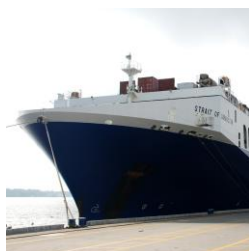
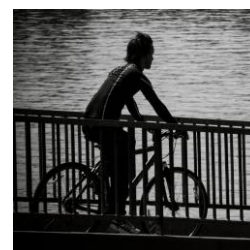
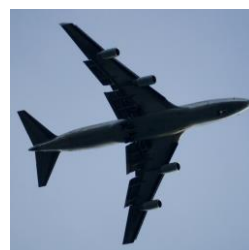


Euskadiko Garraioaren Panoramika

2013



Euskadiko Garraioaren Panoramika 2013

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 bibliografia-erregistroa Eusko Jurlaritzaren *Bibliotekak* sarearen katalogoan aurki daiteke: <http://www.bibliotekak.euskadi.net/WebOpac>

Argitaraldia:	1.a, 2014ko abendua
Ale-kopurua:	150 ale
©	Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa Ingurumen eta Lurralde Politika Saila
Internet:	www.euskadi.net
Argitaratzailea:	Eusko Jurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Egilea, eta diseinua eta maketazioa:	 DEPHI MATICA
Itzulpena:	Antton Olano Irurtia
Gainbegiratze eta zuzentze lanak:	Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE
Inprimaketa:	Eusko Jurlaritzaren Inprenta eta Erreprografia Zerbitzua Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Lege-gordailua:	VI 334-2012

AURKEZPENA

Garraio-jarduera gure lurraldeko zutabe oinarritzako bat da eta, jakina denez, garrantzi handiko eragina dauka ekonomian, gizartean eta ingurumenean. Hori dela eta, behar-beharrezkoa da Euskadiko garraioaren azken urteotako egoera eta eboluzioari buruzko irudi globala eta –aldi berean, bere alderdirik garrantzitsuenetan– zehatza izatea. Eta hala, orain hemen aurkezten dugun txosten hau zeregin hori betetzera dator, hain zuzen.

Alde batetik, datu ekonomikoek erakusten digutenez, garraio-jarduera barne hartzen duen sektoreak, euskal ekonomia osoak bezala, atzera egin du 2013an zehar, bai establezimendu kopuruari dagokionez, bai enpleguari egindako ekarpenari dagokionez: %4,3 eta %3,8, hurrenez hurren. Aitzitik, sektore horrek sortu duen Balio Erantsi Gordinak (BEGd) aurreko urtekoaren mailari eutsi dio ia, %0,15 baino ez baitu egin behera.

Salgaien joan-etorria %3,1 gutxitu da, aurreko urtekoarekin alderatuta. Azpimarratzekoa da errepidez garraiatutako tona kopuruaren gainbehera (-%4,7), eskualde barruko garraioak (-%2,7) eta eskualde arteko garraioak (-%6,7) behera egin izanak eragina gehienbat. Beste garraio modu batzuek, berriz, joan-etorri gehiago egin dituzte: trenbide-garraioak +%3,4, aireko garraioak +%8,4, eta portu-jarduerak +%1,4.

Pertsonen garraioari dagokionez, autobus- eta tren-zerbitzu publikoak erabiliz egindako joan-etorriak %1,2 gutxitu dira 2013an, aurreko urtearekin alderatuta. Joan-etorriek behera egin zuten horren aurreko urtean ere, eta, beraz, irauli egin da duela hamar urte baino gehiagotik hona izandako goranzko joera.

Testuinguru orokor horretan, Euskadin garraio eredu gero eta jasangarriago bat lortzeko helburua berretsi beharra daukagu garraio-politiketan, eta horrek banaketa modala orekatzeko eta garraio-moduen arteko elkar eragingarritasuna errazteko erantzukizuna dakar berekin, bai pertsonen irisgarritasuna hobetzeko, bai ekonomiaren lehiakortasuna bultzatzeko. Eta, ildo horretan, eta helburu horrekin, konpromiso sendoa hartu behar dugu denok, administrazio guztiek gehienbat, intermodalitatea sustatzeko beharrezkoak diren oinarritzko azpiegitura estrategikoak bermatzeko eta haien ahalmen guztia baliatzeko, hala gure lurraldeko aireportuen kasuan, nola trenbide-korridore berrian abiadura handia ezartzeko orduan. Izan ere, korridore horrek onurak ekarriko dizkigu ardatz atlantikoko eskualde eta herrialde guztiei, haien inguruneari eta, horrekin, Europa osoari; horretaz gainera, hiru lurralde historikoetako hiriburuak ardatz baten inguruan egituratzeko ere balioko du. Eta premisa hori bera baliatuz, administrazio guztien erantzukizunak eta konpromisoak ahalbidetuko digu garraioaren arloan etorkizunean izango ditugun erronka eta proiektu desberdinen konponbidean sendotasunez aurrera egin ahal izatea.

