura linean	1,5 m/s	5 m/s	2 m/s	6 m/s
Desnibela	151 m	226,49 m	342 m	44,43 m
Batez besteko malda	% 45	% 22,9	% 35	% 12,6

Iturria: Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).

2.6. BIZIKLETA

EAEko bide-sistemak bizikletaz ibiltzeko sare bat du, ingurumena kaltetzen ez duen garraibide hori sustatzeko. Horren haritik, foru-aldundiak eta tokiko eragileak lan handia egiten ari dira, hiru lurraldeetan, azpiegitura horiek garatzeko, bat etorritik gero eta herritar gehiagok duten kezkaekin: ingurumenaren aldetik iraunkorra izango den gizartea lortu beharra.

Hiru hiriburuak kontuan hartuta, Gasteizen dago bizikletaz ibiltzeko sarearen kontzentrazioa handiena. Zehazki, 106,5 kilometro hartzen dituzte, guztira, Gasteizen bizikletaz ibiltzeko egokitutako bideek, hiru hiriburuetak *bidegorrien* sare osoaren % 57,6. Haren atzetik, Donostia dago: 51,4 kilometroko bidegorri-azpiegitura du, hiru hiriburuetak sare osoaren % 27,8. Eta azkenik, Bilbon, herritarrek 27 kilometroko azpiegitura dute bizikletaz ibiltzeko, hirigunean.

2012an, EAEko hiru hiriburuetan planifikatutako bidegorri guztien ia bi heren (% 65,7) jada erabiltzeko prest daude (281,6 kilometro daude aurreikusita, guztira).

2.17. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2012ko abenduan).

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatuta koak
	km	12/11 Δ	km	12/11 Δ	km	km
Gasteiz	143,5	% 0,0	106,5	% 3,4	11,0	26,0
Bilbo	85,0	% 0,0	27,0	% 0,0	3,0	55,0
Donostia	53,1	% 0,0	51,4	% 3,6	0,5	1,2

Iturria: Gasteizko Udala, Bilboko Udala eta Donostiako Udala.

Bestalde, eta datuak probintzia-eremura zabalduz, EAEk 645,5 kilometroko bizikleta-sarea du 2012an. Bide gehienak Bizkaian daude: 258 kilometro bidegorri daude, guztira. 2011. urtean baino % 9,3 gehiago (236 km zeuden 2011n). Gipuzkoan, bidegorriek 165,3 kilometro dituzte egun; beraz, % 1 egin du gora kilometro-kopuruak 2011. urtearekin alderatuta (163,7 km zeuden).

2.18. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2012an.

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	km	Δ 12/11	km	Δ 12/11	km	km
Araba ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	823,0	% 2,5	258,0	% 9,3	17,0	58,0
Gipuzkoa ²	439,1	% 0,0	165,3	% 1,0	11,0	13,7

¹ 2011koa da eskura daukagun azken datua. Garraioaren Panoramikaren txosten honen argitalpen momentuan, ez dugu eguneratuago dagoen daturik.

Arabako ibilbide berdeen 119,195 kilometroak ere sartuta daude.

² Aurreikusitako sare osoaren eta egindako zatien mapako datuak Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Tokiko Sarearen batura dira. Gipuzkoako Foru Aldundia.

Iturria: Arabako Foru Aldundia, Bizkaiko Foru Aldundia, Gipuzkoako Foru Aldundia.

Azkenik, Arabako bizikleta-sareak 222,2 kilometro zituen guztira 2011n⁶, eta horietatik 103 kilometro txirrindulariek Gasteizen soilik erabiltzeko bideak ziren. Probintziako gainerako lurraldean eta Gasteiztik kanpo bada ibilbide berdeen sare bat, motorrik gabeko lekualdatzeak egiteko: oinezkoek, txirrindulariek, zaldizkoek, patinatzaileek eta beste batzuek erabiltzeko bideak. 2011ren amaieran, 119,195 kilometro ziren, natura-ingurune hauetan banatuta: Opakuako basabidea (3,3 km); Ullibarri Ganboako urtegia inguratzen duen bidea (44 km); Berantevillako basabidea (3,145 km); Vasco-Navarro trenaren ibilbide berdea (61,15 km); eta Nerbioiko Parke Linealeko ibilbidea (7,6 km). Ibilbideen helburua da garraio iraunkorreko garraiobideak sustatzea eta ekologia eta aisia uztartzen dituzten jarduerak sustatzea, naturan.

2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK

Euskadin lau logistika-zentro daude: Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban; Aparkabisa, Bizkaian; eta Zaisa, Gipuzkoan. Logistika-zentro horiek salgaien garraioaren kudeaketan irtenbide integralak ematen dituzte. Hurrengo taulan adierazita daude haien ezaugarriak eta magnitude ekonomikoak.

⁶ Garraioaren Panoramikaren txosten honen argitalpen momentuan, ez dugu eguneratuago dagoen daturik.

2.19. taula EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2012an.

	Gasteizko Garraio Zentroa	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Azalera eraikia (m ²)	238.929	85.000	312.560	126.608
Azalera urbanizagarria, guztira (m ²)	718.141	1.500.000		400.000
Instalatutako enpresa-kopurua	67	5	37	141
Enplegua	1.134	40	537	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	29.816	--	228.500	2.500.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
- Kamioiak	989	25	42	--
- Furgonetak	353	--	257	--
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	4	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	23.821	20.000	192.047	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	197	1.323	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 93,4	% 25,0	% 95,0	% 92,4

Iturria: Aparkabisa, Arasur, Gasteizko Garraio Zentroa eta Zaisa logistika-plataformak.

Hurrengo ataletan, plataforma horietako bakoitzaren informazio zehatza emango da.

2.7.1. Gasteizko Garraio Zentroa

Gasteizko Garraio Zentroa Jundizko industrialdean dago, Gasteiztik hurbil, eta eragile dinamizatzailea da: logistika-jarduerak egiteko asmoa duten enpresak sustatzea du helburu. Plataforma horrek 718.141 m²-ko azalera du guztira, eta horietatik, 238.929 m² nabeek hartzen duten azalera da, eraikitako azalera, alegia. Nabeetan garraioarekin eta logistikarekin zerikusi zuzena duten jarduerak egiten dira: biltegiatzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea.

Horren haritik, honela banatuta dago jarduera horiek egiteko azalera: garraio-motaz aldatzeko jardueretarako (tren bidezko garraiotik errepide bidezkora eta alderantziz) azalera 122.587 m²-koa da; banaketa-jardueretarako, 110.336 m²-koa, biltegiatze- eta garraio-jardueretarako, berriz, 109.312 m²-koa. Logistika-jarduerarako azalera 190.441 m²-koa da, zerbitzuen zonak 28.214 m² hartzen ditu, eta ibilgailu industrialentzako aparkalekurako azalera, berriz, 23.821 m²-koa da.

2.20. taula Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera.

	2010	2011	2012
Instalatutako enpresak	62	66	67
Enplegua	1.254	1.204	1.134
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	12.024	18.230	29.816
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	1.249	1.274	1.342
- Kamioiak	938	929	989
- Furgonetak	311	345	353
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	23.821	23.821	23.821
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	182	182
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 91,8	% 98,4	% 93,4

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

2012an zentroan izandako jardueraren datuei erreparatuz, adierazle nagusiek bilakaera positiboa izan dute. 2012an, salgai gehiago pasatu dira garraio-mota batetik bestera, % 63,6 gehiago, hain zuzen; hala, 41 zirkulazio izan dira Bilboko eta Saguntoko portuetatik, eta guztira, 29.816 tona mugitu dira. Azken ekitaldian, halaber, handitu egin da ibilgailu industrialen zirkulazioa (% 5,3): 1.342 ibilgailu ibili dira egunean Gasteizko Garraio Zentroko garraio-motaz aldatzeko partzeletan (989 kamioi eta 353 furgoneta). Aldiz, ibilgailu industrialen aparkalekuaren erabilera % 5 gutxitu da; hilean, batez beste, 170 toki erabili dira (abonatuen eta noizean behingoen artean), erabilgarri dauden 182 tokietatik.

2.7.2. Arasur

Arasur plataforma logistiko multimodala Miranda de Ebrotik hurbil dago, 1.500.000 m² lur urbanizagarri osatutako eremua da eta 85.000 m² inguru ditu urbanizatuta. Honako alor hauetan jarduten du, batez ere: portuetako eta aireko jardueri laguntzeko arloan; biltegiratzean, arautzean eta banatzean; garraio-mota batetik besterako aldaketan; flotisten garraioan; nazioarteko zirkulazioan, eta administrazio- eta merkataritza-zentroari dagozkion jardueretan. Plataformak zentroko nabeetara trenez sartzeko zerbitzua du, eta beraz, salgaiak trenen eta kamioien artean alda daitezke.

2.21. taula Arasurreko jardueraren bilakaera.

	2010	2011	2012
Instalatutako enpresak	8	5	5
Enplegua	50	40	40
Kamioien zirkulazioa eguneko	30	30	25
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	20.000	20.000	20.000
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	197	197	197
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 25	% 25	% 25

Iturria: Arasur

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

2012an, egunean 25 kamioi mugitu dira parkearen instalazioetan. Parke logistikoaren ibilgailu industrialentzako aparkalekuak 20.000 m²-ko azalera du, eta 197 leku. Eskura ditugun azken datuek adierazten dutenez, aparkalekuaren batez besteko okupazioa % 25ekoa izan da 2012an, aurreko urteetan bezala.

2.7.3. Aparkabisa

Aparkabisa zentro logistikoa. Bizkaiko Garraio Gunearen xedea da salgaiez eta ibilgailu industrialen aparkalekuz osatutako zentralak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea. Horretarako, azpiegitura oso ongi komunikatuta dago. Izan ere, logistika-eremua Bilboko portuarekin lotuta dago, eta Loiuako aireportutik gertu, bai eta Espainiako estatua Europarekin lotzen duten errepide- eta tren-sare nagusietatik gertu ere.

Gaur egun, Aparkabisak bi eremutan jarduten du: Ugarteko garraio-zentroan (Barakaldo eta Trapagaran artean dago, eta 200.000 m²-ko azalera eraikia hartzen du) eta Zierbenan (Bilboko portuaren lurretan dago eta 11².560 m²-ko azalera du). Lau aparkaleku daude instalazio horietan: bi Trapagaranen eta beste bi Zierbenan (horietako bat salgai arriskutsuentzat da). Lau aparkalekuen artean 1.323 toki dituzte.

2.22. taula Aparkabisako jardueraren bilakaera.

	2010	2011	2012
Instalatutako enpresak	45	45	37
Enplegua	679	675	537
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	270.387	268.764	228.500
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	453	450	299
- Kamioiak	113	112	42
- Furgonetak	340	338	257
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	5	4	4
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	192.047	192.047	192.047
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	1.323	1.323	1.323
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 90,9	% 94,3	% 95,0

Iturria: Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

2012ko datuak kontuan hartuta, zentro logistikoaren jarduerak beheranzko joeran jarraitzen duela ikus daiteke. 2012an, % 15 gutxitu da mugitutako salgaien bolumena; guztira, 228.500 tona mugitu dira. Antzeratsu, ibilgailu industrialen eguneko zirkulazioak ere behera egin du 2012an (% 33,6); hots, 151 ibilgailu gutxiago ibili dira egunean zentroan. Bestalde, aparkaleku industrialetako batez besteko okupazioa aurreko urteko mailetan egon da (% 95 2012an, eta % 94,3, 2011n).

Zentroaren jarduera orokorraren jaitsiera hori bertan egoitza duten enpresen kopurua gutxitzeak eragin du; une honetan, 37 konpainia daude (2011n, 45 konpainia). Horrenbestez, bertan lan egiten duten pertsonen kopuruak ere behera egin du, eta egun, 537 langile daude, aurreko urtean baino 138 gutxiago.

2.7.4. Zaisa

Zaisa (Irungo Garraio Zentroa) Gipuzkoako logistika-zentroa da, eta Europako errepideko zirkulazioaren leku estrategiko batean dago, Frantziaren eta Espainiaren arteko mugan, A-8 eta A-68 autobideen ondoan, Madril eta Paris arteko ardatzean; gainera, Donostiako eta Biarritzko aireportuetatik gertu dago, eta Pasaia portutik hurbil. 400.000 m² hartzen ditu zentroak, eta 126.608 m² eraikitako azalera da, garraio- eta logistika-jarduerak egiteko. Jakina, non kokatuta dagoen ikusita, nazioarteko garraioa eta logistika dira nagusi. Biltegiatzeko nabeetarako 8.500 m², bulego eta lokal komertzialetarako 7.000 m², harrera-zentroa eta ZAISA III-ko gasolina-zerbitzugunearen orubea ditu plataformak. Instalazio horietan jarduten duten enpresek hainbat jarduera egiten dituzte: garraio nazionala eta nazioarteko garraioa, karga zatitua, karga osoa, salgai arriskutsuen garraioa, logistika eta biltegiatzea, hozkailu-ibilgailuen bidezko banaketa eta aduanetako jarduerak.

2012. urtean, enpresa bat gutxiagok jardun du zentroan, hau da: 142 zeuden 2011. urtean, eta 141, berriz, 2012. urtearen amaieran. Bestalde, mugitutako salgaien kopuruari aurreko urteetako mailetan eutsi zaio (2.500.000 tona).

2.23. taula ZAISAren jardueraren bilakaera.

	2010	2011	2012
Instalatutako enpresak	149	142	141
Enplegua	1.600	1.600	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	2.600.000	2.500.000	2.500.000
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	2	2	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	45.400	45.400	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	375	375	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 51,5	% 87,5	% 92,4

Iturria: Zaisa.

Bestalde, zentroan aparkatzeko lekua handituz joan da, zenbait zabaltze-fase egin baitira (3 fase). Gaur egun, ibilgailu industrialentzako egokitutako bi aparkaleku ditu. 45.400 m²-ko azalera hartzen dute guztira, eta 375 toki daude. Aparkaleku horien batez besteko betetze-maila % 92,4koa izan da 2012an, aurreko urtean baino % 4,9 gehiago.

2.8. GELTOKI INTERMODALAK

Eusko Jaurlaritzak, salgaien trenbide bidezko garraioa garatzeko egin duen apustuarekin bat, 2011n lankidetzat-protokolo bat sinatu zuen Sustapen Ministerioarekin Jundizko (Araba) eta Lezoko (Gipuzkoa) terminal logistiko intermodalak garatzeko. Bi-biak Sustapen Ministerioak Salgaien Trenbide Garraioa Sustatzeko Plan Estrategikoko terminal logistiko intermodalen oinarritzko sarean sartuta daude.

Jundizko plataformari dagokionez, 2012. urtean, Adifek lehiaketara atera du terminal multimodalaren proiektu funtzionala idazteko aholkularitzarako eta laguntza teknikorako

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

zerbitzua; proiektu hori Jundizko garapenaren baitan sartzen da, Espainiako estatuko trenbide-lotune logistiko nagusietako bat izatea lortzeko, bai eta salgaiak EAEn trenez sartzeko gune nagusi izatea lortzeko ere. Jundizko trenbide-plataformak 48 hektareako azalera izango du eta Gasteizko aireportuari emango dio zerbitzua; horrez gain, Bilboko portuarekin lotura izango du, eta bertan, bat egingo du Renferen trenbide-sarearekin eta etorkizuneko abiadura handiko trenarekin.

Azken ekitaldi honetan, Eusko Jaurlaritzak Lezoko lotune intermodala garatzen jarraitu du. Horrenbestez, etorkizuneko azpiegituraren merkatu-azterketa logistikoaren idazketa jada esleitu da, kokalekuaren bideragarritasun logistikoa eta ekonomikoa ebaluatzeko, bai eta kudeaketa-eredu egokiena zehazteko ere. Lezo-Gaintxurizketako tren-geltoki intermodalak 15 hektarea izango ditu, eta lotura izango du Pasaiaiko kanpoko portuarekin, Renfe eta EuskoTren konpainien trenbide-sarearekin eta abiadura handiko trenarekin.

Azkenik, EuskoTrenen linea Bilbo erdigunera eramatea aurreikusten duen proiektua azterketa-fasean du Eusko Jaurlaritzak. 2012an, Bilbo-Donostia linearen amaiera Atxuritik Abandora eramateko zer aukera dauden aztertzen ari da Euskal Trenbide Sarea.



3

Garraioaren eskaria 2012

3. GARRAIOAREN ESKARIA 2012

EAEko mugikortasun-eskaria aztertuko dugu kapitulu honetan, bai bidaiarien mugikortasunaren ikuspegitik, bai salgaien garraioaren ikuspegitik.

3.1. BIDAIAIRIEN GARRAIOA

EAEEn zerbitzua ematen duten operadoreek emandako informazioa alde batera utzita, hau da EAEko pertsonen mugikortasunari buruzko datuak ematen dizkigun argitalpenik berriena: *Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011*⁷. Lan hori aurreko beste batzuen jarraipena da, *Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003*⁸ eta *Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007*⁹ lanena, hain zuzen, eta etorkizunean, bost urtetik behin eguneratuko da. Aurreko bi argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera aztertze bidea ematen digute: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanpokoak), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arrazoiak...

Alde horretatik, informazio hori azterlan horietan nahiz txosten honen aurreko argitalpenetan¹⁰ bilduta dagoenez, emaitza nagusien sintesia egingo dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

3.1.1. Magnitude nagusiak

a) EAE

Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 lanean jasotako datuek erakusten dutenez, gaur egun, eguneko 6.200.572 joan-etorri izaten dira EAEEn. Beraz, gutxi gorabehera 3,05 joan-etorri izaten dira biztanleko, lanegun arrunt batean.

⁷ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html

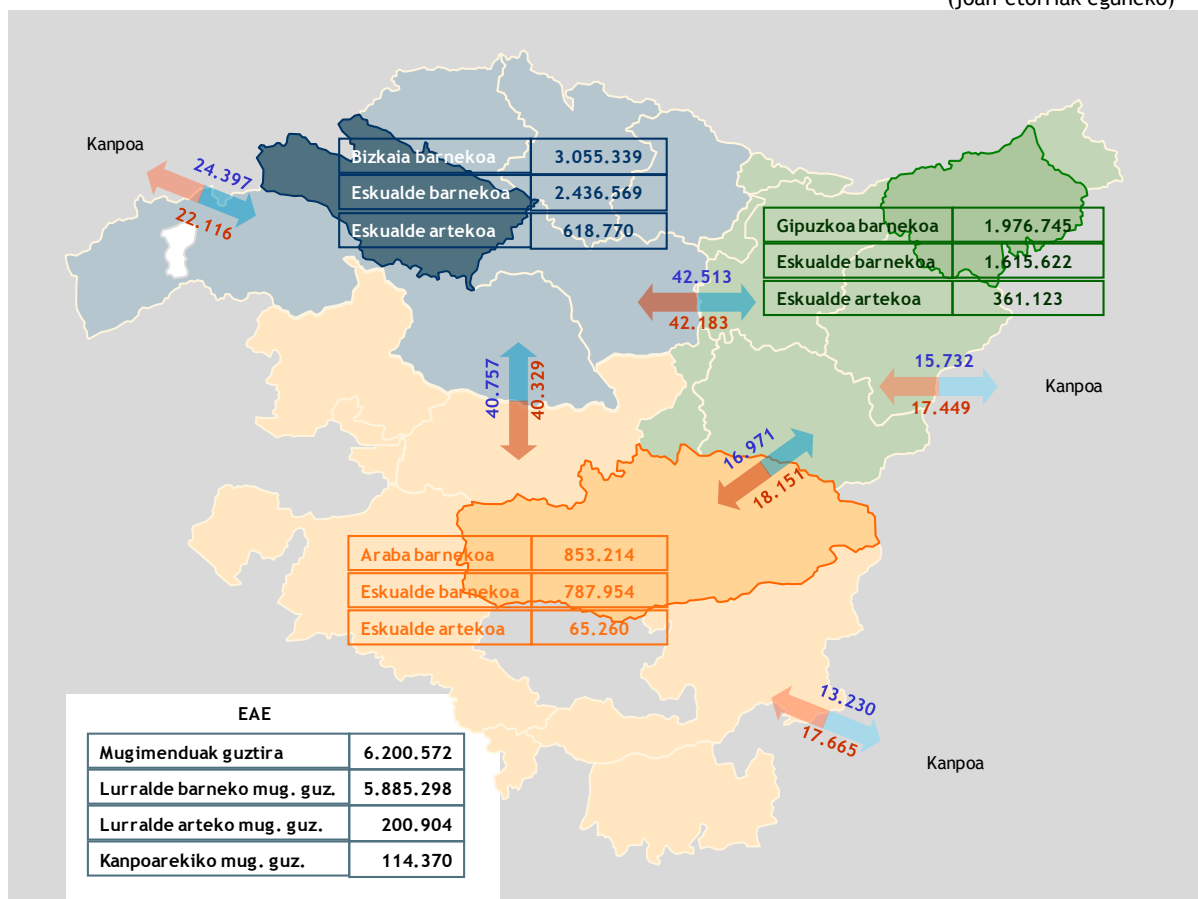
⁸ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/4793/eu_4108/eu_15780.html

⁹ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html

¹⁰ Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/pano2011/eu_def/pano2011.html

3.1. grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula¹. 2011.

(joan-etorriak eguneko)

¹EAEko biztanleez dihardu.

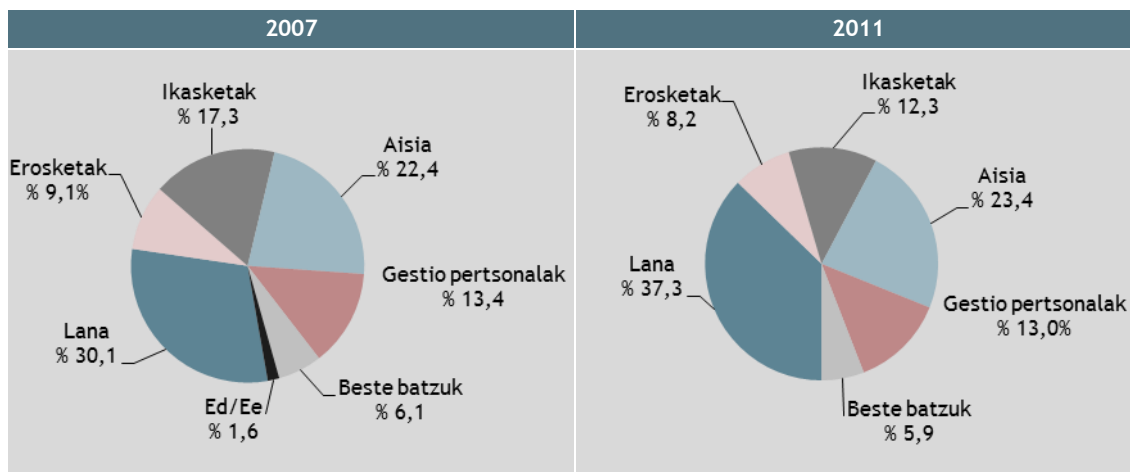
Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Mugikortasunaren arloari erreparatuz, eguneroko joan-etorrien % 98,2k EAE bera dute abiapuntu eta helmuga. Hain zuzen ere, grafikoan agertzen den bezala, lurralde barnekoa da joan-etorrien % 94,9 (lurralde beraren barnean izan dira 5.885.298 joan-etorri), lurralde artekoa da % 3,2 (lurralde ezberdinetan egon dira 200.904 joan-etorrien abiapuntua eta helmuga), eta kanpokoa izan da, gainerako % 1,9a (114.370 joan-etorri).

Intermodalitateari dagokionez, EAEko joan-etorrien % 98,8 etapa bakarrekoak dira.

Bestalde, joan-etorrien arrazoiei erreparatuz, esan behar da nahitaezko lekualdatzeak direla —hots, lana edo ikasketak direla-eta egindakoak— EAEko biztanleek egiten dituzten eguneroko joan-etorrien ia erdia (% 49,6). Horri dagokionez, eta azken datuak 2007. urtekoekin alderatuta, ikusten da gora egin dutela lanak eragindako joan-etorrien kopuruak (% 37,3, 2011n, eta % 30,1, 2007an), eta behera, ikasketek eragindako joan-etorrienak (% 12,3, 2011n, eta % 17,3, 2007an).

3.2. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, arrazoiaren arabera (%).

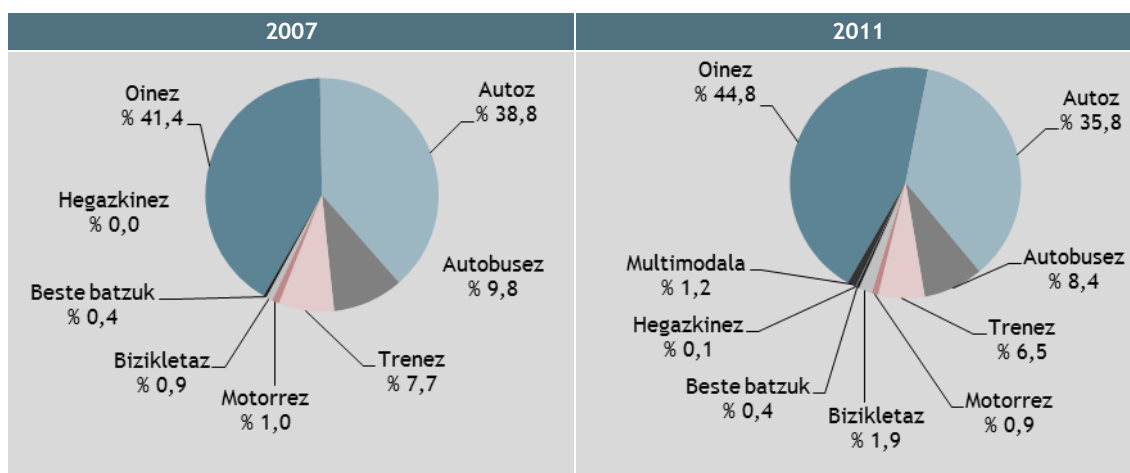


Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Garraio-moduen banaketari behatzen badiogu, nabarmentzekoa da ibilgailu pribatuaren (autoa eta motoa) erabilera pixka bat gutxitu izana; horrez gain, oinezko joan-etorriak dira oraindik ere lekualdatzeko modu nagusia, aurreko urteetan baino alde handiagoarekin, gainera. Hain zuzen ere, 2011. urtean, oinezko joan-etorriak lekualdatzeen % 44,8 izan ziren, eta haren atzetik autoa zegoen (% 35,8).

Bestalde, garraibide publiko kolektiboek (autobusa, trena eta hegazkina) lekualdatzeen % 16,1 zuten, eta bizikleta bidezko garraioak pisua hartu zuen garraio-mota gisa; zehazki, lekualdatzeen % 1,9 izatera iritsi zen.

3.3. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera (%).



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

2012an garraio publikoan egin diren joan-etorriak 2011n egin zirenekin alderatuz, eta operadoreek zuzenean emandako datuen arabera, 2012an % 1,4 gutxitu da errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren mugikortasun osoa. Zehazki, 250,6 milioi erabiltzaile izan dira guztira; hau da, 3,5 milioi joan-etorri gutxiago egin dira. Horri dagokionez, 3,3 milioi bidaiari gutxiago izan dira trenean; horietatik, bi milioi baino gehiago, hiri-trenari dagozkio eta 1,3 milioi hiriarteko trenari. Zirkulazioa handitzea lortu duen garraiobide bakarra hiriarteko autobusa izan da 2012an, aurreko urtean baino 600 mila joan-etorri gehiago egin baititu.

Dena den, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, beharrezkoa da aztertutako eremu geografikoko eskaintzaren ikuspegi orokorra kontuan edukitzea; izan ere, azpiegitura berriak martxan jartzearen ondorioz, batetik, garraio kolektiboaren eskari berriak asetzen dira, eta bestetik, joan-etorriak garraiobide batetik bestera aldatzen dira, garraio publikoaren eskaintza murriztu gabe.

3.1. taula Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan, 2000-2012 aldian.

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313		
2001	61.990	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.800	49.293	82.715	48.877	245.685	1,0	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.650	47.743	89.292	45.232	248.917	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	42.149	248.623	-0,1	10,3
2010	65.531	47.139	98.383	39.568	250.621	0,8	11,2
2011	67.677	48.670	100.041	37.702	254.090	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.433	250.617	-1,4	11,2

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Azkenik, generoaren ikuspegitik, ikus daiteke garraio-moduak erabiltzean badaudela desberdintasun batzuk emakumeen eta gizonen artean. 2011. urteari dagokionez erabilgarri dauden azken datuen arabera, gizonen artean nagusitasun handiagoa dute ibilgailu pribatuetako joan-etorriak, mugimendu guztien % 46,4, hain zuzen; emakumeen artean, berriz, mugimendu guztien % 27,8 dira joan-etorri horiek. 2007-2011 aldia aztertuta, ikusten da emakumeen mugikortasun-ereduak gehiago zaintzen duela iraunkortasuna: ibilgailu motordun pribatuak gutxiago erabiltzen dituzte (4 puntu gutxiago) eta motorrik gabeko moduak, berriz, gehiago (6,1 puntu gehiago). Dena den, gizonen zein emakumeen gutxiago erabili dituzte garraio-zerbitzu kolektiboak, dela trena, dela autobusa.

3.2. taula Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian.

Garraio-mota	Emakumezkoak		Gizonezkoak		Guztira	
	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)
Motorrik gabea	47,0	53,1	37,3	39,8	42,2	46,7
Trenbideko garraioa	8,7	7,6	6,7	5,3	7,7	6,5
Autobusa	11,6	9,8	7,8	6,9	9,8	8,4
Ibilgailu pribatua	31,8	27,8	45,7	46,4	38,6	36,7
Beste batzuk	0,9	1,6	2,5	1,6	1,7	1,7

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

b) Lurraldearen arabera banaketa

Euskadiko biztanleriaren mugikortasunaren ezaugarriak antzekoak dira hiru lurralde historikoetan, baina badira berezitasunak, ez direlako berdinak orografia, biztanleriaren lurraldekako banaketa, mugikortasun-beharrak eta garraio kolektiboaren eskaintza. Hori dela eta, azterketa xeheago bat egin behar da.

EAEko joan-etorrien % 51,7 Bizkaiko lurralde historikoko biztanleek egin dituzte; % 33,3, Gipuzkoakoek; eta gainerako % 15a, Arabakoek.

3.3. taula Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian.

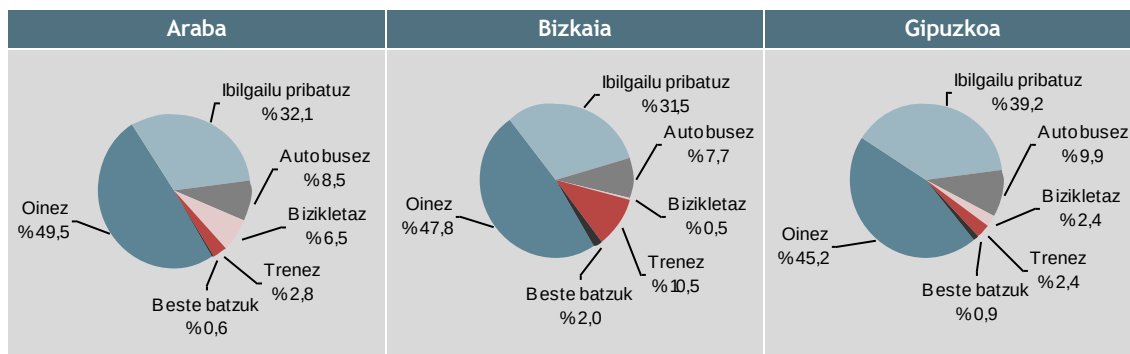
	Joan-etorriak		5. urtetik gorako biztanleak	Joan-etorriak, 5 urtetik gorako biztanleko
	Kop.	%		
2003				
Araba	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
EAE	5.464.159	100	1.984.958	2,75
2007				
Araba	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	53,0	1.091.548	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	660.627	2,95
EAE	6.087.600	100,0	2.043.438	2,98
2011				
Araba	932.387	15,0	295.554	3,15
Bizkaia	3.206.263	51,7	1.080.375	2,97
Gipuzkoa	2.061.921	33,3	657.190	3,14
EAE	6.200.572	100,0	2.033.118	3,05

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2003, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011, eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Azterketa 2007-2011 aldiko bilakaerara mugatuz, ikusten da batez ere Gipuzkoan bizi direnek eragin dutela azken lau urteetan izan den mugikortasun orokorraren hazkundera; zehazki, % 6,2ko hazkundera izan dute. Atzetik, arabarrak daude, % 1,2ko hazkunderarekin. Bizkaian, aldiz, behera egin du joan-etorrien kopuruak (-% 0,6), eta beraz, hazkunde orokorra txikiagoa izatea eragin du.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.4. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011n.



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Lurralde bakoitzaren barneko mugikortasuna garraio-mota aintzat hartuta aztertuz gero, eta alderaketa eginez, nabarmentzen da Gipuzkoan dagoela ibilgailu pribatuaren erabilerearen proportziorik handiena (joan-etorri guztien % 39,2), bai eta errepide bidezko garraio kolektiboaren proportziorik handiena ere (% 9,9). Bestalde, Metro Bilbaoren arrakasta aintzat hartuta logikoa denez, Bizkaian dago trenbide bidezko mugikortasunaren ehunekorik handiena (joan-etorri guztien % 10,5). Eta azkenik, Araban, bereziki azpimarratu behar da bizikletaren erabilera handia; zehazki, lurraldean egiten diren joan-etorrien % 6,5 bizikletaz egiten dute bertako biztanleek.

Bestalde, garraio-motaren arabera banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburuak bereizten badugu, azpimarratu behar da 2006-2011 aldian behera egin dutela hiriburuak abiapuntu edo helmuga izanik ibilgailu pribatuen egindako lekualdatzeak. Garraio-zerbitzu kolektiboan egindako lekualdatzeak ere behera egin dute aldi horretan, Bilbo eta Donostia abiapuntu edo helmuga duen trenbide bidezko garraio publikoak izandako beherakadaren ondorioz, batez ere. Motorrik gabeko garraiobideetan (oinez zein bizikletaz) egindako joan-etorriek orekatu dute, oro har, jaitsiera hori.

3.4. taula Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2011

	Bilbo				Donostia				Gasteiz			
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³
Automobila (ibilgailu pribatua)	% 25	% 24	% 28,3	% 27,0	% 33	% 35	% 40,9	% 39,1	% 29	% 31	% 39,2	% 35,5
Garraio kolektiboa	% 23	% 24	% 36,05	% 29,7	% 19	% 18	% 27,0	% 22,1	% 8	% 8	% 9,24	% 12,3
-Errepidea	--	--	% 1,15	% 1,78	--	--	% 5,1	% 2,5	--	--	% 3,0	% 3,2
-Autobus berezia	--	--	% 11,2	% 8,5	--	--	% 15,1	% 15,2	--	--	% 6,0	% 6,2
-Trenbideko garraioa	--	--	% 23,7	% 19,4	--	--	% 6,8	% 4,4	--	--	% 0,24 (*)	% 2,9
Oinez	% 48	% 49	% 33,8	% 39,1	% 42	% 41	% 26,0	% 31,8	% 56	% 55	% 48,0	% 43,9
Etap bat baino gehiagokoa ⁴	--	--	--	% 2,8	--	--	--	% 1,07	--	--	--	% 0,69
Beste batzuk	% 4	% 3	% 1,86	% 1,39	% 6	% 6	% 6,16	% 5,9	% 7	% 6	% 3,7	% 7,6
- Bizikleta	--	--	% 0,26 (*)	% 0,38	--	--	% 1,76	% 2,5	--	--	% 2,6	% 6,8
- Beste batzuk	--	--	% 1,6	% 1,01	--	--	% 4,4	% 3,4	--	--	% 1,1	% 0,86

¹ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003

² Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 azterketarako egindako inkesta.

³ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketarako egindako inkesta.

⁴ Etap bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etapa bat baino gehiagoko lekualdatzea bada (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

Bestalde, eta erkidegoko hiru hiriburuetakoko bakoitzaren barne-lekualdatzeek 2006-2011 aldian izandako bilakaerari erreparatuta, ikusten da Gasteizen autoaren erabilerak asko egin duela behera, tranbia jarri zenetik garraiobide hori gero eta gehiago erabiltzen delako, batetik, eta bizikletaz egiten diren joan-etorriak gero eta gehiago direlako, bestetik. Aldiz, ibilgailu pribatuen erabilerak pixka bat egin du gora Bilboko eta Donostiako biztanleen artean, hiri barneko autobusen erabileraren kaltetan. Baina igoera nabarmenenak oinezko joan-etorriek izan dituzte, bai Bilbon bai Donostian, bai eta bizikletaz egindakoek ere, azken horiek pisu txikiagoa izan arren.

3.5. taula

Hiriburuen barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2011

	Bilbo				Donostia				Gasteiz			
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³
Autoa (ibilgailu pribatua)	% 13	% 13	% 10,5	% 10,9	% 27	% 28	% 23,8	% 22,1	% 27	% 28	% 29,5	% 24,8
Garraio kolektiboa	% 23	% 24	% 29,1	% 24,5	% 19	% 18	% 25,52	% 20,5	% 8	% 7	% 7,5	% 12,3
- Errepidea	--	--	% 0,60 (*)	% 1,66	--	--	% 4,9	% 2,1	--	--	% 1,6	% 2,0
- Autobus berezia	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
- Garraio publikoa	--	--	% 12,7	% 9,0	--	--	% 19,3	% 17,3	--	--	% 5,9	% 6,8
- Trenbideko garraioa	--	--	% 15,8	% 13,9	--	--	% 1,32 (*)	% 1,19	--	--	--	% 3,5
Oinez	% 62	% 61	% 58,9	% 61,8	% 47	% 48	% 42,6	% 48,7	% 60	% 59	% 58,9	% 53,4
Etap bat baino gehiagokoa ⁴	--	--	--	% 1,21	--	--	--	% 0,55	--	--	--	% 0,26
Beste batzuk	% 2	% 2	% 1,41	% 1,57	% 7	% 6	% 8,2	% 8,1	% 5	% 6	% 4,1	% 9,3
- Bizikleta	--	--	% 0,28 (*)	% 0,51	--	--	% 2,7	% 3,9	--	--	% 3,2	% 8,2
- Beste batzuk	--	--	% 1,13	% 1,06	--	--	% 5,5	% 4,3	--	--	% 0,9	% 1,03

¹ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003² Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 azterketarako egindako inkesta.³ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 azterketarako egindako inkesta.⁴ Etapa bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etapa bat baino gehiagoko lekualdatzeetan (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

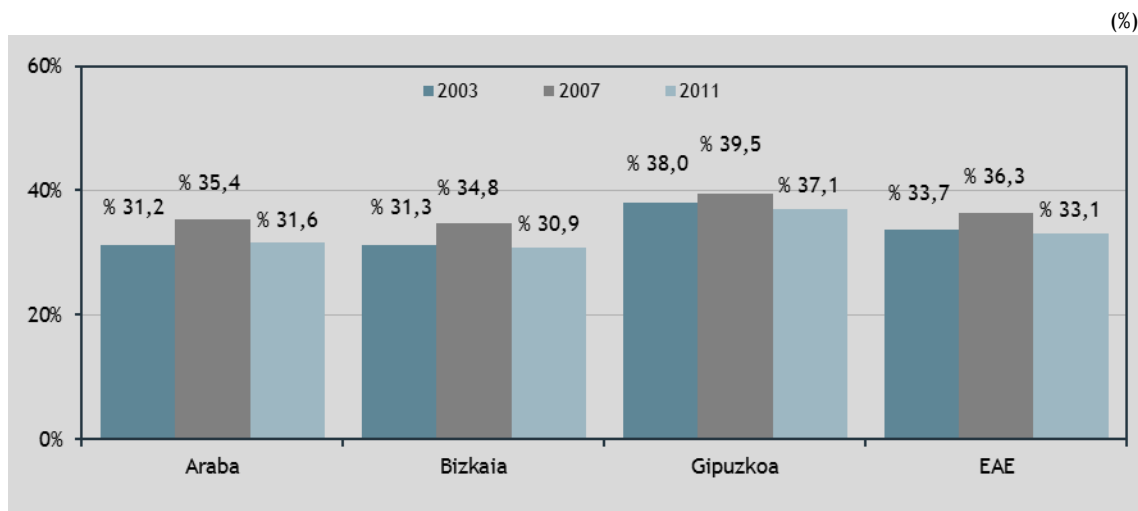
(*) Laginketa-errore askoko datuak.

3.1.2. Errepide bidezko garraioaa) *Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna*

Hamarkada honetan motorizazio-indizeak izan duen gorako joera argi erakusten du autoa gero eta gehiago erabiltzen dela, mila biztanleko 401,4 auto izatetik 435,9 auto izatera pasatu baikara 2001-2012 aldian. Nolanahi ere, badira EAEko biztanleen motorizazioak gora egiteari utzi diola erakusten duten datuak, eta azken urtean, gainera, % 0,3 jaitسي da (437,4 auto mila biztanleko, 2011. urtean).

Ibilgailu pribatuaren erabileraren bilakaerari erreparatuz, esan behar da 2011. urteko kopuruak (urte horretakoak baitira eskura ditugun azken datuak) 2003. urtekoen antzekoak izan zirela. Horri dagokionez, eta 2007-2011 aldian lurraldearen arabera azterketa eginda, ikusten da Bizkaian eta Araban egin duela gehien behera ibilgailu pribatuaren erabilerak (-3,9 eta -3,8 puntu, hurrenez hurren). Gipuzkoa izan da ibilgailu pribatua gehien erabili den lurraldea (% 37,1, 2011. urtean), baina bilakaera ona izan du, 2,4 puntu egin baitu behera aztertutako aldian.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.5. grafikoa Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011¹ artean

¹ Guztirakoa probintzia barneko lekualdatzeen batukaria da.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2003, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari dagokionez, autoa erabili da joan-etorrien % 70 egiteko; hain zuzen ere, eguneko 949.348 joan-etorri egin dira autoz hiri artean¹¹.

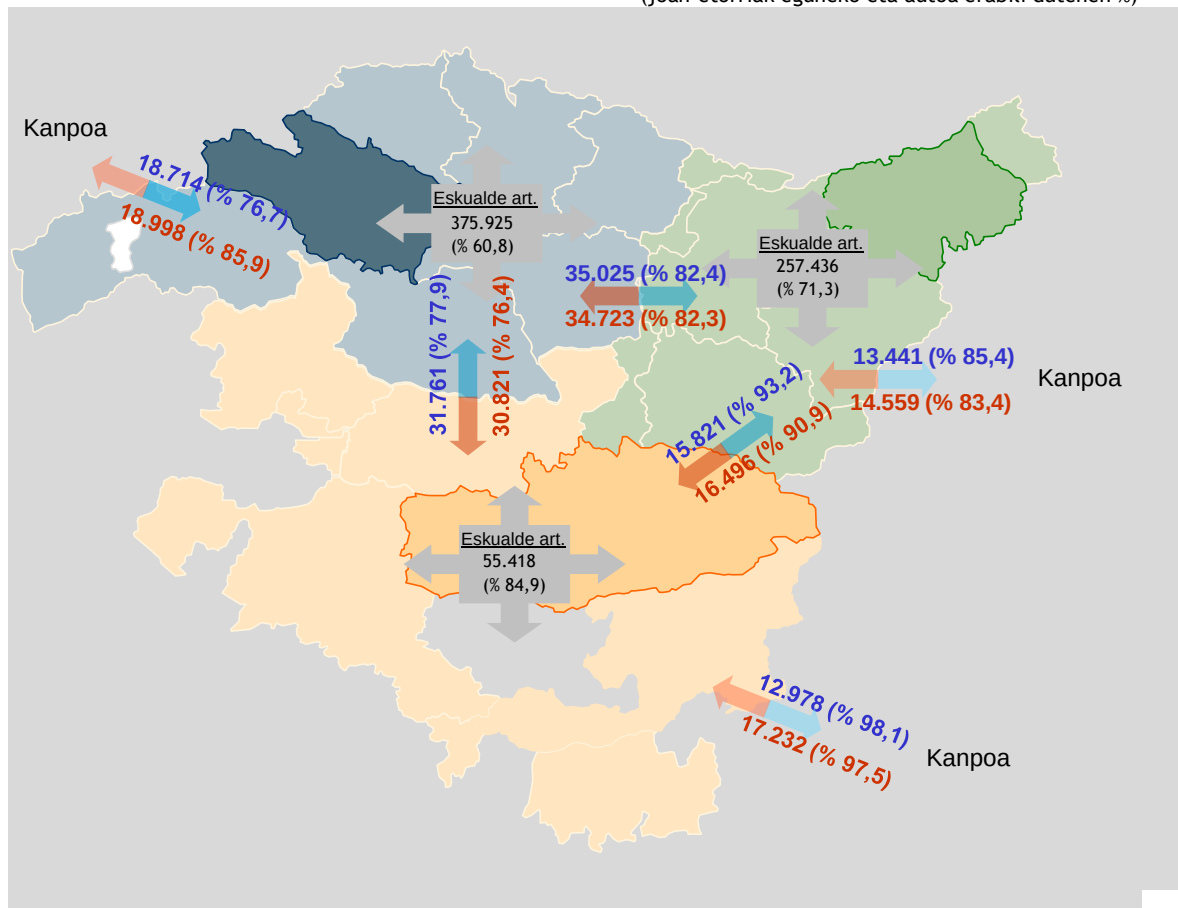
Azterketan gehiago sakonduz, eta probintzia barneko hiriarteko joan-etorriei erreparatuta, ikusten da Araban erabiltzen dela gehien autoa (joan-etorrien % 84,9). Gipuzkoan, apur bat gutxiago erabiltzen da, eta Bizkaian askoz ere gutxiago (% 60,8).