Bukatzeko, eskerrak eman nahi dizkiegu urtez urte txosten hau egiteko informazioa bidaltzen diguten administrazio eta erakunde guztiei. Haiei zuzenduta dago batez ere lan hau, Euskadiko garraioa eta mugikortasuna zertan diren hobeto ulertzeko lagungarri izango delakoan.

ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA
INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUA

AURKIBIDEA

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	33
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak	33
b) Prezioen bilakaera	39
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2013AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK	42
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak	42
a) Zuzentarauak	42
b) Erregelamenduak.....	42
1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak.....	45
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak	45
2. GARRAIOAREN ESKAINTZA EAE-N.....	47
2.1. ERREPIDEKO GARRAIOA	50
2.2. TREN BIDEZKO GARRAIOA	57
2.2.1. Adif Trenbide Azpiegituren Administrazioa.....	58
2.2.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea: EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.	60
2.2.3. EAEko trenbide-sare berria - ETS eta Adif	65
2.3. AIREKO GARRAIOA	67
2.4. ITSASOKO GARRAIOA	68
2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA	71
2.6. BIZIKLETA	71
2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK.....	73
2.7.1. Gasteizko Garraio Zentroa	73
2.7.2. Arasur	74
2.7.3. Aparkabisa.....	75
2.7.4. Zaisa.....	76
2.8. GELTOKI INTERMODALAK	77
3. GARRAIOAREN ESKARIA 2013	79
3.1. BIDAIA-RIEN GARRAIOA	81
3.1.1. Magnitude nagusiak	81
a) EAE	81
b) Lurraldearen arabera	85
3.1.2. Errepideko garraioa	88
a) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna	88
b) Garraiobide kolektibo bidezko mugikortasuna	91

3.1.3.	Tren bidezko garraioa.....	95
a)	Hiriko / metropoli inguruko garraioa	95
b)	Hiriarteko garraioa	97
c)	Eskualde arteko garraioa	99
3.1.4.	Aireko garraioa	102
3.1.5.	Itsasoko garraioa	106
3.1.6.	Kable bidezko garraioa	107
3.1.7.	Beste batzuk	108
3.2.	SALGAIEEN GARRAIOA	109
3.2.1.	Errepideko garraioa	111
3.2.2.	Tren bidezko garraioa.....	114
3.2.3.	Aireko garraioa	120
3.2.4.	Itsasoko garraioa.....	124
4.	GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK.....	133
4.1.	GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK	135
4.1.1.	Istripuak	136
4.1.2.	Bideko pilaketak	140
4.1.3.	Ingurumena.....	144
a)	Zarata	144
b)	Klima-aldaketa	145
c)	Energia-kontsumoa.....	152
d)	Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk	156
4.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK.....	159
5.	AURREKO GARRAIO IRAUNKORRAREN GIDA PLANAREN HELBURUAK 2002-2012: 2013KO JARDUERAK	165
5.1.	EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK	167
5.2.	AURREKO GARRAIO GIDAPLANAREN HELBURUAK ETA ESTRAEGIAK	168
5.3.	EUSKADIRAKO GARRAIO-EREDU IRAUNKOR BATERANTZ	172
5.4.	2013KO JARDUERAK	172
6.	EAEKO GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK.....	179
6.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK.....	181
6.2.	ADIERAZLE SOZIALAK	182
6.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK	183
7.	ESTATISTIKAKO ERANSKINA	185
7.1.	ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA.....	187
7.1.1.	Establezimendu-kopurua	187
7.1.2.	Enplegua	199
7.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)	211
7.2.	GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA	219
7.2.1.	Garraio-eskaintza.....	219

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Garraioaren eskaintza

3. Garraioaren eskaria

4. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

5. Garraio Iraunkorraren Gida planaren helburuak

6. Funtsezko adierazleak

7. Estatistikako eranskina

7.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria	229
a)	Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak	229
b)	Errepideko garraioa	231
c)	Trenbideko garraioa	233
d)	Airekoa	239
e)	Itsasokoa	240
f)	Kablezkoa	241
g)	Bestelakoak	241
7.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria	242
a)	Errepideko garraioa	242
b)	Trenbideko garraioa	243
c)	Airekoa	245
d)	Itsasokoa	246
7.3.	GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA	252
7.3.1.	Istripuak	252
7.3.2.	Energia-kontsumoa	255
7.3.3.	Ingurumena	256

ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA 257

ITURRIAK 259

BIBLIOGRAFIA..... 263

TAULA AURKIBIDEA

1.1. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2012-2013 aldian	35
1.2. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2013an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.....	37
1.3. taula	Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2012-2013	38
1.4. taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2010 eta 2013 artean.....	39
1.5. taula	EAEko KPI, taldeka. 2010-2013	40
1.6. taula	EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2010-2013	41
2.1. taula	EAEko garraio-sistema.	49
2.2. taula	EAEko errepide-sarea 2013an, errepide-motaren arabera.	51
2.3. taula	Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-27n, 2011-2013 aldian.	52
2.4. taula	Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2011-2013 bitartean.	54
2.5. taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2013an.....	55
2.6. taula	Motorizazio-indizea Europan, 2011n eta 2012an ¹	56
2.7. taula	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2013an.	57
2.8. taula	Adifen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, Trenbide Sare Konbentzionala. 2013.	58
2.9. taula	Renfe Zabalera Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2011-2013 aldikoak.....	59
2.10. taula	Egun, EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2011-2013 aldiko oinarritzko datuak.....	61
2.11. taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2011-2013 aldian.	63
2.12. taula	EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2013ko oinarritzko datuak.	65
2.13. taula	Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa ¹ 1995 eta 2013 artean.	68
2.14. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2013 artean.	69
2.15. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2010-2013 aldian.....	69
2.16. taula	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.....	71
2.17. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2013ko abenduan).	72
2.18. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2013an.....	72
2.19. taula	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2013an.....	73
2.20. taula	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera. 2011-2013	74
2.21. taula	Arasurreko jardueraren bilakaera. 2011-2013	74
2.22. taula	Aparkabisako jardueraren bilakaera. 2011-2013	75
2.23. taula	ZAISaren jardueraren bilakaera.2011-2013	76
3.1. taula	Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2013 aldian.....	84
3.2. taula	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian.	85
3.3. taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian.....	85
3.4. taula	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2011	87
3.5. taula	Hiriburuaren barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2011.....	88

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

3.6. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2013 artean.	92
------------	--	----

1. Testuinguru orokorra

3.7. taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2013 artean	94
3.8. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2013 artean.	97
3.9. taula	Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2013 artean.	99
3.10. taula	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2013an. Abiapuntua eta/edo helmuga.	100

2. Garraioaren eskaintza

3.11. taula	Renfeko bidaiarien probintzia arteko garraioa, zabalera metrikoko trenbide-sarean: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012 ¹	101
3.12. taula	Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2000 eta 2013 artean.	104
3.13. taula	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2007 eta 2013 artean.	107
3.14. taula	Pertsonen kable bidezko garraioa 2007 eta 2013 artean.	108
3.15. taula	Bizkaia Zubiko zirkulazioa 2004 eta 2013 artean.	109
3.16. taula	Bidaiariontzien zirkulazioa 2005 eta 2013 artean.	109
3.17. taula	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2011 eta 2013 artean.	110

3. Garraioaren eskaria

3.18. taula	EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2009 eta 2013 artean.	112
3.19. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2011 eta 2013 artean.	115
3.20. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2013an.	116
3.21. taula	Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruaren bilakaera 2002 eta 2013 artean.	118
3.22. taula	Renfe-Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2012an.	119

4. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

3.23. taula	EuskoTrenek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2013 artean.	120
3.24. taula	Salgaien garraioa aireportuko ¹ , 1980 eta 2013 artean.	122
3.25. taula	Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2013 artean.	126
3.26. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2009 eta 2013 artean, zirkulazio-motaren arabera.	126
3.27. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2010 eta 2013 artean, produktu-motaren arabera.	127