Autoaren erabileraren indizeak gora egiten du probintzia arteko lekualdatzeak aztertzen baditugu, eta are gehiago EAetik kanpoko lurraldeekiko lekualdatzeetan. Probintzia arteko zirkulazioari dagokionez, Bizkaia eta Araba arteko loturetan erabiltzen da gutxien autoa (joan-etorrien % 77,2 inguru), eta ondoren, Bizkaia eta Gipuzkoa artekoetan (% 82,4). Bestalde, Araba eta Gipuzkoa arteko joan-etorrien % 92 autoz egiten dira.

¹¹ Gidatutako autoa, bidaiatutako autoa eta taxia barne hartzen ditu.

3.6. grafikoa EAEen autoz egindako hiriarteko joan-etorriak 2011n: laburpen-mapa.

(joan-etorriak eguneko eta autoa erabili dutenen %)



* Hiriartekoak jotzen dira eskualde batetik bestera egindakoak, probintzia barnekoak izan edo kanpokoak izan.

** Ez dira sartzen eskualde beraren barnean egiten diren hiriarteko lekualdatzeak.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Azkenik, kanpoarekiko lekualdatzeei dagokienez, hauek dira autoaren erabilerari buruzko datuak: Bizkaian, horrelako joan-etorrien % 81,1 egiten da autoz, Gipuzkoan % 84,4, eta Araban % 97,8.

Hirien barruan ibilgailu pribatuarekin **mugikortasunari** dagokionez, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketaren arabera, Gasteizen autoz¹² egiten da barneko joan-etorrien % 67,4, Donostian gutxixeago (% 55,8), eta Bilbon erabiltzen da gutxien banakako ibilgailu motorduna (% 31,8).

Horrez gain, aipatzeko modukoak dira Euskadiko hiriburueta motordun ibilgailuen bidez sartzeari buruzko datuak, EAEko ibilgailu-zirkulazioaren zati handi bat horrela egiten baita,

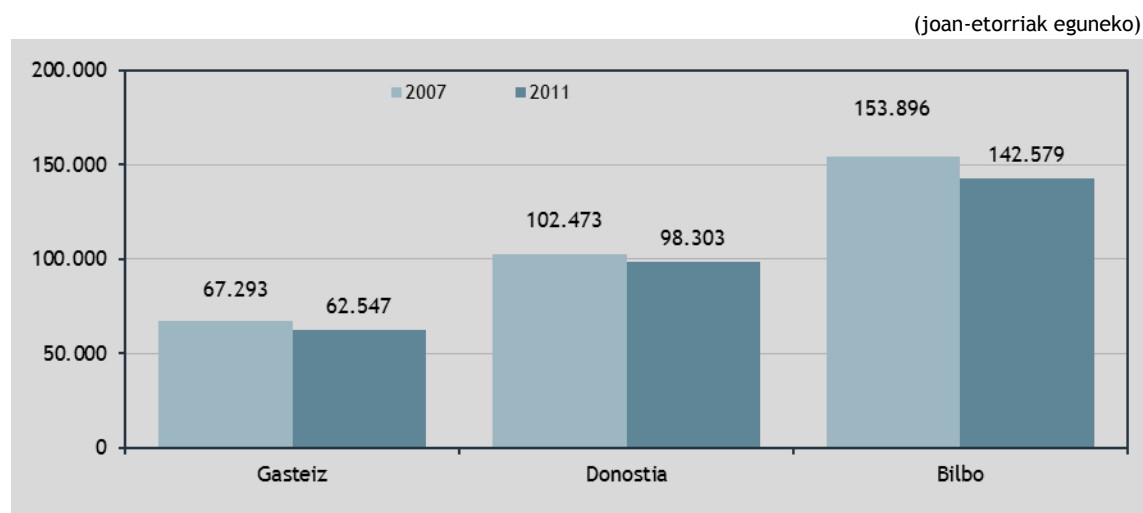
¹² Horren baitan sartzen dira gidatutako autoa, bidaiatutako autoa, motorra eta taxia.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

EAEko biztanleek guztira egiten dituzten joan-etorrien % 40,6, hain zuzen. Izan ere ibilgailu pribatua da hiriburuetara sartzeko gehien erabiltzen den garraiobidea.

Horri dagokionez, mugikortasunari buruzko azken azterketetan argitaratutako datuak oinarri hartuta, Bilbo da kanpotik ibilgailu pribatu gehien sartzen diren hiriburua (guztira, 142.579 joan-etorri egunean); ondoren, Donostia dago (98.303 joan-etorri egunean), eta azkenik, Gasteiz (62.547 joan-etorri egunean).

3.7. grafikoa Kanpotik hiriburuetara autoz egindako sarrerak. 2007-2011.



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

b) Garraiobide kolektibo bidezko mugikortasuna

Errepideko garraio publikoaren eskariari buruzko datuak aurkeztu eta aztertu aurretik, azaldu behar da ezin dela autobus publikoen erabiltzaile-kopuruaren bilakaerari buruzko ondorioak atera, ez hiri barneko mugikortasunean ez hiriarteko mugikortasunean, baldin eta azterketa ez bada egiten testuinguru baten barruan eta aztertutako eremu geografiko bakoitzean zerbitzuak ematen dituzten garraio publiko kolektiboaren operadore guztiak aintzat hartuta.

3.6. taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2012 artean.

(bidaiaariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Bidaiaariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiaariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,5	61.325	-1,9
2004	11.805	0,9	26.003	-1,1	25.518	2,9	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.865	-5,6	26.670	1,7	27.265	4,5	64.800	1,5
2007	12.043	10,8	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,6
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.356	-18,1	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.571	-3,1
2010	11.091	7,1	29.015	2,0	25.425	-1,3	65.531	1,5
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3
2012	12.165	2,4	28.963	-0,9	25.814	-2,9	66.942	-1,1

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Horri lotuta, eta azterketa hiri barneko alorrera mugatuta, EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek —hau da, -Tuvisa, Dbus eta Bilbobus— guztira 66,9 milioi pertsona garraiatu dituzte 2012an. 2011n jasotako datuak baino % 1,1 gutxiago da hori.

Konpainia bakoitza banan-banan aztertuz, Dbus-ek 28,9 milioi pertsona garraiatu ditu 2012an, eta beraz, % 0,9ko jaitsiera izan du bere jardueran; hala, azken urteetan izan den goranzko joera eten egin da. Horrekin lotuta, aipatu behar da hiru hiriburuetan hiri barneko autobusetan egiten diren bidaia guztien % 43,3 egiten dituela Dbus konpainiak.

Bilbobusek, bestalde, ez du lortu aurreko urtean izandako joera-aldaketari eustea. Hala, 2012an, 25,8 milioi joan-etorri egin ditu; beraz, 2011rekin alderatuz, % 2,9ko jaitsiera izan du bezeroei dagokienez. Zifra absolutuetan, 765 mila erabiltzaile galdu ditu. EAEko hiri-autobusen bidaia guztien % 38,6 Bilbobusek egiten ditu.

2012an, Tuvisa izan da bidaiearien kopurua handitzea lortu duen operadore bakarra. % 2,4ko bidaiearien igoera izan du aurreko urtetik, eta hala, azken hiru urtekoan erakutsitako dinamismoa sendotu du; hain zuzen ere, Gasteizko tranbia abian jarri aurretik izan zuen jarduera-mailara hurbiltzea lortu du. 2012. urtean, 12,2 milioi bidaiaari garraiatu ditu (2011n baino 284 mila pertsona gehiago), eta beraz, hiru hiriburuetakoko hiri-autobusek egin dituzten bidaia guztien % 18,2 konpainia horien bidez bideratu dira.

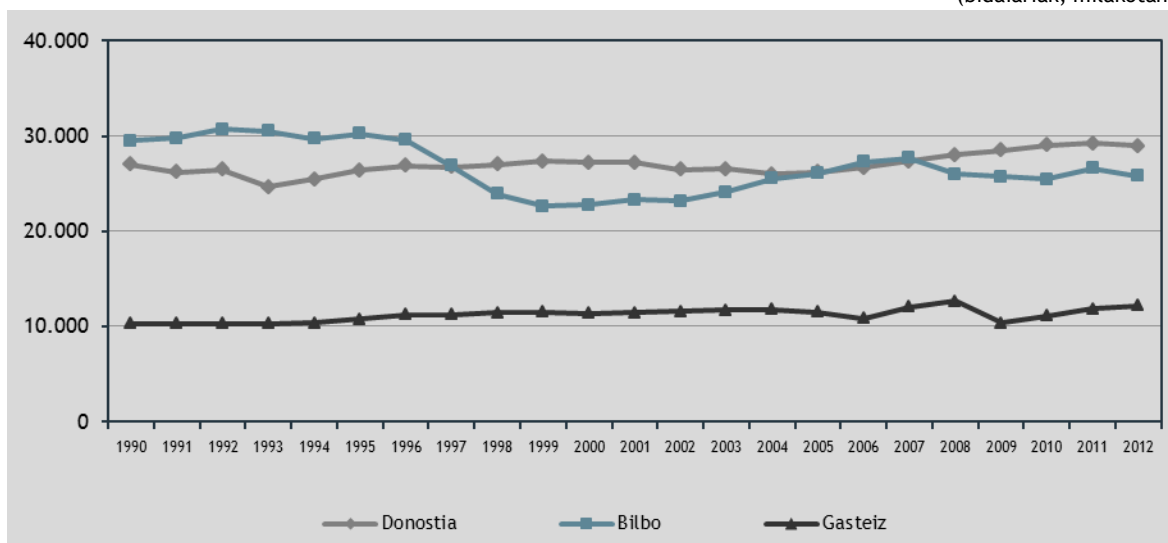
Bilakaera aztertzeko epe luzeagoa hartzen badugu ikus dezakegu hiru konpainiek garraiatutako pertsonen kopurua laurogeita hamarreko hamarkadaren hasieran izandako mailaren antzekoa dela, hiriburuaren artean desberdintasunak badaude ere. Gasteizen eta Donostian, hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak gora egin du (% 18,2 eta % 7,3, hurrenez hurren), eta epe berean, Bilbon, % 12,5 murriztu da. Horri lotuta, berriro azpimarratu behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraiobide berriak jarri dituzte erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia (EuskoTren), eta beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.

3.8. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2012 artean

(bidaiariak, milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Operadore hauek ematen dute **garraio kolektiboaren zerbitzua hiriartean errepidez egiten diren joan-etorrietan**: Bizkaibusek, AIAk (Arabako Hiriarteko Autobusak) eta Lurraldebus osatzen duten eragileek Gipuzkoan.

Bizkaian, Bizkaibusen zerbitzuak 28,3 milioi pertsonak erabili ditu 2012an, aurreko urtean izandako erabiltzaileen antzeko kopurua; horrenbestez, moteldu egin da konpainiak azken urteetan izan duen bezeroen etengabeko galera. Aurrez adierazi bezala, datu horiek aztertzeko, Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoa hartu behar da; hain zuzen ere, garraio-mota guztiak kontuan hartuta, asko ugartu da garraio kolektiboaren eskaria azken urteetan.

3.7. taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2012 artean

Urtea	Gipuzkoa, Donostia izan ezik		Bizkaia, Bilbo izan ezik ¹		Araba, Gasteiz izan ezik ²	
	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	ez eskur.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	28.397,6	2,5	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	28.255,8	-0,5	495,0	-1,0

¹ Bizkaibussen lineak (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenak, ADNOREk eta Loiuko Autobusek) garraiatutako bidaiariak ditu kontuan taulak. EuskoTren 2002ko abenduaren 1ean sartu zen Bizkaibus sarean; ADNOR, 2005eko abenduaren 1ean; eta Loiuko Autobusak, 2006ko azaroaren 1ean.

² 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorteia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa, Gipuzkoako Foru Aldundia eta Arabako Foru Aldundia.

Bestalde, Gipuzkoako hiriarteko autobusen erabilerak gorantz egiten jarraitu du, azken urteetan bezala, eta 2012an, 20 milioi bidaiariko muga gainditu du; zehazki, 2011ko datuekin alderatuz, % 3,8ko igoera izan du. Epe luzeagoko azterketa bat eginez gero, ikus daiteke 2005etik 2012ra bitartean, Lurraldebusen hiriarteko autobusen erabiltzaileak % 33,4 gehitu direla.

Azkenik, AIA Arabako Hiriarteko Autobusek 495 mila joan-etorri egin dituzte 2012. urtean; beraz, konpainia horren jardura % 1 txikiagoa izan da aurreko urtearekin alderatuta. Horri dagokionez, ñabardura bat egin behar da: lurraldearen okupazio-eredua desberdina delako erabiltzen da hain gutxi Araban hiriarteko autobusa —eta, bereziki, beste bi lurraldeekin alderatuta—, populazioa oso kontzentratuta baitago hiriburuan, eta horrek probintzia horretako herrien arteko lekualdatze-eskaria txikiagoa izatea eragiten du.

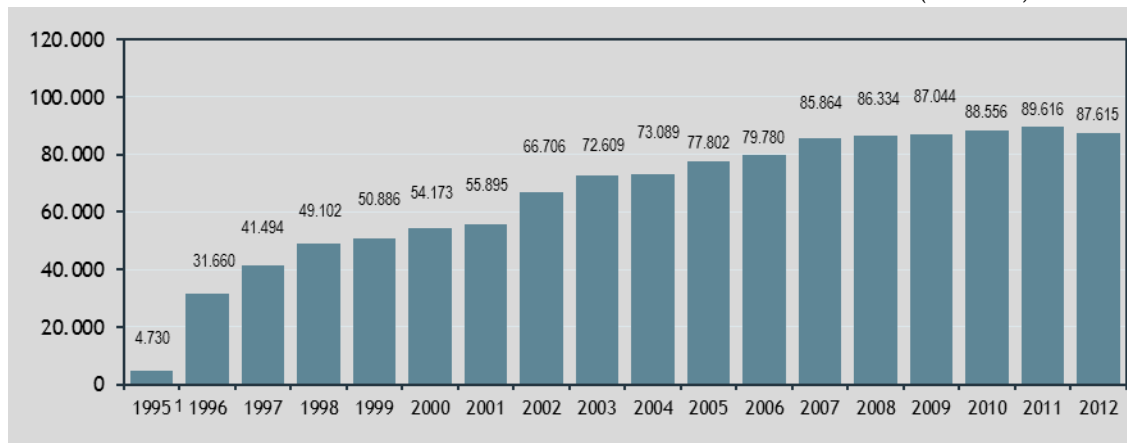
3.1.3. Tren bidezko garraioa

a) Hiriko / metropoli inguruko garraioa

Krisiak eta jardura ekonomikoaren jaitsierak hiriko mugikortasuna gutxitzea eragin du, eta noski, Bilboko metroa ez da salbuespen bat izan azken urtean. Izan ere, martxan jarri zenetik lehen aldiz, Metro Bilbaoko bidaiarien eskaria gutxitu egin da 2012an; guztira, 87,6 milioi pertsona mugitu dira, hau da aurreko urtean baino bi milioi bidaia gutxiago egin dira (-% 2,2).

3.9. grafikoa Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2012 artean.

(bidaia-erak, milakotan)

¹ Martxan jarri zutenetik (1995eko azaroaren 11tik) urte amaiera arte.

Iturria: Metro Bilbao.

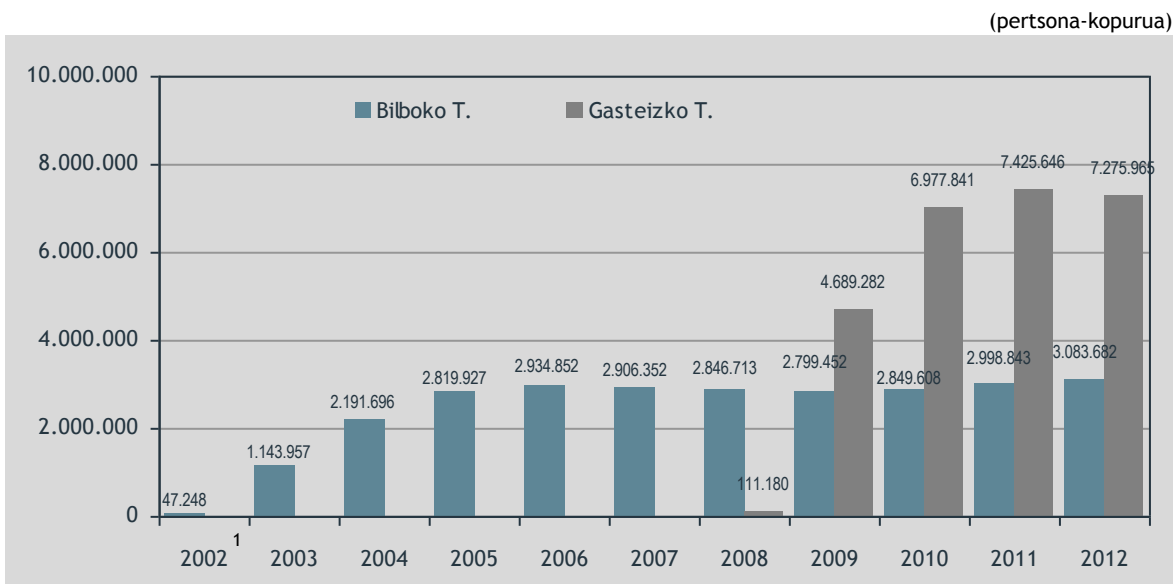
Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertzen badugu, Bilboko erdiguneko geltokietan izan da jarduera handiena, ohikoa den bezala. Zehazki, Moyuako, Alde Zaharreko, Indautxuko, Abandoko eta San Mameseko geltokietan ibili da jende gehien, hurrenkera horretan. Geltoki horietako bakoitzean 5,8 milioi joan-etorri baino gehiago egin dituzte bidaia-erak 2012an, eta hala, bost geltoki horietan, Metro Bilbaoren zirkulazio osoaren % 34,8 izan dute. Azterketa ibaiaren bi aldeetan sakonduz ikus daitekeenez, Ezkerraldean, Gurutzetako eta Barakaldoko geltokiak erabili dituzte gehien; zehazki, 3,5 milioi erabiltzaile izan dira bi geltoki horietan. Eskuinaldean, berriz, Areetako geltokian izan da jarduera gehien: 3,4 milioi joan-etorri egin dira.

Bestalde, Arizeko eta Basauriko geltokiak alde batera utzita (ezin baita horiei buruzko datuen alderaketarik egin urtebeteko ikuspegiarekin), Aiboako eta San Mameseko geltokiek soilik lortu dute joan-etorrien kopuruari eustea, hazkunde txiki bat izan baitute: % 1,4 eta % 0,3, hurrenez hurren. Bestalde, geltoki hauetan murriztu da gehien eskaria: Boluetan (-% 16,8), Lutzanan (-% 12,7) eta Etxebarri (-% 12,6). Etxebarriko geltokiak izan duen jaitsiera bi arrazoi nagusik eragin dute: batetik, Arizko eta Basauriko geltokien irekierak, eta bestetik, Etxebarriko linearen amaiera izateari utzi izanak.

Azkenik, tituluen erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelik erabiliiena ekitaldi honetan ere; hain zuzen, 2011n bidaia-erak % 52,8 izatetik, 2012an % 53,9 izatera iritsi baita. Garrantziari dagokionez, atzetik ditu hileko bonoa eta Gizatrans, % 15,3 eta % 11,9ko erabilerarekin, hurrenez hurren. Bestalde, erabilera bakarreko txartela gero eta gutxiago erabiltzen da; 2012an baliogabetutako titulu guztien % 1,9 izan da. Datu horiek guztiek, beraz, erakusten dute Bilboko metroak erabilpen-maila handia duela erabiltzaileen artean.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.10. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2012 artean.



¹ Martxan jarri zutenetik (2002ko abenduaren 12tik) urte amaiera arte.

Iturria: EuskoTren.

Tranbia-sistemari dagokionez, EuskoTren konpainiak 10.360 mila erabiltzaile izan ditu guztira, 2012an; beraz, % 0,6ko jaitsiera izan du, aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

Jaitsiera hori Gasteizko tranbiaren eskarian izan den beherakadak eragin du, horren zerbitzuak 150 mila pertsona gutxiagok erabili baititu 2012. urtean; hau da, erabilera % 2 jaitsi da, urte batetik bestera. Zehazki, 7.276 mila joan-etorri egin dira guztira, azken urtean.

Bilboko tranbiak, aldiz, inoizko daturik onenak lortu ditu, eta martxan jarri zenetik, lehen aldiz gaingitu du hiru milioi bidaiariko muga. Azken urtean, zehazki, 3.084 mila pertsonak erabili dute Bilboko tranbia-sarea, eta beraz, % 2,8ko hazkundera izan du aurreko urtearekin alderatuta.

b) Hiriarteko garraioa

Metro Bilbao gain, Renfe, EuskoTren eta Feve trenbide-operadoreek ematen dituzte bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzuak EAEn. Hiru konpainia horien artean, 36,4 milioi pertsonaren eskariari erantzun diote 2012an, eta hala, aurreko urtean baino % 3,4 joan-etorri gutxiago egin dituzte. Horrenbestez, hiriarteko trenbide bidezko garraioak azken hamarkadan hautemandako beheranzko joerarekin jarraitu du 2012an; jardueraren jaitsiera hori EAEn zerbitzuak ematen dituzten hiru operadoreetara zabal daiteke.

Renferen zerbitzuen eskariak % 2,3ko jaitsiera izan du; zehazki, 470 mila bezero galdu dira. Horri dagokionez, adierazi behar da Renfek egin dituela EAEn izan diren hiriarteko trenbide bidezko joan-etorri guztien % 54,5, Metro Bilbao albo batera utzita, noski.

Lurraldez lurralde aztertuz, ikusi da jaitsiera hori, datu erlatiboetan, homogeneoa izan dela Renfek aldirietako zerbitzuak ematen dituen EAEko bi probintzietan. Zehazki, Bilbo hiriguneko lineak –hots, Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 lineak, Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 lineak, eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 lineak– % 2,3ko murrizketa izan dute oro har, aurreko urteko datuen aldean; hau da, 12,9 milioi joan-etorri egin dira, 2011n baino 307,3 mila bidaia gutxiago.

3.8. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2012 artean.

Urtea	Renfe ¹		EUSKOTREN		Feve ²		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
2000	35.288	--	18.138	--	1.866	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.941	-2,1	1.506	-15,0	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	17.150	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	16.691	-2,7	1.346	0,1	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	16.070	-3,7	1.314	-2,3	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	15.336	-4,6	1.249	-4,9	36.433	-3,4

¹ Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, Feve eta EuskoTren.

Bestalde, Gipuzkoako Irun-Brinkola C-1 lineak % 2,3ko beherakada izan du, eta guztira, 7 milioi pertsona garraiatu ditu, aurreko urtean baino 163 mila bidaia gutxiago egin ditu, beraz. Linea horrek Renfek EAEn egiten dituen joan-etorri guztien % 35,2 hartzen du.

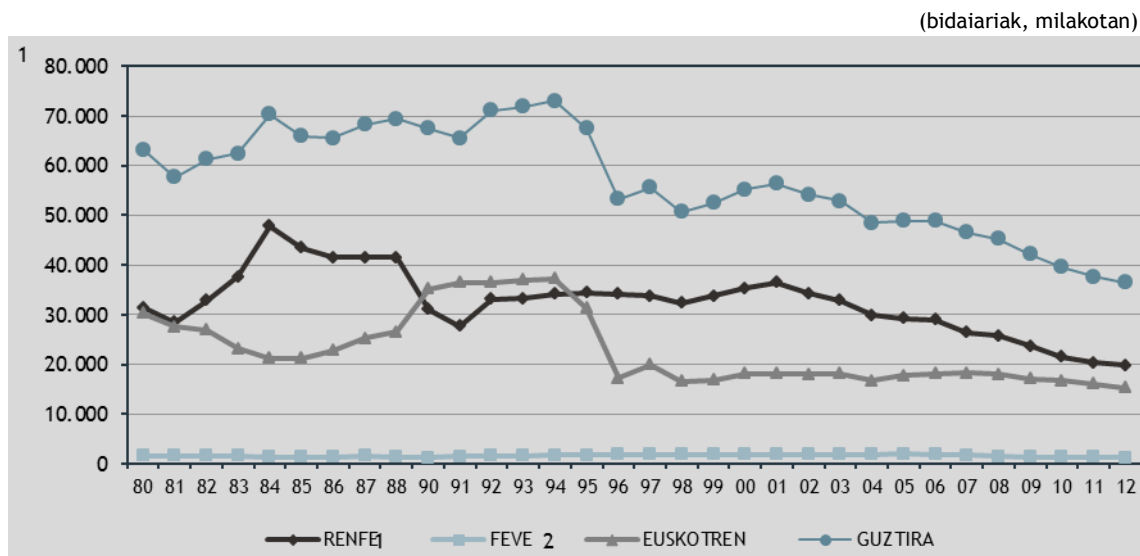
EuskoTrenek, bestalde, 15,3 milioi joan-etorri egin ditu guztira 2012an; beraz, % 4,6ko jaitsiera izan du bidaiari-kopuruan. Zenbaki absolutuetan, 734 mila bezero gutxiago izan ditu. EuskoTrenek egiten du EAEko hiriarteko trenbide-garraioaren % 42,1, Metro Bilbaok egiten dituenak alde batera utzita, jakina.

Bilbo eta Balmaseda arteko ibilbidea egiten duen Feveren aldirietako lineari dagokionez, 2012an % 4,9 murriztu da bidaiarien kopurua; hiru operadoreen arteko murrizketarik handiena da hori. Fevek, zehazki, 65 mila bezero galdu ditu, aurreko ekitaldiarekin alderatuta. EAEko

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

hiriarteko trenbide-garraioaren % 3,4 egiten du Fevek (Metro Bilbaok egiten duena kontuan izan gabe).

3.11. grafikoa Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2012 artean.



¹ Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, Feve eta EuskoTren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Atal hau bukatzeko, komeni da hiriarteko trenbide-garraioaren eskariak epe luzean izan duen bilakaera aztertzea, Bilboko metroa alde batera utzita. Horri dagokionez, ikusten da operadore horiek EAEko lurraldean egiten dituzten urteko joan-etorrien kopuruak behera egin duela 80ko hamarkadaren hasieratik, 26,8 milioi gutxiago, hain zuzen. Aurrez aipatu dugun moduan, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, eremu geografiko bakoitzeko eskaintza osoaren ikuspegi orokorra hartu behar da aintzat. Bizkaiaren kasuan, adibidez, beherakada horren arrazoa da garraio-modu publiko kolektiboaren eskaintza handiagoa jarri dela erabiltzaileen esku —esaterako, Bilboko metroa— eta horrek Renferen aldirietako zerbitzua erabiltzen zuten erabiltzaileen zati handi bat hartu duela Bilboko metropoli-inguruan.

c) Eskualde arteko garraioa

EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten bidaiarien eskualde arteko garraio-zerbitzuak Renfe eta Feve operadoreek ematen dituzte EAEan. Bi konpainia horien artean, 854,2 mila pertsona garraiatu dituzte 2012an, aurreko urtean egindako joan-etorriak baino % 4,4 gutxiago, hain zuzen.

3.9. taula Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2012 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe ¹		Feve ²		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)
2010	832,3	--	51,4	-4,5	883,7	--
2011	836,9	0,6	56,6	10,1	893,6	1,1
2012	800,7	-4,3	53,6	-5,4	854,2	-4,4

Iturria: Renfe eta Feve.

Renferen erabiltzaile-kopurua % 4,3 gutxitu da 2012. urtean; zenbaki absolutuetan, 36,3 mila bidaiari gutxiago izan dira aurreko urtean baino. Azpimarratu behar da Renferen bidez bideratzen direla trenez egiten diren eskualde arteko joan-etorri ia guztiak; 2012an, zehazki, eskari osoaren % 93,7 hartu du.

3.10. taula Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2012an. Abiapuntua eta/edo helmuga.

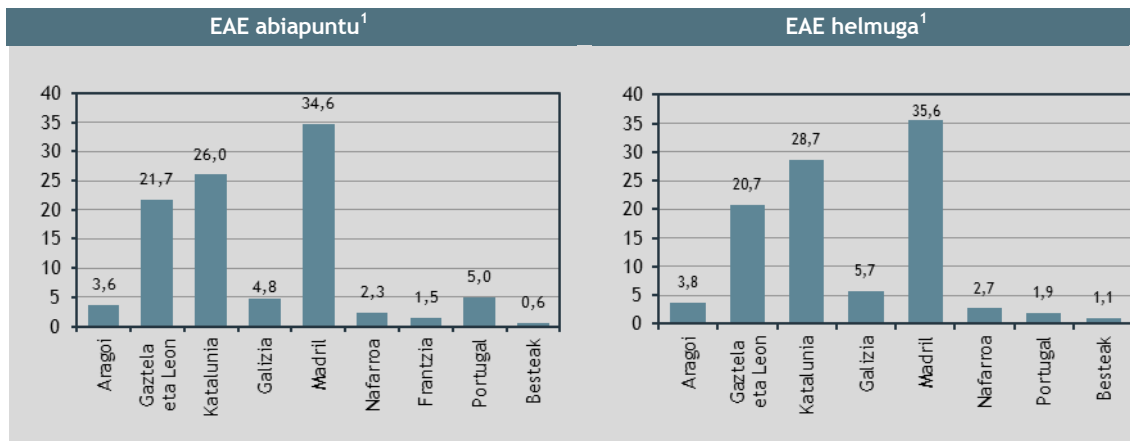
Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (pertsonak)	EAE helmuga (pertsonak)	Guztira (pertsonak)
EAE (eskualde barnekoa)			9.138
Eskualde artekoa, guztira	384.844	371.240	756.084
Andaluzia	842	712	1.554
Aragoi	14.662	14.309	28.971
Gaztela-Mantxa	34	24	58
Gaztela eta Leon	89.318	78.572	167.890
Katalunia	106.863	108.932	215.795
Galizia	19.784	21.539	41.323
Errioxa	1.557	1.665	3.222
Madril	142.468	135.297	277.765
Nafarroa	9.316	10.190	19.506
Nazioartekoa, guztira	26.685	8.764	35.449
Frantzia	6.146	1.683	7.829
Portugal	20.539	7.081	27.620
GUZTIRA			800.671

Iturria: Renfe.

Eskualde arteko fluxuak aztertuz, Madrilgo Autonomia Erkidegoa da distantzia luzeko trenbide-zirkulazioaren abiapuntu eta helmuga nagusia, truke guztien heren bat baino gehiago (% 35,1) biltzen baitu. Haren atzetik daude Katalunia (% 27,3) eta Gaztela eta Leon (% 21,2). Bestalde, EAE abiapuntu eta helmuga duten Renferen nazioarteko zirkulazioa eskari osoaren % 4,5 izan da 2012. urtean; % 3,5 Portugali dagokio, eta gainerako %1a, Frantziari. Azkenik, EAE abiapuntu eta helmuga duen eskualde barneko zirkulazioak hartu du Renfek EAEko distantzia luzeko lineen bidez garraiatu dituen bidaiarien % 1,2.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.12. grafikoa Bidaia-erentzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2012an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%)



¹Ez da kontuan hartu eskualde arteko zirkulazioa (EAE abiapuntu eta helmuga duena).

Iturria: Renfe.

Fevek, bestalde, bidaia-erentzako eskualde arteko trenbide-zirkulazioaren % 6,7 bideratu du, hots EAE abiapuntu edo helmuga duten 53,6 mila joan-etorri egin ditu guztira; beraz, aurreko urtean izandako eskariarekin alderatuz, % 5,4 txikiagoa izan da.

3.11. taula Feveren bidaia-erentzako probintzia arteko garraioa: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012.

Abiapuntu/Helmuga	(pertsonek)		
	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Asturias	37	280	317
Kantabria	19.009	14.903	33.912
Burgos	5.486	4.277	9.763
Palentzia	2.532	2.283	4.815
Leon	2.465	2.268	4.733
Probintziaren barneko guztira	29.529	24.011	53.540

Iturria: Feve.

Feveren bidez joan-etorriak egin dituzten bidaia-erentzako abiapuntu/helmuga geografikoa xehetasunez aztertuz, ikusten da Bizkaia eta Kantabria arteko zirkulazioa izan dela jendetsuena; zehazki, 2012an probintzien artean egindako joan-etorri guztien % 63,4 izan ziren. Haren atzetik daude, hurrenez hurren, Gaztela eta Leongo probintzia hauekin egiten diren trukeak: Burgos (% 18,2), Palentzia (% 9) eta León (% 8,8).

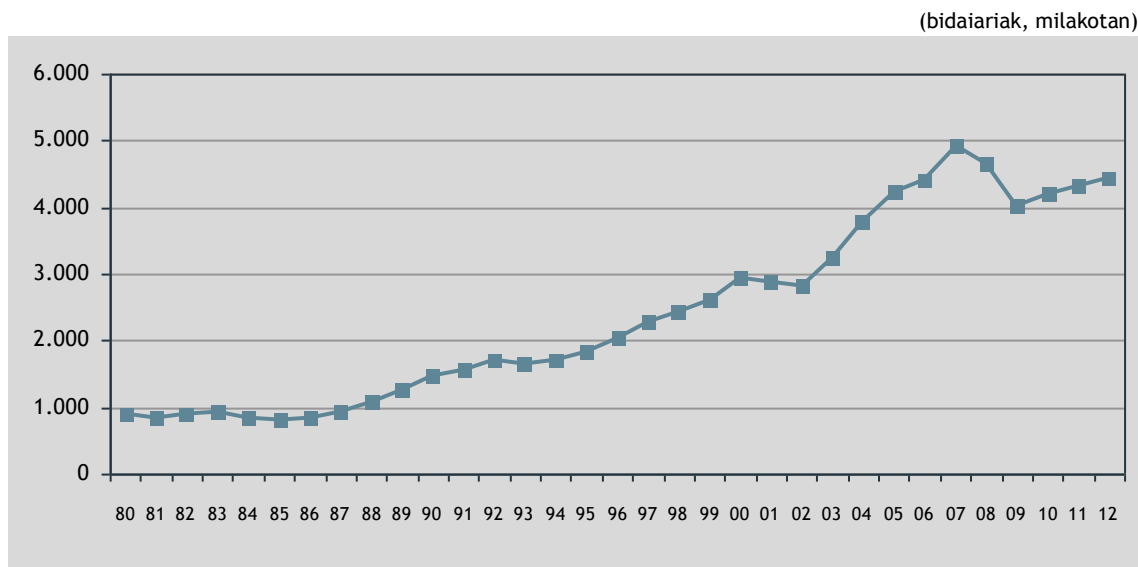
3.1.4. Aireko garraioa

Estatuko eta nazioarteko egoera ekonomikoa zaila izan arren, 2012. urtean sendotu egin da, oro har, hazkunde-joera EAEko aireportuak abiapuntu eta/edo helmuga dituzten desplazamenduen kopuruan. Euskadiko aireportuek 4,5 milioi laguni eman die zerbitzua, eta 2011. urtean izan ziren joan-etorriekin alderatuta, % 3,1 hazi da. Datu horiek are eta hobeak

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

dira Estatuko aireportu-sistemaren funtzionamenduarekin alderatuta, azken horren zirkulazioan % 5eko jaitsiera izan baita 2012an.

3.13. grafikoa Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEen: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2012 artean.



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Aireportu bakoitza sakonago aztertuta, Bilboko aireportuan % 3 hazi da joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua, eta beraz, aireportu horri esker izan da, neurri handi batean, EAEen izan den eskariaren hazkundea; izan ere, EAEko aireportuetan ibilitako bidaiarien % 93,6 Bilboko aireportuan ibili da. Zehazki, 4,2 milioi pertsonak erabili dute Bizkaiko aireportua 2012. urtean.

Bilboko aireportuko zirkulazioaren abiapuntua eta helmuga aztertuz, ikusi da jardueraren hazkundea nazioarteko joan-etorrien dinamismoak eragin duela. Atzerriko zirkulazioak urterako % 14,5eko hazkundea izan du, eta guztira, 1.433,7 mila pertsona garraiatu dira; hau da, Bilboko aireportua abiapuntu edo helmuga duen zirkulazioaren % 34,4. 2012an izan diren nazioarteko aeroportu dinamikoen artean, Genevako aireportuarekin egin diren trukeak nabarmendu dira, zazpi aldiz biderkatu batira ekitaldi bakarrean; halere, nazioarteko zirkulazioan duen pisua txikia da oraindik (% 2,6). Halaber, Ingalaterrako Manchesterreko aireportuarekin eta Londresko Heathrow aireportuarekin egindako trukeen hegaldiak nabarmen hazi dira, eta zirkulazioa % 115,1 eta % 21,7 handitu da, hurrenez hurren; era berean, Frantziako hiriburuarekin egindako trukeak ugaritu egin dira (% 26,9 gehiago izan dira), Pariseko Orly aireporturako lotura berria abian jarri zenetik.

Nazioarteko aeroportuen artean, beste behin ere, Londres aipatu behar da, hiri hartako aireportu guztiak kontuan hartuta, Loiuko aireportuko nazioarteko zirkulazioaren % 17,9 hartzen baitu (zirkulazio osoaren % 6,2). Haren atzetik daude hiri hauetako aireportuak: Paris

(Charles de Gaulle eta Orly barne), Frankfurt eta Munich, nazioarteko mugimenduen % 15,4, % 14,2 eta % 13,5, hurrenez hurren.

Estatuko beste aireportu batzuetako zirkulazioak, berriz, % 2,1 egin du behera aurreko urtearekin alderatuta. Jaitsiera hori, neurri handi batean, zenbait hiritako aireportuetara egiten diren joan-etorrietan izan den beherakadak eragin du: Palma Mallorca (-% 28,5), Lanzarote (-% 14,5) eta Malaga (-% 10,3); izan ere, helmuga horietan gehiago nabaritzen dituzte ziklo ekonomikoaren ondorioak, haien opor-kutsu nabarmena dela eta. Aldiz, Estatuko lotura nagusiekin (hau da, Madril-Barajas, Bartzelona-El Prat eta Sevilla) egin diren trukeetan, bilakaera positiboa izan da; hurrenez hurren, hazkunde hauek izan dituzte: % 3,3, % 3,9 eta % 20,1. Horri dagokionez, azpimarratu behar da Barajas eta El Prat aireportuek Bilboko aireportuko zirkulazio osoaren heren bat baino gehiago biltzen dutela (% 20,1 Madril-Barajasek, eta % 14,7, Bartzelona-El Prat aireportuak), eta Estatuko zirkulazioaren % 53 (% 30,6 Madril-Barajasek, eta % 22,4, Bartzelona-El Prat aireportuak).

Bilboko aireportuan jarduten duten operadore nagusiei dagokienez, Vueling konpainia izan da berriro Bizkaiko aireportua abiapuntu edota helmuga izan duten hegaldietan bidaiari gehien garraiatu dituen 2012an: 1.238,5 mila pertsona guztira, aurreko urtean baino % 32,7 gehiago. Atzetik, Iberia eta Lufthansa daude: 527,9 mila bidaiari eta 450,8 mila bidaiari, hurrenez hurren. Dena den, bi konpainia horien jarduera murriztu egin da 2012. urtean, % 1,7 eta % 2,5 bidaiari gutxiago garraiatu dituzte, hurrenez hurren. Loiuko aireportuko zirkulazio osoaren % 53,2 hartu dute hiru konpainia horiek, azken urtean.

Bestalde, aipatu behar da 2011n aireportuan jarduera handiena izan zuen Spanair konpainiak jarduera eten zuela 2012ko urtarilaren amaieran. Horrenbestez, lehiakideak konpainia hark utzitako hutsunea betetzen saiatu dira (batez ere, Madrilekin eta Bartzelonarekin zituen loturei dagokienez); hala adierazten du Vueling eta Easyjet konpainien jardunak izan duen igoerak, bai eta maiatzean Ryanair konpainia Bilboko aireportuan jardunean hasteak ere.

3.12. taula Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2012 artean.

Urtea	BILBO		DONOSTIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,2	14,5
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Donostiako aireportuan, 262,4 mila pertsona ibili dira 2012n. Hortaz, haren jarduera % 5,8 handitu da, 2011ko datuekin alderatuta. Buelta eman zaio, beraz, azken urteetako beheranzko joerari, 2007tik zirkulazioa % 43,9 murriztea eragin duenari; hain zuzen ere, urte hartan inoizko daturik onena lortu zen jarduerari dagokionez: 466,5 mila joan-etorri.

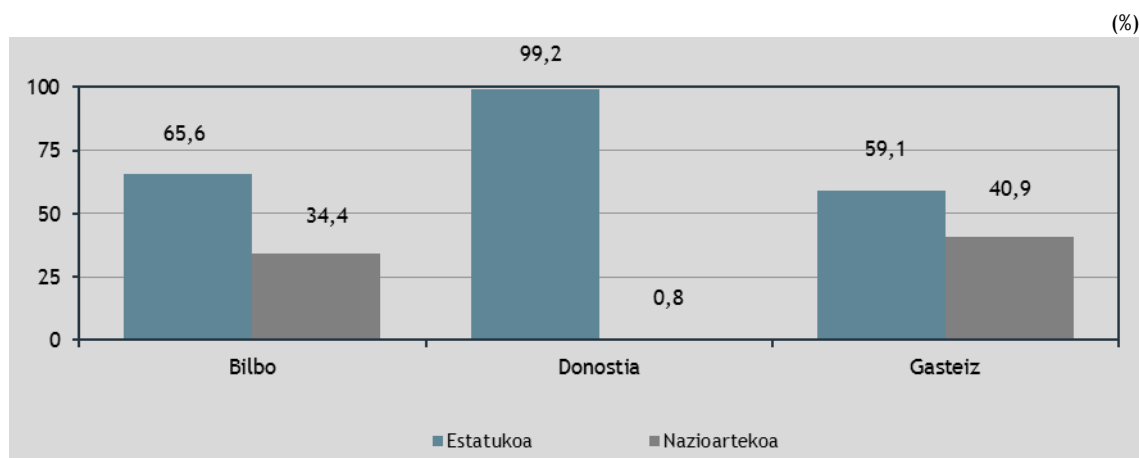
2012ko igoera Bartzelonako aireportuarekin izandako zirkulazioaren jarduera positiboak eragin du, ia erabat; hain zuzen ere, % 65 igo da, martxoaren amaieran Vueling konpainiaren beste hegaldi erregular bat abian jarri zenetik. Aldiz, Madril-Barajas aireportura (Donostiako aireportuaren aireko lotura nagusia) egiten diren joan-etorriak % 7,5 gutxitu dira. Nabarmenezkoa da 2012an bi aireportu horiek izan dutela Gipuzkoako aireportuko jardueraren % 95,6: Madril-Barajasek % 64,7 eta Bartzelonak % 30,9.

Konpainiak banan-banan aztertuz, Air Nostrum konpainiak garraiatutako pertsonen kopurua % 7,8 txikiagoa izan da 2012an. Hala eta guztiz ere, Gipuzkoako aireportuan jarduten duen konpainia nagusia izaten jarraitu du, terminal horretako 5 bidaiaritik 4 garraiatzen baititu (% 79). Bestalde, Vueling konpainiaren estreinaldian, bigarren operadore nagusi bihurtu da, joan-etorri guztien % 15,7 hartuta.

Azkenik, Gasteizko aireportuak azken urteetako beheranzko joera nabarmenarekin jarraitu du, eta hala, 2012. urtean, zirkulazioa % 13,9 murriztu da; zehazki, 24,1 mila bidaiari garraiatu dira. Jarduera-maila hori Arabako terminalean sekula izan den txikiena izan da; zehazki, 2007-2011 aldian. % 86,1 murriztu da joan-etorri kopurua.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.14. grafikoa Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2012an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa .

Kopuru horiek okerragoak izan zitezkeen baldin eta 2012an aparteko zenbait gertaera izan ez balira, esaterako: "Europa League" txapelketan Athletic Club taldeak jokaturako jarraikako partidak zirela-eta taldearen jarraitzaileek egindako bidaiak. Hala, jarraitzaileak Manchesterrera, Lisboara eta Bucarestera garraiatzeko Gasteizko aireportutik aireratutako chárter hegaldien zirkulazioan 7.487 bidaiari mugitu ziren; hau da, 2012an aireportuan izan zen zirkulazio osoaren % 31,1.

Bestalde, adierazi behar da Air Nostrum konpainiak egiten zuen bidaiarien zirkulazio erregularra (Gasteiz-Madril ibilbidea) 2011ko otsailaren 28an amaitu zela. Geroztik, eta 2012ko urrian Helitt konpainiak Bartzelonarako lotura abian jarria aurretik, Gasteizko aireportuan ez da bidaiarien garraiorako linea erregularrik egon. Beraz, Bartzelonako aireportuarekin trukatu ditu bidaiari gehien Forondak 2012. urtean; hain zuzen ere, Arabako terminaleko erabiltzaileen ia laurdenaren (% 23,4) abiapuntu eta/edo helmuga izan da.