5. Garraio Iraunkorraren Gida planaren helburuak

3.28. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2013an.	130
4.1. taula	Ertzaintzak 2013an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera.	139
4.2. taula	2013an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.	141
4.3. taula	Errepideko pilaketaren bilakaera. 2007-2013	142
4.4. taula	Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2012-13.	143
4.5. taula	Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2012-2013	144

6. Funtsezko adierazleak

4.6. taula	Matrikulazioak ¹ , igorritako CO ₂ -ren arabera. 2010-2013	150
4.7. taula	Matrikulazioak ¹ , erregai-motaren arabera. 2010-2013	151
4.8. taula	Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2013ko abenduaren 31n.	152
4.9. taula	EAEko sistema orokorren lurzorua ¹ (azalera, hektareatan). 2012-2013	158

7. Estatistikako eranskina

7.1. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)	187
7.2. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	188

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren
laburpena

1. Testuinguru
orokorra

2. Garraioaren
eskaintza

3. Garraioaren
eskaria

4. Garraio-jarduerak
sortutako ondorioak eta
joera nagusiak

5. Garraio
Iraunkorraren Gida
planaren helburuak

6. Funtsezko
adierazleak

7. Estatistikako
eranskina

7.3. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)	189
7.4. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	190
7.5. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	191
7.6. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	192
7.7. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	193
7.8. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	194
7.9. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	195
7.10. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	196
7.11. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	197
7.12. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	198
7.13. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	199
7.14. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	200
7.15. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	201
7.16. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	202
7.17. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	203
7.18. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	204
7.19. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	205
7.20. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	206
7.21. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	207
7.22. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	208
7.23. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	209
7.24. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	210
7.25. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	211
7.26. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	211
7.27. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	212
7.28. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	212
7.29. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	213
7.30. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	213
7.31. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	214
7.32. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	214
7.33. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (milaka euro uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	215

7.34. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua).....	216
7.35. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua).....	217
7.36. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua).....	218
7.37. taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	219
7.38. taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	220
7.39. taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	221
7.40. taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	222
7.41. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	223
7.42. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	224
7.43. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	225
7.44. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	226
7.45. taula	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko).....	227
7.46. taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua).....	227
7.47. talua	Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa.....	228
7.48. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan).....	229
7.49. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	230
7.50. taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak).....	231
7.51. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetako autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera.....	232
7.52. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan.....	233
7.53. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	233
7.54. taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	234
7.55. taula	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	235
7.56. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	236
7.57. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan).....	237
7.58. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	238
7.59. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan).....	239
7.60. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	240
7.61. taula	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	240
7.62. taula	Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2013 arteko bilakaera.	241
7.63. taula	Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2002 eta 2013 arteko bilakaera.	241
7.64. talua	Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2003 eta 2013 arteko bilakaera.	241
7.65. taula	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2013 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	242
7.66. taula	Garraiatutako salgaien kantitatea 2013n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan).....	243

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren
laburpena

1. Testuinguru
orokorra

2. Garraioaren
eskaintza

3. Garraioaren
eskaria

4. Garraio-jarduerak
sortutako ondorioak eta
joera nagusiak

5. Garraio
Iraunkorraren Gida
planaren helburuak

6. Funtsezko
adierazleak

7. Estatistikako
eranskina

7.67. taula	Irteera edota helmuga EAEn duten trenbidez garraiatutako merkantzien bolumena. 2002 eta 2013 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	243
7.68. talua	RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2013n, EAE jatorri edota helmugarekin, autonomia erkidegoez sailkatuta (tonak milakotan eta portzentajezko pisua).....	244
7.69. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	245
7.70. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	246
7.71. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	247
7.72. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	248
7.73. taula	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	249
7.74. taula	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	250
7.75. taula	Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	251
7.76. taula	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2013 urteen artean, biktima-kopuruen arabera.....	252
7.77. taula	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	253
7.78. taula	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	254
7.79. taula	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera.....	255
7.80. taula	Lurzoruaren okupazioa. EAeko sistema orokorren lurzorua ¹ (azalera, hektareatan).....	256

GRAFIKO AURKIBIDEA

1.1. grafikoa	Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2013 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009 eta EKS-10) ¹	31
1.2. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren ¹ banaketa 2013an ² (%)	32
1.3. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2013an (%)	32
1.4. grafikoa	Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinen eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2010 (%).....	34
1.5. grafikoa	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren ¹ banaketa 2013an ² , azpisektoreen arabera (%).....	36
3.1. grafikoa	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula ¹ . 2011.	82
3.2. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, arrazoiaren arabera (%).	83
3.3. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera (%).	83
3.4. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011n.	86
3.5. grafikoa	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011 ¹ artean	89
3.6. grafikoa	EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak 2011n: laburpen-mapa.	90
3.7. grafikoa	Kanpotik hiriburuera autoz egindako sarrerak. 2007-2011.	91
3.8. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuera autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2013 artean.....	93
3.9. grafikoa	Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2013 artean.	95
3.10. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2013 artean.....	96
3.11. grafikoa	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2013 artean.....	98
3.12. grafikoa	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2013an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%).....	101
3.13. grafikoa	Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2013 artean.....	102
3.14. grafikoa	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2013an, aireportuaren arabera.	105
3.15. grafikoa	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2013 artean.	106
3.16. grafikoa	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2012an, ehunekotan.	111
3.17. grafikoa	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2013an.	113
3.18. grafikoa	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2013an, ehunekotan.....	114
3.19. grafikoa	Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2013an garraiatutako salgaiak, ehunekotan.....	116
3.20. grafikoa	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2013an, ehunekotan.	117
3.21. grafikoa	Renfek garraiatu dituen eta jatorria ¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2013.	119
3.22. grafikoa	Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2013 artean.	121
3.23. grafikoa	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2013an, aireportuaren arabera.	123
3.24. grafikoa	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2013an (%).	124
3.25. grafikoa	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2013 artean.....	125
3.26. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2013an: salgai-motak, ehunekotan.	129

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Garraioaren eskaintza

3. Garraioaren eskaria

4. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

5. Garraio Iraunkorraren Gida planaren helburuak

6. Funtsezko adierazleak

7. Estatistikako eranskina

3.27. grafikoa	Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2013 artean.	131
3.28. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2013an: salgai-motak.	132
4.1. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%).....	135
4.2. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan).	136
4.3. grafikoa	Ertzaintzak eta Udaltzaingoak ¹ 2000 eta 2013 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak.	137
4.4. grafikoa	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2012an.	138
4.5. grafikoa	Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2013 arteko bilakaera.	140
4.6. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2012 (%).....	148
4.7. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2012 artean (%).	148
4.8. grafikoa	Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2012 artean.	149
4.9. grafikoa	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2003-2013 arteko bilakaera.	153
4.10. grafikoa	EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2013 (%)	154
4.11. grafikoa	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean	154
4.12. grafikoa	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2003-2013	155
4.13. grafikoa	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2003 eta 2013 artean.	156



0

Egindakoaren Laburpena

0. EGINDAKOAREN LABURPENA

Datozen lerrootan Euskadiko garraio-sektorea 2013ko ekitaldian ezaugarritu duten alderdi esanguratsuenak aztertuko dira.

2013an, garraioaren eta posta-jardueren sektoreak euskal ekonomia osoak izan duenaren antzeko bilakaera izan du, bai establezimenduen kopuruak bai enpleguaren kopuruak behera egin baitute, biek ala biek, %4,3 eta %3,8, hurrenez hurren. Beherakada horiek aurreko ekitaldikoak baino nabarmenagoak izan dira, establezimenduen kopurua %1 gutxitu baitzen orduan (2013an, -%4,3) eta establezimendu horiekin lotutako langile kopurua -%0,2 (2013an, -%3,8). Sektore honek ekonomia osoan duen parte hartzeari dagokionez, beherakada txiki bat ikusten da bai establezimenduen kasuan (2012an %6,7koa izatetik, ekitaldi honetan %6,6koa izatera igaro da) bai enpleguaren kasuan (2012an %5ekoa izatetik, 2013an %4,9 izatera igaro da). Garraioen eta posta-jardueren sektorean sortutako balio erants gordinari begiratzen badiogu, beherakada %0,15ekoa izan da, 2012an izandakoa baino nabarmen txikiagoa, gainbehera %1,3koa izan baitzen orduan. Sektorearen bailio erantsi gordinaren atzerakada hori gorabehera, sektoreak ekonomian duen pisua handitu egin da pixka bat, %4,9koa izatetik %5ekoa izatera igaro baita.