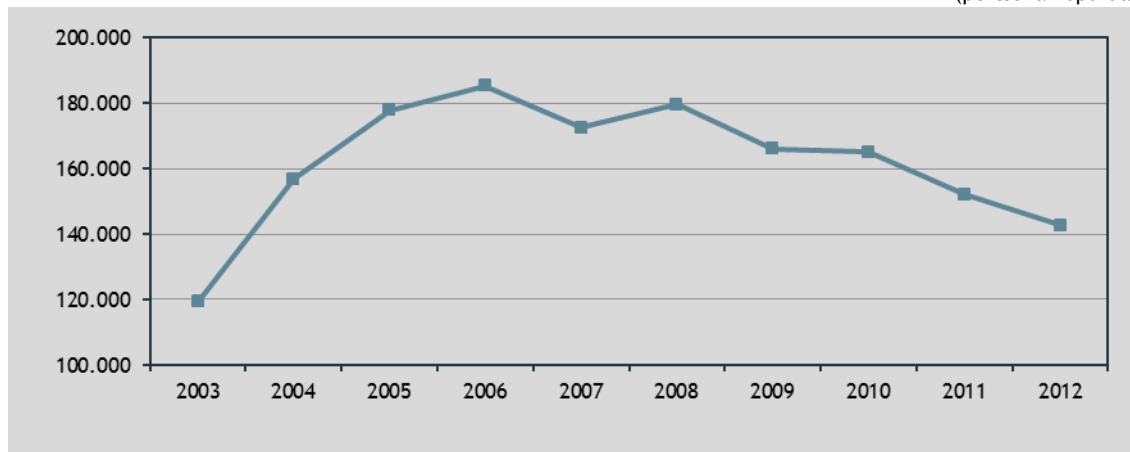
Aire konpainiak banan-banan aztertuz, Hellit aireportuko operadore nagusi bihurtu da, bi hilabeteko jarduera erregularra izan eta berehala, eta 2012an terminaleko jarduera guztiaren % 16,8 hartu du. Bigarren lekuan, Air Europa dago (jarduera guztiaren % 12,3), 2011tik hona joan-etorriak % 66 gutxitu diren arren; segidan, Iberia eta Vueling konpainiak daude, urte batetik bestera % 81,1eko eta % 141,5eko hazkundearekin, hurrenez hurren.

3.1.5. Itsasoko garraioa

Interes orokorreko portutzat jo direnen artean, Bilboko portua da bidaiariak erregularriki itsasoz garraiatzen dituen portu-azpiegitura bakarra EAEn, Pasaiko portuan salgaia baino ez baitira garraiatzen.

3.15. grafikoa Bidaiaien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2012 artean.

(pertsona-kopurua)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak. (Linea erregularra eta itsas bidaia)

Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bilboko portuak 142,8 mila pertsonako bolumena izan du 2012an, aurreko urtean baino % 6,2 gutxiago.

Bilboko portuaren eta Ingalaterrako Portsmouth hiriko portuaren arteko linea erregularrari dagokionez, Brittany Ferries konpainiak bere ohiko zerbitzuarekin jarraitu du: bi irteera astean, bi noranzkoetan. Horrez gain, astean behin, geldialdia egiten du Frantziako Roscoff hiriko portuan, Bilbora jaisten ari dela. 2012an desplazatutako pertsonen kopurua aztertuz, ikusi da joan-etorriak % 2,7 ugartu direla; halere, igoera hori ez du eragin linearen eskaria handitzeak, 2012. urtea konpainiak zerbitzua eman duen lehen urte osoa izateak baizik, jardura 2011ko martxoaren 29an hasi baitzuen.

3.13. taula Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2006 eta 2012 artean.

(pertsona-kopurua)

Portua	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	urteko Δ (%) 12/11
Linea erregularra	168.743	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	2,7
▪ Ontziratuak	55.841	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	2,2
▪ Lehorreratuak	112.902	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	3,2
Itsas bidaia	16.645	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	-14,8
▪ Linearen hasiera	155	118	382	59	2.808	6.984	6.243	-10,6
▪ Linearen amaiera	193	62	388	339	4.342	7.953	6.394	-19,6
▪ Bidean	16.297	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	-14,7
GUZTIRA	185.388	172.626	179.572	166.104	165.024	152.201	142.754	-6,2

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak.

Itsas bidaiei dagokionez, aurreko urtean inoizko daturik onenak izan ziren, baina 2012an, bidaia-irteerak % 14,8 gutxiago izan dira; zehazki, 65.953 turista izan dira guztira. Jaitsiera hori hauteman da, batetik, Bilbo itsas bidaiekin tarteko portutzat erabili duten bidaia-irteeraren kopuruan (-% 14,7), eta bestetik, ibilbidea Bilbon amaitu edo hasi duten joan-etorrietan (-% 19,6 eta -% 10,6, hurrenez hurren).

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Zehazki, itsas bidaietako 50 ontzik egin dute geldialdia 2012an; aurreko urtean, berriz, 53 ontzi porturatu ziren. Bidaiarien nazionalitateei erreparatuz, bidaiari guztien % 37 Erresuma Batukoak izan dira, eta atzetik izan dituzte espainiarrak (% 19) eta estatubatuarrek (% 16).

Bestalde, hiru konpainiak Bilbo hartu dute bidaiariak ontziratzeko eta lehorreratzeko oinarri-portutzat: MSC Cruceros konpainiak, zortzi atrakatzerekin, eta Iberocruceros eta Pullmantur konpainiek, bi atrakatze horietako bakoitzak. Era berean, azpimarratu behar da Celebrity Cruises konpainiak (Royal Caribbean enpresarena) zazpi atrakatze egin dituela lehen aldiz; geldialdi guztietan, gaua pasatu dute.

3.1.6. Kable bidezko garraioa

EAEko kable bidezko garraio-sistema (hau da, funikularrak eta igogailu publikoak) erabili duten pertsonen kopuruari dagokionez, 2012an % 4,8 jaitsi da pertsonen mugikortasuna, eta beraz, hiru milioi pertsonak garraiatu dute guztira sistema horren bidez. Esan beharra dago datu horietan ez direla sartzen La Salveko igogailuaren datuak, ez baitira erabiltzaileak erregistratzen, doakoa da-eta 2008ko maiatzetik.

3.14. taula Pertsonen kable bidezko garraioa 2006 eta 2012 artean.

(bidaiariak, milakotan)

Garraio-mota	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Urteko Δ (%) 12/11
Artxandako funikularra	483	489	512	517	524	565	522	-7,5
Larreinetako funikularra	198	182	182	178	175	161	156	-3,3
Igeldoko funikularra	339	310	304	376	373	401	415	3,6
Mamarigako funikularra ¹					263	740	679	-8,3
FUNIKULARRAK, GUZTIRA	1.020	981	998	1.071	1.335	1.867	1.772	-5,1
Arangoitiko igogailua ²	313	278	--	--	--	--	--	--
La Salveko igogailua ³	212	194	212	--	--	--	--	--
Solokoetxeko igogailua	888	814	785	731	675	651	586	-10,0
Begoñako igogailua	594	554	492	416	418	403	388	-3,8
Ereagako igogailua	252	251	276	284	269	250	274	9,5
IGOGAILUAK, GUZTIRA⁴	2.259	2.091	1.765	1.431	1.362	1.304	1.248	-4,3
GUZTIRA³	3.279	3.072	2.763	2.502	2.697	3.171	3.020	-4,8

¹ Mamarigako funikularra 2010eko irailean zabaldu zen, eta horrenbestez, urte horretako datuak irailetik abendura bitartekoak dira.

² 2008az geroztik, ez dugu Arangoitiko igogailuari buruzko daturik. Igogailu hori geldirik dago 2010eko abendutik.

³ La Salveko igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik, eta pertsona-kopurua zenbatzeari utzi diote.

⁴ Ez dira sartu ez Arangoitiko igogailuaren datuak, ez La Salveko igogailuarenak, ez baitaude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila; EuskoTren, eta Artxandako funikularra.

Horri dagokionez, ikusi da azpiegitura hauek direla 2011z geroztik erabiltzaile-kopurua handitzea lortu duten bakarrak: Ereagako igogailua (Getxo) eta Igeldoko funikularra (Donostia); % 9,5 eta % 3,6 handitu dira, hurrenez hurren. Aldiz, Solokoetxeko igogailuak,

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Mamarigako funikularrak (Santurtzi) eta Artxandako funikularrak izan dute bidaiarien jaitsierarik handiena 2012an.

3.1.7. Beste batzuk

Azken hamarkadan, Metro Bilbaoren zerbitzuak Ezkerraldeko udalerrietara zabalduz joan dira; horren ondorioz, Ibaizabalen itsasadarra gurutzatzeko Bizkaia Zubia erabiltzen duten pertsonen kopurua gutxituz joan da, etengabe. 2012an, zehazki, 3.685 mila erabiltzaile pasatu dira ehun urtetik gora dituen azpiegituratik; beraz, jarduera % 1,7 gutxitu da 2011z geroztik. Zenbaki absolutuetan adieraziz, 64 mila joan-etorri gutxiago egin dira.

3.15. taula Bizkaia Zubiko zirkulazioa 2002 eta 2012 artean.

(bidaiariak, milakotan)											
Bizkaia Zubia	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	urteko Δ (%) 12/11
GUZTIRA	5.830	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	-1,7

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Portugaleteren eta Areetaren artean itsasadarra zeharkatzen duten txalupek bezeroak irabazten jarraitu dute, 2009. urtean hasitako joerari eutsiz. 2012an, 621 mila pertsonak erabili du zerbitzu hau, aurreko ekitaldian erregistratutako ia zifra berbera.

3.16. taula Bidaiarien txalupen zirkulazioa 2004 eta 2012 artean.

	(bidaiariak, milakotan)									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	urteko Δ (%) 12/11
Portugalete-Areeta	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	0,1
Erandio-Barakaldo						74,8	76,8	86,3	81,6	-5,4
GUZTIRA	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	-0,6

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Azkenik, Erandio eta Barakaldo arteko itsasadarra zeharkatzen duten ontzietako bidaiarien kopurua % 5,4 gutxitu da; 2012an, guztira, 81,6 mila joan-etorri egin dira.

3.2. SALGAIEN GARRAIOA

Salgaien EAEko garraioari buruzko datu nagusiak aztertuko ditugu epigrafe honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera. Eta horretarako erabiliko ditugun azken datuak, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, azterketa hauen bidez jasotakok izango dira: Sustapen Ministerioaren Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta eta EAEko garraio-eskariaren irudia 2011¹³. Azken ikerketa horrek

¹³ Salgaien zirkulazioari buruz emandako datuak 2010. urteari dagozkionak dira.

“EAEko Garraio Eskeraren Irudia. 2011. urtea” http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html

oinarrizko informazio-iturri gisa erabili ditu, Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestaz gain, kamioilariei egindako inkestak, mugako zirkulazioa eta haren osaera zehazteko.

Horri dagokionez, Biriatun kamioilariei egindako inkesten daturik ez dugunez, txostenaren aurreko argitalpenetan emandako datuekin alderaketa egiteko, EAEko salgaien guztizko zirkulazioa zenbatetsi da operadoreek eta Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestak emandako datuen bidez; horretarako, hipotesi hau hartu da oinarri: errepide-garraioari dagokionez, zirkulazio hori gorpil gainean garraiatutako guztizkoaren % 18,8¹⁴ dela, eta ez duela Sustapen Ministerioak zenbatesten Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestan. Hala, 2012ko salgaien zirkulazioa 144.941 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, % 12,1eko jaitsiera 2011n egindako zenbatespenarekin alderatuta. Ziklo ekonomikoek garraio sektorean duten eragin nabariari egotz dakioke jaitsiera hori; beraz, egun bizi dugun nazioarteko krisi ekonomikoaren testuinguruan, eskaria gutxitzearen ondorio zuzena da.

3.17. taula Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2010 eta 2012 artean.

Zirkulazio-mota	2010		2011		2012	
	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%
Errepidea	140.810,6	76,6	125.334,3	76,0	108.935,7	75,2
▪ Barnekoa	57.301,8	31,2	51.928,0	31,5	42.076,0	29,0
▪ Abiapuntua/Helmuga	57.098,7	31,0	49.899,0	30,3	46.428,0	32,0
▪ Zirkulazioan ¹	26.410,0	14,4	23.507,3	14,3	20.431,7	14,1
Trenbideko garraioa	4.275,0	2,3	4.038,4	2,4	3.105,7	2,1
Airekoa	30,5	0,0	37,4	0,0	36,9	0,0
Itsasokoa ²	38.818,3	21,1	35.503,2	21,5	32.862,7	22,7
GUZTIRA	183.934	100,0	164.913,3	100,0	144.941,0	100,0

¹ EAEko Garraio Eskariaren Irudia 2011 azterketako datuen arabera kalkulatu da.

² Bilboko, Pasaiaiko eta Bermeoko portuetako datuak sartuta daude.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Renfe, Feve, EuskoTren, Aena, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza eta Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Saila.

Azterketa konparatiboa eginez, ikusten da garraio-mota guztietan izan dela jardueraren jaitsiera azken ekitaldian. Hain zuzen, trenez garraiatutako tona-kopuruak % 23,1 egin du behera; errepide bidezkoak, % 13,1; itsasoko garraioak, % 7,4; eta airekoak % 1,1.

Azken bi urteetan salgaiak garraiatzeko erabili diren moduen banaketa aztertzen badugu, nabarmentzekoa da errepideko garraioak izan duen jaitsiera (% 75,2 2012an eta % 76'6 2010ean), bai eta itsaso bidezko garraioak izan duen igoera ere (% 22,7 2012an, eta % 21,1 2010ean).

Horri dagokionez, aipatu behar da salgaiak garraiatzeko moduen banaketak bestelako egitura duela EB-27n. 2011ko datuak¹⁵ erreferentziatzat hartuta, ikusi da EAEn errepide-garraioak

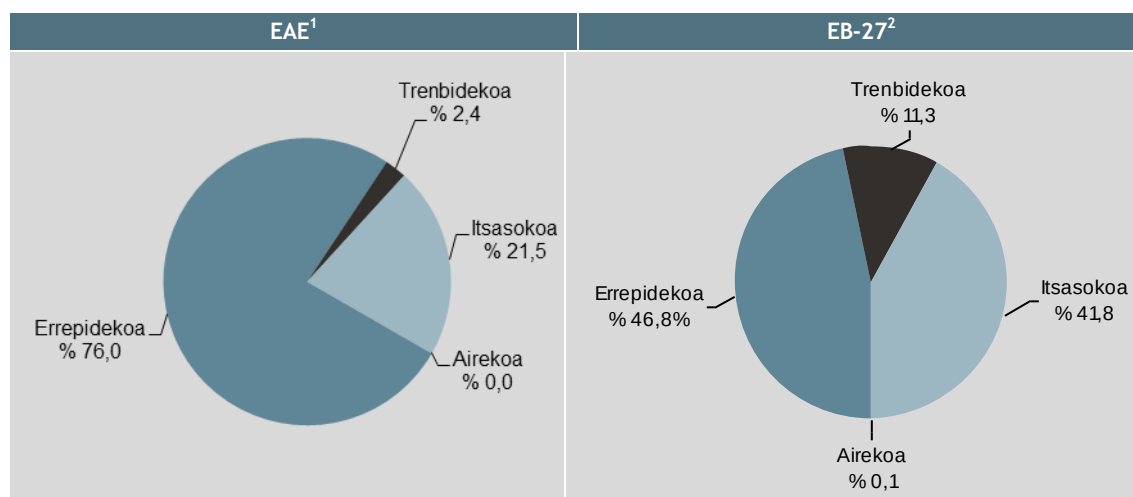
¹⁴ % 18,8 da 2010ean errepidez egindako zirkulazioaren pisua, EAEko Garraio Eskariari buruzko Inkesta 2011 azterketako datuen arabera.

¹⁵ 2011koa da daukagun azken datua, Statitcal Pocketbook 2013 buletinean argitaratua.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

duen pisua askoz handiagoa dela oraindik EB-27ko batezbestekoa baino (% 76 EAEn eta % 46,8 EB-27n). Aldiz, EB-27n, neurri handiagoan erabiltzen dituzte garraio-mota iraunkorrakoak, hots trenbideko eta itsasoko garraioa: EAEn salgaien % 2,4 eta % 21,5 trenez eta itsasoz garraiatu dira, hurrenez hurren, eta European, % 11,3 eta % 41,8, hurrenez hurren.

3.16. grafikoa Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2011n, ehunekotan.



¹ EAEko Garraio Eskariaren Irudia 2011 ikerketako datuen arabera kalkulatu da iragaitzazko errepideko garraioa.

² 2011koa da eskuragarri dagoen azken datua. Itsas garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Renfe, Feve, EUSKOTREN, Aena, Bilboko Portuko Agintaritz, Pasaiaiko Portuko Agintaritz, Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013.

Horregatik, Euskadiko administrazio publikoak ahalegin handiak egiten ari dira salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraiobide iraunkorrakoak erabil daitezzen (itsasoko eta trenbideko garraioa). Epe ertainerako eta luzerako ahalegin horiek erakusten ari dira, bai, aurrerapen zantzuak. Esate baterako, errepide bidezko garraioak garraiatutako salgai guztiekiko duen pisua 4,8 puntu jaitsi da 2003. urtetik¹⁶; eta itsasoko garraioaren pisuak, berriz, 5,3 puntu egin du gora urte hartatik.

3.2.1. Errepide bidezko garraioa

EAEn errepide bidezko salgaien garraioak behera egiten jarraitzen du, 2008az geroztik (krisi ekonomikoaren ondorioak hautematen hasi ginenetik) eskariak izan zuen jaitsieraren ondorioz. Salgaiak Errepidez Garraiatzeari buruzko Etengabeko Inkestan jasotako datuen arabera, 2012an 88,5 milioi tona garraiatu dira errepidez; alegia, aurreko ekitaldian baino % 13,1 gutxiago.

¹⁶ Ikus EAEko Garraio Eskariaren Irudia, 2003ko eguneratzea: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/eu_11014/garraio_eskaera_txostena.html

Salgaien garraioan kontuan hartutako hainbat alor aztertuz, ondorioztatu da 2012an hauteman den zirkulazioaren jaitsiera eskualde barneko eta eskualde arteko garraioan izandako bilakaera okerrak eragin duela. Eskualde barneko garraioak (abiapuntua eta helmuga EAEen duenak) izan du beherakadarik handiena (-% 19), eta 42,1 milioi tona mugitu ditu, guztira, 2012an; hau da, aurreko urtean baino ia 10.000 tona gutxiago. Bestalde, eskualdeen arteko garraioak (abiapuntua edo helmuga EAEen duenak) % 7,8ko jaitsiera izan du, eta 41,6 milioi tona mugitu ditu guztira; beraz, 3.500 tona gutxiago mugitu dira. Horri dagokionez, eskualde barneko eta eskualde arteko zirkulazioa EAEko errepide bidezko salgaien garraio guztiaren % 47,5 eta % 47 izan dira, hurrenez hurren.

3.18. taula EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2008 eta 2012 artean.

Garraio-mota	2008		2009		2010		2011		2012	
	Tonak, milakot.	Urteko Δ (%)	Tonak, milakot.	Urteko Δ (%)	Tonak, milakot.	Urteko Δ (%)	Tonak, milakot.	Urteko Δ (%)	Tonak, milakot.	Urteko Δ (%)
Eskualde barneko garraioa¹	76.823	-4,2	67.126	-12,6	57.302	-14,6	51.928	-9,4	42.076	-19,0
Udalerri barnekoa	17.641	-3,7	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1
Udalerri artekoa	59.182	-4,3	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4
Eskualde arteko garraioa²	50.473	-9,6	47.708	-5,5	48.033	0,7	45.103	-6,1	41.606	-7,8
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	24.410	-13,9	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	26.063	-5,2	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3
Nazioarteko garraioa	5.828	-3,5	4.253	-27	4.908	15,4	4.796	-2,3	4.822	0,5
Jasotakoa	3.208	-8,2	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5
Bidalitakoa	2.620	2,8	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3
EAE, guztira	133.124	-6,3	119.086	-10,5	110.243	-7,4	101.826	-7,6	88.504	-13,1

¹ EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerri arteko garraioa eta udalerri barneko garraioa sartzen dira).

² EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

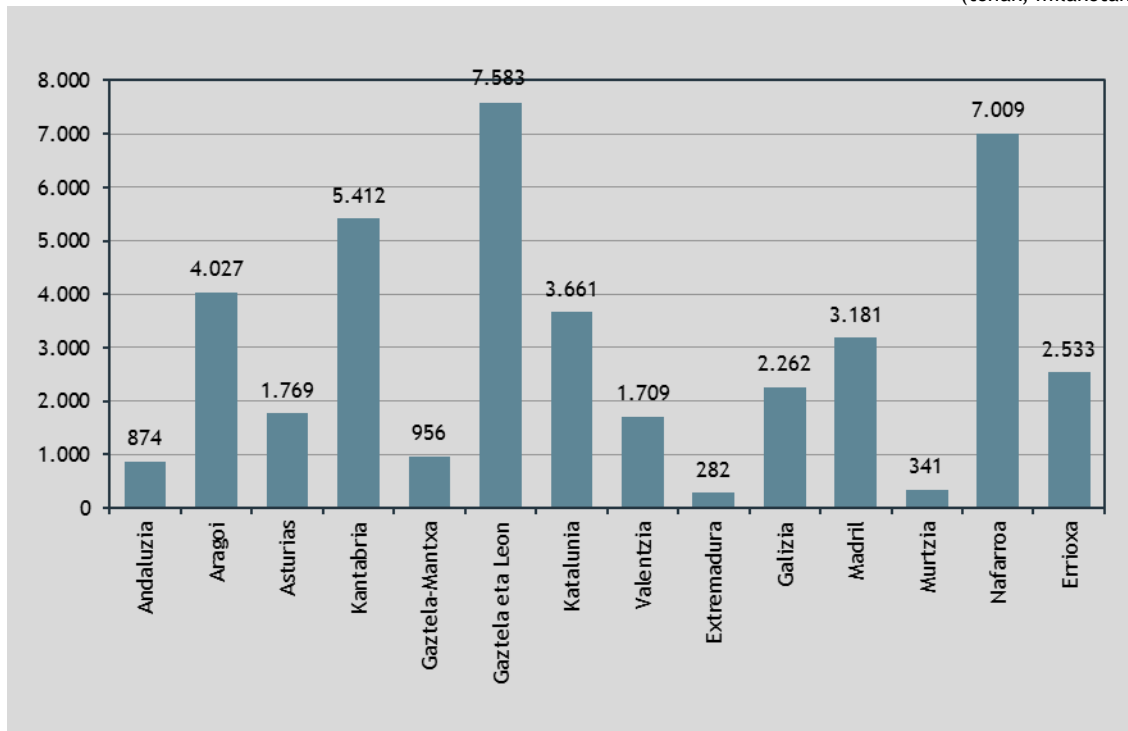
Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

Azkenik, nazioarteko zirkulazioak, mugitutako bolumen osoan askoz ere pisu txikiagoa duenak (zirkulazioaren % 5,4), aurreko urtean izandako jarduera-mailari eustea lortu du; gainera, % 0,5eko igoera txikia izan du.

Eskualde artean, Gaztela eta Leonekin trukatu dira salgai gehien, ohikoa den bezala; beste autonomia-erkidegoekin egin diren mugimendu guztien % 18,2 hartu du, zehazki. 2012an, 7,6 milioi tona inguru trukatu dira, guztira, autonomia-erkidego horrekin. Pisuaren arabera hurrenkeran, erkidego hauek ditu atzetik: Nafarroa, 7 milioi tonarekin (eskualde arteko mugimendu osoaren % 16,8); Kantabria, 5,4 milioi tonarekin (% 13); eta Aragoi, 4 milioi tonarekin (% 9,7). Azken horrek gora egin du sailkapenean, eta Madril eta Katalunia gainditu ditu salgaien errepide bidezko trukeen EAEren bazkide nagusi gisa.

3.17. grafikoa Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2012an.

(tonak, milakotan)



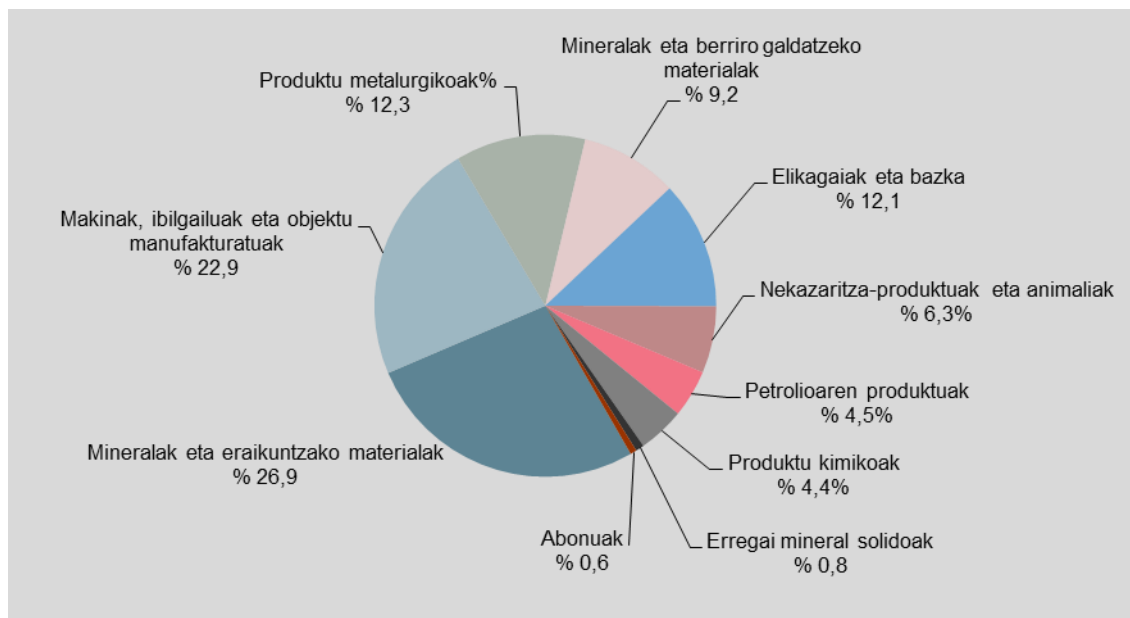
Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

Aurreko ekitaldiarekiko izan den bilakaerari erreparatuz, bereziki nabarmendu behar da Gaztela eta Leonekin izandako trukeen zenbaki absolutuetan izan den jaitsiera; zehazki, 2.795 mila tona gutxiago mugitu dira azken urte honetan, eta beraz, % 26,9ko beherakada izan da mugitutako salgaien kopuruan. Era berean, zirkulazioaren guztizkoan duten eragina dela eta, Errioxa eta Madril probintziekin egindako trukeen jaitsierak aipatu behar dira: -% 19,4 eta -% 14, hurrenez hurren; hau da, 610 mila tona eta 517 mila tona gutxiago trukatu dira bi probintzia horiekin.

Aldiz, salgaien fluxuaren igoera handienak Galiziarekin (% 26,5) eta Aragoirekin (% 15,6) izandako trukeetan izan dira, hurrenez hurren; bien artean, milioi bat tonatik gorako igoera eragin dute zirkulazioan.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.18. grafikoa Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2012an, ehunekotan.



Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

Azkenik, EAEn eskualde artean eta eskualde barnean errepidez garraiatzen diren salgaien tipologiari dagokionez, nabarmendu behar da garraiatutako ondasunen % 26,9 eraikuntzarako materialak eta mineralak direla. Halere, eraikuntza-sektoreko jardueran izan den geldialdiak eragina izan du salgaien zirkulazioan, haren pisua gutxitu egin baita apur bat azken ekitaldian (% 32,7 2011n). Haien pisuaren araberako sailkapenean, makinak, ibilgailuak eta objektu manufakturatutakoak dira hurrengoak (mugitutako salgai guztien % 22,9), eta horien atzetik, produktu metalurgikoak (% 12,3).

3.2.2. Tren bidezko garraioa

Atal honetan, EAEko salgaiak trenbidez garraiatzeko buruzko datuak aztertuko ditugu. Horretarako, gure lurraldean zerbitzua ematen duten hiru konpainien (Renfe, Feve eta EuskoTren) jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu. Horri dagokionez, hiru operadoreek, elkarrekin, 3.105,7 mila tona salgai garraiatu dituzte 2012an, aurreko ekitaldian baino % 23,1 gutxiago.

Operadore bakoitzak aurkeztutako kopuruei dagokienez, Renfek 2.159,6 mila tonako bolumena izan du guztira, eta beraz, haren jardura-maila % 26,9ko murriztu da 2011ko datuekin alderatuz. Jaitsiera handia izanagatik ere, Renferen bidez garraiatu dira, 2012an, EAE abiapuntu eta/edo helmuga izan duten eta tren bidez mugitu diren salgai gehienak; zirkulazio osoaren % 69,5 hartu du.

3.19. taula Renfek garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2010 eta 2012 artean.

	2010		2011		2012		Δ % 11-12
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	210.966	578,0	148.575	407,1	173.741	476,0	16,9
Gipuzkoa	1.282.958	3.515,0	1.242.136	3.403,1	1.370.920	3.755,9	10,4
Bizkaia	1.664.686	4.560,8	1.563.115	4.282,5	614.920	1.684,7	-60,7
GUZTIRA	3.158.610	8.653,7	2.953.826	8.084,2	2.159.581	5.916,7	-26,9

Iturria: Renfe.

Lurraldeen arabeko banaketari erreparatuz, Gipuzkoan eta Bizkaian biltzen da Renfek EAEn 2012an garraiatutako salgai guztien % 92 (% 63,5 eta % 28,5, hurrenez hurren). Horri dagokionez, jardueraren jaitziera Bizkaia abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien garraioan izan den beherakadak eragin duela azpimarratu behar da. Zehazki, Santurtzi eta Bilboko portua lotzen dituen linearen zirkulazioa erdia baino gehiago jaitsi da (-% 56,4), eta beraz, 666,9 mila tonako benetako galera izan da. Era berean, Sestao-Urbinaga abiapuntu eta/edo helmuga duen zirkulazioa % 74 txikiagoa izan da, 2011n baino 282 mila tona gutxiago mugitu baitira.

Gipuzkoan, bestalde, Renfek zirkulazio-fluxuak % 10,4 handitzea lortu du; guztira, 1.370,9 mila tona mugitu ditu. Hazkunde hori Irungo geltokian izandako % 19,2ko igoerari esker gertatu da; zenbaki absolutuetan, 189 mila tona gehiago izan dira 2011ko datuekin alderatuz.

Azkenik, Renferen zirkulazio osoan pisu txikiagoa izan arren (% 8), Araban ere gora egin du salgaien mugimenduak azken urtean: zehazki, % 16,9ko igoera izan du.

3.20. taula Renfek garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2012an.

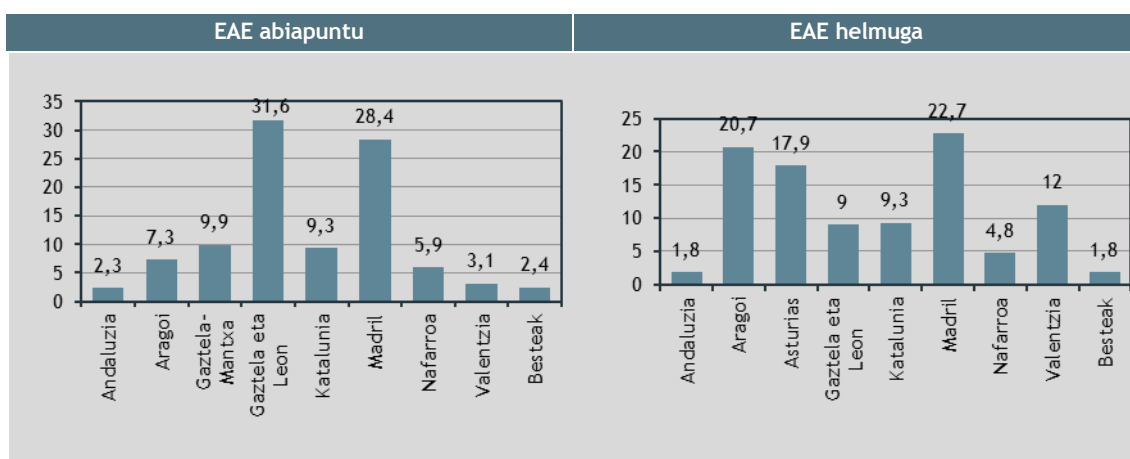
Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (tonak)	EAE helmuga (tonak)	Guztira (tonak)
EAE (eskualde barnekoa)			47.288,2
Eskualde artekoa, guztira	1.071.500,4	1.040.792,4	2.112.292,8
Andaluzia	24.114,1	18.862,9	42.977,0
Aragoi	78.184,3	215.459,6	293.643,9
Asturias	4.985,9	186.218,1	191.204,0
Kantabria	275,0	0,0	275,0
Gaztela-Mantxa	105.555,2	630,0	106.185,2
Gaztela eta Leon	339.090,0	94.175,7	433.265,7
Katalunia	99.121,8	96.401,3	195.523,2
Extremadura	2.459,8	179,6	2.639,4
Galizia	1.524,6	758,5	2.283,1
Errioxa	0,0	4.652,9	4.652,9
Madril	303.950,6	235.744,1	539.694,7
Murtzia	15.958,0	12.684,8	28.642,8
Nafarroa	63.599,4	50.268,9	113.868,3
Valentzia	32.681,7	124.756,0	157.437,7
GUZTIRA			2.159.581,0

Iturria: Renfe.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Eskualde arteko salgaien fluxuak aztertuz, ikus dezakegu Madrilgo Autonomia Erkidegoa dela oraindik ere EAEko merkataritza-bazkide nagusia Renferentzat; beste autonomia-erkidegoekin egindako mugimendu guztien % 25,6 erkidego horrek biltzen du. Garrantziaren araberako sailkapenean, hurrengoak dira Gaztela eta Leon (% 20,5), Aragoi (% 13,9), Katalunia (% 9,3) eta Asturias (% 9,1). Horrenbestez, salgaien zirkulazioaren hiru laurdenak baino gehiagok (% 78,3) bost erkidego horietakoren bat du abiapuntu eta/edo helmuga. Bestalde, eskualde barneko garraioa (abiapuntua eta helmuga EAEn dituen) Renfek Euskadin garraiatu dituen tona guztien % 2,2 izan da.

3.19. grafikoa Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2012an garraiatutako salgaiak, ehunekotan.



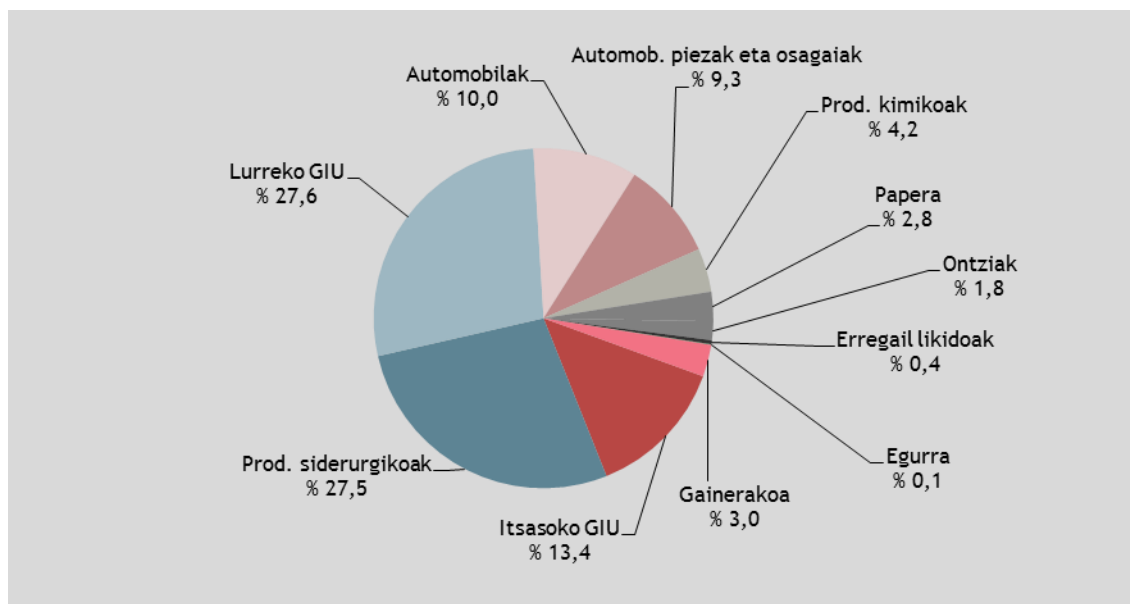
Iturria: Renfe

Azken ekitaldian garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, lur-garraio intermodaleko unitateak (GIU¹⁷) eta produktu siderurgikoak Renfek EAEn mugitutako tona guztien % 27,6 eta % 27,5 izan dira, hurrenez hurren; haien ondoren datoz itsas garraio intermodaleko unitateak (% 13,4), ibilgailuak (% 10), eta automobilgintzako piezak eta osagaiak (% 9,3).

¹⁷ Garraio intermodaleko unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kaxa mugikorra edo erdiatoia da.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.20. grafikoa Renfek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2012an, ehunekotan.



Iturria: Renfe.

Feveren jarduera, bestalde, ahuldu egin da berriro, krisi ekonomikoaren kontrako ondorioak direla eta; hala, % 9,1eko jaitsiera izan du salgaien zirkulazioan. Jaitsiera horren ondorioz, Bizkaia abiapuntu edo helmuga izan duten salgaien mugimendu osoa 862 mila tonakoa izan da guztira.

3.21. taula Fevek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruen bilakaera 2002 eta 2012 artean.

Urtea	Tonak ¹	Tonak egunean	Urte arteko hazkundea (%)
2002	1.127.902	3.090,1	--
2003	1.041.578	2.853,7	-7,7
2004	1.092.393	2.992,9	4,9
2005	1.054.370	2.888,8	-3,5
2006	1.063.436	2.913,4	0,9
2007	1.088.394	2.981,9	2,3
2008	1.053.544	2.886,7	-3,2
2009	823.747	2.256,8	-21,8
2010	976.722	2.675,9	18,6
2011	948.738	2.599,3	-2,9
2012	861.979	2.361,6	-9,1

¹ Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzazko salgaiak.

Iturria: Feve.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen eta Bizkaia helmuga duten salgaiak dira Feveren jarduera-lerro nagusia, 772,9 mila tona mugitzen baitira; hau da, konpainiaren EAEko salgaien zirkulazio osoaren % 89,5. Bestalde, Bizkaitik abiatu eta helmugatzat beste autonomia-erkidegoak izan dituzten salgai-tonak mugimendu guztien % 10,3 izan dira (89 mila

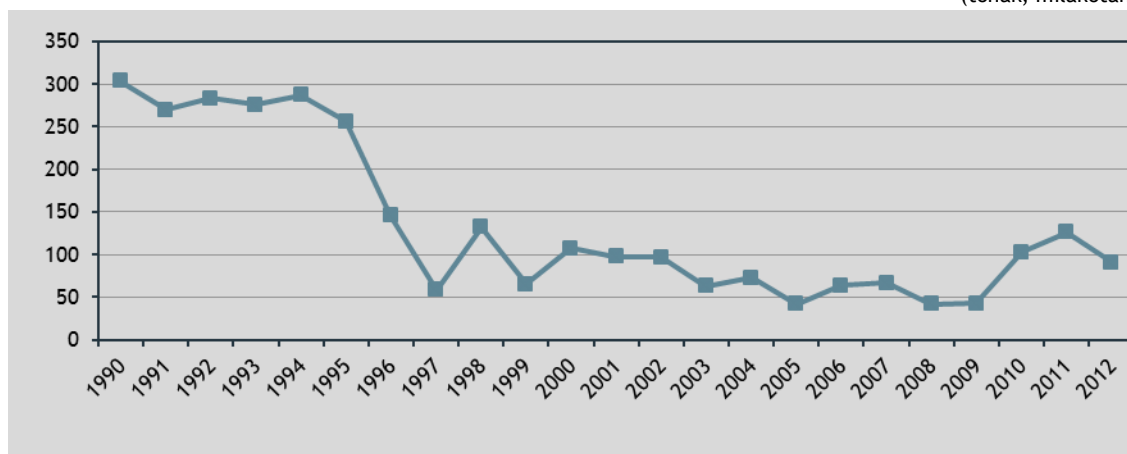
2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

tona). Probintziaren barneko zirkulazioa, Bizkaiko puntu batetik beste batera mugitu dena, berriz, 1.430 tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien % 0,2.

Aurreko urteko datuekin alderatuta, bilakaera okerra izan da hiru mugimendu-motetan, horien intentsitate-maila desberdina izan den arren. Hain zuzen ere, Bizkaian egin diren deskargak izan dute jaitsiera txikiena, % 6,2 gutxitu baitira; haien atzetik daude Bizkaian kargatu eta beste eremu geografiko batzuk helmuga izan dituzten salgaiak (-% 17,7). Probintziaren barneko garraioan izan da jaitsierarik handiena (-% 92), eta zirkulazio-bolumena 2009ko kopuruetara gerturatu da.

3.21. grafikoa Fevek garraiatu dituen eta jatorria¹ EAEn izan duten salgaien kopurua, 1990 eta 2012 artean.

(tonak, milakotan)



¹ Probintziaren barneko zirkulazioa ere sartzen da (abiapuntua eta helmuga Bizkaian duena)

Iturria: Feve.

Fevek mugitutako tonak abiapuntu/helmuga geografikoaren arabera zehaztasunez aztertuz, ikus dezakegu Bizkaia eta Asturiasen arteko salgai-trukea dela nagusi oraindik ere, nahiz eta salgaien zirkulazio osoan duen pisua % 43,9ra murriztu den (2011n % 53 zuen). Horri dagokionez, adierazi behar da salgaien mugimendua, funtsean, inportatzailea dela, Bizkaia helmuga duten mugimenduak Printzerriarekin egiten diren truke guztien % 93,4 baitira.

Horren atzetik, Burgostik datozen salgaiak daude, guztizkoaren heren bat (% 33,5); Coruña, Lugok eta Kantabriak, berriz, % 8,6, % 8,2 eta % 5,6 biltzen dituzte, hurrenez hurren.

3.22. taula Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2012an.

(tonak)

Abiapuntua/Helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Bizkaia (probintziaren barnekoa)			1.430
Probintzien artekoa guztira	89.041	771.509	860.549
Coruña	64.188	9.682	73.870
Lugo	--	71.030	71.030
Asturias	24.853	353.264	378.117
Kantabria	--	48.653	48.653
Burgos	--	288.880	288.880
GUZTIRA			861.979

Iturria: Feve.

Garraiatutako salgaien tipologiari dagokionez, Bizkaia abiapuntu duen Feveren zirkulazioan bobinak eta produktu siderurgikoak dira nagusi. Deskargen tipologia, aldiz, dibertsifikatuagoa da; hau da, bobinez eta produktu siderurgikoez gain, beste produktu batzuk ere garraiatzen dira, adibidez: aluminioa, harea, errautsa eta sosa.

3.23. taula EuskoTrenek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2012 artean.

Urtea	Tonak milakotan	Tonak egunean	Δ%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6
2009	121,4	332,6	-33,8
2010	139,6	382,5	15,0
2011	138,9	380,6	-0,5
2012	84,1	230,4	-39,5

Iturria: EuskoTren.

Azkenik, EuskoTrenek ez du lortu 2012an aurreko ekitaldietako jarduera-mailei eustea. Guztira, 84,1 mila tona salgai garraiatu du, eta beraz, % 39,5 gutxitu da 2011n izandako kopuruarekin alderatuz.

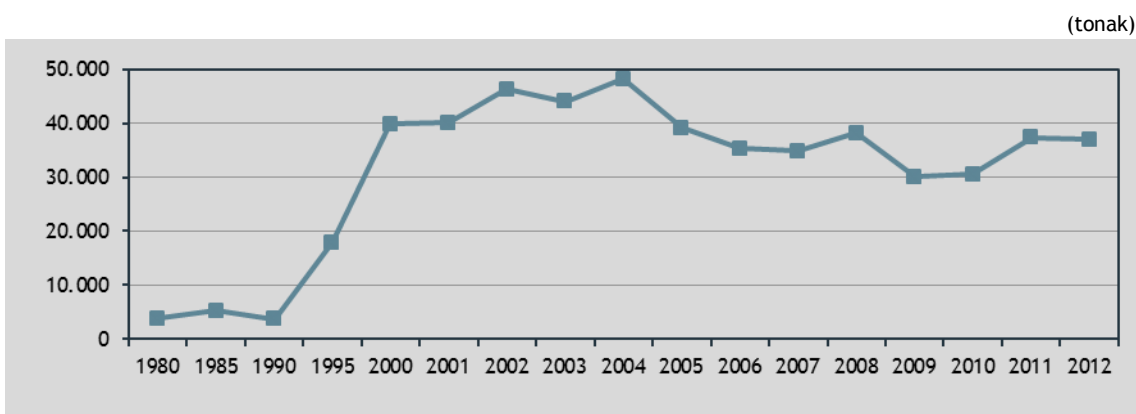
Horri dagokionez, aipatu behar da salgaien garraioaren zati handiena Fevereekin egindako hitzarmenen baitan egiten dela: Arcelormittalek Avilesen dituen instalazioetatik Lesakara (Nafarroa), Arizen (Basauri) transferentzia eginez. Orobat, produktuak garraiatu dira Sestaoko ACB enpresatik Bermeoko portura, handik Marokora, Aljeriara eta Britainia Handira esportatzeko, bai eta Irundik Lutxanara ere (Barakaldo). Produktu-motei dagokionez, produktu siderurgikoak dira garraiatu diren gehien-gehienak.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.2.3. Aireko garraioa

EAEEn, salgaien aireko garraioak aurreko urteko antzeko maileri eutsi die 2012an; guztira, 36,9 mila tonako zirkulazioa izan da, eta beraz, mugitutako salgai-kopuruan % 1,1eko jaitsiera izan da. Jardueraren beherakada hori Estatuko aireportu-azpiegituren sistema osoan baino arinagoa izan da EAEEn, Estatuan % 3,3ko jaitsiera orokorra izan baita 2011n mugitutako tona-kopuruarekin alderatuz.

3.22. grafikoa Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEEn 1980 eta 2012 artean.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Aireportuen araberako azterketa zehatzagoa eginez, ikusi da jaitsiera hori Bilboko aireportuko jardueran izandako beherakadak eragin duela, ia erabat. Zehazki, Bizkaiko azpiegituran 2.262,8 tona mugitu dira guztira; horrenbestez, % 14,1eko jaitsiera izan da aurreko ekitaldiarekin alderatuz. Gutxitze hori Bilboko aireportua abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien operadore nagusien jardura txikiagoa izateak eragin du (Swiftair -% 10,2; Iberia, -% 16,5; eta Lufthansa, -% 13,5), bai eta Spanair operadoreak zerbitzua emateari uzteak ere; azken horrek, hain zuzen, Bizkaiko terminalean mugitutako salgai guztien % 3,9 zuen 2011n.

3.24. taula Salgaien garraioa aireportuko¹, 1980 eta 2012 artean.

Urtea	Bilbo		Donostia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
1995	3.879,4	6,7	292,6	-4,4	13.782,1	91,6	17.954,1	37,1
2000	4.038,7	0,8	176,1	-9,7	35.609,7	20,9	39.824,5	17,3
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	32,5,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,4	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,5	11,0	34.648,1	-0,1	36.946,4	-1,1

¹ Ez da kontuan hartzen bidean den salgaia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Bestalde, Gasteizko aireportuak aurreko ekitaldiko jarduera-mailari eutsi dio; 2012an, guztira, 34,6 mila tona mugitu ditu. Jarduera-maila horri esker, Gasteizko aireportuak laugarren izaten jarraitzen du salgai gehien garraiatzen dituzten Estatuko aireportuen zerrendan, aireportu hauen atzetik: Madril-Barajas (359,4 mila tona), Bartzelonako aireportua (96,6 mila tona) eta Zaragozako aireportua (71,1 mila tona).

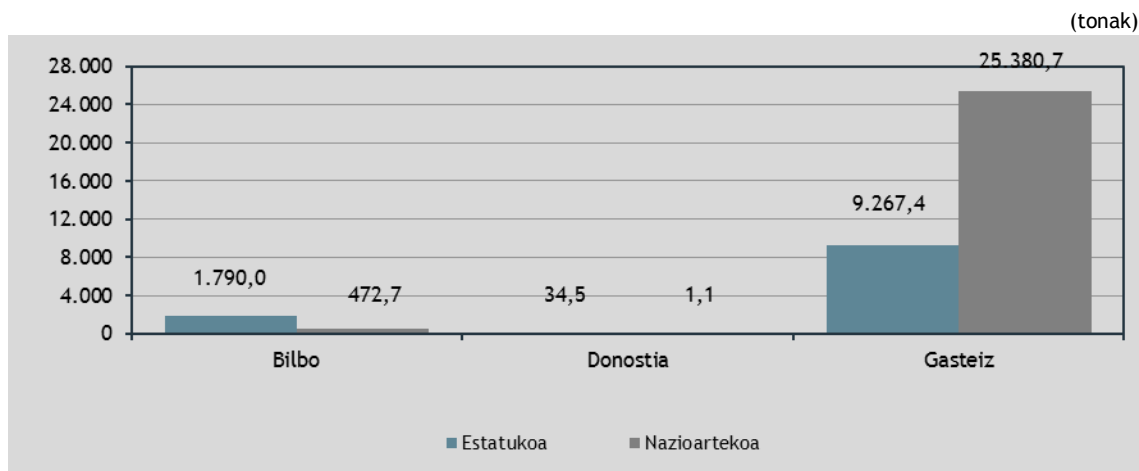
Gasteizko aireportuan zerbitzua ematen duten operadore nagusiei dagokienez, DHL enpresak terminaleko karga-kudeatzaile nagusi izaten jarraitzen du, European Air Transport operadorearen bidez; 32,6 mila tona kudeatu ditu 2012an, aireportuko salgai-zirkulazio osoaren % 94,1. Horren atzetik dago TNT Airways konpainia; 2012an, % 18,5 txikiagoa izan da haren jarduera, eta milioi bat tonako mugaren azpitik egon da (mugitutako salgai guztien % 2,7).

Azkenik, Donostiako aireportuak % 11ko hazkundera izan du 2012an, nahiz eta haren jarduera oso txikia den salgaien zirkulazioari dagokionez; guztira, 35,5 tona mugitu dira urtean zehar.

Ikus daitekeenez, EAEn Gasteizko aireportua da nagusi salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. 2012an, Arabako terminalak hartu du EAEn mugitutako karga guztiaren % 93,8; Bilboko aireportuak % 6,1 mugitu du, eta Donostiakoak, gainerako % 0,1a baino ez.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

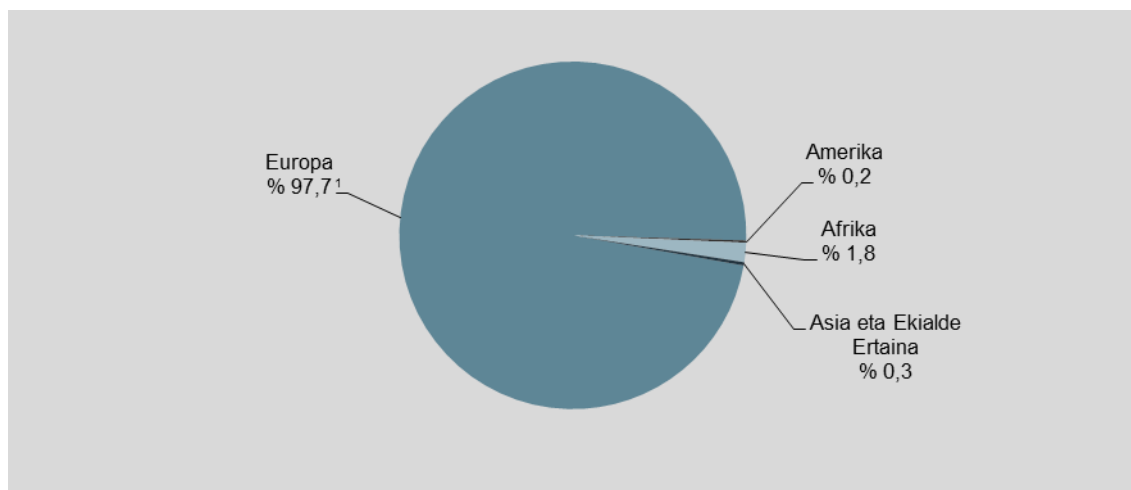
3.23. grafikoa Salgaien abiapuntua eta helmuga 2012an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntuari eta helmugari dagokienez, nazioarteko zirkulazioak hartu du mugitutako salgai guztien % 70. Aireko zirkulazioaren nazioarteko joera hori Gasteizko aireportuko jardueraren ondorio da, lau tonatik hiru (% 73,3) atzerriko aireportuetara edo atzerriko aireportuetatik egiten diren mugimenduak baitira. Bestalde, Bilboko aireportuak Espainiako estatuko aireportuekin egiten ditu mugimendu gehien (% 79,1); kopuru hori % 97,2ra iristen da Donostiako aireportuari dagokionez.

3.24. grafikoa Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2012an (%).



¹ Honako hauek hartu dira kontuan: EB-27, Kroazia, Errusiar Federakundea, Norvegia, Serbia eta Montenegro, Suitza, Turkia, Ukraina eta Bielorrusia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Trukeak nagusiki zer eremu geografikorekin egin diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak direla nagusi, EAEko aireportuetako nazioarterako kargatze-jardueraren % 97,7ren abiapuntu edo helmuga baitira. Afrikak jardueraren % 1,8 du; Asiako eta

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

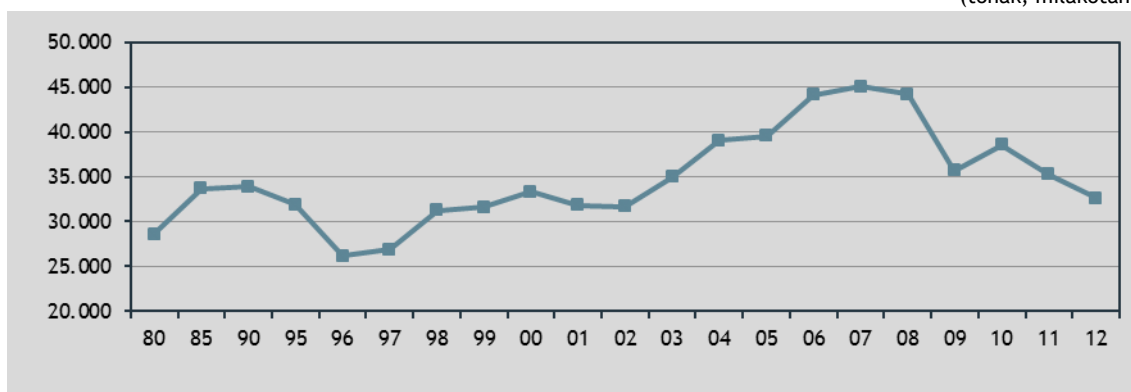
Ekialde Ertaineko herrialdeak, % 0,3; eta Amerikak, gainerako % 0,2a. Herrialdeen arabera, Espainiak Alemania gainditu du EAEko aireportuen bazkide komertzial nagusitzat (guztizkoaren % 29,9 bildu du); haren atzetik daude Alemania (% 28,7), Portugal (% 15,5), Belgika (% 13,4) eta Erresuma Batua (% 8,7). Hortaz, bost herrialde horiek hartzen dute EAEko salgaien aireko trukeen % 96,3.

3.2.4. Itsasoko garraioa

Euskadiko eta Espainiako estatuko jarduera ekonomikoan izan den jaitsierak beste beherakada bat eragin du portuko jardueran, azken ekitaldian. Horrenbestez, Euskadiko bi merkataritza-portu nagusiek, Bilbokoak eta Pasaiaikoak, % 7,5eko jaitsiera izan dute guztira salgaien mugimenduari dagokionez; hala, 2012an, 32,6 milioi tona mugitu dituzte guztira, azken hamarkadako jarduera-zifrarik txikiena.

3.25. grafikoa Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2012 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuan, 29,5 milioi tona mugitu dira guztira 2012an, aurreko ekitaldian baino % 7,8 gutxiago; hala, Bilboko portuaren jarduera 2003. urtean izandako mailetara jaitsi da. Jaitsiera horren ondorioz, salgai-zirkulazio gehien duten Estatuko portu-azpiegituren sailkapenean laugarren postutik seigarrenera pasatu da Bilboko portua, Tarragonak eta Cartagenak gainditu baitute (33,2 milioi tona eta 30,4 milioi tona, hurrenez hurren). Beste behin, Estatuko portu hauek izan dute jarduera handiena: Algeciras (88,7 milioi tona), Valentzia (66,2 milioi tona) eta Bartzelona (42,4 milioi tona). Horrez gain, aipatu behar da Estatuko portuen sistemak % 3,6ko igoera izan duela garraiatutako salgaien bolumenean, 2011ko datuekin alderatuz gero; datu horrek, beraz, adierazten digu Bizkaiko instalazioek lehiakortasuna galdu dutela.

3.25. taula Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2012 artean.

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,4	5.060,5	3,0	33.696,5	3,3
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-5,5	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,6	4.146,6	1,6	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,4	33.309,2	0,9
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,5	-7,5

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Portuko jardueran izan den jaitsiera hori, funtsean, lehorreratutako salgaietan izan den beherakadaren ondorio izan da, portuko mugimendu nagusia baita (jarduera guztiaren % 63,5 2012an). Hala, deskargatutako tona-kopurua % 12 jaitsi da 2012an, aurreko urtearekin alderatuta. Bestalde, kargatutako salgaietan ere (mugimendu osoaren % 34,6) jarduera negatiboa izan da, % 2 jaitsi baita.

Azkenik, portuko jardueran pisu txikiagoa duten hornidurak eta tokiko zirkulazioak bilakaera desberdina izan dute. Hau da, hornidura-jarduerak % 6,5 gutxitu dira 2011rekin alderatuta; tokiko zirkulazioa, berriz, hirukoiztu egin da, eta hala, aurreko ekitaldian izandako beherakada berdintzea lortu du.

3.26. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2008 eta 2012 artean, zirkulazio-motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo					Pasaia				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Deskargak	27.758,1	22.606,0	23.764,1	21.299,8	18.735,6	3.210,5	2.163,3	2.352,9	1.927,2	1.935,4
Kargak	10.222,3	8.998,5	9.896,7	10.427,0	10.217,1	1.515,1	1.304,4	1.486,8	1.268,6	1.114,2
Tokiko garraioa	1.265,2	446,1	866,0	144,2	431,3	--	--	--	--	--
Hornidura	152,3	129,4	138,6	130,4	121,9	40,4	36,1	39,7	33,0	27,6
Arrantza	--	--	--	--	--	7,7	15,9	18,7	23,3	24,3
Guztira	39.398,0	32.179,9	34.665,4	32.001,4	29.505,9	4.773,7	3.519,7	3.898,1	3.252,1	3.101,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Salgaien zirkulazioaren osaera kontuan hartuz, 2012an bilakaera desberdina hauteman da. Solteko salgai likidoen zirkulazioan (portuko zirkulazio osoaren % 51) jaitsiera izan da, oro

har: -% 15,7. Zehazki, petrolioz egindako produktuek Bilboko portuko salgai nagusi izaten jarraitu dute (mugitutako tona guztien % 38,3), baina hala ere, haien zirkulazioa % 22,1 gutxitu da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Jaitsiera hori, hain zuzen, fuel-olioaren hiru milioi tona gutxiago mugitu izanak eragin du (-% 70,3), Petronor petrolio-findegiko jarduerarekin lotuta. Petrolio gordinaren zirkulazioa, bestalde, % 3,7 txikiagoa izan da, eta gasolioarena, berriz, % 17,9 handiagoa. Bestalde, gas naturalak % 9,1eko gehikuntza izan du azken ekitaldian, eta horrenbestez, handitu egin da portuko zirkulazioan duen pisua; 2012an, zehazki, bigarren salgai garrantzitsuena izan da portuko zirkulazioan (guztizkoaren % 9,1), aurretik petrolio gordina soilik duela (% 22,8).

Solteko salgai solidoei dagokienez, mugitutako salgai-kopurua % 6,5 handitzea lortu da, ikatzaren zirkulazioan izan den gehikuntzari esker (% 59,3); gehikuntza hori bi arrazoik eragin dute: alde batetik, portua zabaltzeko kaletako batean dagoen Petronor enpresan, silo domoaren jarduera hasi delako, eta bestetik, zementuaren eta Clinkerraren esportazioak nahiz sojatzko baben inportazioak ugaritu direlako (+% 217 eta +% 26,5, hurrenez hurren).

Azkenik, balio erantsi handiagoa duten salgaiei dagokienez —hau da, salgai orokorrak—, 2012an % 2,4 txikiagoa izan da haien zirkulazioa, salgai orokor arruntetan izan den beherakadak (-% 14,5) eraginda. Bestalde, edukiontzietako salgaien zirkulazioa % 5,1 handitu da, zenbait produktutan izan diren igoerek eraginda: eraikuntzako materialak (% 17); papera eta pasta (% 14,5); ardoak, edariak eta edari alkoholodunak (% 8,5); eta produktu siderurgikoak (% 2,56).

3.27. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2009 eta 2012 artean, produktu-motaren arabera.

Azalpena	(tonak, milakotan)							
	Bilbo				Pasaia			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Solteko salgai likidoak	20.497,4	19.763,3	17.860,9	15.060,9	--	--	--	--
Petrolioaren produktuak	16.543,5	15.650,5	14.508,6	11.306,6	--	--	--	--
Gas naturala	3.168,8	3.315,6	2.459,6	2.684,6	--	--	--	--
Solteko beste salgai likido batzuk	785,1	797,2	892,7	1.069,8	--	--	--	--
Solteko salgai solidoak	3.828,0	4.451,9	4.000,3	4.261,7	1.649,7	1.656,0	1.246,6	1.420,0
Salgai orokorrak	7.279,1	9.445,6	9.865,6	9.630,1	1.818,1	2.183,7	1.949,2	1.629,7
Edukiontzietan sartutakoak	4.756,7	5.695,6	6.079,5	6.392,1	--	--	--	--
Beste salgai orokor batzuk	2.522,4	3.750,0	3.786,1	3.238,0	--	--	--	--
Gainerakoak	575,5	1.004,6	274,6	553,1	51,9	58,4	56,3	51,9
Guztira	32.179,9	34.665,4	32.001,4	29.505,9	3.519,7	3.898,1	3.252,1	3.101,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren abiapuntuko/helmugako merkatuak aztertzen baditugu, ikusiko dugu Europa Atlantikoarekin egiten diren trukeak biltzen duela portuaren jardueraren ia erdia (% 47,8), 2012. urtean % 3,7 murriztu diren arren; horrenbestez, penintsula Europako iparraldearekin lotzeko gune nagusi bihurtu du Bilboko portua.

Alde horretatik, Errusiak Bilboko portuaren merkatu nagusi izaten jarraitu du, nahiz eta trukaturako salgaien tonak % 32 gutxiago izan diren; hain zuzen ere, portuko zirkulazio

osoaren % 12,8 hartu du, solteko salgai likidoen trukeari esker, bereziki. Distantzia laburraren arloan, herrialde hauek ditu atzetik, garrantzia kontuan hartuta: Erresuma Batua (guztizkoaren % 9), Herbehereak (% 5,1), Espainia (% 4,9) eta Belgika (% 4,4).

Horri dagokionez, “Short Sea Shipping” zerbitzuen berritasun nagusien artean, hauek nabarmendu behar ditugu: Brittany Ferries konpainiak beste arrapala bat jarri du; CMA-CGM enpresak edukiontzien *feeder* zerbitzua jarri du abian Le Havre-rekin lotura egiteko; DSL-DFDS Suardiaz Line zerbitzuak bere ontzien tamaina handitu du; Finnlines konpainiak arrapaladun beste ontzi bat ezarri du Baltikora doan asteroko zerbitzuan; MacAndrews konpainiak bere eskaintza hobetu du, Bilbo-Tilbury-Gotenburg-Gdynia-Tilbury-Bilbo ibilbidea zuzenean egiteko, ontziz aldatzeko beharrik gabe; Transfennica konpainia berriro hasi da Tilburyko portuarekin lotura egiteko zerbitzua ematen; eta azkenik, WEC Lines konpainiak Casablancara zuzenean doan asteroko zerbitzua jarri du abian.

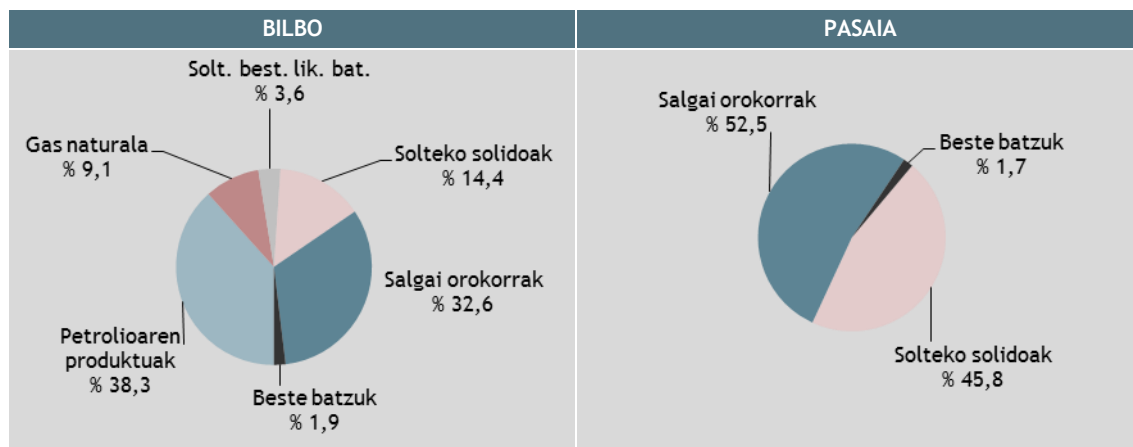
Bestalde, distantzia luzeari dagokionez, urteko eskalen kopurua handitu dute konpainia hauek, besteak beste: CCNI, Chipolbrok, Hugo Stinnes, Nirint Shipping, Onego eta Spliethoff.

Azkenik, ozeanoz bestaldeko merkatuei dagokienez, 2012an hazkunde handiak izan ditu Bilboko portuak Ipar Amerikako eta Hego Amerikako portuekin egindako trukeetan (% 25 eta % 37,8, hurrenez hurren). Hori dela eta, Ipar Amerika Bilboko portuaren merkatu nagusi bihurtu da, zirkulazio osoaren % 15,2 hartu baitu; atzetik, Hego Amerika izan du (% 12,9). Hala, bi eremu geografiko horiek Asiari aurrea hartu diote, azken urteetan ozeanoz bestaldeko merkatuaren ehunekorik handiena zuen kontinenteari; 2012an, ordea, % 40,5eko jaitsiera izan du, eta azkenean, mugitutako salgai guztien % 10,6 hartu du.

Herrialdez herrialde aztertuz, distantzia luzeko merkataritza-fluxu nagusiak Mexiko, Estatu Batuak eta Brasil herrialdeekin egin dira, portu-jardueraren % 7,4, % 6,8 eta % 4,2 hartu baitute, hurrenez hurren. Horri dagokionez, Mexikok izandako hazkundera azpimarratu behar da (% 140,1), petrolio gordinaren inportazioei esker, batez ere.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.26. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2012an: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Pasaiaiko portuan, bestalde, % 4,6ko jaitsiera izan da mugitutako salgaien kopuruan; urtearen amaieran, beraz, 3,1 milioi tonako zirkulazioa izan da guztira. Kopuru horrek adierazten duenez, portuaren jardura azken hamarkadetako txikienetakoa izan da.

Azterketa zehatzagoa eginez, ikus daiteke Pasaiaiko portuaren jarduran izan den jaitsiera ontziraturako salgaiak gutxitzeak eragin duela (-% 12,2), deskargak aurreko urtean izandakoen antzekoak izan baitira (+% 0,4). Horri dagokionez, azpimarratu behar da Pasaiaiko portua portu inportatzailea dela guztiz, deskargak zirkulazio osoaren % 62,4 izan baitira 2012an; bertatik bidalitako salgaiak, berriz, % 35,9 izan dira. Hornidura-jarduerak eta arrantzak askoz ere indar txikiagoa dute portuko jarduran; 2012. urtean, gainera, bilakaera desberdina izan dute bi jardura horiek. Hain zuzen ere, portuko jardura orokorra txikiagoa izatearen ondorioz, hornidura-jarduerak % 16,4 gutxitu dira; arrantzaren jardura, aldiz, % 4,3 handitu da, eta hala, berretsi egin da Pasaiaiko arrantza-lonjak duen tokia Gipuzkoan arraina merkaturatzeko gune nagusitzat.

Zirkulazioaren osaerari dagokionez, portuko ia jardura guztia salgai arruntekin eta solteko salgai solidoekin lotuta dago; 2012an, hain zuzen, zirkulazio osoaren % 98,3 hartu dute (% 52,5 eta % 45,8, hurrenez hurren). Salgaien bi tipologia horiek, dena den, bilakaera desberdina izan dute azken ekitaldian. Mugitutako salgai orokorrak % 16,4 gutxiago izan dira, eta solteko salgai solidoak, berriz, % 13,9 gehiago izan dira.

Azterketan sakonduz, portuko zirkulazioan izan den galera, funtsean, produktu siderurgikoen eta txatarraren mugimenduan azken urteetan izan den beherakadak eragin duela aipatu behar da, Estatuko eraikuntza-sektorean izan den geldialdiaren ondorioz, batez ere. 2012an, zehazki, produktu siderurgikoen zirkulazioa % 15,8 gutxitu da; hala ere, portuko salgai nagusi izaten jarraitu du, Gipuzkoako kaiko jardura guztiaren % 37,3 hartzen baitu. Horrez gain, txatarra % 7,2 gutxiago mugitu da, eta mugitutako salgai guztien % 11,2 izan da. Bestalde, ikatzaren eta petrolio-kokearen inportazioak % 77,4 handitu dira, eta beraz, portuko

jardueran salgaiak duten garrantziaren arabera sailkapenean, bigarren salgai nagusi bihurtu da, zirkulazio osoaren % 13,1 hartuta. Salgai horien helmuga Pasaiaiko zentral termikoa izan da; hain zuzen ere, 2012ko azaroaren 30ean bertan behera utzi zuten hango ekoizpen-jarduera.

Autoen zirkulazioa, bestalde, ahuldu egin da, Estatuko eskaria gutxitzearen ondorioz; hala, 2012. urtean, % 22,4 ibilgailu gutxiago mugitu dira: 197,9 mila ibilgailu, guztira. Horrenbestez, laurogeita hamarreko hamarkadaren amaieratik lehen aldiz, 200 mila auto baino gutxiago pasatu dira Pasaiaiko portuko kaiaetik. Jardueraren jaitsiera hori inportatutako ibilgailu-kopurua gutxitzeak eragin du (-% 27,4), alde batetik, eta portuan bertan ontziratutako ibilgailu-kopurua gutxitzeak (-% 21,8), bestetik, Ford eta Volvo ibilgailuen esportazio-zirkulazioan Santanderko portuaren onurarako izan den galeraren ondorioz.

Auto-ekoizleek portuan izan duten jarduera sakonago aztertuta, ikusten da Opel-GM markak 134 mila ibilgailu mugitu dituela, portuko automobil-garraioaren % 67,7. Marka horrek 2011. urtean izandako kopuruekin alderatuta, 42 mila ibilgailu gutxiago mugitu dira (-% 24). Garrantziaren arabera sailkapenean, Mercedes etxea du atzetik, 56,6 mila ibilgailu mugitu baititu (2011n baino 6 mila ibilgailu gutxiago); hau da, portuan mugitu diren ibilgailu guztien % 28,5. Horri dagokionez, azpimarratu behar da bi marka horien artean Pasaiaiko portua abiapuntu edo helmuga duten automobilen % 96,2 osatzen dutela.

3.28. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2012an.

(tonak, milakotan)

Bilboko portua					Pasaiaiko portua				
Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%
Errusia	3.598,9	99,1	3.698,0	12,8	Erresuma Batua	136,0	547,1	683,2	22,4
Erresuma Batua	886,2	1.731,5	2.617,6	9,0	Espainia	399,2	43,7	442,8	14,5
Mexiko	1.899,5	235,9	2.135,5	7,4	Belgika	123,5	127,4	250,9	8,2
Estatu Batuak	952,0	1.015,5	1.967,6	6,8	Herbehereak	211,2	22,0	233,2	7,6
Herbehereak	926,1	541,0	1.467,1	5,1	Alemania	121,4	48,8	170,3	5,6
Espainia	416,6	1.013,1	1.429,7	4,9	Finlandia	153,4	5,4	158,8	5,2
Belgika	671,3	595,8	1.267,1	4,4	Suedia	153,9	1,7	155,6	5,1
Brasil	766,5	442,2	1.208,7	4,2	Errusia	101,4	14,4	115,8	3,8
Peru	1.055,9	34,2	1.090,1	3,8	Turkia	6,6	73,6	80,2	2,6
Venezuela	758,0	213,1	971,1	3,4	Frantzia	69,7	2,3	72,0	2,4
Guztira	18.735,6	10.217,1	28.952,7		Guztira	1.935,4	1.114,2	3.049,7	

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak. Pasaiaiko Portuko Agintaritzak.

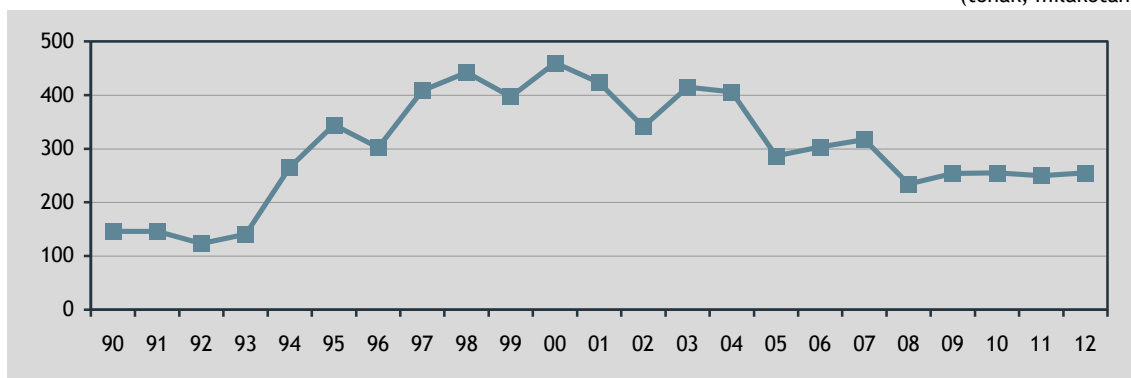
Merkatu nagusiak kontuan hartuta, Erresuma Batuak salgaiak trukatzeko bazkide nagusi izaten jarraitu du, neurri handi batean, Britainiar uharteak helmuga dituzten ontziratzei esker; horiek osatzen dute Erresuma Batuekiko aldebiko zirkulazioaren % 80, eta portuan kargatutako salgai guztien ia herena (% 49,1). Produktu siderurgikoak, autoak, arbela eta totxoak Erresuma Batura bidalitako salgai guztien % 84,3 dira. Erresuma Batuen atzetik, hauek dira helmuga nagusiak: Belgika (kargen % 11,4 hartzen du) eta Turkia (% 6,6).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Bestalde, abiapuntu diren herrialdeei dagokienez, 2012an deskargatutako bost tonatik lauk Estatuko portu-sistemaren gainerako azpiegiturretan dute jatorria, eta zehazki, ikatza da portuan jasotzen den salgai nagusia (jasotakoaren % 90,5). Herbehereak dira bigarren merkatu igorle nagusia (lehorreratutako salgai guztien % 10,9), eta salgai hauek mugitzen dituzte, batez ere: bobinak, altzairuzko xaflak eta galdaketarako materialak. Garrantziaren araberako sailkapenean, Suediatik eta Finlandiatik egindako zirkulazioak dira hurrengoak, egindako deskargen % 8 eta % 7,9 hartzen baitute, hurrenez hurren.

3.27. grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2012 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza.

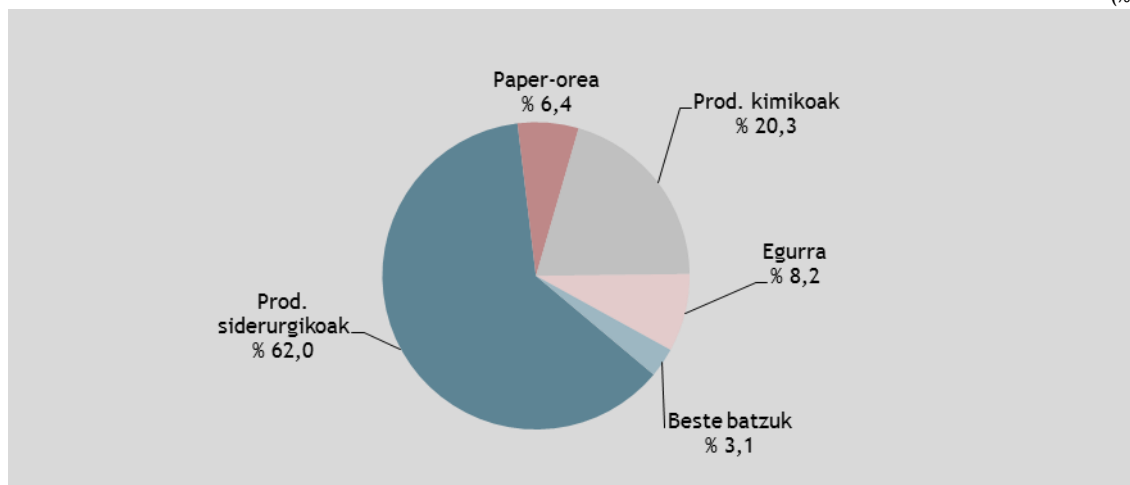
Bermeo izan da 2012an jarduera igotzea lortu duen EAEko merkataritza-portu bakarra; zehazki, 255,2 mila tona salgaiko zirkulazioa lortu du, 2011n baino % 2,2 handiagoa. Portuko jardueraren kopuru hori, baina, azken bi hamarkadetako txikienetakoa izan da, eta gainera, oso urrun dago laurogeita hamarreko hamarkadaren amaieran eta aurreko hamarkadaren hasieran lortutako zirkulazio-mailetatik.

2012an izandako hazkundea salgaien lehorreratze-jarduera onak eragin du; izan ere, 154,2 mila tona deskargatu dira guztira, eta horrenbestez, % 5,1 handiago izan da aurreko ekitaldian baino. Bestalde, 98,5 mila tona salgai kargatu dira; beraz, 2011n kargatutakoarekin alderatuz, jarduera % 2,5 txikiagoa izan da.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

3.28. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2012an: salgai-motak.

(%)



Iturria: Garraio eta Herrilan Saila. Eusko Jaurlaritza.

Salgaien tipologia aztertuz, 2012an ere produktu siderurgikoak (adibidez, metalezko xaflak eta bobinak) izan dira Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona guztien % 62 izan baitira. Nagusitasun hori are nabarmenagoa da azterketa egin diren lehorreratzeetara mugatzen badugu; izan ere, Bermeoko portuan deskargatutako tona guztien % 89,5 produktu siderurgikoak izan dira. Horrez gain, produktu kimikoen ontziratzeak ere azpimarratu behar dira, bereziki ongarriak: sulfato sodikoa, sosa kaustikoa eta potasa. Produktu horiek portuko zirkulazio osoaren % 20,3 bildu dute, eta kargatutako salgai guztien erdia baino gehiago (% 52,7). Azkenik, egurra eta paper-orea mugitutako tona guztien % 8,2 eta % 6,4 izan dira.



4

**Garraio-jarduerak
sortutako
ondorioak eta
joera nagusiak**

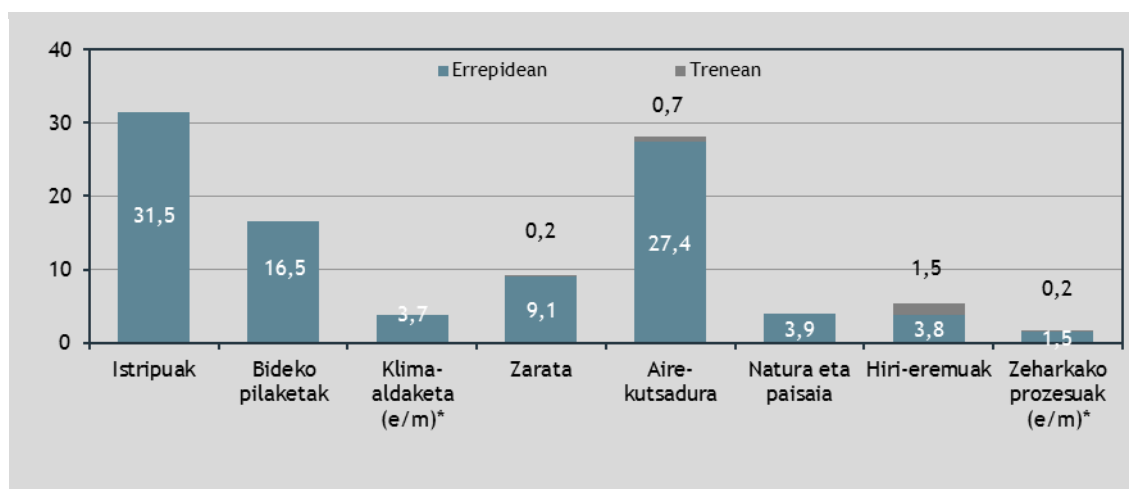
4. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

4.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Txosten honen aurreko argitalpenetan adierazi bezala, eta garraio-jarduerak pertsonen osasunean eta ingurumenean zer eragin duen ikusita, beharrezkoa da garraio-jarduera iraunkortasunaren ikuspegitik planifikatzea, eta ahalik eta gehien murrizten saiatzea pertsonen mugikortasuna eta salgaien zirkulazioa errazten dituzten azpiegiturek, inputek, zerbitzuek eta prozesuek eragindako kostuak.

Horri dagokionez, beste behin ere gogora ekarri behar da, *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*¹⁸ izeneko txostenaren arabera, garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi eurokoa¹⁹ izan zela.

4.1. grafikoa Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%)



(*) (e/m) letrek esan nahi dute kostuak epe motzera kalkulatuak direla, hipotesi errealdistaren baitagozkio, azterlanean adierazi bezala.

Iturria: Behatokiak egin du, honako azterlan honetako datuak oinarri hartuta: *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila, 2008.

Errepideko garraioak eragin zituen kanpo-kostu gehienak (guztiaren % 97,3), eta trenbidekoak kostu gutxiago eragin zituen, argi eta garbi (gainerako % 2,7a).

¹⁸ Txosten hori Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak egin zuen 2010ean. Informazio gehiago nahi izanez gero, sartu helbide honetan:

<http://www.garraioak.eigv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kE6FE59FE5B9DF40EE30E6ADBBD35D2405A8428D&newContext=contextNew>

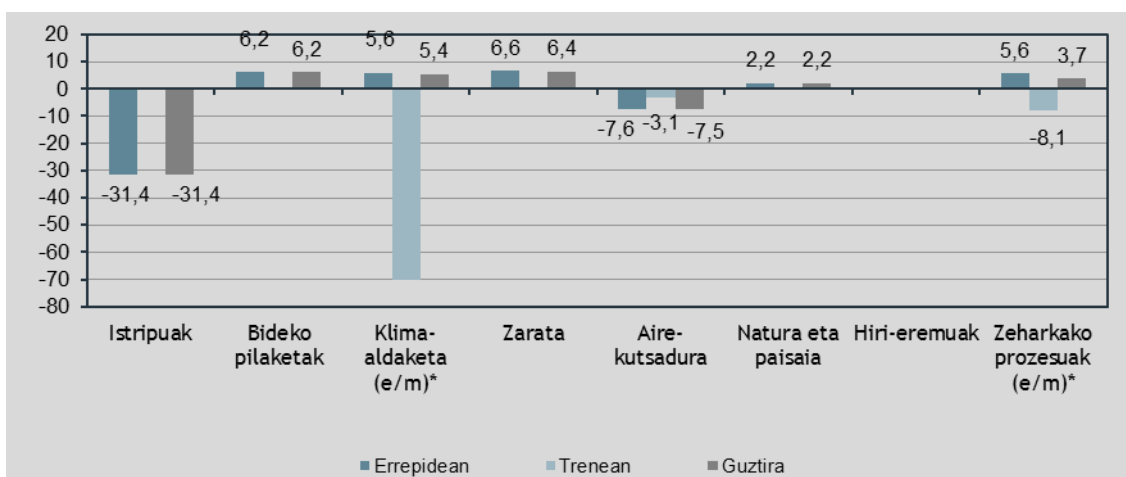
¹⁹ Kanpo-eraginen diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko txostenen denbora-testuinguruaren arteko konparazio egokia lortzeko.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Eragindako kostu-motei erreparaturaz, istripuek guztizko kostuen % 31,5 sortu zuten, eta horren atzetik zeuden airearen kutsadura (% 28,1) eta bideko pilaketak (% 16,5).

Bilakaerari dagokionez, 2004an eta 2008an lortutako emaitzak alderatuz gero, ikus daiteke garraioak sortutako kanpo-eraginak 251 milioi euro gutxitu zirela (-% 12,9); ezbehar-kopurua izan zen gehien murriztu zen osagaia (245 milioi euro gutxiago). Airearen kutsadurak sortutako kostuek ere behera egin zuten (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), eta bi partida horiek izan ziren guztizko kostuak (errepidekoa eta trenbidekoa) murriztu zituzten bakarrak.

4.2. grafikoa Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan).



(*) (e/m) letrek esan nahi dute kostuak epe motzera kalkulatuak direla, hipotesi errealistenari baitagokio, azterlanean adierazi bezala.

Iturria: EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

4.1.1. Istripuak

Garraio-jarduerak sortutako ondorioen artean, istripuak nabarmentzen dira, kaltegarrienak eta gizartean oihartzun handiena dutenak baitira. 2011n, adibidez, 30.268 pertsona hil ziren guztira EB-27ko errepideetan, eta tren-istripuetan, berriz, 38 pertsonak galdu zuten bizia.

Txosten honen aurreko argitalpenean adierazi bezala, 2010-2014 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburu nagusia da errepidean izandako biktima-kopurua gutxitzea; helburu hori betebeharrak etikoa da, gure errepide eta hirietako zirkulazioaren ondorioz biktimaren bat izaten den artean. Biktima bakarra ere gehiegi da, beste herrialde batzuetan “zero ikuspegia” deritzoten ildoari jarraiki.

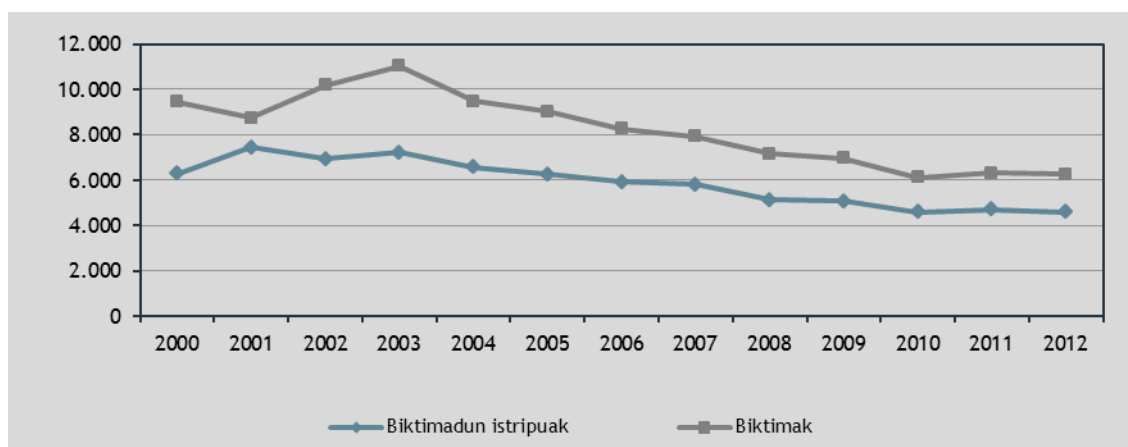
2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Istripuak

- 2012an, 58²⁰ pertsonak galdu dute bizia Euskadiko errepideetako zirkulazio-istripuetan; hau da, aurreko ekitaldian baino bi lagun gutxiagok.
- 2008an, istripuek 535,2 milioi euroko kostua izan zuten (garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostu guztien % 31,5); 2004an, berriz, 779,7 milioi euroko kostua izan zuten (urte horretako guztizkoaren % 40).

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak emandako informazioaren arabera, 2012an, biktimak eragin dituzten 4.609 bide-istripu izan dira EAEn²⁰, eta guztira 6.246 pertsona izan dira kaltetuak. Zifra horiek behera egin dute aurreko urtekoekin alderatuta, % 2,3 eta % 1, hurrenez hurren. Biktima horietatik guztietatik, % 92,5ek (5.774 pertsonak) zauri arinak izan ditu; % 6,6k, (414 pertsonak) zauri larriak; eta biktimen % 0,9 (58 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Aurreko ekitaldiarekin alderatuta, datu horiek bilakaera negatiboa izan dute; hurrenez hurren, % 0,5, % 7,4 eta % 3,3 egin dute behera, urte batetik bestera.

4.3. grafikoa Ertzaintzak eta Udaltzaingoak¹ 2000 eta 2012 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak.



¹ 2005era arte, EAEko hiru hiriburu-eremuko udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010an, 2011n eta 2012an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak.

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.