Garraio-mota desberdinei dagokionez, azpimarratu beharra dago errepideko garraioa nagusi dela, aurreko urteetan bezala, hura baino garraio-modu jasangarriagoak diren beste batzuen aldean, hala nola trenbideko garraioaren eta itsas garraioaren aldean.

Hauek dira 2013an EAEko garraio-azpiegiturak hobetzeko eta zabaltzeko egin diren inbertsio nagusiak:

- Bide azpiegiturei dagokienez, egungo bideak hobetzea eta berritzea eta jada gauzatzen ari diren proiektuei jarraipena ematea izan da errepideetan aurrera eraman diren lanen helburua. Hala, jarduketa hauek nabarmen daitezke:
 - Bizkaian, Bilbora San Mamesetik sartzeko bide berrien birmoldaketa amaitu da, aurreikusita zegoen bezala. Bestalde, Autzaganeko saihezbidean, Urdinbideko tunela zulatzen hasi dira, eta, AP-68ko Arrigorriagako lotunearen eta Zaramatoko lotunearen artean, BI-625 errepidea hobetzeko lanak hasi dira. Gainera, Plentzia-Mungia Ardatzaren 2. faseko lanak esleitu dira, Asteinza eta Maruri arteko zatian.
 - Gipuzkoan, Beasain-Durango ardatzaren azken zatia eraikitzeko lanak hasi dira, eta Hernaniko saihezbidean bi bide egiteko lanen azken zatia amaitu da.
 - Araban, Foru Aldundiaren errepide-sarearen bide-segurtasuna hobetzeko lanak egitea onartu da, eta zoladura konpontzeko eta berritzeko lanak esleitu dira hainbat bide-zatitan.

■ Trebide-sareko azpiegiturei dagokionez:

- Adifek zabalera mistoko trebesen hornidura esleitu du Madril-Hendaia trenbide konbentzionalaren Donostia-Irun zatian trenbidea berritzeko.
- Euskal Trenbide Sareak 2013an lurraldez lurralde egindako jardueren artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Bizkaian, Eusko Trenek kudeatzen duen sarean: Artxandako tunel berriko lanak amatu dira, Durangoko lantegi eta kotxetegi zaharrak eraisteko proiektuaren idazketa-lanerako kontratua esleitu da, eta Durango Proiektuan, trenbide-traza zaharrean hiru zehar-pasagune zabaltzeko lanak hasi dira.
 - Gipuzkoan: Bilbo-Donostiako lineako Amaña-Ardantza zatia bikoizteko lanak egin dira (lanan laurdena amaituta dago jada), Ardantza-Eibar zatia bikoizteko eta Eibar-Azitain zatia estaltzeko proiektuaren azterlana egin da, Altzolako (Elgoibar) Saihesbidea Eraikitzeko Proiektuaren idazketa-lana esleitu da, Debabarrena eskualdeko trenbide garraioaren hobekuntza helburu duena, eta Zarautzen trenbidea lurperatzeko Informazio Azterketaren idazketa-lana egin da.
 - Azkenik, Donostialdeko metroaren proiektuan egindako aurrerapen nagusiak Urumea ibiaren gaineko zubia eraisteko lanak izan dira, Loiola-Intxaurren-Herrera trenbide-saihesbidea eraikitzeko proiektuaren barruan Era berean, zulatze eta lurperatze lanek aurrera jarraitu dute Herrera-Altza zatian, lurrazpiko igarobide berri bat definitu da Donostiako erdialdean zehar, eta Altza-Pasaia-Galtzaraborda trenbide-saihesbidea Eraikitzeko Proiektuaren idazketa-lana egin da.
- Metro Bilbaori dagokionez, hauek dira aurrera eraman diren jarduera nagusiak: 1. linean, jendaurrean jarri da Ibarbengoako geltoki berriko ibilgailu-aparkalekua eraikitzeko proiektua; 2. linean, Santurtzi-Kabiezes zatian, igogailuak, eskailera metalikoak eta abar jartzen hasi dira; 3. linean, amaitu dira tunelak zein haitzuloak egiteko lanak, eta baita haien estaldura-lanak ere, Txurdinagako geltokia dagoen zatian izan ezik. Azkenik, 5. linea berriaren eraikuntza-proiektuaren idazketa-lana amaitu da.
- Tranbia programari dagokionez, hasiera eman zaio La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiaren informazio-azterlana esleitzeko prozesuari.
- Euskal Trenbide Sare Berriari dagokionez, eta zehazki “Euskal Y”-aren Gipuzkoako adarrari dagokionez, 2013aren amaieran bukatuta edota exekuzio-prozesuan daude Eusko Jaurlaritzari dagozkion zati guztiak. Horrenbestez, bost zati (12,9 km) amaituta daude (%17) eta gainerakoak eraikitzen ari dira. Beraz, Donostiako eta Irungo behin betiko sarbideak eta Frantziarako lotura zehaztea baino ez da falta.