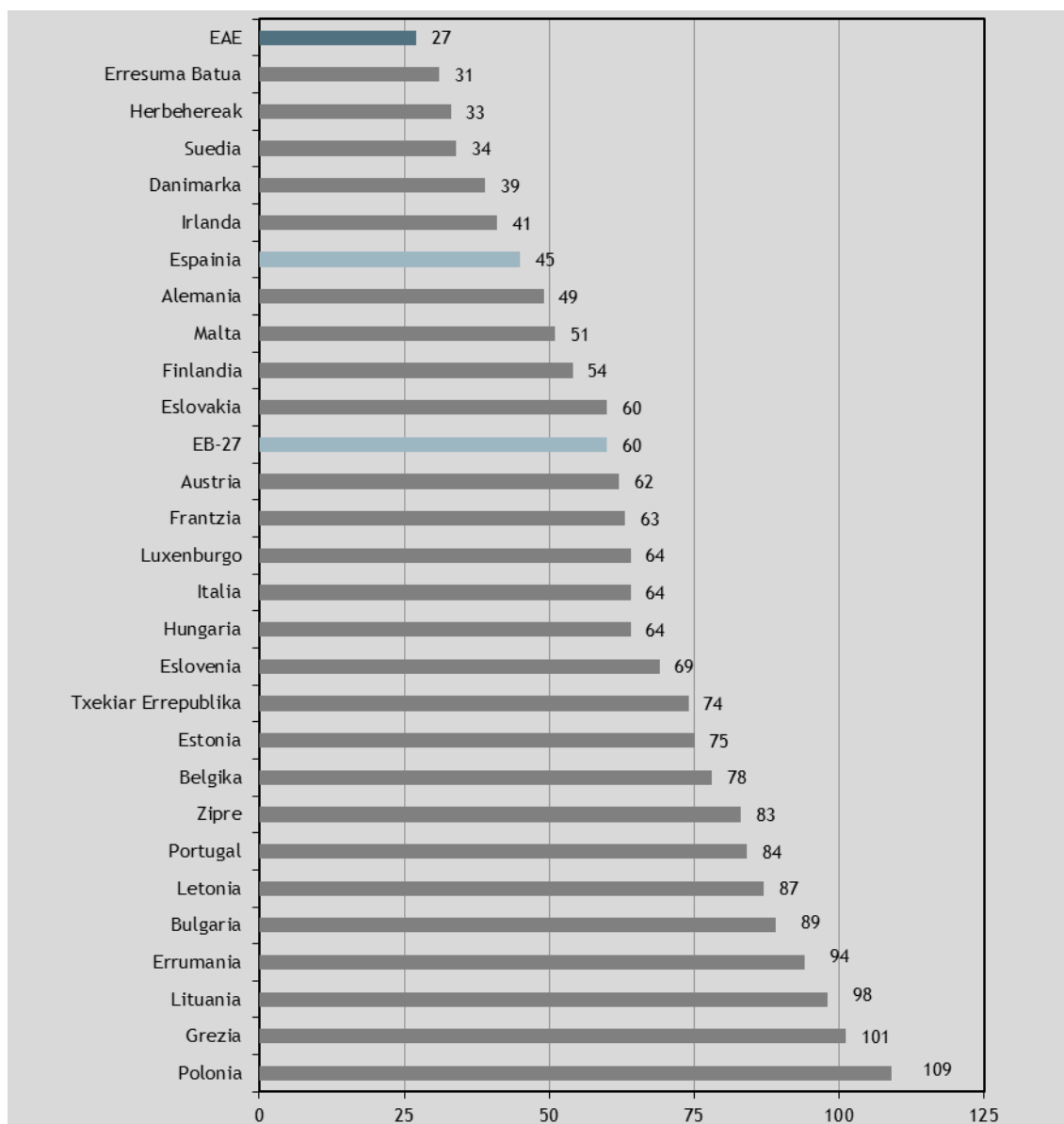
Europar, 2011ko datuen arabera (urte horretakoak baitira EBko azken datuak), EAE dago lehen postuan bide-segurtasunari dagokionez, erkidegoko beste herrialdeekin alderatuz bertan izan baita istripuen ondoriozko heriotza gutxien milioi bat biztanleko (27 heriotza);

²⁰ Ertzaintzak eta udaltzaingoek erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, udaltzaingoak EAEko hiru hiriburu-eremuko istripuak bakarrik aztertzen zituzten; 2006an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010, 2011n eta 2012an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak). Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

haren atzetik daude Erresuma Batua (31 heriotza), Herbehereak (33) eta Suedia (34). Gainera, erkidegoko eta estatuko batezbestekoen oso azpitik dago (60 heriotza eta 45 heriotza, hurrenez hurren).

4.4. grafikoa Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2011n.



Iturria: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013; Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza; eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Lurraldez lurralde aztertuz²¹, 2012an EAEn gertatutako biktimadun istripu guztien % 12,8 Araban izan dira, bai eta EAeko biktima guztien % 13,9 ere. Lesioei begira, Araban gertatu

²¹ Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak hartu dira kontuan.

dira zirkulazio-istripuen ondorioz izandako heriotza guztien % 18, eta zauritu larri guztien % 18,1.

Bizkaian, berriz, biktimadun istripu guztien eta EAEko biktima guztien % 46,6 izan da; horrez gain, EAEn gertatutako istripuen ondorioz izandako hildakoen % 54 Bizkaian izan dira. Horrenbestez, gertatutako istripuen larritasuna handiagoa izan da, oro har.

4.1. taula Ertzaintzak 2012an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera.

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Araba	291	12,8	455	13,9	9	18,0	52	18,1	394	13,4
Bizkaia	1.057	46,6	1.527	46,6	27	54,0	114	39,7	1.386	47,1
Gipuzkoa	919	40,5	1.295	39,5	14	28,0	121	42,2	1.160	39,5
EAE, guztira	2.267	100,0	3.277	100,0	50	100,0	287	100,0	2.940	100,0

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak.

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.

Azkenik, Gipuzkoan izan dira 2012an gertatutako istripuen % 40,5 eta biktimen % 39,5. Lesioei erreparatuz gero, hildako guztien % 28 eta larri zauritutakoen % 42,2 izan dira lurralde horretan.

Hildakoak izan diren istripuak kontuan hartuta, errepide hauetan izan dira hildako gehien: Araban, N-1 errepidean (probintzian izandako bederatzi hildakoetatik bost); Bizkaian, N-634 errepidean (lau hildako), AP-8an eta N-240an (hiru hildako bi errepide horietako bakoitzean), eta BI-3651, BI-631 eta BI-636 errepideetan (bi hildako bakoitzean); eta azkenik, Gipuzkoan, N-1 errepidean (hiru heriotza) eta errepide-saretik kanpo (beste bi hildako).

Egoera horren aurrean, beste behin gogorarazi behar da, EAEko 2010-2014 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan jasotakoaren arabera, asko dagoela hobetzeko oraindik, bide-segurtasunari loturiko honako arlo hauetan:

- Bide-segurtasunaren alorrean parte hartzen duten administrazioen eta gizarte-eragileen arteko koordinazioa.
- Ikerketa.
- Istripuen gaineko informazioa biltzea, aztertzea eta estatistikak egitea.
- Istripuetan arreta emateko jarduera-prozesuak eta -protokoloak hobetzea.
- Zirkulazioaren kudeaketa, komunikazioa eta zirkulazioari buruzko informazioa.
- Zirkulazioaren zaintza eta kontrola.
- Hezkuntza, prestakuntza eta kontzientziazioa.

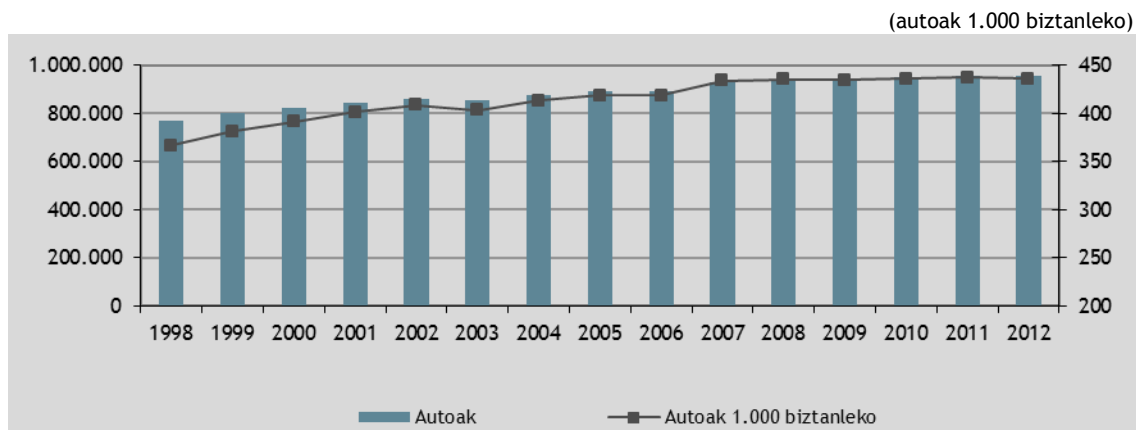
2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

4.1.2. Bideko pilaketak

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan jaso bezala, *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea* txostenaren arabera, bideko pilaketek (hiri barnekoak, hirien artekoak eta gorabeherak) 280,8 milioi euroko kostua izan zuten 2008an, 2004an (264,3 milioi euro) baino handiagoa; igoera horren arrazoa da aipatutako hiru osagaiek gora egin zutela.

Ibilgailu pribatua mugitzeko eskaria da bideko pilaketak baldintzatzen dituzten eragileetako bat; kontuan izan behar da, gainera, motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela azken urteetan (2003. eta 2009. urteetan salbuespenez geldiarazi arren), baina 2012an, joera hori eten egin da, autoen kopurua bere horretan gelditu delako. Zehazki, 2012an 436 ibilgailu egon dira mila biztanleko (2011n, 437 zeuden). Oro har, zenbat eta handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo dira errepideetan eta, beraz, are eta handiagoak izango dira pilaketa-arazoak.

4.5. grafikoa Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2012 arteko bilakaera.



Iturria: Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Beste behin ere, Eustatek 2009an²² argitaratutako *Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak* adierazitakoa gogora ekarri behar da. Inkesta horretan adierazten denez, 2008an, 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etheen ia % 5en, hiru ibilgailu edo gehiago. Horrenbestez, argi ikusten da EAEko familiek asko erabiltzen dutela garraio pribatua mugitzeko, eta noski, horrek eragin negatiboa du bideko pilaketetan.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean egindako lanaren ildotik, bideko pilaketak aztertuko ditugu labur-labur, *Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan*²³

²² Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html#axzz2jBgFdwHQ

²³ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&IdiomaEU&bnetmobile=0&Idioma=EU

(Bizkaiko Foru Aldundia) eta *Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa*²⁴ (Gipuzkoako Foru Aldundia) argitalpenetako informazioan oinarrituta.

Bizkaiari buruzko informazioari dagokionez, aurreko ekitaldietan bezala, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sarea kontrolatzeko zenbait gunetan eman den zerbitzu-mailaren arabera urtean banatu diren orduak hartu dira kontuan azterketa egiteko. Zerbitzu-maila A-tik F-ra bitartean sailkatu dugu: A-k ona adierazten du, eta F-k, berriz, pilaketa askokoa. Horrenbestez, azterketa honetan, E mailatik gora, errepidean pilaketak daudela ulertuko dugu.

Zerbitzu-maila bakoitzari Bizkaian aztertutako errepideek urtean funtzionamenduan eman dituzten orduak gehituta, eta haien banaketa horizontala aztertuta, ikus daiteke, 2012an, haien % 1,01 E zerbitzu-mailan sailkatu dela, eta % 0,15, berriz, F zerbitzu-mailan. Horrenbestez, ondoriozta daiteke, 2012an, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sareek urtean funtzionamenduan eman dituzten ordu guztien % 1,16n bideko pilaketen arazoak izan direla.

4.2. taula 2012an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.

Gunea		Zerbitzu-maila							Orduak, guztira
		Errepid.	A	B	C	D	E	F	
21a1	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (BI-S)	A-8	3.703	1.118	2.166	1.718	54	1	8.760
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	3.528	1.594	2.664	973	--	1	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.705	1.542	2.172	1.174	138	29	8.760
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.911	1.332	2.104	1.218	123	72	8.760
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	4.862	2.229	1.587	81	--	1	8.760
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.907	1.040	1.455	2.031	323	3	8.759
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	4.735	2.235	1.236	545	9	1	8.761
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	5.005	1.545	1.596	520	82	12	8.760
179a1	Sestao G. - Trapagaran G. (BI-S)	A-8	3.523	1.205	2.313	1.543	161	16	8.761
179a2	Trapagaran G. - Sestao G. (S-BI)	A-8	3.628	1.440	2.386	1.220	80	6	8.760
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	4.539	3.217	918	84	0	2	8.760
Orduak, guztira			45.046	18.497	20.597	11.107	970	144	96.361
Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan			46,75	19,20	21,37	11,53	1,01	0,15	100,00
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan			--	--	--	--	1,16	--	--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Denbora-epe luzea aztertuz (2006-2012 aldia), magnitude horrek bilakaera desberdina izan du; halere, azpimarratu behar da pilaketak gutxitu egin direla azken bi ekitaldietan (% 1,16 2012an, % 1,59 2011n eta % 1,85 2010ean).

²⁴ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti_cache=1380812049503

4.3. taula Errepideko pilaketen bilakaera. 2006-2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	1,53	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Gipuzkoari buruzko informazioari dagokionez, bide-sareko zenbait tartetan batez beste erabilitako abiadurak hartzen ditu oinarritzat azterketak. Auto higikorraren metodoaren bidez lortu dira abiadura horiek, eta zenbat eta txikiagoa izan batez besteko abiadura, orduan eta pilaketa handiagoak daudela uler daiteke. (Metodo horretan, neurtzeko autoak edo auto higikorrak abiadura hau izango du, aztertutako bideetan: auto higikorrak aurreratzen dituen ibilgailuen kopurua auto higikorra bera aurreratzen dutenenaren berdina izateko modukoa).

Gipuzkoako interes nagusiko sarean, aztertutako zatiei dagokienez, 2012an aurreko urtean baino baxuagoa izan da batez besteko abiadura (pilaketa gehiago izan diren seinale) N-638 errepidean eta, neurri txikiagoan, AP-1 errepidean. Aldiz, batez besteko abiadura handiagoa izan da N-1en (pilaketa gutxiago izan dela adierazten du). Bestalde, A-15, AP-8 eta N-634 errepideetan, bilakaera desberdina izan da batez besteko abiaduretan, aztertutako zatiaren arabera; dena den, abiadura handitu den tarteak gehiago izan dira abiadura gutxitu den tarteak baino.

4.4. taula Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2011-12

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2011	2012
A-15	139,8	156,6	16,8	95,0	95,5
	159,9	164,4	5,5	96,0	97,5
	164,4	167,2	2,9	71,5	68,5
	167,2	169,3	2,1	93,5	95,5
AP-1	114,3	133,0	18,8	112,0	111,0
	133,0	146,2	13,2	109,5	109,5
AP-8	0,0	7,4	7,4	107	111,5
	7,4	15,5	8,1	102	101,0
	15,5	25,5	10,0	111,5	109,5
	25,5	38,2	12,7	102,0	112,0
	38,2	54,6	16,4	103,5	106,0
	54,6	69,7	15,1	98,5	99,0
	69,7	74,9	5,2	71,5	110,0
N-121-A	68,5	75,1	6,6	71,5	71,5
N-1	405,3	416,0	10,7	72,0	78,0
	416,0	436,8	20,8	95,5	98,0
	436,8	447,7	10,9	100,5	105,5
	447,7	454,4	6,8	81,5	96,0
N-634	0,0	4,0	4,0	60,0	61,0
	4,0	19,1	15,1	48,0	47,5
	19,1	29,9	10,8	48,0	55,0
	29,9	44,3	14,4	51,0	59,5
	44,3	57,8	13,5	58,5	62,5
	57,8	66,0	8,2	54,0	53,0
N-638	0,0	2,5	2,5	44,0	41,0

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Gipuzkoako oinarritzko bide-sareari dagokionez, aztertutako zatietan, batez besteko abiadura txikiagoa izan da (pilaketa gehiago izan den seinale) GI-11, GI-40 eta GI-41 errepideetan; aldiz, abiadura handiagoa izan da (hots, pilaketa gutxiago) GI-21en eta GI-636n. Oinarritzko sareko gainerako bideetan, joera heterogeneoa izan da batez besteko abiadurari dagokionez aztertutako zatiaren arabera; GI-20 errepideko zati gehienetan, batez besteko abiadura handiagoa izan da, eta aldiz, GI-632 errepidean, gehiago izan dira abiadura gutxitu den tarteak.

4.5. taula Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2011-2012

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2011	2012
GI-11	0,0	2,3	2,3	76,5	72,0
GI-20	0,0	5,5	5,5	102,5	101,0
	5,5	7,2	1,7	87,5	95,0
	7,2	11,0	3,8	84,5	87,5
	11,0	15,7	4,7	97,0	100,0
GI-21	0,0	2,3	2,3	49,5	52,0
GI-40	0,0	1,9	1,9	48,0	48,0
	1,8	3,8	1,9	68,5	65,0
GI-41	0,0	3,0	3,0	83,5	80,5
GI-627	18,0	27,2	9,2	48,5	49,0
	27,2	36,0	8,8	70,5	67,5
	36,0	44,5	8,5	56,5	61,0
	44,5	56,3	11,8	70,5	68,5
GI-631	0,0	3,8	3,8	63,0	62,0
	3,8	13,6	9,8	57,5	59,5
	13,6	19,1	5,5	42,0	42,5
	19,1	34,5	15,5	57,0	53,0
GI-632	0,0	11,2	11,2	97,0	90,5
	11,2	22,1	10,9	45,0	41,5
	22,1	24,6	2,5	63,0	59,0
	29,8	35,2	5,4	70,5	72,5
GI-636	0,0	17,2	17,2	62,0	62,5
GI-638	0,0	4,7	4,7	43,0	44,0
	4,7	7,9	3,2	56,0	53,0

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Amaitzeko, beste behin adierazi behar da, Europako Batzordearen *Garraioa 2050*²⁵ estrategia globalaren arabera, pilaketek barne-produktu gordinaren % 1 inguruko kostua dakarkiotela Europari urtero, eta horrek kezka handia eragiten du. Gainera, aurreikuspenek diote salgaien garraio-jarduerak, 2005eko datuen aldean, % 40 inguru gehiago izango direla 2030ean (eta % 80 gehiago 2050ean). Bidaiarien garraioa ere % 34 gehituko dela aurreikusi da (% 51, 2050ean).

4.1.3. Ingurumena

a) Zarata

Garraio-jarduerak sortutako kutsadura akustikoak eragin negatiboa du biztanleen osasunean eta bizi-kalitatean. Gero eta gehiago dira zarataren ondorioak jasaten dituzten pertsonak, eta kutsadura akustiko horrek sortzen dituen ondorio kaltegarrien artean, hauek dira azpimarragarrienak: interferentziak loan, ahozko komunikazioan eta eguneroko jardueran, bai eta ondorio psikologiko eta fisiologiko kaltegarriak ere.

²⁵ Garraioa 2050 MEMO: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

Berriro ere *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa* txostena kontuan hartuz, 2008an 158,6 milioi eurokoak izan ziren zaratak (autoek, motozikletek, autobusek, furgonetek, kamioiek eta bidaiarien nahiz salgaien trenek sortutakoak) eragindako kostuak; zenbateko hori handiagoa da 2004rako kalkulaturakoa baino (149 milioi euro). Zehazki, errepidearekin lotutako osagaia izan zen gorakada horren sortzailea (trenbidearekin lotutako zaratatikoko kostuak ez ziren aldatu).

Zarata sortzen duten eragileen artean kamioiak azpimarratu behar dira, zaratatikoko kostuen % 51,3 eragiten baitute. Kamioien ondoren, autoak daude (guztizkoaren % 26,1) eta furgonetak (guztizkoaren % 14,4). Garraioak sortutako kutsadura akustikoak hiri-eremuetan eragiten du gehien (ibilgailu gehiago pilatzen direlako, nagusiki), bai eta garraio-azpiegitura handien ondoko eremuetan ere.

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestaren²⁶ arabera, EAEko etxebizitzaren % 11,9k lehorreko garraioarekin lotutako zarata-arazoak zituen 2008an; arazoa zertxobait handiagoa zen Gipuzkoan (etxebizitzaren % 13,2k) Bizkaian eta Araban baino (etxebizitzaren % 11,9k eta % 9,4k, hurrenez hurren).

Zarata

- 2008an, garraioak sortutako ingurune-zaratak 158,6 milioi euroko galerak eragin zituen EAEn, garraio-jarduerak eragindako kostu guztien % 9,3. Kostuaren % 97,6 errepideko garraioak sortu zuen, eta gainerako % 2,4a trenbide bidezko garraioak. EAEko errepideetan zebiltzan kamioiak ziren kostu horren eragile nagusiak (% 51,3).
- EAEko etxebizitzaren % 11,9k lurreko garraioarekin lotutako zarata-arazoak ditu.
- Hiriguneetan, ibilgailuen zirkulazioa da kutsadura akustikoaren eragile nagusia.

b) Klima-aldaketa

Gaur egungo gizartearen erronkarik handiena da klima-aldaketa, gaiaren orokortasunagatik eta aldaketak berak izan ditzakeen ondorioengatik, bai eta fenomenoak azkar hedatzen ari delako, eta munduko biztanleen eguneroko bizitzan eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan eragin zuzena duelako ere. Hori dela eta, klima-aldaketaren aurka borrokatzeko alde anitzeko erantzun bat behar da, eta herrialde guztiek hartu behar dute parte erantzun horretan, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko eta Kyotoko Protokoloko aldeek egiten dituzten urteko bileren bitartez, hain zuzen ere.

Ilido horretan, 2012. urtearen amaieran, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldean hamazortzigarren konferentzia egin da Dohan (Qatar), bai eta Kyotoko Protokoloren parte diren aldean konferentziaren zortzigarren saioa, eta organo subsidiarioen hogeita hamazazpigarren batzaraldia ere.

²⁶ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html#axzz2jBgFdWHQ

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Negoiazio gogorren ondoren, Konbentzioko aldeek akordio bat lortu dute, hiru ardatz hauek oinarri dituenak:

- Epe laburrera eta epe ertainera, klima-aldaketaren aurka ekintza orokor bat, indartsuagoa eta asmo handikoa, gauzatzeko oinarriak ezartzen ditu.
- Egutegi bat zehazten du, 2015erako, juridikoki loteslea den nazioarteko akordio bat lortzeko bidean aurrera egiteko.
- 2013ko urtarrilaren 1etik aurrera, Kyotoko Protokoloaren konpromisoaren bigarren aldia gauzatzeko helburua betetzen du.

Hiru aurrerapen politiko garrantzitsu horiek osatzeko, 30 erabaki baino gehiago hartu dituzte, eta hala, amaiera eman diote iaz Durbango goi-bileran hasitako aurrerapen-bideari, orduan erabakitako elementu asko ezarri eta garatu baitituzte. Dohako goi-bileraren ondoren, beste fase bat hasi da klima-aldaketaren gaineko nazioarteko negoziazioei dagokienez. Urrats garrantzitsua eman da, lehengo klima-erregimena itxi eta prozesu bakar baterako bideari ekin ondoren (Durbaneko plataforma); helburua da nazioarteko beste akordio bat lortzea, juridikoki loteslea dena eta bizi dugun errealitate berriari erantzuten diona. Horrez gain, trantsizio-sistema bat ezarri da, Kyotoko Protokoloaren bigarren konpromiso-aldi bat zehaztu baita, sistema berria indarrean sartu bitartean.

2012ko azaroan, pneumatikoen etiketatzeari buruzko EBren beste erregelamendu bat sartu da indarrean Europan; hain zuzen, piktograma argien eta ulerterrazen bidez, pneumatikoen prestazioen funtsezko hiru alderdiri buruzko informazioa ematen dute: erregai-kontsumoaren efizientzia (zenbat eta efizienteagoa, orduan eta kontsumo txikiagoa eta, beraz, isurpen gutxiago), lur bustiarekiko itsaspena eta kanpo-errodaduraren zarata. Etxetresna elektrikoetan erabiltzen den etiketatze-moduaren antzera, pneumatikoen etiketatze-modu berrian produktuen prestazioak eskala baten arabera sailkatu dira, G-tik (txarra) A-ra (ona), hain zuzen. Nolanahi ere, kontuan izan behar da erregelamendu hori 2012ko uztailaren 1etik aurrera ekoiztiko pneumatikoei aplikatzen zaiela.

Berotegi-efektuko gasen igorpenak

- 2011n, garraio-sektoreko CO₂ isurpenak % 1,4 murriztu ziren aurreko urtetik; zehazki, EAEko igorpen guztien % 24,6 eragin zuen.
- Garraio-sektoreko igorpenen % 96 inguru errepideko garraioak eragiten du. Igorpenen % 60 inguru autoek sortzen dute, eta ia gainerako % 40a, salgaien garraioak.
- 2008an, EAEko garraioaren igorpenen ondoriozko klima-aldaketak 62,1 milioi euroko kostua sortu zuen epe motzera —Kyotoko Protokoloaren helburua—, eta 165,7 milioi eurokoa epe luzera —Kyotoko Protokoloaren osteko helburuak— (58,9 eta 157,1 milioi euro 2004an, hurrenez hurren). Zenbateko horiek garraio-jarduerak urte horretan sortutako kostu guztien % 3,7 eta % 9,7 dira.

Euskal Autonomia Erkidegoan, honako estrategia, programa eta plan nagusi hauek daude klima-aldaketaren arloan:

- 2020rako Euskadiko Garapen Iraunkorrerako Estrategia. Estrategia horren bederatzizko xedeetako bat da “erregai fosilen jatorriko energien energia-mendekotasuna gutxitzea eta berotegi-efektuko gasen igorpenak eta klima-aldaketaren ondorioak arintzea”. Eta helburua da 2020rako berotegi-efektuko gasen igorpenak 2005ekoekin alderatuz % 20 gutxitzea.
- III. Ingurumen Esparru Programa (2011-2014). Programa horren helburu espezifikoak da “EAEEn, berotegi-efektuko gasen igorpenak arintzea eta klima-aldaketaren ondorioak gutxitzea”.
- Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana (2008-2012). Eusko Jaurlaritzak klimaren arloan dituen helburuak finkatu dira plan horretan, eta helburu horiek betetzeko programak eta jarduerak azaldu dira.
- EAEko Energia Estrategia (3E2020). Energia-plangintzarako erreferentzia nagusia da.

Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana osatzeko, zenbait ekimen abiatu dira, esaterako: BC3 bikaintasunaren ikerkuntza-zentroa, egokitzapenari buruzko ikerkuntza-proiektuak, CIC energiGUNE, eta STOPCO₂ ekimena, Klima Aldaketaren Euskal Bulegoak sustatua.

EAEko datuak aintzat hartzen baditugu, eta kontuan izanik txosten hau egin den egunean oraindik ez dagoela 2012ko informaziorik, adierazi behar da 2011n berotegi-efektuko²⁷ gasen guztizko igorpenak 20,5 milioi tona CO₂ baliokide izan zirela, aurreko urtean baino % 4,9 gutxiago. Jaitsiera hori, neurri handi batean, 2011n izandako jarduerak ekonomiko urriak eragin zuen; dena den, igorpenetan izandako jaitsierak eta BPGd-aren aurrerapen txikiak (-% 4,9 eta % 0,3, hurrenez hurren) argi erakusten du bere horretan jarraitu zuela ondasunen eta zerbitzuen ekoizpena eta berotegi-efektuko gasen igorpena banantzeko joerak. Izan ere, gas gutxiago igortzen da ekoizpen-unitate bakoitzeko.

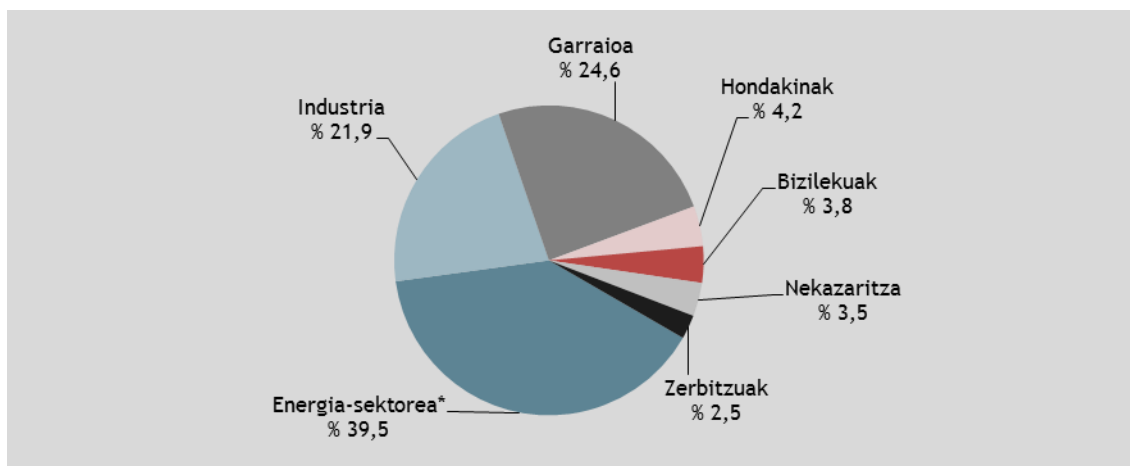
Testuinguru horretan, beraz, Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizea % 2,6 jaitsi da, oinarritzat hartzen den urtea²⁸ kontuan hartuta, eta 2008-2012 aldirako Klima Aldaketaren aurkako Euskal Planean ezarritako helburua, berriz, +% 14.

²⁷ Elektrizitate-inportazioei lotutako igorpenak barne hartzen ditu.

²⁸ Kyotoko Protokoloaren konpromisorako zehaztutako kopuruak kalkulatzeko oinarritzat hartutako urtea: 1990 CO₂, CH₄ eta N₂Ori dagokienez; 1995 gas fluoratuei (HFC's + PFC's + SF₆) dagokienez.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

4.6. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2011 (%)

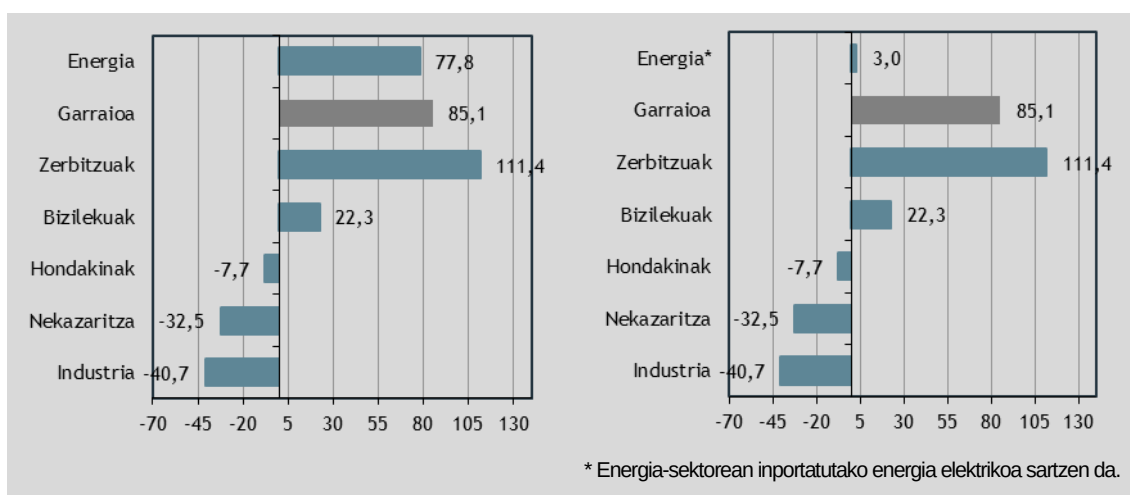


* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2011. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Sektorez sektore aztertuz, ondorioztatu da energia-sektorea (inportatutako energia elektrikoa barne) dela oraindik berotegi-efektuko gasen igorpenen eragile nagusia (igorpen guztien % 39,5); horren atzetik daude, garraioa (igorpen guztien % 24,6) eta industria (% 21,9). Zehazki, 2011n, garraio-sektoreak 5 milioi tona CO₂ baliokide igorri ditu, aurreko urtean baino % 1,4 gutxiago (laugarren urtez jarraian, jaitsi egin da).

4.7. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2011 artean (%).



* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

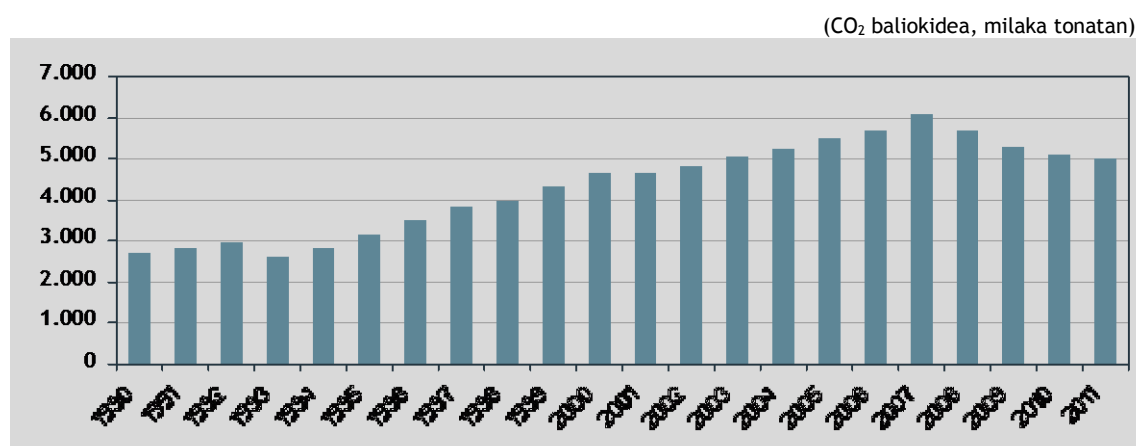
Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2011. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Oinarritzat hartzen den urtea kontuan hartuta (Kyotoko Protokoloa), garraioak eragindako igorpenak % 85,1 gehiago izan dira. Baldin eta inportatutako elektrizitatetik sorturiko igorpenak energia-sektoretik kanpo uzten baditugu (irizpide horri jarraitu zitzaion EAEko

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan), garraio-sektorea hirugarren postuan dago igorpenen igoeraren zerrendan (% 77,8ko igoera), zerbitzuen (% 111,4) eta garraioaren (% 85,1) atzetik. Aldiz, inportatutako elektrizitate sorturiko igorpenak energia-sektorean sartzen baditugu, laugarren postuan dago igorpenen arabera sailkapenean, % 3ko igoerarekin, hain justu; aurretik ditu zerbitzuak (% 111,4), garraioa (% 85,1) eta etxebizitzaren sektorea (% 22,3).

4.8. grafikoa Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2011 artean.



Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2011. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Beste behin, honako jarduera hauek nabarmendu behar dira garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko egin diren jardueren artean: ibilgailu industrial arinen eta autoen gaineko zergak haiek isurtzen dituzten CO₂ igorpenen arabera modulatzeko, ibilgailu elektrikoetarako laguntzak ematea eta bioerregaien erabilera hedatzea.

Illo horretan, 2012. urtearen amaieran, Gobernu zentralak Ibilgailu Eraginkorren aldeko Pizgarrien Programa (PIVE deritzotena) onartu zuen, hamabi urtetik gorako antzintasuna duten ibilgailuen orde (hamar urte, furgonetei dagokienez) kontsumo eta igorpen gutxiagoko beste batzuk hartzea errazten duena. (A edo B motaren arabera sailkatu behar dira Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundearen (IDAE) datu-basean, ibilgailu elektriko puruak izan, edota erregai fosil alternatiboak erabili). Laguntza horren bidez, onuradunei 1.000 euroko diru-laguntza ematen die Gobernuak; kopuru horri beste 1.000 euro gehitu dakizkioke, fabrikatzailearen edo inportatzailearen kontura. Une honetan, programa hirugarren fasean dago (PIVE 3²⁹), eta zenbait baldintza aldatu dira jatorrizko programarekin alderatuz.

Matrikulatzeak horiek igortzen dituzten CO₂ kopuruen arabera aztertuz, argi ikusten da gure erkidegoan gero eta jende gehiagok duela interesa gutxien kutsatzen duten ibilgailuekiko; izan ere, ibilgailuen matrikulazioan oro har izaten ari den jaitsieraren testuinguruan (2011tik 2012ra, % 14,1 jaitsi dira Bizkaian, % 13,4 Araban eta % 12,5 Gipuzkoan), gutxien kutsatzen

²⁹ Informazio gehiago nahi izanez gero, sartu helbide honetan: <http://www.planpive.net/>

duten ibilgailuak (igorpenak ≤ 120 g CO₂/km) izan dira matrikulazioetan gora egin duten bakarrak (% 2,3, % 7,7 eta % 10,4, hurrenez hurren).

4.6. taula Matrikulazioak¹, igorritako CO₂-ren arabera. 2009-2012

	CO ₂ igorpenak	2009	2010	2011	2012	Urte arteko aldakuntza	
						2011	2012
Araba	≤ 120	2.303	2.448	1.385	1.492	-43,4	7,7
	$>120<160$	5.106	5.424	3.251	2.714	-40,1	-16,5
	$\geq 160<200$	1.167	960	850	573	-11,5	-32,6
	≥ 200	262	259	112	84	-56,8	-25,0
	Gainerakoak	12	10	17	1	70,0	-94,1
	Guztira	8.850	9.101	5.615	4.864	-38,3	-13,4
Bizkaia	≤ 120	6.169	5.181	4.212	4.307	-18,7	2,3
	$>120<160$	11.773	11.053	8.023	6.851	-27,4	-14,6
	$\geq 160<200$	3.658	2.827	2.297	1.411	-18,7	-38,6
	≥ 200	934	659	386	245	-41,4	-36,5
	Gainerakoak	15	40	25	17	-37,5	-32,0
	Guztira	22.549	19.760	14.943	12.831	-24,4	-14,1
Gipuzkoa	≤ 120	3.207	2.886	2.480	2.737	-14,1	10,4
	$>120<160$	6.761	6.090	4.989	4.155	-18,1	-16,7
	$\geq 160<200$	2.107	1.601	1.304	873	-18,6	-33,1
	≥ 200	514	393	263	153	-33,1	-41,8
	Gainerakoak	23	52	16	5	-69,2	-68,8
	Guztira	12.612	11.022	9.052	7.923	-17,9	-12,5
EAE	≤ 120	11.679	10.515	8.077	8.536	-23,2	5,7
	$>120<160$	23.640	22.567	16.263	13.720	-27,9	-15,6
	$\geq 160<200$	6.932	5.388	4.451	2.857	-17,4	-35,8
	≥ 200	1.710	1.311	761	482	-42,0	-36,7
	Gainerakoak	50	102	58	23	-43,1	-60,3
	Guztira	44.011	39.883	29.610	25.618	-25,8	-13,5
Espainiako estatua	≤ 120	279.974	320.120	297.285	290.470	-7,1	-2,3
	$>120<160$	493.786	516.384	404.848	338.606	-21,6	-16,4
	$\geq 160<200$	138.246	112.536	86.030	58.680	-23,6	-31,8
	≥ 200	39.840	31.433	18.944	11.314	-39,7	-40,3
	Gainerakoak	926	1.542	944	519	-38,8	-45,0
	Guztira	952.772	982.015	808.051	699.589	-17,7	-13,4

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

Iturria: Automobilgintzako Ikerketen Institutua, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren datuetan oinarrituta.

Matrikulazioak erregai-motaren arabera aztertuz, ikusten da, diesel ibilgailuetarako joera nagusi den testuinguruan, ibilgailu elektrikoak eta hibridoak indarra hartzen ari direla, oro har, eta CO₂ gutxiago igortzen laguntzen ari direla; hala ere, ibilgailu-mota horiek gutxiengoa izaten jarraitzen dute oraindik. Zehazki, Araban, ibilgailu hibridoak pisua handitu egin da, matrikulazio guztiek baino jaitsiera txikiagoa izan baitute; Bizkaian, ibilgailu elektrikoak gora egin dute, eta pisua irabazi dute. Azkenik, Gipuzkoan ere, ibilgailu elektrikoak ugartu egin dira, eta haien kuota handitu egin da; hibridoak, berriz, jaitsiera txikiagoa izan dute jaitsiera orokorra baino, eta beraz, horien pisua handitu egin da.

4.7. taula Matrikulazioak¹, erregai-motaren arabera. 2009-2012

	Erregai-mota	2009	2010	2011	2012	Urte arteko aldakuntza	
						2011	2012
Araba	Gasolina	2.345	2.381	1.468	1.230	-38,3	-16,2
	Diesela	6.461	6.637	4.068	3.570	-38,7	-12,2
	Ibilgailu elektrikoak	0	2	12	3	500,0	-75,0
	Ibilgailu hibridoak	44	81	67	61	-17,3	-9,0
	Guztira	8.850	9.101	5.615	4.864	-38,3	-13,4
Bizkaia	Gasolina	6.557	5.272	4.299	3.666	-18,5	-14,7
	Diesela	15.848	14.248	10.428	8.985	-26,8	-13,8
	Ibilgailu elektrikoak	0	3	5	18	66,7	260,0
	Ibilgailu hibridoak	144	237	211	162	-11,0	-23,2
	Guztira	22.549	19.760	14.943	12.831	-24,4	-14,1
Gipuzkoa	Gasolina	3.783	2.804	2.407	2.238	-14,2	-7,0
	Diesela	8.766	8.099	6.579	5.617	-18,8	-14,6
	Ibilgailu elektrikoak	0	5	1	4	-80,0	300,0
	Ibilgailu hibridoak	63	114	65	64	-43,0	-1,5
	Guztira	12.612	11.022	9.052	7.923	-17,9	-12,5
EAE	Gasolina	12.685	10.457	8.174	7.134	-21,8	-12,7
	Diesela	31.075	28.984	21.075	18.172	-27,3	-13,8
	Ibilgailu elektrikoak	0	10	18	25	80,0	38,9
	Ibilgailu hibridoak	251	432	343	287	-20,6	-16,3
	Guztira	44.011	39.883	29.610	25.618	-25,8	-13,5
Espainiako estatua.	Gasolina	279.352	279.574	229.095	206.709	-18,1	-9,8
	Diesela	668.022	693.906	568.247	482.323	-18,1	-15,1
	Ibilgailu elektrikoak	1	69	367	484	431,9	31,9
	Ibilgailu hibridoak	5.397	8.466	10.342	10.073	22,2	-2,6
	Guztira	952.772	982.015	808.051	699.589	-17,7	-13,4

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

Iturria: Automobilgintzako Ikerketen Institutua, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren datuetan oinarrituta.

Hala ere, garraioak klima-aldaketan duen eragina murrizteko, garraioa modu iraunkorragoan antolatzea da onena; hau da, garraio publikoa erabil dadin sustatzea, bai eta ingurunerako horren kaltegarriak ez diren beste garraiobide batzuk (trena eta itsas garraioa kasu) erabil daitezen sustatzea ere.

Hain zuzen, aurrez adierazi bezala, errepideko garraioak eragiten ditu garraio-sektoreko CO₂ isurpen gehien (sektoreko isurpen guztien % 96, gutxi gorabehera). Isurpen horien zati handi bat salgaien errepideko garraioari dagokio, errepideko garraio osoaren % 40, gutxi gorabehera, eta horren haritik, kontuan izan behar da oro har salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen igorpenak ibilgailu horien antzinasunaren mende daudela, neurri handi batean (printzipioz, zenbat eta ibilgailu zaharragoa, are eta CO₂ gehiago isuriko du). Horrenbestez, txosten honen aurreko argitalpenean bezala, beharrezkotzat jo da salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzinasunari buruzko azterketa txiki bat egitea.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Gai horren gaineko informazio orokorra estatuko ibilgailu-kopurua aztertuz lortu da; zehazki, data jakin batean zeuden ibilgailuak aztertu dira, ibilgailu-motaren eta matrikulazio-urtearen arabera, oso zaila baita gure mugen barruan ibiltzen diren salgaien errepideko garraiorako ibilgailu guztien antzintasuna aztertzea (izan ere, atzerriko ibilgailuak ere badira, eta zailtasun handia dago horiei buruzko informazioa lortzeko). Horrenbestez, data jakin bat oinarri hartuta egin da azterketa: data horretan, estatuan, salgaien errepide bidezko garraiorako dauden ibilgailu nagusien matrikulazio-urtea aztertu da (kamioi, furgoneta, atoi eta erdi-atoiena).

4.8. taula Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2012ko abenduaren 31n.

Matrikulazio-urtea	Balio absolutuak			Ehunekoak		
	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA
1991. urtea baino lehen	836.226	65.932	902.158	16,8	16,1	16,7
1991-1995	508.214	42.426	550.640	10,2	10,3	10,2
1996-2000	1.072.920	84.359	1.157.279	21,5	20,6	21,5
2001-2005	1.527.199	119.565	1.646.764	30,6	29,1	30,5
2006-2010	945.559	87.688	1.033.247	19,0	21,4	19,2
2011	94.604	10.399	105.003	1,9	2,5	1,9
GUZTIRA	4.984.722	410.369	5.395.091	100,0	100,0	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren urtekari estatistikoa.

Hala, estatuan, 2012ko ekitaldiaren amaieran, salgaien errepideko garraiorako ibilgailu nagusien ia erdiak 10 urtetik gora ditu (zehazki, ibilgailu guztien % 48,4k), eta ibilgailu horiek berriagoek baino askoz ere CO₂ gehiago isurtzen dute. Horrenbestez, azpisektore honetako igorpen-maila handian eragin negatiboa duen faktoreetako bat estatuan salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzintasuna da.

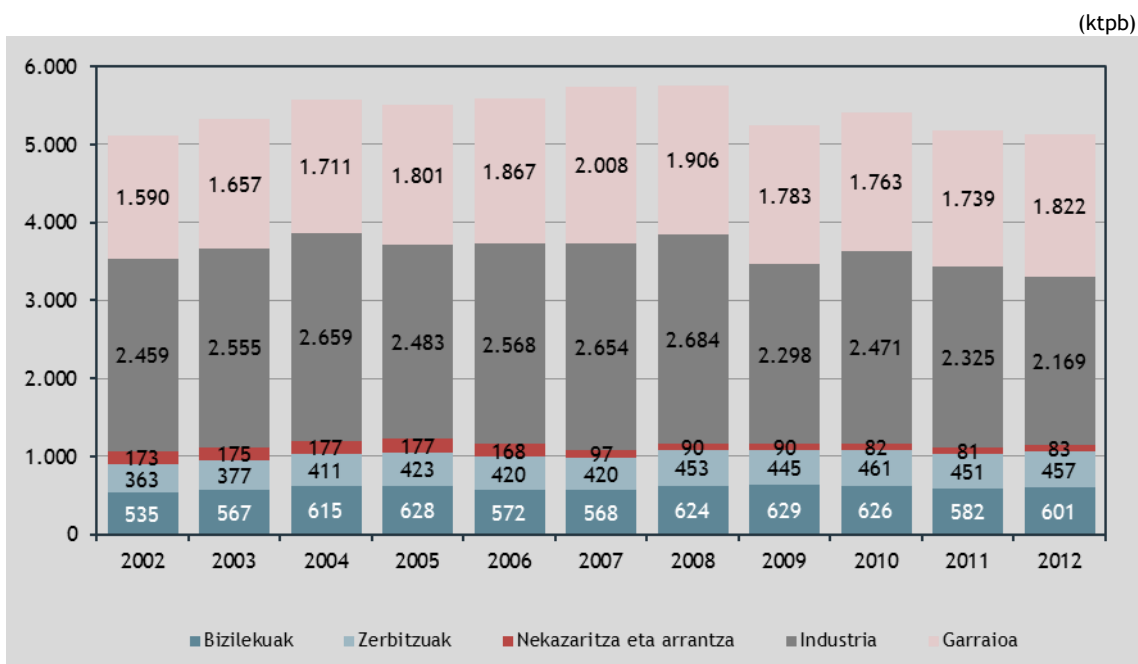
c) *Energia-kontsumoa*

Azpiepigrafe hau lantzen hasi aurretik, gogoratu behar da, txosten honen aurreko argitalpenean, energia-kontsumoaren kalkuluaren eragina izan zuela baterako sorkuntzako instalazioetan sortutako beroa eta xede horretarako kontsumitzen den erregai-kantitatea kontabilizatzeko metodologian izan zen aldaketak. Zehazki, Eurostaten metodologiari jarraiki, eraldaketa-sarreretako erregai-kontsumotzat kontabilizatu zen baterako sorkuntzarako instalazioetan elektrizitatea sortzeko erabiltzen zen energia kantitatea; beroa sortzeko erabiltzen zen erregai kantitatea, berriz, hori baliatzen zuen azken sektore kontsumitzailean kontabilizatu zen, zuzenean. Energia-erlaketatik azken kontsumora egin zen kontsumo-aldaketaz gain, energia deribatuen beroaren kontabilizatzeko kendu zen eraldaketa-irteera eta azken sektoreetako kontsumo-energia gisa. Nolanahi ere, energia-kontsumoaren urtetik urterako azterketa homogeneoa izan da, 2010etik aurrerako datuak metodologia berriaren arabera kalkulatu baitira berriro.

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

2012an, azken energiaren 5.132 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu dira EAEn; zifra horrek adierazten du % 0,2ko igoera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mailarekin alderatuta. Denbora-tarte berean, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energiaren guztizko kontsumoa (% 14,6), batez ere errepideko mugikortasun-eskaria igo delako.

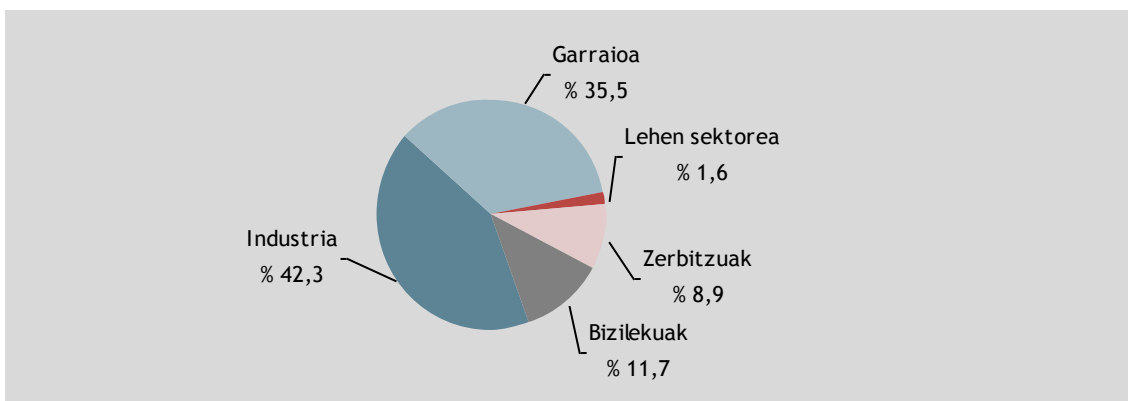
4.9. grafikoa Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2002-2012 arteko bilakaera.



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012. Energiaren Euskal Erakundea

2012an, zehazki, garraio-sektoreak 1.822 ktpb energia kontsumitu du, aurreko urtean baino % 4,8 gehiago. Horrenbestez, 2008an, krisi ekonomikoaren hasieran, hasitako beheranzko joera eten da. Kontsumo hori EAEko azken energia-kontsumoaren % 35,5 izan da 2012an; industria-sektoreak (% 42,3) bakarrik gainditzen du partaidetza hori.

4.10. grafikoa EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2012 (%)

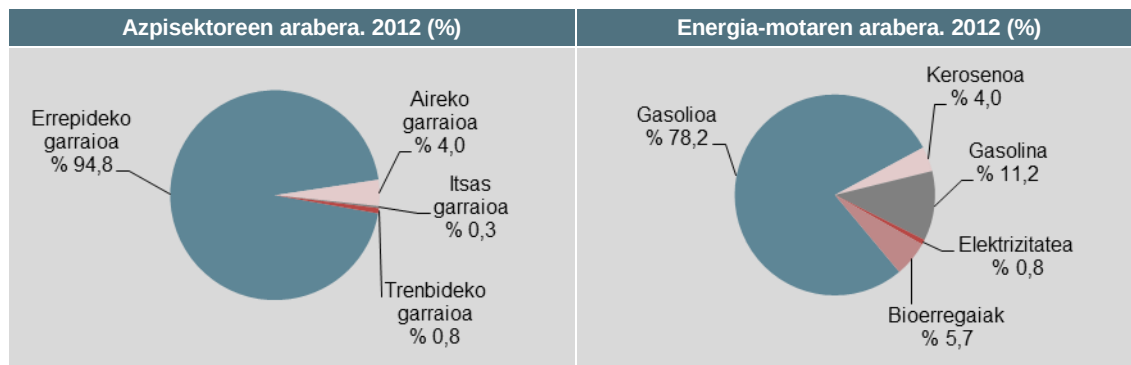


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012. Energiaren Euskal Erakundea

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Sakonago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide-garraioa (publikoa eta pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzailearik handiena, guztizkoaren % 94,8 hartzen baitu (% 91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina askoz kontsumo txikiagoa izan du, sektoreko energia-kontsumo osoaren % 4 hartu baitu. Trenbide-garraioak eta itsas garraioak, biek batera, gainerako % 1,1a baino ez dute hartu.

4.11. grafikoa Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-jardueretan kontsumitutako energiari erreparatuz, petrolioz egindako produktuekiko mendekotasun handia nabarmendu behar da, sektoreko energia-kontsumo guztiaren % 93,4 hartu baitute gasolioak, gasolinak eta kerosenoak; bioerregaiak, berriz, kontsumo guztiaren % 5,7 baino ez dira izan. Sektorearen baitan energia-iturrien desoreka hori egoteak CO₂-ren igorpen masiboa eragin du, petrolioaren deribatuen errekuntzaz sortua; hori dela eta, berotegi-efektuko gasen emisio gehien isurtzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

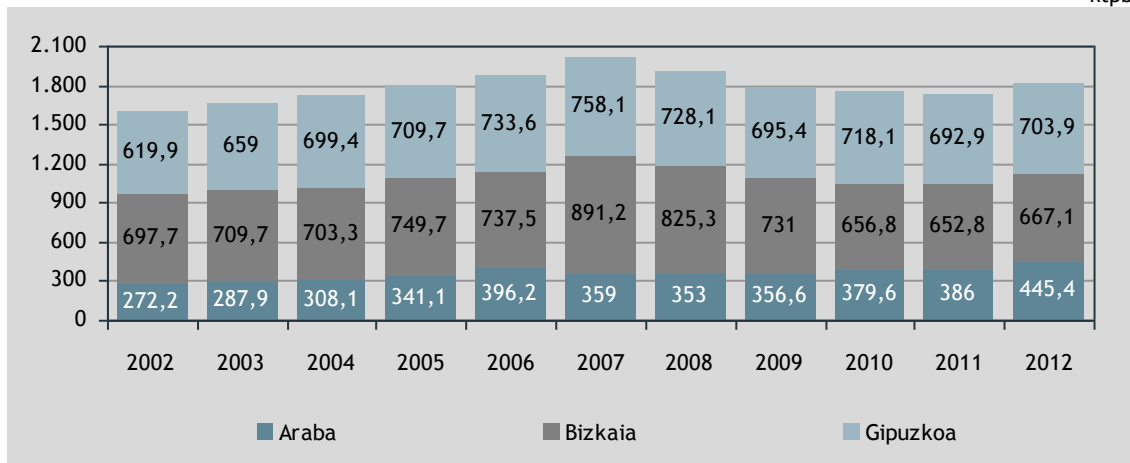
Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren % 35,5 hartu du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa % 14,6 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoa (% 0,2) baino askoz ere gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostu guztiaren % 46 sortzen du; hau da, 2.859 milioi euro.

EAEko lurraldeei erreparatuz, Gipuzkoan, % 13,6 hazi da sektorearen energia-kontsumoa 2002. urteaz geroztik, eta 2012an, guztizkoaren % 38,8 hartu du. Bizkaian, berriz, % 4,4 jaitsi da 2002-2012 aldian, eta sektoreko kontsumoaren % 36,7 hartu du. Azkenik, Araban, % 63,6 igo da kontsumoa 2002. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren % 24,5 hartu du 2012an.

4.12. grafikoa Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2002-20112

ktpb

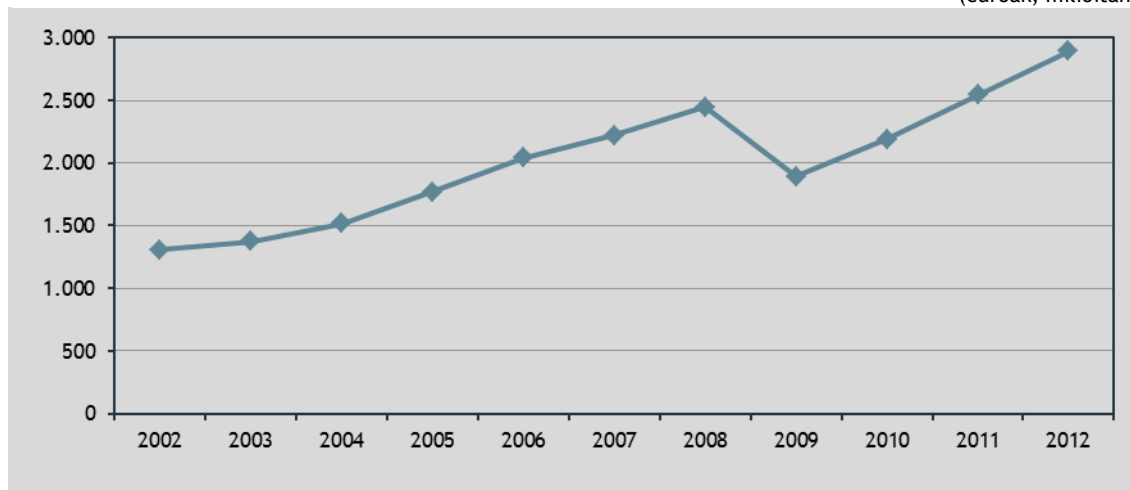


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, 2012an, garraioaren energia-faktura 2.895 milioi eurokoa izan da, aurreko urtean baino % 13,8 handiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren % 46,2 eragin du.

4.13. grafikoa Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2002 eta 2012 artean.

(euroak, milioitan)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-sektoreko bioerregaien erabilerari dagokionez, 2012an, 104,2 mila tona petrolio baliokide kontsumitu da. 2011ko datuekin alderatuz, % 3,1eko igoera izan da, eta bilakaera hori bat dator Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketako jardura-ildoan zehaztutako norabidearekin, garraio-sektorean petrolioarekiko mendekotasun energetikoa gutxitzea baitu xede.

Testuinguru horretan, aipatu behar da bioerregaiak erabiltzen dituztela Gasteizko Tuvisa enpresaren autobus guztietan: 86 autobusek biodiesel erabiltzen dute, % 10-% 12 inguruko nahasteaz. Antzeratsu, Bilbobusen autobus guztietan (152) ere bioerregaiak erabiltzen dituzte: 37 autobusetan, % 7ko nahastea duen biodiesel erabiltzen dute; beste 53 autobusetan, % 10ekoa; eta gainerako 62 autobusetan, % 20koa. Bestalde, DBus enpresan, autobus hibrido bat dute, eta beste 119 autobus % 30eko nahastea duen biodieselari esker ibiltzen dira.

Azkenik, administrazio publikoek garraioaren arloan energia modu eraginkorrean erabiltzeko hartu dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren hiri-mugikortasuneko planak eta modu eraginkorrean gidatzeko profesionalentzako nahiz profesionalak ez direnentzako ikastaroak, EEEK (Energiaren Euskal Erakundea) eta IDAEk (Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundea) sustatuak. Era berean, garrantzitsua da CIC energiGUNE ikerketa-zentroaren sorrera gogora ekartzea; zentro horrek, besteak beste, bioerregaien garapena du ikergai.

d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk

Garraio-jarduerak sortutako eragin kaltegarri batzuek ez dutenez ia aldaketarik izan epe motzera, orain modu sintetikoagoan aurkeztuko ditugu airearen kutsadurak eragindako ondorioak, lurzorua okupazioak eragindakoak, naturan eta paisaian izandakoak eta zeharkako ondorioengatiko kostuak.

Airearen kutsadura	
■	Kalkuluen arabera, 2008an airearen kutsadurak 478,6 milioi euroko galera ekonomikoa sortu zuen EAEan; hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen % 28,1. Autoek eta kamioiek eragin zuten kostu horren % 77,9 ¹ .
■	Azpiarratu behar da garraioak sortutako aire-kutsaduraren kostua murriztu egin zela (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), motordun ibilgailuen igorpenei buruzko legedia eta automobil-parkea berritzeari buruzko legedia zorrozteak eraginda, hain zuzen ¹ .
Lurzorua okupazioa	
■	Garraio-azpiegiturek okupatutako hiri-eremuak finkatuta daudenez, esan daiteke 2004tik 2008ra bitartean ez zela aldakuntza garrantzitsurik egon kostu horretan. Baliteke zirkulazioa arintzeko politikek kostu horiek murriztu izana, gero eta sendagoak baitira, baina murrizketa hori zenbatekoa den kalkulatzeko oso zaila denez, lurzorua okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek 2004tik ez dutela aldaketarik izan jotzen da (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an) ¹ .
■	EAE osoan, garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturek 8.688 hektareako azalera hartu dute 2012an, eta azalera horren zati handiena (7.216 hektarea) bide-sistemak hartu du. EAEko sistema orokorrekin hartzen duten lurzoru osoaren % 29,5 da azalera hori ² .

Iturria:

¹ EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

² EAEko sistema orokorren lurzoru, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Udalplana.

4.9. taula EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan). 2011-2012

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
2011				
Guztira	23.836	6.145	8.760	8.931
Ekipamenduak	5.298	2.165	1.909	1.223
Eremu libreak	8.951	1.043	2.632	5.276
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.436	2.678	3.614	2.141
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.986	2.233	2.977	1.775
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	594	162	203	228
- Aireportuak ²	603	283	282	38
- Portuak ²	253	0	152	100
Oinarritzko azpiegiturak	1.153	259	604	290
2012				
Guztira	29.492	9.505	9.980	10.007
Ekipamenduak	5.350	2.176	1.940	1.234
Eremu libreak	8.869	1.096	2.663	5.110
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.688	2.681	3.744	2.262
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.216	2.233	3.090	1.892
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	600	165	203	232
- Aireportuak ²	599	283	278	38
- Portuak ²	273	0	173	100
Oinarritzko azpiegiturak	1.189	273	613	303
Ibai-ibilguak	5.396	3.279	1.020	1.097

¹ Sailkapen hori lurzorua kalifikazioari dagokio. (2007-2012 aldiari dagokiona, Estatistikako eranskinean).

² 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jardura ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Udalplana.

Natura eta paisaia

- Kalkuluen arabera, garraio-jarduerak EAEko naturari eta paisaiari sortutako kalteengatiko kostuak 66,2 milioi eurokoak izan ziren 2008an, 2004an baino handiagoak, beraz (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzorua kutsaduraren eta iragazkortze/berritzearen artean¹.
- Autoen zirkulazioak sortutako iragazkortze/berritze kostuak 2008ko kostu osoaren herena baino gehiago izan ziren (% 37,7, zehazki)¹.
- EAEko azaleraren % 45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboen eraginpean zegoen 2004an, eta garraioaren eta energiaren sektoreek sortu zituzten batik bat².

Zeharkako ondorioak

- Kalkuluen arabera, EAEko zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28,1 milioi eurokoak izan ziren epe motzera (Kyotoren helburua), eta 74,8 milioi eurokoak epe luzera (Kyotoren osteko helburuak). Zeharkako ondorioak lirateke garraio-ibilgailuak martxan egon aurreko eta ondorengo prozesuak, hala nola: energia eta erregaiak sortzekoak; ibilgailuak egin, mantendu eta desegiteko prozesuak; eta azpiegiturak eraiki, mantendu eta kentzekoak. 2004an, 27,1 milioi eurokoak eta 72 milioi eurokoak izan ziren kostu horiek, hurrenez hurren¹.
- 2008an, epe motzeko kostuaren % 87,9 errepide bidezko garraioak sortu zuen, eta gainerako % 12,1a trenbide bidezko garraioak¹.

Iturria:

¹ EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

² Ingurumen-adierazleak 2004: biodibertsitatea eta paisaia, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

4.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK

Atal hau lantzen hasi aurretik, adierazi behar da garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenetan garraio-jardueraren alorrean Europar etorkizunerako ezarritako joerak eta erronkak aurkeztu zirela, Europako Batzordearen argitalpen hau oinarri hartuta: *Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz*³⁰.

*Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*³¹ Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zuria argitaratu ondoren, beharrezkotzat jo da gai berari buruzko Europako Batzordearen *lan-dokumentuari*³² erreparatzea, bertan garraioaren egungo joerak eta etorkizuneko erronkak aztertzen baitira berriro; hau da, joerak ebaluatu, eta Europako etorkizuneko erronkak eta mugak aurkezten dira.

Kontuan izan behar da, bestalde, azterketa hori Europari dagokion arren, bertako eduki gehienek gure erkidegorako ere balio dutela, zenbait xehetasun gorabehera, eskala geografikoaren ondorioz sortutakoak, besteak beste. Nolanahi ere, garraio-jarduerak etorkizunean EAEn izango duen garapenera asko hurbiltzen direla uste da.

Egungo joerak

- Garraio-jarduera hazten ari da, besteak beste, EB zabaltzen ari delako eta munduko merkatuak gero eta gehiago sartzen ari direlako.
- Pertsonen mugikortasuna gero eta handiagoa da, nahiz eta hiri askotan pilaketa handiak izaten diren.
- Garraioan gero eta efizientzia eta segurtasun handiagoa dago.
- Ez dago egiturazko aldaketarik, petrolioeko produktuekiko mendekotasuna eta CO₂-ren igorpenak gutxitzeko aukera ematen duenik. (Aurrerapen teknologikoari esker, energia-eraginkortasun handiagoa lortu da, baina ez da nahikoa izan, zirkulazio-hazkundera berdintzeko).
- Erregai fosilekiko mendekotasuna ia erabatekoa da.
- Kutsadura-maila legezko mugen oso gainetik dago hainbat hiritan eta leku kalteberetan.
- Garraio-sistemaren ingurumen-errendimendua eskasa da; izan ere, egungo joeran errepide bidezko garraioa da nagusi, bai salgaien garraioari dagokionez bai bidaiarien garraioari dagokionez.

³⁰ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2009_future_of_transport_es.pdf

³¹ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf

³² Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011SC0391:EN:NOT>

Joeren ebaluazioa: etorkizuneko egoera, ekintza politikorik gabeko egoeran

Petrolioaren prezioaren igoera eta harekiko mendekotasun iraunkorra

- Petrolioaren eskarian eta hori ateratzeko kostuetan izandako igoera direla eta, petrolioaren prezioa eta horren aldakortasuna handiagoak izango dira.
- Garraioak eragingo du 2050erako aurreikusitako petrolio-kontsumoaren hazkundearen ia % 90; munduko hazkundearen erdia, zehazki, Txinak hartuko du.

Gero eta pilaketa gehiago eta irisgarritasuna gero eta okerragoa

- 2030. urterako, salgaien garraioa % 40 inguru handituko da, 2005ekin alderatuta, eta % 80 baino gehiago, gaurtik 2050era.
- Bidaia-ien zirkulazioa gutxiago haziko da, ziur asko: gutxi gorabehera, % 34 eta % 51, 2003an eta 2050ean, hurrenez hurren.
- Politikan aldaketa nabarmenik gertatu ezean, garraio-modu bakoitzak duen pisua ez da ia batere aldatuko: errepideko garraioak nagusitasuna izaten jarraituko du, bai bidaia-ien garraioari dagokionez bai salgaien garraioari dagokionez; bestalde, bidaia-ien garraio guztiari dagokionez, garraioen bi heren baino gehiago autoetan egingo da 2050ean.
- Konpentsazio-neurri eraginkorrik ezean (adibidez, bide-tarifak ezartzea), hainbat estatu kideek pilaketa-arazo larriak izango dituzte beren errepideetan 2030ean.
- Pilaketek eragindako kostuak ia % 50 handituko dira, 2050era bitartean.
- Europako aireko espazioa eta aireportuak gainezka daude: bidaia-ien aireko zirkulazioa % 50 baino gehiago haziko da 2020ra bitartean, eta salgaiena, % 125.
- Erregaien kostua eta pilaketak handitu egingo dira, ziur asko, eta horrek larriagotu egingo ditu irisgarritasunean dauden desberdintasunak.

Tokiko klima eta ingurumena okertzen

- Horri lotutako neurriarik ezean, EBko CO₂-ren igorpen guztiekiko garraioak eragindakoen ratioak handitzen jarraituko du: 2030era bitartean, % 38 arte, eta 2050era bitartean, % 50 arte. Izan ere, garraioak eragindako CO₂-ren igorpenak ez dira jaitsiko energia elektrikoaren ekoizpenak eta beste sektore batzuek eragindako igorpenak beste.
- Politika berriak abiatzen ez badira, energia-iturri berriztagarriak % 13 soilik ugartuko dira garraio-sektorean, 2050era bitartean, eta propulzio elektrikoak ez du inongo aurrerapen nabarmenik izango errepideko garraioan.
- Bestalde, garraioaren kanpo-kostuek handitzen jarraituko dute. Zirkulazioa handitzearen ondorioz, 2050era bitartean, kanpo-kostuak % 40 igoko dira, gutxi gorabehera, eta % 35, istripuek eragindako kanpo-kostuak.
- NO_x-en eta partikulen igorpenak % 40 eta % 50 gutxituko dira, hurrenez hurren, 2030era bitartean; gero, maila horietan egonkortzera egingo dute. Horren ondorioz, atmosfera-kutsatzaileen igorpenekin lotutako kanpo-kostuak % 60 gutxituko dira 2050era bitartean.

Etorkizuneko erronkak eta mugak

Gero eta lehiakortasun handiagoa garraioaren mundu-merkatuetan

- Europako ekonomia-agenteek munduko lehiakideen gero eta kopuru handiagoari egin behar diote aurre.
- Aireko garraio-sistemak eta horren hornidura-kateak (goi-mailako teknologiako industria aeronautikoa barne) bultzada handia ematen diote Europako ekonomiari eta Europak eskualde gisa duen lehiakortasunari. Dena den, gero eta zailagoa izango du munduko merkatuan duen postuari eustea, Europaren ahalmenaren mugak eta beste eskualdeetan aireko garraioarekin lotutako azpiegiturretan egin dituzten inbertsio handiak direla eta.
- Abiadura handiko trenetara dagokionez, Txinak bere tren propioak egin ditu (lehen, Europako, Kanadako edo Japoniako teknologiak zituen euskarri); testuinguru horretan, EBk mundu-mailako aurrerapen teknologikoen erritmoari jarraitu behar dio, baldin eta balio erantsi handiko garraio-industrietan duen lehiakortasun-mailari eutsi nahi badio.
- Txina, jada, munduko auto-ekoizle handiena bihurtu bada ere, Europako konpainiek munduko konpainia nagusien artean jarraitzen dute oraindik, autoen, kamioien eta ohiko autobusen ekoizpenari dagokionez; dena den, Europako fabrikatzaileek arriskua dute beren lehiakideekin alderatuz atzean gelditzeko.
- Itsas ontzien eraikuntzari dagokionez, Asiak lehentasunezko postua du kargaontzien ekoizpenean. Europak, bestalde, bidaiarien ontziak edota ontzi bereziak eraikitzeke teknologia onena du, bai eta itsas ekipamenduekin lotutako munduko industria-sektore handietan ere; egun, gainera, ontziolak eta ekipamendu-hornitzaileak itsas garraiorako eta logistikarako funtsezko elementu dira. Horrenbestez, ontzien eraikuntzari dagokionez, Europak lehiakor izaten jarraitu behar du, edo gutxienez, masa kritikoa izan behar du.
- Europako konpainia logistikoek –zalantzarik gabe, egun munduko liderrak– merkatu-kuota galtzeko arriskua dute, garraio-sektoreko munduko azpiegituren gune nagusia Asiarantz mugitzen ari baita.

Karbono-balantzea, garraio-sektoreari egokituta

- Berotegi-efektuko gasen igorpenei dagokionez, munduko tenperatura gehienez ere 2 ° C berotzeko helburua ezarri zen; ildo horretan, helburu hori kostuei dagokionez ahalik eta modu eraginkorrean lortzeko aukera emango luketen zenbait egoera aztertu ditu Europako Batzordeak. Klima-aldaketari buruzko Gobernuarteko Taldeak egindako lanarekin bat etorritik, emaitzek erakutsi dute, 2050erako ezarritako helburua lortzeko (hots, munduko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, erdira jaistea), ezinbestekoa dela EB barruko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, % 80 inguru jaistea 2050erako. Helburu horrek, halaber, garraioaren sektoreko egoeraren bilakaerarako mugak ezartzen ditu.
- Modelizazio-azterketaren emaitzek erakutsi dutenez, garraio-sektoreak prestatu egin behar du, 2050erako, bere igorpenak 1990ekoak baino % 60 inguru gutxiago izatea lortzeko. Egungo mailekin alderatuz, igorpenak % 70 inguru gutxitu beharko lirateke.
- Garraioaren igorpenak hiru osagai handik eragiten dituztela esan daiteke: garraioaren jarduera-mailek, garraio-jardueraren energia-intentsitateak eta garraioan erabiltzen den energiak eragindako berotegi-efektuko gasen intentsitateak. Horrenbestez, igorpenak zorrozki gutxitzeko, ezinbestekoa izango da hiru faktore horietan eragitea, hobekuntza teknologikoen bitartez soilik nekez lortuko baita 2050erako igorpenak % 60 gutxitzea.
- Berotegi-efektuko gasen iturri nagusia bidaiarien garraioa da; batik bat, autoek sortzen dituzte igorpen gehien, errepideko garraioak sortutako igorpen guztien bi heren, gutxi gorabehera. Ikuspegi zabalagoa kontuan hartuta, aireko eta itsasoko garraioetan ere igorpenak gutxitzeko erronkak izango dira.

Azpiegiturretan inbertsioak egiteko baldintza zorrotzak

- 2010-2030 aldiko garraio-eskariari aurre egin ahal izateko EBk behar izango dituen azpiegiturak 1,5 bilioi euroko kostua izango dutela kalkulatu da; hurrengo urteetan eta hamarkadetan, ordea, gero eta zailtasun handiagoak izango dira azpiegitura horiek finantzatzeko.
- Finantziarioko defizit hori estali ahal izateko, ahalegin bateratua egin beharko dute estatuek, EBk eta finantza-erakundeek, eta horrez gain, kapital-merkatuen eredu berriak eta tarifak ezartzeko mekanismo berriak (adibidez, pilaketen araberako tasak) ezarri beharko dira. Finean, finantziario-mekanismo orokorra “erabiltzaileak ordaintzen du” printzipiora bideratu behar da.

Beste mugikortasun-estrategia baten premia

- Aurrez azaldutako guztia kontuan hartuta, egungo egoeran jarraitzea ez da, inolaz ere, aukera bideragarria; enpresentzat garraio-kostuak handitzeak hazkunde ekonomikoa oztopatuko luke, ez litzateke karbono-igorpenen muga zorrotza inondik inora beteko, eta horrez gain, herritarren mugikortasun pertsonala mugatu egingo litzateke, bai eta haien egoera ekonomikoa pobretu ere, ondasunak eta zerbitzuak garestitzearen ondorioz. Horregatik guztiagatik sortu da “2050erako ikuspegia: mugikortasun integratu, iraunkor eta eraginkorraren sarea” estrategia berria.

Gure autonomia-erkidegoko egoerari erreparatuz, eta zenbait aldagaik izan duten bilakaerari dagokionez, mugikortasunaren arloan eta garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuetan zer joera izan den jakin dezakegu.

Mugikortasuna

- EAEko mugikortasuna handitu egin da, baina hazkunde-erritmoa motelduz joan da: pertsonen egunero egiten dituzten joan-etorriak % 13,5 ugaitu ziren 2003-2011 aldian, baina azken urteetan, joera horrek indarra galdu du nabarmen. 2007 eta 2011 artean, % 1,9ko hazkunde txikia izan zen, eta hazkunde horretan, mugitzeko bitarteko iraunkorrenak izan zuten pisu handiena (oinezkoen joan-etorriak, bizikletaz egindakoak...).
- Autoa lehen baino gehiago erabili da, nahiz eta azken urteetan erabilerak behera egin duen; egunero ibilgailu pribatuan egiten diren joan-etorriak % 34,6 ziren 2003an, eta 2011n, % 35,7 izan ziren. Dena den, denbora-aldi txikiagoa oinarri hartuta (2003-2007 aldian), ehuneko horrek behera egin zuen (% 35,7 2011n, eta % 38,6, 2007an).
- Oro har, ibilgailuen kopurua handituz joan da, baina azken ekitaldietan, EAEko biztanleriaren motorizazio-mailetan ez aurrera ez atzera egiteko joera hauteman da; azken urtean, gainera, behera egin du motorizazio-mailak.
- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2012ra bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak % 21,6 areagotu dira. 2012an, bide horiek bide-sare osoaren % 14,4 izan dira; 2000. urtean, % 11,4 ziren.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2012 aldian, % 42,8 hazi da.
- MetroBilbaoren zerbitzuan, bestalde, metropoli-inguruko joan-etorriek gora egin dute etengabe (% 61,7, 2000-2012 aldian).
- EAEtik ateratzen eta EAERA datozen bidaiarien aireko zirkulazioak ere gora egin du; zehazki, % 51,7 hazi da, 2000-2012 aldian. (Azken ekitaldian, % 3,1 hazi da, nazioarteko zirkulazioaren igoerak eraginda, funtsean).
- Salgaien itsas garraioak pisu handiagoa lortu du EAEko salgaien garraioaren guztizkoan; zehazki, % 16,2tik % 22,7ra igo da garraio-mota horrek guztizkoan duen pisua, 2003tik 2012ra bitartean.

Iraunkortasuna: garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuk

- Denbora-tarte luzeagoa kontuan hartuta (2002-2012 aldian), sektoreko energia-kontsumoak gora egin du, eta 2012an, % 4,8ko urte arteko hazkundea izan du; horrenbestez, eten egin da 2008an hasitako beheranzko joera.
- Erregai fosilekiko hainbesteko mendekotasuna ez duten energia-ereduengatik interesa gero eta handiagoa da, eta bioerregaiak ere gero eta gehiago erabiltzen dira garraio-sektorean; 2012an, hain zuzen, berriro heldu zaio joera horri, eta % 3,1 igo da bioerregaien erabilera, urte batetik bestera.



5

**Garraio
iraunkorraren
2002-2012
Gidaplanaren
helburuak:
2012ko jarduerak**

5. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2012KO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan ezarritako helburuak eta estrategiak Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean³³ daude jasota. Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten du, hain zuzen ere. Hamar urteko eperako egin zen, gai horri buruz Europar Batasunean egindako lan hau erreferentziatzat hartuta, irizpide bateratuak finkatu baitzituen: *Liburu Zuria: Europako garraioaren politika 2010erako*³⁴.

Atal honetan, lehenik eta behin, Europar Batasunak *Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*³⁵ argitaratu berrian ezarritako helburuen laburpena egin da; eta ondoren, EAEn indarrean dagoen planean (Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanea) jasotako helburu eta estrategia nagusiak laburbildu dira.

Amaitzeko, Eusko Jaurlaritzak, Garraio iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean zehaztutako bost helburuak lortzeko bidean, 2012ko ekitaldian gauzatutako jarduerak zehaztu dira.

5.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK

Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea liburua, 2011ko martxoan argitaratua, Europako Batzordeak Europar Batasuneko garraio-sistemaren etorkizunari dagokionez zer ikuspegi duen azaltzen duen dokumentu estrategiko berria da, eta orobat, hurrengo hamar urteetarako agenda politikoa zehazten du.

Illo horretan, liburuan hamar helburu zehaztu dira, ekintza politikoak orientatzeko eta Europako garraio-sistema lehiakor eta iraunkor baterako bidea neurtzeko diseinatu direnak.

Erregai eta propulzio-sistema iraunkor berriak garatzea eta erabiltzea

- 2030. urterako, hiriko garraioan propulzio-sistema arrunta duten autoen erabilera erdira jaitea; 2050erako, pixkanaka-pixkanaka desagerraraztea; 2030erako, hirigune nagusietako logistika-elementuek CO₂-ren igorpenik egin ez dezaten lortzea.
- 2050erako, aireko garraioaren sektorean, erregai iraunkor hipokarbonikoen erabilera % 40ko mailara iristea; 2050erako, Europar Batasuneko CO₂ igorpenak, itsas garraioaren sektorean erabiltzen diren galdaren fuel-olioak eragindakoak, % 40 gutxitzea (eta ahal bada, % 50).

³³ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf

³⁴ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: [Liburu zuria - Europako garraioaren politika 2010erako](#)

³⁵ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: [Garraioaren liburu zuria - Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria](#)

Kate logistiko multimodalen errendimendua optimizatzea, baita energiaren ikuspegitik erabilera eraginkorragoak bultzatuz ere

- Gaurtik 2030era bitartean, errepide bidezko garraioaren % 30 beste modu batzuetara aldatzen saiatzea (adibidez, tren bidezko garraioa edo itsas nabigazio bidezkoa), salgaiak garraiatzeko korridore eraginkorrak eta ekologikoak baliatuz; 2050erako, % 50etik gora finkatu da helburua. Helburu hori lortzeko, ezinbestekoa izango da azpiegitura egokia garatzea.
- 2050erako, Europako abiadura handiko trenen sarea osatzea. 2030erako, abiadura handiko trenbideen sarearen luzera hirukoiztea, eta estatu kide guztietan trenbide-sare trinkoari eustea. 2050ean, bidaiarien distantzia ertaineko garraioaren zatirik handiena trenez egin beharko litzateke.
- 2030erako, Europako oinarritzko garraio-sarea izatea, Europar Batasuneko eremu guztia hartuko duena, multimodala eta guztiz operatiboa. Garraio-sare horrek goi-mailako kalitatea eta ahalmena izan behar ditu 2050erako, eta dagozkion informazio-zerbitzuak.
- Gaurtik 2050era bitartean, oinarritzko sareko aireportu guztiak trenbide-sarearekin lotzea, ahal dela abiadura handiko trenbide-sarearekin; itsas portu nagusiek salgaiak garraiatzeko trenbide-sistemeekin behar bezalako lotura dutela bermatzea, eta ahal denean, baita barruko bide nabigagarrien sistemeekin ere.

Garraioaren eta azpiegitura-erabileraren eraginkortasuna handitzea, informazio-sistemak eta merkatuan oinarritutako pizgarriak baliatuz

- 2020rako aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR³⁶) ezartzea, eta Abiaziorako Europako Eremu Bateratua eraikitzen aunitzea. Garraioa kudeatzeko sistema baliokideak ezartzea errepide, itsas eta ibai bidezko garraioetarako (ERTMS³⁷, ITS³⁸, SSN eta LRIT³⁹ RIS⁴⁰). Europako satelite bidezko nabigazio-sistema orokorra ezartzea (Galileo).
- 2020rako, garraio multimodalen informaziorako, kudeaketarako eta ordainketarako Europako sistema baten esparrua ezartzea.
- Gaurtik 2050era bitartean, errepide bidezko garraioan hildakorik ez ("zero hildako") izateko helburura hurbiltzea. Xede horren ildotik, 2020rako, errepideko biktimak erdira jaisteko helburua finkatu du Europar Batasunak. Horrez gain, garraibide guztietako garraioaren segurtasunari eta babesari dagokienez, Europar Batasuna munduan aitzindari dela bermatzea.
- "Erabiltzaile ordaintzailea" eta "kutsatzen duenak ordaindu egiten du" printzipioak bere osotasunean betetzeko bidean aurrera egitea, eta sektore pribatuak konpromisoa hartzea desorekak kentzeko (diru-laguntza kaltegarriak barne), diru-sarrerak sortzeko eta etorkizunean garraioan inbertsioak egitea bermatzeko.

5.2. EAE-KO GARRAIO-POLITIKEN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana onartu zen, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta helburu horiek lortzeko estrategia orokorrak zehazten dituena. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema modu integral batean kudeatzea eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraituz lantzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar trenbide-

³⁶ Europako aireko zirkulazioko joan-etorrien gidaplanaren arabera:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁷ ERTMSrako Europako ezarpen-planaren arabera: Ikus Batzordearen 561 Erabakia (EE) (2009).

³⁸ EasyWay 2 gauzatzeko planari jarraiki: ikus Batzordearen 9675 Erabakia (EE) (2010).

³⁹ 2002/59/EE Zuzentaraua, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 208, 2002-08-05eko), 2009/17/EE Zuzentarauak aldatua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 131, 2009-05-28).

⁴⁰ Ikus 2005/44/EE Zuzentaraua.

sistemaren aldeko politikari lehentasuna ematea eta trenbide-sistema berritzea, bai eta itsas garraioa berritzea ere.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, eta bakoitza behar bezala mugaturik dago. Estrategiak, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko erabil daitezke.

1. helburua. Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea

Helburu orokorra da, Europar Batasunaren *Garraioaren Liburu Zurian* jasota dago, eta barne-produktu gordinaren hazkundearen eta garraioaren hazkundearen arteko lotura desegin nahi du. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGd-arena baino txikiagoa izan behar du.

Estrategiak:

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ohartarazi nahi da mugikortasunaren gaineko kontrola galdu dela joan-etorrietarako garraio-eskaria handitu delako eta, aitzitik, garraio publikoaren eskaintza ahula delako, harremanak unibertsal bihurtzen ari diren testuinguru batean. Era berean, iraunkortasunak ingurumenari begira duen garrantzia nabarmenduko da.
- 2) Garraioaren enpresa-sektorea egokitzea merkataritza-salerosketen eta harreman sozialen globalizaziora. Erantzun bat ematean, funtsezkoa da segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna bermatzea. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartuko da, hura kontzentraturik eta modernizatuz, eta prestakuntza eskainiz.
- 3) "Prebentzio-garraioa" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatze aldera, beharrezkoa da garraio-mota garbienak hautatzea, joan-etorri zuzenenak egitea, eta behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea. Antolaketa-sistema berriak ezarri behar dira, eta horretarako, premiazkoak ez diren joan-etorriak kendu behar dira, eta intermodalitatea eta logistika sustatu.

2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

Funtsezko helburua da; izan ere, lortuz gero, oinarritzko mugikortasun-premiak aseko lirateke, bai pertsonen bai salgaiei begira, etorkizuneko belaunaldiak beren premiak asetzeko duten ahalmena arriskuan jarri gabe. Horretarako, ahaleginak egin behar dira garraioa irisgarria izan dadin gizarteko talde guztientzat, eta modu eraginkor batean garatu behar da, istripuak ahalik eta gehien gutxituz eta garraio-bide ugari eskainiz, erabiltzaileek hautatzeko modua izan dezaten.

Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio, eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu beharrean. Gaur egungo garraioaren antolaketa-modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusi eta eskaini ordez", "aurrea hartu eta kudeatu" egin beharko da.
- 2) Egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak lurraldean hobeto banatzea eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorrago batean kudeatu ahal izango da.

3. helburua. Garraio-moduen arteko beste oreka bat bultzatzea.

Oreka handiagoa lortu behar da garraio-moduen artean; horretarako, tren bidezko garraioa eta itsas garraioa bultzatu behar dira, haien kalitatea hobetuta eta azpiegiturretan inbertsioak eginda. Garraio-modu horiek bultzatzeaz gain, errepide-garraioaren kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, hark sortzen dituen ondorio negatiboak arintzearen (auto-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

Estrategiak:

- 1) Bidaiarien nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketariak garraio-modu iraunkorrak hautatzeko aukera izan dezaten. Ekimen intermodalak eta errepide-garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak gehitzea, harik eta ekimen eta alternatiba horiek komertzialki bideragarriak izatea lortu arte. Intermodalitatea lortzeko, beharrezkoa da, halaber, sistemak egoki uztartzea, kontainerrei, karga-unitateei eta garraio-kudeatzailearen lanbideari dagokienez.
- 2) Lehian dauden garraio-zerbitzuak garraio-zerbitzu osagarri bihurtzea. Horretarako, neurriak hartu behar dira eskura dauden baliabideak ahalik eta modu eraginkor eta egokienean erabiltzeko, baliabideak behar bezala aprobetxatuz; hau da, hainbat garraio-modu uztartuz, eta erabiltzaileei horiek erabiltzea erraztuz. Hartara, ez da bi aldiz zerbitzu bera emango, eta beraz, dirua aurrezteaz gain, ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.
- 3) Ingurumenean kalte gutxien sortzen duten garraio-moduak sustatzea; bereziki, itsas garraioa eta tren bidezko garraioa. Trenbide-azpiegiturak eta itsas azpiegiturak bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

4. helburua. Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Euskal Autonomia Erkidegoak kokapen geografiko estrategikoa du, Pirinioen alde atlantikoaren igarobidean baitago eta, beraz, funtsezko kate-maila baita Europa barneko garraio-sarean. EAEko garraio-politikaren lehentasunetako bat izan behar du kokapen horri balio handiagoa ematea, ez iragaitzazko zirkulazioaren kudeatzaile gisa soilik, baita Europako komunikabideen adabegi logistikoaren kudeatzaile gisa ere.

Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi plataforma logistikoa indartzea, garraioa kudeatzeko, koordinatzeko eta antolatzeke.
- 2) Garraio-sistema osoki zaintzeko eta kudeatzeko ahalmena izango duten zentro logistikoak sortzea.

5. helburua. Garraio iraunkorraren bidetik

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema bat sortzea da xedea; horrela, ekonomiaren hazkundea, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenarekiko errespetua, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna bermatu nahi dira. Hau da, garraioak alderdi sozialak, ekonomikoak nahiz ingurumen-alderdiak barne hartu behar ditu, eta gizartea, oro har, garraioaren erabilera pertsonalaz kontzientziatu behar du, herritar guztiek konpromiso zuzena har dezaten sistema iraunkor baten alde.

Estrategiak:

- 1) Gizartea, oro har, eta, bereziki, erakundeak eta enpresak garraio iraunkorraren premiaz kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetzea eta sustatzea. Bidaariak garraiatzeko zerbitzu publikoaren kalitatea hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordeztu garraio publikoa erabil dadin sustatzeko.
- 3) Ibilgailu pribatua zentzu handiagoz erabil dadin sustatzea. Ibilgailu pribatu berean eta aldi berean pertsona bat baino gehiago ibil dadin sustatzeko neurriak hartzea, autoa pertsona bakar batek erabil ez dezan; hartara, joan-etorrien kopurua gutxituko da, eta baliabideen erabilera ere gutxitu egingo da.
- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa egitea. Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-modu batzuen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bidez.
- 5) Beste tarifa-politika bat bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, bai ekonomikoki, bai kalitateari eta eraginkortasunari begira.

5.3. GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak, EAEn garraioa antolatzekeo ardura duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduerak guztiak koherenteak izan daitezen, gaur hartutako erabakiek ez dezaten eragotzi etorkizuneko belaunaldiak beren premia eta ardurei aurre egin ahal izatea, betiere jokaleku dugun Europar Batasunaren esparruan.

Illo horretan, garraioak, jarduerak ekonomiko gisa, iraunkortasunaren kultura batean eta ingurumen-irizpideak aintzat hartuta garatu behar du, hain oinarritzkoa den jarduerak bat hemen proposatzen ari garen garapen iraunkorraren ereduaren txerta dadin.

EAEn, garraio-sistema iraunkor batek baldintza hauek bete beharko lituzke:

- Garraioak BPGd-ak baino gutxiago hazi beharko luke, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu onartezinak sortzen baititu.
- Bai pertsonen bai jardueren mugikortasun-eskariari erantzun behar die, enpresen lehiakortasuna, hiri eta herrietako bizi-kalitatea, osasun publikoa, gizarte-ongizatea, ekoeraginkortasuna eta ingurumenarekiko errespetua bermatze aldera.
- Gizarteko maila eta talde guztientzat irisgarria izan behar du; horretarako, eraginkortasunez eta efizientziaz funtzionatu behar du, istripuak gutxitu behar dira, eta garraio-modua aukeratzeko askatasuna eman behar da.
- Igorpenak gutxitu, eta hondakin gutxiago sortu behar du.
- Erregai garbien erabilera sustatu behar du, baliabide berriztaezinen kontsumoa mugatzeko.
- Iraunkortasunean oinarritutako garraio publikoa bermatzen duen lurralde eta hiri-antolaketa bat lortu behar du; horretarako, lurzoruaren erabilerak, kanpo-kostuak eta ingurumenaren gaineko eraginak mugatu egin behar dira.

5.4. 2012KO JARDUERAK

Garraioaren plangintzari eta garapenari dagokienez, hainbat plan garatzeko lan egin da; besteak beste, Trenbideko Euskadi 20-20 Plana nabarmendu behar da, tren eta tranbia bidezko garraiorako.

Euskadiko Garraio Agintaritzak bere jarduerak arruntarekin jarraitu du; zehazki, 2012ko uztailaren 20an osoko bilkura egin zuten. Osoko bilkura hartan, www.moveuskadi.com plataformaren garapen teknologikoa eta juridikoa aurkeztu, garraio-atalen jardueren berri eman, eta erabilera orokorreko garraioaren eta eskola-garraioaren arteko plangintza koordinatuari buruzko txostena proposatu zuten.

Garraio-atalen jarduerari dagokionez, hauek azpimarratu behar dira:

- Bidaiarien garraioaren atalean, koordinazio-lanak egin dira taxiaren sektorean eta autobuseko garraioaren sektorean, eta horien egoerari buruzko informazioa bildu da.
- Euskadiko Garraio Agintaritzako Goi Ikuskaritzaren atalean, garraio-araudiaren aldaketei buruzko informazioa eman da, eta jarduerak adostu dira; hala, EAEko ikuskapenei buruzko datuak biltzen diren datu-basea hobetu da, datuok beste administrazioetara bidaltzea erraztuz, eta azkenik, 2013rako Ikuskapen Plana adostu da.
- Azkenik, araudiari dagokionez, mugikortasun iraunkorraren, kable bidezko garraioaren eta trenbidezko garraioaren legeen aurreproiektuak lantzen ari dira, bai eta bidaiarien errepide bidezko garraioari buruzko 4/2004 Legearen erregelamenduaren garapena ere. Lege horietan guztietan, aintzat hartu dira bidaiarien errepide eta trenbide bidezko garraiorako zerbitzu publikoak arautzen dituen Europako araudi berria, kontratazio-araudia eta Estatuko araudia.

Euskadiko Garraio Agintaritzaren funtzio txostengilea oinarri hartuta, 2012. urtean, hainbat zonaldetako (Enkarterri, Ezkerraldea-Meatzaldea, Txorierri-Mungialdea, Nerbioi-Arratia-Durangaldea, eta Busturialdea-Lea-Artibai) bidaiarien errepideko garraioaren zerbitzu publiko erregular iraunkorraren eta garraio orokorraren aurreproiektuen aldeko txostena egin zen.

Bestalde, **Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE)** EAEko garraioari buruzko oinarritzko informazioa jaso du: GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta Euskadiko Garraioaren Panoramikaren urteko txostena egin du. Era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunaren 2011ko azterlanaren azken dokumentua argitaratu dute.

Bestalde, plan hau egiten jarraitu zen: Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplanea. Mugikortasunaren eta garraioaren arloko estrategia bateratua. Euskadi 2020.

Plangintzari dagokionez, hainbat ekimen gauzatzen jarraitu da, besteak beste:

- Errepide bidez salgaiak garraiatzeko ekintza-plana landu da.
- Trenbidezko Euskadi 20-20 Plana, tren eta tranbia bidezko garraiorako delakoaren aurrerapena egin da.
- EAEko bidaiarien errepideko garraiorako planaren aurreproiektua egin da.
- Autotaxi bidezko bidaiarien garraiorako plana egiten hasi dira.
- EAEn errepideko garraioaren ikuskapena koordinatzeko plana, aldundiek eta Eusko Jaurlaritzak hitzartua, landu da eta jada martxan dago.
- Mugikortasun Iraunkorra eta Logistikako Euskal Erakundeak mugikortasun iraunkorra sustatu du beste hainbat ekintzen artean; horretarako, hain zuzen, Zuzendaritzak lagundu egin behar du, interes orokorrari begira, mugikortasunean dituzten helburuak eta politikak lortzen.

Garraio publikoren ordenamenduari dagokionez, 2012an hauek gauzatu dira:

- Mugikortasun Iraunkorraren Legearen, Trenbide-sektorearen Legearen eta Kable bidezko garraioaren Legearen aurreproiektuak izapidetu dira.
- Horrez gain, Bidaia-errepide bidezko garraioaren Legearen erregelamendua onartu da, apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuaren bidez.
- EAEko garraio-sektorea bultzatzeko programaren baitan, zenbait agindu eman dira:
 - Lanbidea utz dadin sustatzeko - 2012ko urriaren 15eko Agindua.
 - Enpresa-kontzentrazioarako - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
 - Elkartegintzaren sustapenerako - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
 - Teknologia berriak ezartzeko - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
 - Kalitatearen eta ingurumenaren kudeaketako sistemak jartzeko - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
 - Salgaien garraio konbinatua sustatzeko - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
 - Enpresen nazioartekotzerako - 2012ko irailaren 19ko Agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak ere eman dira:
 - Bidaia-errepide hiri barruko eta hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokorrekoak (2012ko martxoaren 13ko Agindua).
 - Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2012ko abuztuaren 28ko Agindua eta 2012ko abenduaren 11ko Agindua).

Segidan, 2012an egindako jarduera nagusiak adierazi ditugu, Garraio Iraunkorraren Gidaplaneko helburu orokorren arabera sailkatuta:

1. helburua - Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desagitea

Garraio-sektorea modernizatzeko programa

- **Salgaien garraio sektorearen kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeari** dagokionez, Garraio Iraunkorraren Gidaplanean zehaztutako ekintzak gauzatzen jarraitzeaz gain, beste jarduera hauekin lotutako programak garatu dira: jarduera uztea, enpresen kontzentrazioa nahiz elkartegintza sustatzea, sektorea modernizatzea teknologia berriak ezartzei dagokionez (lokalizazioarako eta kontrolerako sistemak, segurtasun-elementuak), enpresen nazioartekotzea eta salgaien garraio konbinatua sustatzeko laguntzak.
- Sektoreko prestakuntza eta profesionalizazioa lortzeko jarduerak gauzatu dira, prestakuntza funtsezko faktorea baita sektoreko lehiakortasuna hobetzeko.
- Salgai arriskutsuen garraioa hobetzeko lan espezifikoak ere egin dira; esaterako, salgai arriskutsuen garraio-fluxuak kontrolatzen dituzten kamerak instalatzeko proiektuaren 1. fasea ia amaitu da.
- **Bidaia-errepide garraioaren alorrean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzei dagokionez**, jarduera uzten laguntzeko, elkartegintza sustatzeko, sektorea modernizatzeko eta teknologia berriak ezartzeko (GPSak, segurtasun-elementuak, autobusetan haurrak lotuta eramateko sistemak...), eta enpresak nazioartekotzeko programak landu dira. Halaber, kalitate-sistemak eta ingurumenekoak jartzen lagundu da.

- Eusko Trenbideak SA sozietate publikoari eman zaion diru-laguntzak erakunde horren zerbitzua hobetzeko balio izan du. Eusko Trenbideak sozietateak pertsonak garraiatzen ditu trenez, tranbiaz eta errepidez, bai eta salgaiak ere trenez, eta diru-laguntzari esker, garraibide lehiakorra bihurtu da, maiztasun gehiagorekin eta kalitate, segurtasun eta erosotasun handiagoarekin erabiltzaileentzat.

Prestakuntza sustatzea eta indartzea

- Logistikako Euskal Erakundeari laguntzen jarraitu da, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatzeko eta profesionalizatzeko.
- Unibertsitateko tituludunak prestatzeko bi beka eman dira:
 - TB-1 BEKA: Europaren eta Estatuaren garraio-politika: Joerak, laguntzako eta sustapeneko programak, eta orientabideak. Mugaz gaindiko garraioko jarduerak eta tresnak: Arku Atlantikoa eta Frantzia eta Euskadi arteko mugaz gaindiko harremanak. Euskadiko logistika-ahalmenak eta salgaien garraioa sustatzea.
 - TB-2 BEKA: mugikortasun iraunkorrerako politikak ezartzea: Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana 2020, mugikortasun iraunkorraren lege-proiektua, erakunde mugikortasun iraunkorrerako planak eta jarduera-zentroak, gobernantza, eta garraio publikoaren inbertsio- eta finantziario-planak.

Beka-deialdien bitartez prestakuntza indartzen eta sustatzen dela azpimarratu behar da. Urtebeteko iraunaldia duten beken deialdia Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio sailburuaren 2012ko urriaren 10eko Aginduz gauzatu da; zehazki, Garraio Zuzendaritzaren bi prestakuntza-bekaren deialdia egin da, unibertsitateko tituludunentzat. Tituludunen tartea goi-mailako lizentziatura guztietara zabaltu da. Bestalde, beka-kopuruari eutsi egin zaio, bai eta bekek xede dituzten funtseko arloei ere —logistika eta mugikortasuna—.
- Garraioari buruzko zenbait jardunaldi tekniko, hitzaldi eta konferentzia antolatu dira; besteak beste, gai hauek landu dira: enpresentzako mugikortasun-planak, salgai arriskutsuak, eta garraio-kontratuari eta Europar Batasuneko araudiei buruzko jardunaldi teknikoak.
- Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako deialdi bat egin da, titulua lortzeko nahiz hura berritzeko, eta beste deialdi bat ere egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; deialdi horietarako eskariak eta titulu-emateak izapidetu dira.
- Itsas sektorean profesionalak eta graduatu-ondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez:
 - Masterrean ezarritako ikastaro-programa egin da. 50 irakasle eta hizlari inguru gonbidatu dira horretarako. Azpimarratu behar da Masterra amaitzen duten ikasle asko eta asko sartzen direla lan-merkatuan, gradu-ondoko ikasketak amaitu dituzten ia guztiak sektoreko enpresetan eta erakundeetan baitabilta lanean; zehazki, landunak % 70 izatera iritsi dira.
 - Itsas Zuzenbideari buruzko beste jardunaldi batzuk antolatu dira Donostian.
 - Deustuko lehen Itsas Foroa egin da, eta itsas munduko 50 profesionaletik gora bildu dira bertan.
 - Euskal Herriko Unibertsitatearekin eta Bilboko Itsas Agintaritzarekin batera, Itsas Zuzenbideari buruzko Nazioarteko VI. Mahai Ingurua antolatu da; mahai-inguruan 150 profesionaletik gorak hartu dute parte.
 - *Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal* aldizkariaren 9. eta 10. aleak argitaratu dira.
 - Itsas Ardularitza Eskolaren 30. urteurrena dela eta, efemerideak gogora ekartzeko argitalpen bana argitaratu da. Alde batetik, Titanic argitalpena aipatu behar da, ontziaren hondoratzearen urteurrena dela eta, eta bestetik, euskal ontzi-jabe baten oroitzeapenei eta esperientziei buruzko liburu bat.
 - Museoan 2 erakusketa antolatu dira, bata *Titanic* ontziaren argazkiena, eta bestea, euskal ontzietako margolanei buruzkoa.
 - Masterraren prestakuntza-jardueraren baitan, prestakuntza-bidaia antolatu dira Londresera eta hainbat itsas erakundetara (International Maritime Organization, Lloyd's), eta Bartzelona–Erroma bidaia egin da, ibilbide motzeko itsas bidaia edo *short sea shipping*aren aplikazio praktikoa ikusteko.
 - Bestalde, Euskal Untzijabeen Elkarteari emandako diru-laguntzaren bidez, itsas sektoreko profesionalak izateko beharrezko diren praktikak egiteko aukera bermatu zaie Nautikako ikasleei. Halaber, Euskal Herriko Unibertsitateari “Saltillo” belaontzia mantentzeko eta erabiltzeko eman zaion diru-laguntzaren bidez, merkataritza-ontzidiko etorkizuneko ofizialek itsas prestakuntza jaso dezaten bermatu da, eta aldi berean, egindako bidaietan “Euskadi” marka sustatu da.
 - Itsas sektorea bultzatzea helburu, diru-laguntzak eman zaizkie elkarte hauei: Euskal Herriko Itsas Foroari, Uniport-i, Giport-i eta Euskal Untzijabeen Elkarteari. Era horretan, distantzia laburreko itsas merkataritza sustatu da.
 - Horrez gain, Euskadiko kirol-portuak sustatu dira, Euskaquitaine mugaz haraindiko elkarte diruz lagunduz.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

2. helburua -
Irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

Errepide-plana

- 2012. urtean, Errepideen Bigarren Plan Orokorraren jarraipena egin da, funtzioari eta ingurumenari dagokienez. Plan horren berrikuspena Eusko Jaurlaritzaren 2010eko azaroaren 23ko 307/2010 Dekretuaren bidez onartu zen.
- Errepideen planei eta proiektuei buruzko araudiak berrikustea helburu duten azterlanak abian daude.
- Errepideetako zorueta RCD agregakinak erabiltzeko jarraibide teknikoak onartu dira, eragile interesdun guztien oniritziarekin, eta Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren onarpenarekin; horretarako, aurrez, Planaren Batzordeak txostena idatzi behar du. Urrats horien ondoren, beraz, zoruei buruzko EAEko araudian txertatuko da.
- Era berean, jada amaitu da “Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareetako zoruak dimentsionatzeko arauaren berrikuspena”, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio sailburuaren 2012ko azaroaren 13ko Aginduz onartutakoa.

Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)

- Garraio Sistema Adimendunak sustatu dira Europako ERTICO sozietatean parte hartuz.

3. helburua -
Garraio-moduen artean beste oreka bat bultzatzea

Trena indartzea

Eusko Tren XXI plana

- Bizkaian, Artxandako tunela eraikitze lanak egiten ari dira, Bizkaiko hiriburua Loiuko aireportuarekin trenbidez lotzeko lehenengo urratsa; horrez gain, Ermuko tren bidezko saihezbidea eraikitzen hasi dira.
- Bilbo-Donostia linean, Durango proiektuari dagozkion jarduerak amaitu dira: Durangoko geltoki berria egiteko eta trenbidea lurperatzeko lanak, Traña-Lebario eta Euba-lurreta tarteetan bi bide egiteko lanen jarraipena, eta Lebarion lantegi eta kotxe-toki berriak egiteko eraikuntza-lanak.
- Gipuzkoan, sare propioan, hainbat jarduera egiten jarraitu da; besteak beste, hauek azpimarratu behar dira:
 - Añorga-Errekalde, Loiola-Herrera, Lasarte-Errekalde eta Txarakoa-Azitain tarteetan bi bide egin dira, eta Irungo Arasoko lantegiak eta kotxe-tokiak eraiki dira; lan horiez gain, Eibarren, Amaña-Ardantza gunean, bi bide egiteko eta gunea estaltzeko lanak egin dira.
 - Bestalde, azpimarratu behar da Aia eta Orio arteko saihezbidea jada irekita dagoela.
 - Donostialdeko Metroari dagokionez, Herrera-Altza zatia eraikitzen ari dira.

Tranbia-programa

- **Bilboko tranbiari** dagokionez, Basurtu eta La Casilla arteko zatia luzatzeko lanak amaitu dituzte.
- **Leioa eta Barakaldo arteko tranbian**, berriz, lantegiak eta kotxe-tokiak eraikitze lanak amaitu dituzte, tranbia horri dagokion lehenengo fasea, hain zuzen ere.
- Gasteizko tranbiari dagokionez, jada amaitu dituzte Abetxuko adarra luzatzeko lanak, bigarren faseari dagozkionak.
- Bestalde, Gasteizko tranbiaren hegoaldeko zatia eraikitze lanari buruzko informazio-azterlana idazten ari dira.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta Adifek lankidetzatza-hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeke. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen "Euskal Y" sarearen Bergaratik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tartearen barne) eraikitzeke proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, bai eta adar horretako desjabetze-espeditenteen kudeaketa administratiboan laguntzea ere.

Hortaz, Euskal Trenbide Sarea (ETS) erakundeak, maiatzaren 21eko 6/2004 Legeak esleitzen dizkion eginkizunak betetz, bere gain hartu ditu eraikuntza-proiektuek, desjabetzeen kudeaketak eta lanen eskumeneko zuzendaritzak eragindako gastuak eta Gipuzkoako adarra eraikitzeak sortutako beste gastu batzuk.

- Ildo horretan, 2012an, Euskal Trenbide Sare berriaren plataforma eraikitzeke proiektuak amaitzen jarraitu da, Gipuzkoako Bergara-Irun adarrean. Zehazki, Ordizia-Itsasondo eta Beasain ekialdea zatietako plataformen lanak amaitu dira, eta zati hauetako lanekin jarraitu da: Beasain mendebaldea, Legorreta, Tolosa, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio-Itsaso (mendebaldea), Ezkio-itsaso-Beasain, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta, Urnieta-Hernani, Bergara-Bergara eta Antzuola-Ezkio-Itsaso (ekialdea).
- Era berean, zati hauetako lanak egiten hasi dira: Ezkio-Itsaso-Ezkio-Itsaso, Zizurkil-Andoain, Hernani-Astigarraga eta Hernialde-Zizurkil.

- Euskal Trenbide Sarea erakundeak obrek ukitutako nekazaritza-lurzoruen kudeaketan parte hartu du, bai eta Gipuzkoako adarreko obrek eragindako desjabetzeen kudeaketa administratiboan ere.

- Halaber, zenbait batzorde eta lan-talde antolatu dira, "Euskal Y" bere osotasunean koordinatzeko.

Trenbide-pasabideak kentzea

- Trenbide-pasabideak kentzeari dagokionez, 2012an jada amaitu dira Txarakoan (Eibar) trenbide-pasabidea kentzeko lanak; horrenbestez, bost trenbide-pasabide kendu dira, Durangon lurperatutako trenbidea kontuan hartuta.
- Horiez gain, Garraio Zuzendaritzak 3 espeditente izapidetu ditu, eta pasabideak kentzeko beste hainbat ebazpen eman; zehazki, pasabide hauei dagozkien: Santa Apolonia (lurreta), Lasuen (Zaldibar) eta Añorga Txiki (Donostia).

Bilboko Hiri Trenbidea

- Bilboko Hiri Trenbidearen 1. lineari dagokionez, Maidagango trenbide-pasabidea lurperatzeko lanak amaitu dira Getxon, bai eta Ibarbengoako geltoki berria eraikitzeke lanak ere.

- Bilboko Hiri Trenbidearen 2. lineari dagokionez, Santurtzi-Kabiezes zatiko lanak egiten jarraitu dute.

- Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeke eta finantzatzeko 2008ko abenduaren 26an Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzatza-hitzarmena betetz, 2012an zehar lanak egin dira Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Alde Zaharra eta Uribarri tarteetan, eta Matiko eta Etxebarriko San Antonio geltokietan.

- Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, Euskal Trenbide Sarea erakundearen bidez, 4. lineari (Matiko-Errekalde) buruzko informazio-azterlana jendaurrean jarri du. Hain zuzen, Errekaldera doan linea horren erabilera aztertu nahi da, sarearen gainerako lineekin lotuta.

- 5. lineari dagokionez, 2012. urtean, Galdakao-Usansolo zatia jarri da jendaurrean.

- Bilboko Hiri Trenbidea (1. eta 2. lineak) finantzatu ahal izateko, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Finantza Planean ezarritakoari jarraituz –plan horretan zehaztu baitira tokiko erakunde horrek Metro Bilbao SA sozietateari egin behar dizkion ekarpenak–, 38.000.000 euroko diru-laguntza eman zaio Bizkaiko Garraio Partzuergoari; Bizkaiko Foru Aldundiak eman dion diru-kopuru bera, hain zuzen.

- Halaber, Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeke eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzatza-hitzarmena betetz, beharrezko funtsak transferitu zaizkio (kapitalezko diru-laguntza gisa) erakunde publiko horri, linea hori finantza dezan.

- Azkenik, maiatzaren 21eko 6/2004 Legearen bidez sortutako Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuko erakunde publikoak Bilboko Hiri Trenbidearen gaineko eraikuntzako eta ekipamenduko proiektuetarako kudeaketak egin ditu, bai eta lanen eta instalazioen zuzendaritza, ikuskaritza eta kontrol teknikoko lanak ere.

Kable bidezko garraioa

- 2012an zehar, EAEn dauden kable bidezko garraioko lau instalazioak ikuskatu dira, hots, Igeldo (Donostia), Larreineta (Trapagaran), Artxanda (Bilbo) eta Mamarigako (Santurtzi) funikularrak. Ikuskapen guztiak aldekoak izan dira, baina 7 hutsune aurkitu dira —guztiak ere hutsune arinak—, eta beraz, enpresa sustatzaileei bidali zaizkie, konpon ditzaten. Bestalde, jada konpondu dira 2011ko ikuskapenetan aurkitutako hutsune guztiak.
 - Bestalde, dagoeneko hasi dira Ondarretatik Igeldo mendira (Donostia) igotzeko funikularraren zerbitzuaren kontzesioa berritzeko beharrezko diren izapideak egiten; izan ere, kontzesioa 2012ko urtarrilaren 19an amaitu zen. Horretarako, egungo kontzesioaren likidazio-espedienteari hasiera eman zaio; zehazki, kontzesioari lotutako ondasunen inbentario zehatza egin da, gero Administrazioari bidaltzeko. Inbentario horren berri interesdunari eman zaio, baina oraindik Monte Igueldo, S.A. enpresa kontzesionarioak aurkeztutako alegazioak aztertzeko eta erantzuteko zain daude.
- Bestalde, funikularraren zerbitzu publikoa kontzesio-erregimenean kudeatzeko kontratuaren txostenari dagozkion pleguen zirriborroak egin dira, bai eta funikularraren proiektua, erreforma, birgaitzea eta kudeaketa idatzi ere. Paraleloki, zerbitzuaren jarraipena bermatze aldera, zerbitzu publikoa kudeatzeko kontratua luzatzea adostu da, beste kontratu bat esleitu bitartean; gehienez ere, bi urtekoa izango da luzapena.

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Sektore logistikoa indartzen jarraitu da, garraiorako eta logistikarako zentrozen bidez (Aparkabisa, Vitoria-Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...).

Inbertsioak egitea portu-azpiegiturretan, eta gaur egungo azpiegitura mantentzea EAEn eskumeneko portuetan

Garraio-jarduerekin lotutako portuetan egin diren jardueren dagokienez:

- Portuko azpiegituren atalean, Mutrikuko portuko babes-dike berriaren lanak amaitzea zen 2012rako aurreikusitako inbertsio nagusia. Obra hori otsailaren 2an atera zen lehiaketara, 10 milioitik gorako zenbatekoarekin, baina horren kontratazioa atzeratuz joan da, eta azkenean, hainbat motibo direla eta, ezin izan da gauzatu; horrenbestez, inbertsio-aurrekontuaren oso zati garrantzitsua arriskuan jarri da.
- Ondarroako portuko 1. jarduera-eremuko kaiak eraberritzeko lanak egiten hasi dira, 400 m luzetik gorako atrakatzeko-lerroa egingo dute, zehazki; halere, lonja berriaren proiektuan, ezin izan da aurreikusitako erritmoan aurrera egin.
- Bermeoko kofradiako kaia berreraikitze lanak kontratatu dituzte, eta jada, hasi dira lanean; lan horien helburu nagusia da egungo kaiaren ordeztu beste kai bat jartzea, mikropilote gaineko zimendu sakonak euskarri dituztela. Horrela, egituraren segurtasuna bermatuko da, haren aurreko aldea -5.0 kotaraino dragatzean; horrez gain, harri-lubetazko horma ez-izlatzaile bat eraikiko da, olatuen energia xurgatuko duena.
- Donostiako La Jarana kaiari dagokionez, zolatzeko lanak jada kontratatu dira.
- Garrantzi gutxiagoko beste lan batzuk ere egin dituzte, Mutrikuko portu-eremuko saneamendua berritu eta Orioko kontradikean konponketa txiki bat egin, esaterako. Horiez gain, ohiko beste lan batzuk ere egin dituzte: atrakatzeko egiturak trinkatu; ainguratokiak eta portuko bestelako ekipamenduak (babesak, garabiak, etab.) birmoldatu eta haien mantentze-lanak egin; aparkalekuak eta instalakuntza elektrikoak egokitu eta kontrolatu; etab.
- Beste jarduera-arlo batean, Dragatzeen Planean zehaztutako jardueren baitan, 2012an mantentze-lanekin lotuta egin diren dragatze-lanak azpimarratu behar dira. Zehazki, dragatze-lan hauek egin dira: Bermeoko portuan, Zumaiako portuko sarbidean, Hondarribiko itsasaldean, Lekeitioko portua sartzeko kanalean, eta ohikoa denez, Mundakako portuan, uda garaia hasi baino lehen; horrez gain, jada esleitu da Zumaiako portuko dragatze-lan orokorra. Aldi berean, dragatzeen planari lotutako jardute guztiek ingurumenean duten eraginaren jarraipena egin da.
- Interesekoak diren proiektu batzuk ere idatzi dira, adibidez: La Lastako kaian portu-zerbitzuak emateko eraikin berriarena eta Mutrikuko portua sartzeko errepidea egonkortzearena (azterketa geoteknikoak barne), bai eta zenbait azterketa ere, esaterako: muturreko tirainei buruzkoa, hainbat portutan aplikagarri dena, eta Mutrikuko nahiz Burumendiko hondartzen egonkortasunari buruzkoak.
- Itsas kirolen instalakuntzei dagokienez, pantalanen mantentze-lanak egiteaz gain, itsas jolasetarako azpiegitura nagusi bat eraiki da; hain zuzen ere, Hondarribiko Itsas Klubaren plataforma zabaltzeko lanak egin dira, eta hala, 40 m luzeko eta 19,75 m zabaleko azalera gehitu zaio lehengo plataformari. Horrez gain, 11,80 m zabaleko eta 47 m luzeko lehorreratzeko arrapala egin da, ontzi arinentzat.
- Urte hasieran, Orioko kirol-portuko 3 zerbitzu-eraikinak martxan jarri zituzten.
- Bestalde, Euskadiko Kirol Portuak Mutrikuko portuaren kai-barrena antolatze lanak kontratatu ditu; besteak beste, pantalan berriak jarriko dituzte, eta beraz, 208 atrakaleku gehiago izango dira instalakuntza horretan.

- Azpiegiturarako diru-laguntzei dagokionez, 2011n, Pasaia Portuko Agintaritzari diru-laguntza izenduna eman zitzaion, udalerri horretako arrain-lonja berriaren kostuaren zati bat finantzatzeko; zehazki, 2012ko ekitaldiari zegokion milioi bat euroko urtekoa abonatu zen, egindako gastua egiaztatu ondoren.
- Euskal Autonomia Erkidegoko portuetako lurreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, 2012an amaitu da Mundaka, Bermeo, Armintza eta Plentziako portuetako garbitasunaren kontratuaren bigarren luzapena; beraz, zerbitzu hori kontratatzeko beste espediente bat izapidetu da, eta zehazki, 2012ko abenduaren 14an sinatu da kontratua.
- Ondarroa, Lekeitio, Ea eta Elantxobeko portuetako garbitasun-zerbitzuari dagokionez, berriz, 2012an indarrean den kontratuaren luzapenarekin jarraitu da; kontratu hori, hain zuzen ere, 2011n adostu zen, 24 hilabeterako.
- Era berean, Gipuzkoako portuetako garbitasun-kontratuaren 2. luzapena egin da; kontratua 2009an formalizatu zen, eta 2011n egin zen kontratuaren lehen luzapena.
- Bestalde, ontziek sortutako hondakinak biltzeko planaren zirriborroak egin dira.
- Portuetako zaintza-zerbitzuari dagokionez, xede horretarako Gipuzkoan indarrean dagoen kontratuaren 2. luzapena egin da 2012an; kontratua, zehazki, 2010ean formalizatu zen, 24 hilabeterako.
- Bizkaiko portuetan, aurreko ekitaldian amaitu ziren Bermeo, Ondarroa eta Lekeitioko portuetako kontratuak, eta 2011n bertan hasi ziren beste kontratazio-espediente bat izapidetzen; beraz, zerbitzua jada esleitu da, eta Ondarroako portuan, gainera, prestazio handitu egin da.
- Bermeoko portuaren babes-planaren ezarpenarekin jarraitu da, xede horretarako kontratatutako laguntza teknikoaren bidez.

4. helburua - Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Ardatz atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa

- Eusko Jaurlaritzak bultzatu ditu Arku Atlantikoko hainbat eskualderen arteko trukeak sustatzeko ekintzak; horri esker lortu da ardatz atlantikoa Europa barneko lehentasuneko garraio-sareen artean sartzea.
- Eusko Jaurlaritzak egindako eta bultzatutako CFA-EFFIPLAT proiektua Eskualde Garapeneko Europako Funtsaren (FEDER) bidez lagun daitezkeen eremu atlantikoko proiektuen artean sartu ahal izan da; hain zuzen ere, proiektu horren xedea da korridore atlantikoa sustatzeko ahaleginak koordinatzea. Proiektu horren baitan, proiektua abian jartzeko eta zabaltzeko ekintzak egin dira, besteak beste: webgunea diseinatu, egitura juridikoa prestatu eta proiektua Bruselan aurkeztu.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziaren baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu da, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Zehazki, Garraio Zuzendaritzak gidatu, bultzatu eta koordinatu du Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldea.
- Horrez gain, 2012an, Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauek landu ditu:
 - Salgaien Atlantikoko korridorea indartzea.
 - Arku Atlantikoaren Batzordeak Europako garraio-sarearen etorkizunari buruzko eztabaidan laguntzea.

Garraio integrala

- MLC-ITS Euskadi Mugikortasun eta Logistika Klusterraren jarduerak aurrera jarraitu du, logistikaren eta garraioaren arloko hainbat enpresa, erakunde eta elkarte biltzen dituen erakundea den aldetik; zehazki, sektore horretan diharduten euskal enpresen berrikuntza, garapen teknologikoa, nazioartekotzea eta hazkundea sustatzeko proiektuak eta jarduerak bultzatzen ditu. 2012. urtean, MLC-ITS Euskadi klusterrak hausnarketa-prozesu bat abiatu du, eta prozesuari amaiera emateko, 2013-2016 urteetarako plan estrategikoa egin du.

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

5. helburua -
Garraio iraunkorraren bidetik

- Beste helburu batzuen harira aipatutako hainbat ekintzak helburu hau erdiesteko ere balio dute. Bereziki, garraio publiko kolektiboa sustatzeko ekintzez ari gara —jada aipatu ditugunak—, bai eta itsas garraioa bultzatzeko ekintzez ere. Horretarako, bada, garraio publikoko zerbitzu berriak ezarriko dira, edo bestela, garraio horietarako azpiegiturak eraikiko dira, batez ere, trenbide bidezko garraioaren kasuan.



6

**EAEko garraio-
sektorearen
funtsezko
adierazleak**

6. EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK

6.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2010 (EJSN-2009)	2011 (EJSN-2009)	2012 (EJSN-2009)	Aurrerapen-maila	
					03-12	11-12
Garraioaren produktibitatea (BEGd/Enplegua)	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	65,2 mila euro lanean dagoen pertsonako	71,5 mila euro lanean dagoen pertsonako	70,8 mila euro lanean dagoen pertsonako	% 27,9	-% 0,9

2012an, garraioaren produktibitatea 70,8 mila eurokoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 65,5 mila eurokoa izan da.

Bilakaerari begiratzen badiogu, garraioaren produktibitatea % 27,9 hazi da 2003tik, eta % 0,9 jaitsi da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, % 18,4 eta -% 2,8 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

2. adierazlea	2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2010 (EJSN-2009)	2011 (EJSN-2009)	2012 (EJSN-2009)	Aurrerapen-maila	
					03-12	11-12
EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEGd)	Garraioa: 2.148.203 mila euro. Ekonomia: 44.646.354 mila euro.	Garraioa: 2.708.338 mila euro. Ekonomia: 59.050.704 mila euro.	Garraioa: 2.818.285 mila euro. Ekonomia: 60.010.691 mila euro.	Garraioa: 2.784.280 mila euro. Ekonomia: 57.229.244 mila euro.	Garraioa: % 29,6 Ekonomia: % 28,2	Garraioa: -% 1,2 Ekonomia: -% 4,6

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanaren helburua da garraioaren hazkundera ekonomia osoaren hazkunderaren azpitik egotea; izan ere, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzke.

Denbora-ikuspegi zabala hartuz, (2003-2012 aldia), garraioaren BEGd-aren hazkundera ekonomia osoaren BEGd-aren hazkundera baino handiagoa izan da: % 29,6 eta % 28,2, hurrenez hurren.

Ikuspegi mugatuagoa hartuta (2011-2012 bilakaera), garraioaren BEGd-ak jaitsiera txikiagoa izan du ekonomia osoari dagokionak baino: -% 1,2 eta -% 4,6, hurrenez hurren.

3. adierazlea	2000	2009	2010	2011	2012	Aurrerapen-maila ¹	
						00-12	11-12
Zirkulazio-ahalmen handiko bideak²	% 11,4	% 14,0	% 13,8	% 14,3	% 14,4	% 3,0	% 0,1

Zirkulazio-ahalmen handiko bide-azpiegituren proportzioa eta kalitatea ahalik eta handiena izan dadin, azken urteetan ahalegin handiak egin dira hiru lurralde historikoetan bide-azpiegiturak egokitzeko eta hobetzeko; hau da, autobide eta autobietan inbertitu da. Helburua da pilaketak gutxitzea eta, era berean, errepideen segurtasun-maila handitzea.

Ilido horretan, 2000-2012 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 3 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 602 km izatera igaro da), eta 2012an, EAEko errepideetako kilometro guztien % 14,4 hartu du.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² Iturria: Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria. 2007-2011 aldiko datuak zuzenduta; Bizkaiko AP-68 zatiko kilometroak bi aldiz zenbatu ziren.

6.2. ADIERAZLE SOZIALAK

4. adierazlea	2000	2009	2010	2011	2012	Aurrerapen-maila	
						00-12	11-12
Garraio publiko kolektiboaren erabilera	225.313 mila bidaiari	248.623 mila bidaiari	250.621 mila bidaiari	254.090 mila bidaiari	250.617 mila bidaiari	+% 11,2	-% 1,4

EAEko errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua % 11,2 handitu da 2000-2012 aldian. Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilera positiboa izan duela EAEko biztanleen artean, aztertutako aldirian.

Bestalde, 2012an, 250,6 milioi pertsona ibili dira guztira errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan. Beraz, bidaiari kopuruak % 1,4 egin du behera azken urtean; jaitsiera hori, funtsean, tren bidezko garraioaren eskarian izan den beherakadak eragin du.

5. adierazlea	2003	2006	2010	2012	Aurrerapen-maila ¹	
					03-12	10-12
Salgaien garraioa trenez eta itsasoz	% 19,2	% 21,8	% 23,4	% 24,8	+% 5,6	+% 1,4

2003, 2006 eta 2011ko EAEko eskariari buruzko irudia azaltzen duten ikerketetako azken datuen arabera, EAEko salgaien garraioari dagokionez, garraio-moten banaketa orekatuz eta iraunkorragoa eginez joan da. Trenz edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa ehuneko 5,6 puntu handitu da, 2003-2012 aldian.

Hobekuntza nabarmena izan den arren, ikus daiteke salgaien errepideko garraioak pisu handia duela (guztizkoaren % 75,2, 2012an), EB-27n duen pisua baino askoz handiagoa; hain zuzen ere, EB-27ko garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien % 53,1² hartzen dute.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² 2011, datuak ditugun azken urtea. Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

6. adierazlea	2001	2009	2010	2011	2012	Aurrerapen-maila	
						01-12	11-12
Errepideetan hildako pertsonak¹	186	66	64	60	58	-% 68,8	-% 3,3

2010-2014 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburu nagusia da errepidean izandako biktima-kopurua gutxitzea; helburu hori betebeharrak etikoa da, gure errepide eta hirietako zirkulazioaren ondorioz biktimaren bat izaten den artean.

2001etik 2012ra bitartean, EAEko errepideetan hildako pertsonen kopurua % 68,8 jaitsi da.

Bestalde, 2012an, EAEko errepideetan hildako pertsonak 2011n baino % 3,3 gutxiago izan dira.

¹ Ertzaintzak eta udaltzaingok erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu-eremuko udaltzaingok adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n eta 2012an, EAEko hiriburu-eremukoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak).

6.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2008	2009	2010	2011 ¹	Aurrerapen-maila	
						90-11	10-11
Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean	2.717 mila tona CO ₂ baliokide	5.707 mila tona CO ₂ baliokide	5.282 mila tona CO ₂ baliokide	5.098 mila tona CO ₂ baliokide	5.028 mila tona CO ₂ baliokide	% 85,1	-% 1,4

Kyotoko Protokoloaren helburua da % 8 murriztea berotegi-efektuko gasen igorpenak 2008-2012 aldirako, 1990. urteko igorpenak hartuta oinarritzat.

1990etik 2011ra bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak % 85,1 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Halere, 2010 eta 2011 artean, garraioak eragindako berotegi-efektuko gasen igorpenak % 1,4 gutxitu dira. Jaitsiera hori gertatzearekin batera, 2011n jarduera ekonomikoan igoera txiki bat izan da (BPGd-aren % 0,3ko igoera ekitaldi horretan).

¹ Txosten hau egitean eskura izan den azken informazioa.

8. adierazlea	2002	2009	2010	2011	2012	Aurrerapen-maila	
						02-12	11-12
Energia-kontsumoa garraio-sektorean	1.590 ktpb	1.783 ktpb	1.763 ktpb	1.739 ktpb	1.822 ktpb	% 14,6	% 4,8

2011-2014 Ingurumen Esparru Programaren helburu estrategikoen arabera, baliabideen erabilera eraginkorra eta kontsumo arduratsua sustatu behar dira.

Garraioaren energia-kontsumoa % 14,6 handitu da azken hamarkadan; bilakaera hori aipatutako helburu estrategikoaren guztiz aurkakoa da. Hain zuzen, 2012. urtean, garraioaren energia-kontsumoa % 4,8 igo da aurreko urtearekin alderatua, nahiz eta gure erkidegoko jarduera ekonomikoa % 1,6 murriztu den.

9. adierazlea	2006	2009	2010	2011	2012	Aurrerapen-maila	
						06-12	11-12
Bioerregaien kontsumoa	6,5 mila tona petrolio baliokide	60,9 mila tona petrolio baliokide	101,5 mila tona petrolio baliokide	101,1 mila tona petrolio baliokide	104,2 mila tona petrolio baliokide	% 1.503,1	% 3,1

Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketaren jarduera-ildoen artean, garraio-sektoreak petrolioarekiko duen energia-mendekotasuna gutxitzea aipatzen da.

Garraio-sektorean, bioerregaien kontsumoa % 1.503,1 hazi da 2006tik 2012ra bitartean; 2012an, hain zuzen, % 3,1 handitu da. Beraz, jarduera-ildo horretan adierazitako joerari jarraitu dio.



7

Estatistikako eranskina

7. ESTATISTIKAKO-ERANSKINA

7.1. ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA

7.1.1. Establezimendu-kopurua

7.1. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	13.825	95,0	6,8	14.547	7,2	202.093
2010	12.495	94,5	6,5	13.227	6,9	191.057
2011	11.782	94,8	6,4	12.430	6,7	185.454
2012	11.637	94,6	6,3	12.304	6,7	184.471

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.2. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0
2008	-0,9	-0,2	2,3
2009	-1,6	-1,2	-1,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,6	-9,1	-5,5
2011	-5,7	-6,0	-2,9
2012	-1,2	-1,0	-0,5

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
1995	480	91,6	2,7	524	3,0	17.709
1996	1.566	97,6	8,4	1.605	8,6	18.592
1997	1.754	97,8	8,9	1.793	9,1	19.731
1998	1.833	98,1	8,9	1.869	9,1	20.563
1999	1.887	98,1	8,8	1.923	9,0	21.434
2000	1.834	97,7	8,5	1.877	8,7	21.482
2001	1.812	97,9	8,3	1.851	8,5	21.712
2002	1.763	96,8	7,9	1.822	8,2	22.237
2003	1.715	96,5	7,6	1.778	7,9	22.540
2004	1.724	96,2	7,6	1.792	7,9	22.694
2005	1.774	95,4	7,5	1.860	7,8	23.812
2006	1.746	94,9	7,2	1.840	7,6	24.171
2007	1.851	93,8	7,0	1.974	7,5	26.285
2008	1.843	92,9	6,8	1.984	7,4	26.936
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
2009	1.744	95,6	6,5	1.825	6,8	26.791
2010	1.575	94,5	6,2	1.667	6,6	25.277
2011	1.490	94,7	6,0	1.573	6,3	24.884
2012	1.471	94,1	5,7	1.563	6,1	25.788

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.4. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7
2008	-0,4	0,5	2,5
2009	-1,0	-0,9	-0,7

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,7	-8,7	-5,7
2011	-5,4	-5,6	-1,6
2012	-1,3	-0,6	3,6

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.5. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.6. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3
2008	-2,1	-1,7	1,4
2009	-2,2	-2,0	-2,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-12,0	-11,6	-5,7
2011	-3,7	-3,9	-4,4
2012	-2,8	-2,4	-0,6

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.7. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
1995	2.580	88,2	3,6	2.925	4,1	72.135
1996	7.179	95,7	9,4	7.504	9,8	76.452
1997	7.802	96,5	9,7	8.082	10,1	80.324
1998	8.035	96,8	9,6	8.303	9,9	83.706
1999	8.113	96,7	9,5	8.393	9,9	85.133
2000	7.957	96,5	9,2	8.243	9,5	86.510
2001	7.768	96,3	9,1	8.065	9,5	85.154
2002	7.729	95,8	8,9	8.065	9,3	87.097
2003	7.643	95,7	8,7	7.989	9,1	87.578
2004	7.582	95,6	8,5	7.932	8,9	89.589
2005	7.597	95,1	8,2	7.992	8,6	92.820
2006	7.621	94,2	7,9	8.093	8,4	95.871
2007	7.837	93,6	7,7	8.371	8,2	101.900
2008	7.824	92,9	7,5	8.423	8,0	104.838
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak			Garraioa eta posta-jarduerak (1)		Ekonomia, guztira (2)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
2009	7.301	94,4	7,0	7.737	7,4	104.593
2010	6.713	93,8	6,8	7.155	7,2	99.086
2011	6.240	94,2	6,4	6.622	6,8	96.802
2012	6.227	94,3	6,5	6.606	6,9	95.302

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.8. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3
2008	-0,2	0,6	2,9
2009	-1,4	-0,8	-0,3

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,4	-2,3
2012	-0,2	-0,2	-1,5

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.9. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
%						
1995	60,80	1,72	0,38	0,99	36,11	100,00
1996	89,66	0,59	0,08	0,21	9,46	100,00
1997	89,49	0,48	0,08	0,17	9,79	100,00
1998	89,00	0,46	0,09	0,18	10,28	100,00
1999	88,67	0,44	0,09	0,18	10,62	100,00
2000	87,56	0,45	0,10	0,18	11,72	100,00
2001	86,49	0,46	0,11	0,20	12,75	100,00
2002	85,69	0,49	0,10	0,27	13,45	100,00
2003	85,31	0,49	0,10	0,24	13,86	100,00
2004	85,10	0,47	0,10	0,23	14,11	100,00
2005	85,09	0,51	0,14	0,25	14,01	100,00
2006	84,89	0,54	0,13	0,26	14,18	100,00
2007	84,74	0,52	0,13	0,26	14,36	100,00
2008	84,53	0,49	0,14	0,28	14,56	100,00
2009	84,14	0,40	0,14	0,27	15,06	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaieri lurreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaieri hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaieri itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaieri aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	1.366	13.825
2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	12.495
2011	2.560	7.909	62	6	5	16	12	8	6	283	106	26	783	11.782
2012	2.547	7.682	62	8	4	17	14	8	0	314	120	34	827	11.637
%														
2009	19,49	69,94	0,30	0,00	0,00	0,10	0,10	0,10	0,00	-	-	-	9,90	100,00
2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	100,00
2011	21,73	67,13	0,53	0,05	0,04	0,14	0,10	0,07	0,05	2,40	0,90	0,22	6,65	100,00
2012	21,89	66,01	0,53	0,07	0,03	0,15	0,12	0,07	0,00	2,70	1,03	0,29	7,11	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.10. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	290	0	3	0	187	480
1996	1.411	0	3	0	152	1.566
1997	1.574	0	3	0	177	1.754
1998	1.632	0	6	0	195	1.833
1999	1.684	0	7	0	196	1.887
2000	1.626	0	6	0	202	1.834
2001	1.592	0	6	0	214	1.812
2002	1.529	0	5	0	229	1.763
2003	1.493	0	4	0	218	1.715
2004	1.490	0	4	0	230	1.724
2005	1.526	1	7	0	240	1.774
2006	1.502	1	7	0	236	1.746
2007	1.590	1	7	0	253	1.851
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
2009	1.553	2	7	0	262	1.824
%						
1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	307	1.274	0	0	1	0	0	2	2	-	-	-	158	1.744
2010	303	1.096	1	0	2	0	0	2	2	49	1	11	108	1.575
2011	300	1.017	2	0	2	0	0	1	2	52	0	8	106	1.490
2012	300	988	2	0	2	0	0	3	0	55	0	7	114	1.471
%														
2009	17,60	73,10	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,10	0,10	-	-	-	9,10	100,00
2010	19,24	69,59	0,06	0,00	0,13	0,00	0,00	0,13	0,13	3,11	0,06	0,70	6,86	100,00
2011	20,13	68,26	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,13	3,49	0,00	0,54	7,11	100,00
2012	20,39	67,17	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,20	0,00	3,74	0,00	0,48	7,75	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.11. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
%						
1995	58,93	1,36	0,00	1,02	38,70	100,00
1996	90,41	0,48	0,00	0,16	8,96	100,00
1997	90,62	0,39	0,02	0,10	8,88	100,00
1998	90,15	0,36	0,00	0,13	9,35	100,00
1999	90,16	0,33	0,00	0,15	9,36	100,00
2000	89,15	0,33	0,02	0,15	10,35	100,00
2001	87,79	0,34	0,02	0,19	11,66	100,00
2002	87,07	0,35	0,02	0,25	12,31	100,00
2003	86,09	0,42	0,04	0,18	13,28	100,00
2004	86,01	0,38	0,04	0,22	13,35	100,00
2005	85,94	0,44	0,04	0,20	13,38	100,00
2006	85,78	0,44	0,02	0,20	13,56	100,00
2007	85,43	0,42	0,02	0,19	13,93	100,00
2008	85,26	0,43	0,04	0,20	14,07	100,00
2009	84,83	0,32	0,04	0,20	14,61	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	828	3.458	14	2	0	7	2	2	1	-	-	-	466	4.780
2010	793	2.934	20	2	0	7	0	2	1	87	30	6	325	4.207
2011	794	2.817	19	2	1	9	0	1	2	91	28	6	282	4.052
2012	775	2.706	19	2	0	10	1	1	0	102	38	8	277	3.939
%														
2009	17,30	72,30	0,30	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	-	-	-	9,70	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,00	0,17	0,00	0,05	0,02	2,07	0,71	0,14	7,73	100,00
2011	19,60	69,52	0,47	0,05	0,02	0,22	0,00	0,02	0,05	2,25	0,69	0,15	6,96	100,00
2012	19,68	68,70	0,48	0,05	0,00	0,25	0,03	0,03	0,00	2,59	0,96	0,20	7,03	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.12. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
%						
1995	61,94	2,25	0,54	1,16	34,11	100,00
1996	89,11	0,79	0,10	0,29	9,71	100,00
1997	88,72	0,64	0,09	0,24	10,31	100,00
1998	88,24	0,62	0,09	0,25	10,80	100,00
1999	87,55	0,62	0,09	0,23	11,51	100,00
2000	86,23	0,63	0,10	0,24	12,81	100,00
2001	85,27	0,64	0,12	0,26	13,71	100,00
2002	84,54	0,70	0,12	0,34	14,31	100,00
2003	84,40	0,64	0,12	0,34	14,50	100,00
2004	84,19	0,63	0,11	0,29	14,79	100,00
2005	84,31	0,66	0,14	0,34	14,55	100,00
2006	84,06	0,72	0,13	0,35	14,74	100,00
2007	84,01	0,69	0,14	0,36	14,80	100,00
2008	83,82	0,63	0,14	0,41	15,01	100,00
2009	83,46	0,52	0,14	0,38	15,51	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Bidaieri lurreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaieri hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaieri itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaieri aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
Nº ESTABLECIMIENTOS														
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	6.713
2011	1.466	4.075	41	4	2	7	12	6	2	140	78	12	395	6.240
2012	1.472	3.988	41	6	2	7	13	4	0	157	82	19	436	6.227
%														
2009	21,40	67,60	0,40	0,00	0,00	0,10	0,20	0,10	0,00	-	-	-	10,20	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	100,00
2011	23,49	65,30	0,66	0,06	0,03	0,11	0,19	0,10	0,03	2,24	1,25	0,19	6,33	100,00
2012	23,64	64,04	0,66	0,10	0,03	0,11	0,21	0,06	0,00	2,52	1,32	0,31	7,00	100,00

* Hiriko eta hiriarteke errepedeko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.1.2. Enplegua

7.13. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
1996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	40.944	85,0	4,8	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
2009	44.487	91,2	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.430	89,8	4,4	43.892	4,9	890.093
2012	39.326	89,8	4,5	43.800	5,0	873.121

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.14. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	50,0	2,2
1997	--	4,5	2,3
1998	--	3,3	2,7
1999	--	5,0	6,1
2000	--	0,0	3,2
2001	--	2,9	2,1
2002	--	3,5	3,8
2003	--	2,2	2,2
2004	1,3	1,8	1,7
2005	4,2	2,5	4,1
2006	3,4	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5
2009	1,1	1,2	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,7	-5,2	-4,9
2011	-5,0	-5,3	-1,8
2012	-0,3	-0,2	-1,9

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.15. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	5.162	86,5	3,7	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
2009	6.301 y (*)	93,9 y (*)	4,1 y (*)	6.709 y (*)	4,4 y (*)	152.568
2010	5.886 y (*)	90,5 y (*)	4,0 y (*)	6.501 y (*)	4,4 y (*)	146.912
2011	5.561 y (*)	90,3 y (*)	3,8 y (*)	6.195 y (*)	4,3 y (*)	144.926
2012	5.530 y (*)	89,9 y (*)	3,9 y (*)	6.133 y (*)	4,3 y (*)	142.274

(*) Informazio hori ez da eman, estatistika-sekretua gordetzeko. EAEko datuetan gehituta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.16. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	3,8	3,4	4,3
2006	8,7	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,6	-3,1	-3,7
2011	-5,5	-5,3	-1,4
2012	-0,6	-0,4	-1,8

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.17. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.537	86,5	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
2009	14.761 y (*)	91,5 y (*)	4,7 y (*)	16.125 y (*)	5,1 y (*)	313.842
2010	13.274 y (*)	90,5 y (*)	4,4 y (*)	14.670 y (*)	4,9 y (*)	299.038
2011	12.726 y (*)	91,2 y (*)	4,4 y (*)	13.953 y (*)	4,8 y (*)	292.430
2012	12.587 y (*)	90,2 y (*)	4,4 y (*)	13.886 y (*)	4,8 y (*)	288.459

(*) Informazio hori ez da eman, estatistika-sekretua gordetzeko. EAEko datuetan gehituta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.18. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-0,1	2,5
2007	4,0	4,6	4,9
2008	0,8	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-10,1	-9,0	-4,7
2011	-4,1	-4,9	-2,2
2012	-1,1	-0,5	-1,4

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.19. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	24.304	84,6	5,2	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	
2009	23.424 y (*)	90,2 y (*)	4,8 y (*)	25.971 y (*)	5,3 y (*)	486.100
2010	22.092 y (*)	88,9 y (*)	4,8 y (*)	24.861 y (*)	5,4 y (*)	460.094
2011	20.985 y (*)	88,8 y (*)	4,6 y (*)	23.621 y (*)	5,2 y (*)	452.737
2012	21.125 y (*)	89,0 y (*)	4,8 y (*)	23.697 y (*)	5,4 y (*)	442.388

(*) Informazio hori ez da eman, estatistika-sekretua gordetzeko. EAEko datuetan gehituta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.20. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	6,8	5,0	4,3
2008	2,1	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3
2011	-5,0	-5,0	-1,6
2012	0,7	0,3	-2,3

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.21. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2003	25.407 ¹	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	24.790	2.744	409	470	12.531	40.944
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
2003	65,46	--	0,88	1,21	32,45	100,00
2004	61,18	4,31	0,87	1,16	32,48	100,00
2005	60,55	6,70	1,00	1,15	30,61	100,00
2006	61,66	6,19	0,91	0,97	30,26	100,00
2007	62,13	5,50	0,88	0,95	30,55	100,00
2008	63,20	4,98	0,86	0,87	30,10	100,00
2009	63,38	4,65	0,92	0,84	30,21	100,00

¹ Lurreko garraioari buruzko datua da (errepideko garraioa eta trenbidekoa barne).

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaia lurreko garraio*	Salgai garraio errepí.	Bidaia hiriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaia aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	39.326
%														
2009	18,1	50,6	2,5	0,2	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5	-	-	-	26,7	100,0
2010	19,6	47,6	2,6	0,2	0,1	0,1	0,9	0,7	0,4	6,1	3,6	2,3	15,8	100,0
2011	20,8	46,5	2,8	0,2	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	6,7	3,8	2,1	15,8	100,0
2012	21,0	44,2	2,7	0,2	0,1	0,1	1,0	0,3	0,0	7,4	3,5	2,9	16,5	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.22. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehuneakoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	3.274	(*)	55	0	1.782	5.162
2006	3.568 eta (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 eta (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 eta (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 eta (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
%						
2004	64,64	0,00	0,82	0,00	34,54	100,00
2005	63,43	(*)	1,07	0,00	34,52	100,00
2006	63,61 eta (*)	(*)	0,89	0,00	35,16	100,00
2007	64,06 eta (*)	(*)	0,90	0,00	34,72	100,00
2008	62,57 eta (*)	(*)	0,88	0,00	36,22	100,00
2009	62,14 eta (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaieri lurreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaieri hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaieri itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaieri aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. best. e ekintza	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955 eta (**)	6.301 eta (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223 5.886 eta (**)	
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239 5.561 eta (**)	
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374 5.530 eta (**)	
%														
2009	11,4	51,5	0,0	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	-	-	-	31,0 eta (**)	100,0
2010	19,7	48,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	(**)	(**)	4,2	(**)	7,2	21,8 eta (**)	100,0
2011	20,7	46,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	4,1	0,0	6,4	22,3	100,0
2012	20,5	43,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,6	0,0	6,2	24,8	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.23. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 eta (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
%						
2004	67,16	1,87	0,18	0,24	30,55	100,00
2005	66,76	6,05	0,12	0,21	26,85	100,00
2006	67,27	4,01	0,00	0,21	28,51	100,00
2007	67,68 eta (*)	3,58	(*)	0,24	28,33	100,00
2008	68,66	3,42	0,25	0,22	27,46	100,00
2009	68,20	3,27	0,24	0,15	28,13	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraio	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai aireko garraio	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17 eta (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705 eta (**)	14.761 eta (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20 eta (**)	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	13.274 eta (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26 eta (**)	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	12.726 eta (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	12.587 eta (**)
%														
2009	15,1	56,4	2,5	(**)	0,0	0,1 eta (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	25,1 eta (**)	100,0
2010	16,6	55,8	(**)	(**)	(**)	0,2 eta (**)	0,0	(**)	(**)	6,9	(**)	0,9	23,8 eta (**)	100,0
2011	17,8	54,6	2,8	(**)	(**)	0,2 eta (**)	0,0	(**)	(**)	7,5	2,0	0,8	14,3	100,0
2012	18,2	52,4	2,7	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	8,8	2,1	0,9	14,7	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.24. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIO BIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
2006	13.117 eta (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
2007	14.156 eta (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
2008	14.899 eta (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
2009	15.224 eta (*)	(*)	333	365	7.527	25.071
%						
2004	56,61	6,85	1,31	2,02	33,21	100,00
2005	55,88	8,47	1,55	2,02	32,09	100,00
2006	57,66 eta (*)	9,03	1,38	1,68	30,22	100,00
2007	58,25 eta (*)	(*)	1,32	1,60	30,84	100,00
2008	60,04 eta (*)	(*)	1,21	1,46	30,15	100,00
2009	60,72 eta (*)	(*)	1,33	1,46	30,02	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIO BIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraio	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgai itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai aireko garraio	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. best. e ekintza	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11etay (**)	(**)	181	162	-	-	-	6.249 eta (**)	23.424 eta (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	22	11 eta (**)	381	241	(**)	1.383	1.211	428	3.222	22.092 eta (**)
2011	4.781	8.782	747	29	23	22 eta (**)	293	71	(**)	1.464	1.238	368	3.167	20.985 eta (**)
2012	4.833	8.383	721	34	23	20 eta (**)	378	101	0	1.562	1.131	666	3.273	21.125 eta (**)
%														
2009	15,6	46,7	3,2	(**)	(**)	0,0 eta (**)	(**)	0,8	0,7	-	-	-	26,7 eta (**)	100,0
2010	21,6	43,2	3,1	(**)	0,1	0,0 eta (**)	1,7	1,1	(**)	6,3	5,5	1,9	28,3 eta (**)	100,0
2011	22,8	41,8	3,6	0,1	0,1	0,1 eta (**)	1,4	0,3	(**)	7,0	5,9	1,8	15,1	100,0
2012	22,9	39,7	3,4	0,2	(**)	(**)	1,8	0,5	0,0	7,4	5,4	3,2	15,5	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

7.25. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009	2.978.407	68,7	5,1	4.335.283	7,4	58.529.576
2010	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	
2010	2.708.338	93,2	4,6	2.905.278	4,9	59.050.704
2011	2.818.285	93,7	4,7	3.008.132	5,0	60.010.691
2012 ^(a)	2.784.280	94,1	4,9	2.959.490	5,2	57.229.244

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.26. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
2003	2,2	5,8	6,0
2004	6,5	6,8	7,6
2005	7,6	2,9	6,4
2006	8,1	8,0	7,4
2007	7,0	6,3	8,1
2008	4,2	4,1	4,0
2009	0,3	0,9	-5,1
2010	-1,8	-0,5	0,9

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2010	--	--	--
2011	4,1	3,5	1,6
2012 ^(a)	-1,2	-1,6	-4,6

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.27. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	356.530	3,8	9.401.602
2011	353.522	3,7	9.585.037
2012(a)	350.053	3,8	9.186.125

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.28. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010	0,6	2,1

(%)

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	-0,8	2,0
2012(a)	-1,0	-4,2

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.29. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	763.756	4,0	19.255.687
2011	807.818	4,1	19.602.800
2012 ^(a)	800.514	4,3	18.710.472

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.30. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010	-5,3	0,5

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	5,8	1,8
2012 ^(a)	-0,9	-4,6

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.31. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	1.588.052	5,2	30.393.415
2011	1.656.945	5,4	30.822.854
2012 ^(a)	1.633.713	5,6	29.332.647

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.32. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010	-0,4	0,7

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	4,3	1,4
2012 ^(a)	-1,4	-4,8

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.33. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiariaren hiriko garraio erregularra, bidaiariaren errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiariaren lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
EUROAK, MILAKOTAN							
2010	487.850	943.203	150.553	92.931	56.303	977.498	2.708.338
2011	532.960	962.191	164.619	93.826	56.192	1.008.497	2.818.285
2012 ^(a)	545.218	948.896	158.907	84.819	52.584	993.855	2.784.280
%							
2010	18,01	34,83	5,56	3,43	2,08	36,09	100,0
2011	18,91	34,14	5,84	3,33	1,99	35,78	100,0
2012 ^(a)	19,58	34,08	5,71	3,05	1,89	35,70	100,0

¹ Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiariaren lurreko garraioa: bidaiariaren hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiariaren garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.34. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
EUROAK, MILAKOTAN							
2010	64.827	144.726	5.429	2.168	0	139.380	356.530
2011	68.406	137.469	7.657	1.538	0	138.452	353.522
2012 ^(a)	69.117	135.269	7.458	1.263	0	136.945	350.053
%							
2010	18,18	40,59	1,52	0,61	0,00	39,09	100,0
2011	19,35	38,89	2,17	0,44	0,00	39,16	100,0
2012 ^(a)	19,74	38,64	2,13	0,36	0,00	39,12	100,0

¹ Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.35. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16		7,81	0,36	0,14	33,54	100,00
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43.67	13.24	7.06	0.33	0.16	35.53	100.00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiariaren hiriko garraio erregularra, bidaiariaren errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiariaren lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
EUROAK, MILAKOTAN							
2010	120.500	336.769	52.650	6.043	7.673	240.121	763.756
2011	133.552	350.197	57.469	5.230	7.283	254.087	807.818
2012 ^(a)	135.996	345.745	56.205	5.465	6.708	250.396	800.514
%							
2010	15,78	44,09	6,89	0,79	1,00	31,44	100,0
2011	16,53	43,35	7,11	0,65	0,90	31,45	100,0
2012 ^(a)	16,99	43,19	7,02	0,68	0,84	31,28	100,0

¹ Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiariaren lurreko garraioa: bidaiariaren hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiariaren garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.36. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52		7,16	2,76	4,20	39,36	100,00
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
EUROAK, MILAKOTAN							
2010	302.523	461.708	92.474	84.720	48.630	597.997	1.588.052
2011	331.002	474.525	99.493	87.058	48.909	615.958	1.656.945
2012 ^(a)	340.105	467.882	95.245	78.091	45.877	606.514	1.633.713
%							
2010	19,05	29,07	5,82	5,33	3,06	37,66	100,0
2011	19,98	28,64	6,00	5,25	2,95	37,17	100,0
2012 ^(a)	20.82	28.64	5.83	4,78	2.81	37.12	100.0

¹ Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA

7.2.1. Garraio-eskaintza7.37. taula EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
DENTSITATEA (m/km ²) ¹				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8

¹ Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). 2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiako tartea bi aldiz zenbatu zelako.

7.38. taula Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobideak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
DENTSITATEA (m/km ²)				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.39. taula Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	95	120	1.193	1.412
DENTSITATEA (m/km ²)				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.40. taula Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
DENTSITATEA (m/km ²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). 2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiko tartea bi aldiz zenbatu zelako.

7.41. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7
2012	955.937	0,0	109.202	2,7	190.759	-1,6	3.157	0,2	7.821	-5,8	42.228	-0,1	1.309.104	0,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.42. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4
2012	149.099	0,3	13.073	3,1	31.684	-2,1	554	2,8	1.232	-7,0	7.748	0,2	203.390	0,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.43. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8
2012	306.729	0,4	49.944	2,8	68.830	-1,8	871	-0,3	2.949	-6,1	15.390	0,5	444.713	0,2

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.44. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.45. taula Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)

(autoak 1.000 biztanleko)

URTEA / LURRALDEA	Araba	Gipuzkoa	Bizkaia	EAE
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	447,3	416,1	412,7	418,7
2007	463,4	429,9	427,9	433,6
2008	466,4	430,4	430,1	435,4
2009	465,5	428,3	429,5	434,3
2010	467,0	428,8	431,8	436,0
2011	465,8	430,7	433,7	437,4
2012	462,2	430,7	431,7	435,9

Iturria: Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.46. taula Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)

(aireontzien kopurua)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950
2012	44.879	6.160	5.773	56.699

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskariaa) *Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak*

7.47. taula Bidaia-erien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaia-eriak, milakotan)

(bidaia-eriak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiribusa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriarteko autobusa	Gipuzkoako hiriarteko autobusa	Arabako hiriarteko autobusa	Bilboko metroa	EuskoTran	Renfe ²	EuskoTren	FEVE ³
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	18.111	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.319	1.772
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.941	1.506
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	17.150	1.345
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.691	1.345
2011	26.579	29.217	11.881	28.398	19.772	500	89.616	10.424	20.318	16.070	1.314
2012	25.814	28.963	12.165	28.256	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.336	1.249

¹ 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Goriñe merkataritzea-gunea lotzen zituen linea horrek.

² Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

³ Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak
Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.48. taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiaariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

(bidaiaariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313		
2001	61.990	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.800	49.293	82.715	48.877	245.685	1,0	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.650	47.743	89.292	45.232	248.917	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	42.149	248.623	-0,1	10,3
2010	65.531	47.139	98.383	39.568	250.621	0,8	11,2
2011	67.677	48.670	100.040	37.701	254.088	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.433	250.618	-1,4	11,2

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

b) Errepideko garraioa

7.49. taula Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

(ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

HIRIBURUA/URTEA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	12/11 Δ
Vitoria-Gasteiz													
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	-2,8
Gamarra Nagusia ¹	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	-6,2
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	-5,0
Gometxa	20.358	ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	-4,3
GUZTIRA	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--	--
Donostia²													
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zapatari-Tolosa hiri.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Ospitaleko aldapa	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
GUZTIRA	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Bilbo													
Deustu-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	-2,8
Deustu-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	2,1
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	-3,4
Orueta-Egiriteta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	-0,5
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	-7,4
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	-4,0
Miraflores-Heg. bide ³	34.267	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	-7,1
Zabalburu pl.-Heg. bide	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	2,0
Jesusen Bih.-Heg. bidea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	-4,7
Basurtu-Kastresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	-5,8
Basurtu-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	-4,6
GUZTIRA	342.278	345.055	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	326.112	-3,1

¹ Gasteizen ez daude eskuragarri Gamarra Nagusiko sarbideari buruzko datuak.

² 2009tik aurrera, ez dago Donostiako sarbide nagusietako ibilgailu-kopuruaren daturik.

³ Sarbide horri dagokion 6A neurraketa-estazioa Miribillaren eta Mirafloresen artean dago. Sistema telematikoaren bidez, Miribillaren eta A-8ren arteko zirkulazioa kontrolatu da, eta horrek gorantz aldatu ditu 2005-2009 aldiko zirkulazioak.

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.50. taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Vitoria-Gasteiz		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790	--
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.425	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.531	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3
2012	25.814	-2,9	28.963	-0,9	12.165	2,4	66.942	-1,1

Iturria: Dbus, Bilbobus, Tuvisa. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.51. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / ESPARRUA	Bizkaiko hiriarteko zerbitzua		Gipuzkoako hiriarteko zerbitzua		Arabako hiriarteko zerbitzua ¹	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1999	35.474	--	19.003	--	ez eskur.	--
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	ez eskur.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	28.398	2,5	19.772	4,6	500	-3,1
2012	28.256	-0,5	20.517	3,8	495	-1,0

¹ 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa, Gipuzkoako Foru Aldundia eta Arabako Foru Aldundia. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) Trenbideko garraioa

7.52. taula Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Bilboko metroa	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1995 ¹	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2

¹ Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.53. taula Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

HILABETEA / URTEA	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.
Urtarrila	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.710.731	8,6	7.892.863	9,0
Otsaila	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.499.367	8,4	7.550.717	8,6
Martxoa	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.683.312	9,7	8.165.874	9,3
Apirila	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.993.220	7,8	6.491.388	7,4
Maiatza	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	8.195.908	9,1	8.032.161	9,2
Ekaina	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.679.481	8,6	7.411.664	8,5
Uztaila	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.420.383	7,2	6.521.293	7,4
Abuztua	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.775.166	6,4	5.585.844	6,4
Iraila	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	7.436.533	8,3	6.836.034	7,8
Urria	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.617.943	8,5	7.771.663	8,9
Azaroa	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.914.296	8,8	7.694.369	8,8
Abendua	6.826.999	8,8	7.008.848	8,8	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.690.058	8,6	7.661.217	8,7
GUZTIRA	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.54. taula Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

GELTOKIA / URTEA	2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala
Etxebarri	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7	1.346.288	1,5
Boluet	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5	1.099.182	1,3
Basarrate	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5	2.160.226	2,5
Salututxu	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4	4.687.312	5,3
Alde Zaharra	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1	6.257.809	7,1
Abando	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0	5.960.941	6,8
Mojua	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1	6.221.799	7,1
Indautxu	6.195.720	7,2	6.255.867	7,2	6.281.666	7,2	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1	6.157.792	7,0
San Mames	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5	5.870.713	6,7
Deustu	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3	4.315.724	4,9
Sarriko	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8	2.453.889	2,8
San Inazio	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6	2.325.615	2,7
Lutxana	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2
Erandio	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9	1.693.997	1,9
Astrabudua	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5	1.336.405	1,5
Leioa	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2	1.010.683	1,2
Lamiako	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3
Areet	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9	3.407.329	3,9
Gobela	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0
Neguri	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8
Aiboa	378.658	0,4	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5
Algorta	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8	2.435.747	2,8
Bidezabal	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6	1.409.399	1,6
Berango	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5
Larrabasterra	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5
Sopela	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7
Urduliz	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3
Plentzia	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7
Gurutseta	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1	3.509.099	4,0
Anso	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4	1.250.489	1,4
Barakaldo	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1	3.558.938	4,1
Bagatza	1.727.943	2,0	1.858.581	2,2	1.967.440	2,3	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3	1.899.801	2,2
Urbina	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1
Sestao	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8	2.352.843	2,7
Abatxolo	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9
Portugalete	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4	2.005.450	2,3
Peñota	--	--	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5	1.332.057	1,5
Santurtzi	--	--	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1	2.698.063	3,1
Basauri	--	--	--	--	--	--	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4
Ariz	--	--	--	--	--	--	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2
GUZTIRA	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	89.616.398	100	87.615.087	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2012ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.55. taula Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2002 ¹	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 ²	2.957,9	1,8
2009 ³	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6

¹ 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

² Gasteizko tranbiaren bidaiariak sartzen dira, 2008ko abenduaren 23an Erdialdeko eta Lakuako adarrak martxan jarri zirenetik.

³ 2009ko uztailaren 10ean, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarraren linea berria ireki zen.

Iturria: EuskoTran. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.56. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521
2008	25.785	17.941	1.506	45.232
2009	23.654	17.150	1.345	42.149
2010	21.532	16.691	1.345	39.568
2011	20.318	16.070	1.314	37.702
2012	19.848	15.336	1.249	36.433

¹ Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak

Iturria: Renfe, EuskoTren eta FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.57. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-0,4	-1,7	2,1
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
Δ 80/12	-36,8	-49,3	-23,4	-42,4

¹ Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak

Iturria: Renfe, EuskoTren eta FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

d) Airekoa

7.58. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.219	249	152	2.620
2000	2.528	284	123	2.935
2001	2.475	281	129	2.885
2002	2.451	271	99	2.821
2003	2.842	284	102	3.228
2004	3.391	296	94	3.781
2005	3.842	309	91	4.242
2006	3.871	368	173	4.412
2007	4.281	466	173	4.920
2008	4.169	403	68	4.640
2009	3.652	315	40	4.007
2010	3.883	286	42	4.211
2011	4.044	248	28	4.320
2012	4.167	262	24	4.454

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.59. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,1	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-18,9	12,0
2001	-2,1	-1,0	4,3	-1,7
2002	-1,0	-3,5	-23,2	-2,2
2003	16,0	4,7	3,1	14,5
2004	19,3	4,1	-7,3	17,1
2005	13,3	4,5	-3,2	12,2
2006	0,8	19,2	89,4	4,0
2007	10,6	26,8	0,1	11,5
2008	-2,6	-13,6	-61,0	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-40,9	-13,6
2010	6,3	-9,3	4,8	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,0	2,6
2012	3,0	5,8	-13,9	3,1
Δ 92/12	201,7	162,0	-89,4	160,9

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

e) *Itsasokoa*

7.60. taula Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Linea erregularra			Itsas bidaiak				Guztira	Urteko Δ (%)
	Ontzirat.	Lehorrerat.	Guztira	Ontzirat.	Lehorrerat.	Bidean	Guztira		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,2

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.2.3. Salgai-garraioaren eskariaa) *Errepideko garraioa*

7.61. taula EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Eskualde barneko garraioa ¹				Eskualde arteko garraioa ²		Nazioarteko garraioa		EAE, guztira	
	Udalerri barnekoa ³	Udalerri artekoa	Guztira	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1

¹ EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerri arteko garraioa eta udalerri barneko garraioa sartzen dira).

² EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

³ 2002ko metodologia-aldaketaren ondorioz, urte horretatik aurrera sartu da udalerri barneko garraioa inkestan.

Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

7.62. taula Garraiatutako salgaien kantitatea 2012n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	433	441	875
Aragoi	1.878	2.149	4.027
Asturias	720	1.049	1.769
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.091	3.321	5.412
Gaztela-Mantxa	519	437	955
Gaztela eta Leon	3.704	3.879	7.583
Katalunia	1.741	1.920	3.661
Valentziako Erkidegoa	741	968	1.710
Extremadura	109	173	282
Galizia	1.020	1.242	2.262
Madril	1.564	1.617	3.181
Murtzia	164	177	341
Nafarroa	3.618	3.391	7.008
Errioxa	995	1.538	2.533
Ceuta eta Melilla	..	..	..
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA	19.298	22.301	41.599

(..)Errepideko garraioaz ari garenez, uharteetan dauden autonomia-erkidegoekin edota Ceuta eta Melillarekin ez dago fluxu esanguratsurik, baina haien balioak "Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA" atalean jasota daude.

Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

b) Trenbideko garraioa

7.63. taula FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	303,7	--
1991	270,1	-11,1
1992	283,5	5,0
1993	275,8	-2,7
1994	286,9	4,0
1995	256,5	-10,6
1996	145,4	-43,3
1997	58,6	-59,7
1998	132,4	125,9
1999	65,3	-50,7
2000	107,6	64,8
2001	97,4	-9,5
2002	96,4	-1,0
2003	62,9	-34,8
2004	72,9	15,9
2005	41,9	-42,5
2006	63,6	51,8
2007	67,0	5,3
2008	41,6	-37,9
2009	42,9	3,1
2010	102,7	139,4
2011	126,2	22,9
2012	90,5	-28,3
Δ 90/12	--	-70,2

Iturria: FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) Airekoa

7.64. taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,4	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,1	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,1	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,1	23,0
1999	3.573,7	-1,6	179,0	-16,0	39.917,7	-5,6	43.670,4	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,7	-10,8	39.824,5	-8,8
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,8	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,3	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,2	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
Δ 92/12		-33,7		-86,9		3.632,1		703,1

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

d) *Itsasokoa*

7.65. taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
Δ 90/12	--	-1,9	--	-18,9	--	-3,8

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.66. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
Δ 90/12	--	4,2	--	41,5	--	-90,7	--	-42,5	--	-1,9

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.67. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Tokiko garraioa	Hornidura	GUZTIRA
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0
2008	70,5	25,9	3,2	0,4	100,0
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0
2010	68,6	28,5	2,5	0,4	100,0
2011	66,6	32,6	0,5	0,4	100,0
2012	63,5	34,6	1,5	0,4	100,0

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.68. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
Δ 90/12	--	33,0	--	31,3	--	62,2	--	74,8	--	18,9

Iturria: Pasaiaiko Portuko Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.69. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	GUZTIRA
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,3	31,7	0,8	0,2	100,0
2009	61,5	37,1	1,0	0,5	100,0
2010	60,4	38,1	1,0	0,5	100,0
2011	59,3	39,0	1,0	0,7	100,0
2012	62,4	35,9	0,9	0,8	100,0

Iturria: Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.70. taula Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
2012	255,2	2,2
Δ 90/12		74,8

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

7.3.1. Istripuak

7.71. taula Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2011 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

(kopurua eta ehunekoak)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	00/12 Δ
ARABA														
Biktima-dun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	-32,9
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	-78,8
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	-12,8
ZAURITUAK, GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	-36,0
HILDAKOAK, GUZTIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	11	-71,1
BIZKAIA														
Biktima-dun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	-45,8
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	-72,8
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	-47,6
ZAURITUAK, GUZTIRA	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	1.966	1.814	1.750	1.500	-51,1
HILDAKOAK, GUZTIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	-59,1
GIPUZKOA														
Biktima-dun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	24,9
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	-66,2
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	33,0
ZAURITUAK, GUZTIRA	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	1.437	1.331	1.325	1.281	4,1
HILDAKOAK, GUZTIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	-76,7
EAE														
Biktima-dun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	-27,3
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	-71,9
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	-25,9
ZAURITUAK, GUZTIRA	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	3.940	3.597	3.525	3.227	-35,4
HILDAKOAK, GUZTIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	52	-68,3

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.72. taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(pertsona-kopurua)

	Hildakoak								Larri zaurituak								Arin zaurituak							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ARABA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	2	6	5	1	1	1	2	3	14	15	21	12	18	15	17	9	43	42	35	40	35	26	43	39
Ibilgailu arinak	24	13	15	16	7	8	6	5	90	74	64	46	55	41	28	37	546	465	520	419	394	342	338	337
Ibilgailu astunak	1	0	2	2	2	0	2	1	3	7	8	4	4	0	2	2	27	19	44	17	23	19	15	13
Oinezkoak	2	4	0	3	1	1	1	0	8	5	3	2	3	0	3	3	8	11	3	4	2	7	2	4
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	2	0	0	0	1	4	1	6	3	3	2	2	1
GUZTIRA	29	23	22	22	11	10	11	9	116	103	100	66	80	56	50	52	628	538	608	483	457	396	400	394
BIZKAIA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	6	6	5	6	4	3	5	8	72	44	61	51	49	28	44	38	301	275	270	222	249	215	255	213
Ibilgailu arinak	14	24	13	11	15	15	14	15	117	110	108	90	88	64	55	55	2238	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086
Ibilgailu astunak	1	2	0	2	1	0	0	0	7	5	7	11	4	2	4	5	62	64	48	55	29	37	68	33
Oinezkoak	15	1	8	2	4	4	2	4	33	22	18	24	15	22	12	14	96	80	65	76	62	61	60	49
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	3	1	1	2	1	2	7	10	5	2	3	5	6	5
GUZTIRA	36	33	26	22	24	22	21	27	230	185	197	177	157	118	116	114	2.704	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386
GIPUZKOA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	12	4	8	9	6	5	5	4	62	50	44	63	64	43	60	50	232	257	317	233	240	249	239	219
Ibilgailu arinak	17	22	14	14	9	11	7	9	131	125	105	92	76	78	50	46	1352	1.211	1.184	1.129	962	825	891	856
Ibilgailu astunak	3	2	2	1	2	1	4	1	10	14	17	8	10	13	4	8	57	73	55	62	37	45	34	32
Oinezkoak	4	8	8	7	2	3	4	0	22	21	26	18	18	20	15	16	43	66	54	56	28	49	30	43
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	4	4	0	2	9	2	10
GUZTIRA	36	36	32	32	19	20	20	14	225	212	193	182	168	154	129	121	1.684	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160
EAE																								
Bi gurgileko ibilgailuak	20	16	18	16	11	9	12	15	148	109	126	126	131	86	121	97	576	574	622	495	524	490	537	471
Ibilgailu arinak	55	59	42	41	31	34	27	29	338	309	277	228	219	183	133	138	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279
Ibilgailu astunak	5	4	4	5	5	1	6	2	20	26	32	23	18	15	10	15	146	156	147	134	89	101	117	78
Oinezkoak	21	13	16	12	7	8	7	4	63	48	47	44	36	42	30	33	147	157	122	136	92	117	92	96
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	2	0	0	0	0	2	8	8	4	1	2	1	4	16	15	15	5	8	16	10	16
GUZTIRA	101	92	80	76	54	52	52	50	571	500	490	425	405	328	295	287	5.016	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2012

7.73. taula Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimadunak								Biktimarik gabeak								Ibilgailuak, guztira							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ARABA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	55	62	61	54	49	44	61	51	20	16	11	18	25	28	26	11	75	78	72	72	74	72	87	62
Ibilgailu arinak	608	559	574	476	448	413	392	372	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774	1692
Ibilgailu astunak	152	128	144	112	86	87	73	94	292	433	531	439	364	307	265	246	444	561	675	551	450	394	338	340
Bestelako ibilgailuak	13	19	23	18	22	17	17	21	291	268	305	310	310	369	485	492	304	287	328	328	332	386	502	513
GUZTIRA	828	768	802	660	605	561	543	538	1.903	2.076	2.394	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	2.731	2.844	3.196	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607
BIZKAIA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	372	297	321	262	307	253	317	286	119	107	138	105	75	83	88	95	491	404	459	367	382	336	405	381
Ibilgailu arinak	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204
Ibilgailu astunak	348	329	334	292	235	210	247	184	810	796	769	592	383	337	411	586	1.158	1.125	1.103	884	618	547	658	770
Bestelako ibilgailuak	26	30	28	17	17	20	27	23	183	162	182	129	126	158	141	81	209	192	210	146	143	178	168	104
GUZTIRA	3.694	3.152	3.046	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	5.758	5.093	4.965	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	9.452	8.245	8.011	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459
GIPUZKOA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	294	319	363	308	335	303	310	268	154	137	130	134	109	105	107	76	448	456	493	442	444	408	417	344
Ibilgailu arinak	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611
Ibilgailu astunak	369	403	342	334	269	217	247	172	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	958	658	404	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175	905	576
Bestelako ibilgailuak	22	18	11	14	11	16	11	19	103	77	81	87	96	87	80	159	125	95	92	101	107	103	91	178
GUZTIRA	2.581	2.553	2.539	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	8.296	7.607	7.659	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	10.877	10.160	10.198	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709
EAE																								
Bi gurpileko ibilgailuak	721	678	745	624	691	600	688	605	293	260	279	257	209	216	221	182	1.014	938	1.024	881	900	816	909	787
Ibilgailu arinak	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507
Ibilgailu astunak	869	860	820	738	590	514	567	450	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686
Bestelako ibilgailuak	61	67	62	49	50	53	55	63	577	507	568	526	532	614	706	732	638	574	630	575	582	667	761	795
GUZTIRA	7.103	6.473	6.387	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	15.957	14.776	15.018	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	23.060	21.249	21.405	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3.2. Energia-kontsumoa

7.74. taula Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera

Ktpb (petrolio-tona baliokideak, milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6
GARRAIOA, GUZTIRA	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.703
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA, GUZTIRA	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104
ELEKTRIZITATEA													
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15
Errepideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA, GUZTIRA	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15
GUZTIRA													
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15
Errepideko garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6
GARRAIOA, GUZTIRA	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.763	1.739	1.822

Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3.3. Ingurumena

7.75. taula Lurzoruaren okupazioa. EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EAE						
Guztira	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492
Ekipamenduak	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350
Eremu libreak	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.723	8.708	8.822	9.355	8.436	8.688
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	590	588	585	581	594	600
- Aireportuak ²	809	809	810	916	603	599
- Portuak ²	327	331	331	835	253	273
Oinarrizko azpiegiturak	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	5.396
ARABA						
Guztira	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505
Ekipamenduak	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176
Eremu libreak	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.682	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	165	162	161	162	162	165
- Aireportuak ²	281	281	283	392	283	283
- Portuak ²	0	0	0	0	0	0
Oinarrizko azpiegiturak	258	259	263	263	259	273
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	3.279
BIZKAIA						
Guztira	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980
Ekipamenduak	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940
Eremu libreak	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	3.749	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	204	205	205	203	203	203
- Aireportuak ²	488	488	488	487	282	278
- Portuak ²	170	173	172	674	152	173
Oinarrizko azpiegiturak	547	551	559	605	604	613
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.020
GIPUZKOA						
Guztira	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007
Ekipamenduak	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234
Eremu libreak	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.291	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	221	221	219	216	228	232
- Aireportuak ²	40	40	40	38	38	38
- Portuak ²	157	158	159	160	100	100
Oinarrizko azpiegiturak	210	247	245	255	290	303
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.097

¹ Sailkapen hori lurzoruaren kalifikazioari dagokio.² 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jardura ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Udalplana.



Iturriak eta Bibliografia

ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegitura Administrazioa - ADIF.
http://www.adif.es/eu_ES/index.shtml
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.
<http://www.aparkabisa.com>
- ▶ Arasur.
<http://www.arasur.es/>
- ▶ Euskal Untzijabeen Elkarte - Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritza.
<http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/eu/index.jsp>
- ▶ Pasaiaiko Portuko Agintaritza.
<http://www.puertopasajes.net/eu/index.php?lang=eu>
- ▶ Bilboko Udala.
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Donostiako Udala.
<http://www.donostia.org/taxo.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=eus>
- ▶ Gasteizko Udala.
<http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&accion=home&accionWe001=ficha>
- ▶ Bilbobus.
http://www.bilbao.net/cs/Satellite?cid=1279132680834&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_detallePagina
- ▶ Bizkaibus.
http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=EU
- ▶ Estatuko Aldizkari Ofiziala.
<http://www.boe.es/index.php?lang=eu>
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.
<http://www.lehendakaritza.ejgv.euskadi.net/r48-bopv2/eu/bopv2/datos/Azkena.shtml>
- ▶ Gasteizko Garraio Zentroa
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.
<http://www.dbus.es/eu>
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa (Cotrabi).
http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_eu.htm

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Garraio Sailburuordetza.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Ingurumena eta Lurralde Plangintza.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-home/eu/>
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Arabako Foru Aldundia.
http://www.alava.net/cs/Satellite?language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_home
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.
http://www.bizkaia.net/home2/eu_index.asp
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.
<http://www.gipuzkoa.net>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.
<http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Garraio Sailburuordetza.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/eu/>
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/
- ▶ Trafikoko Zuzendaritza Nagusia (DGT).
<http://www.dgt.es/es/>
- ▶ Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Transpo rte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/default.htm
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea (EEE). Energia Datuak.
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos.aspx?lang=eu-ES>
- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
 - Economy and Finance Statistics (Eurostat).
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database
 - Structural Business Statistics. Eurostat.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database
- ▶ Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca - ETS.
<http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/eu/>
- ▶ EuskoTren.
<http://www.euskotren.es/eu>

- ▶ Eustat.
<http://eu.eustat.es>
 - Kontu Ekonomikoak. Eustat.
http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Input-Output_esparrua/subarbol.html#axzz2Lu0fGzwj
 - Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.
http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_30/opt_1/tipo_7/ti_Jarduera_ekonomikoen_gida_zerrenda.html_y_establecimientos/temas.html#axzz2Lu0fGzwj
 - Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak 2008. Eustat.
http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html
 - Biztanleria jardueraren arabera sailkatzeko inkesta. Eustat.
http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_57/opt_1/tipo_1/ti_Biztanleria_jardueraren_arabera_sailkatzeko_inkesta/temas.html
- ▶ Espainiako Trenbideen Enpresa Publikoa-FEVE.
<http://www.feve.es/>
- ▶ Automobilgintza Ikerketen Institutua.
<http://www.ideauto.es/>
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala - INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
<http://www.irfnet.org/>
- ▶ Arabako Hiriarteko Autobusak.
http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_SinContenido
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Kontseiluari eta Parlamentuari egindako jakinarazpena.
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- ▶ Metro Bilbao.
<http://www.metrobilbao.net/eu?language=1>
- ▶ Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/default.htm?lang=eu
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.
<http://www.minetur.gob.es/eu-ES/Paginas/index.aspx>
- ▶ Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2012ko Edukieren Plana.
http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=eu_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2012ko Edukieren Plana.
http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem_Codigo=6&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6

2012KO EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA



- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren Edukieren Plana.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.com/EU/viajeros/index.html>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema - GIS (EUSGABE).
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak - Tuvisa.
http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=3cd3619b_11cc0f19a54_7ff1&aplicacion=w_b021&id=&tabla=contenido
- ▶ Zaisa.
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php?lang=eu>

BIBLIOGRAFIA

- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.trafiko.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXEAnjAwgAykeaxRvgAl4GBHSHg-wzi_f38QwzDTR2dHc0CTQ1c_bxsoSZAJHHY76fR35uqn5BboRBlomjlgDpaXNK/dl3/d3/L0lDUWtrQSEhL3dLb0JERU5nL1lDeGZ3QSEhL2V1/
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/eu_16281/costes_externos.html
- ▶ *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. (2010ean argitaratua)
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/eu_def/costesexternos_2008.html
- ▶ *Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020*. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/eu_9688/pma_2002_2006.html
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html
- ▶ *Bidaieri Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/eu_13016/mugikortasunaren_emailzak_2005.html
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2013*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2013. urtea.
<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
- ▶ *Euskadi Energia, Energia Datuak, 2012*. Energiaren Euskal Erakundea
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos/EUSKADI-ENERGIA-2011.aspx?lang=eu-ES>
- ▶ *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2012*. Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2013. urtea.
http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6%7C6317%7C6322
- ▶ *EAEko Garraio Eskaeraren Irudia. 2006. urtea*. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/eu_def/imagen_demanda_transportes.html

- ▶ *EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea.* Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html
- ▶ *Ingurumen adierazleak 2007.* Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila. Eusko Jaurlaritzak. 2008. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/libro/informe_indicadores/eu_10186/adjuntos/2007.pdf
- ▶ *Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2011.* Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritzak. 2013. urtea.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-12592/eu/>
- ▶ *Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna.* Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritzak. 2002. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf
- ▶ *EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2010-2014.* Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritzak.
https://www.irekia.euskadi.net/assets/a_documents/301/Plan_estrategikoa_euskara.pdf?1274266756
- ▶ *Garraioa 2050.* Europar Batasuna. 2011.
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf
- ▶ *“Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea” Europako Batzordearen lan-dokumentua*
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011SC0391:EN:NOT>