Bestalde, 2013an amaituta daude Sustapen Ministerioak Adif-en bidez gauzatu behar dituen Gasteiz-Bilbo ibilbideko 90,2 kilometroetako sei zati (22,1 km); beste 8 zati exekuzio-prozesuan daude (34,1 km).

■ Aireko azpiegiturei dagokienez:

- Bilboko aireportuak abian jarri du Aireportuaren Isolamendu Akustikorako Plana (IAP), 814 etxe babesteko.
- Aena eta Gasteizko Aireportuaren batzordea ados jarri dira merkataritza-hegaldiak hartzeko gaueko ordutegitik kanpo, aireportuaren eraginkortasuna ziurtatuz.

■ Itsasoko azpiegiturei dagokienez:

- Bilboko portuan, kruzeroentzako kai berri bat ari dira eraikitzen, Getxon hain zuzen, eta dagoeneko ainguratuta dago atrakaleku-lerroa osatuko duten zortzi kaxetako lehena. Gainera, Bilboko Portu Agintaritzak amaituak ditu jada Axpeko kaia hobetzeko egin beharreko lanak (sakonera handitzeko eta hormak sendotzeko lanak).
- 2013an, Pasaiaiko portuan, amaitu dira bai Lezoko trenbide-plataforman laugarren trenbidea egiteko proiektuko lanak, bai zirkulazioa biltegi berrietako bide nagusitik bideratzeko lanak, eta bata Lezoko trenbide-plataforman autoak deskargatzeko plataforma tolesgarri bat jartzeko lanak ere.
- Bermeoko portuan, Bermeoko kofradiako kaia berritzeko lanak egin dira; lan horien helburua nagusia da egungo kaiaren ordez beste bat jartzea, mikropilote gaineko zimendu sakonen gainean bermatuta.

- Azkenik, Foru Aldundiek eta udal eragileek bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarea bultzatzen jarraitzen dute EAE osoan. Ildo horretan, hiru hiriburuetan eta hiru lurraldeetan aurrera egiten ari da, egokitutako bidegorriei esker, bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarearen garapenean.

EAEko garraio-zerbitzuen **eskaintza** dela-eta, honako alderdi hauek azpimarratu behar dira:

- Garraio pribatuari dagokionez:

- Errepideko garraioan, EAEko ibilgailu-parkea 1,3 milioi ibilgailu ingurukoa da eta %1 egin du behera 2012ko datuekin alderatuta. Bestalde, auto kopurua 945,8 milaraino jaitsi da, eta, beraz, aurreko ekitaldikoa baino %1,1 txikiagoa izan da.

- Garraio publiko kolektiboari dagokionez:

- Errepideko garraioan, Bilbobus, Dbus eta Tuvisa dira hiri barruko zerbitzua eskaintzen duten konpainiak. Gipuzkoako hiriburuan, Dbus konpainiak 2012ko zerbitzu bera eskaini du: 120 autobus jarri ditu zirkulazioan, 36 lineatan banatua eta 247 kilometrotan zehar. Bizkaiko hiriburuan, Bilbobus konpainiak indarrean mantendu ditu aurreko urteetako 43 lineak, apur bat murriztu du ibilbide sarea, 575,1 kilometrora hain zuzen (2012an baino 0,6 km gutxiago), eta 146 ibilgailu jarri ditu zirkulazioan (2012an baino 6 gutxiago).

- Trenbide-garraioari dagokionez, aldaketak egin dira bai hiri barruko zerbitzuan bai hiri arteko zerbitzuan. Hiri zerbitzuei dagokienez, Gasteizen aurreko urteko eskaintza mantendu da bai trenen kopuruan (96.375) bai tokien kopuruan (14,6 milioi). Aitzitik, Bilboko tranbia-zerbitzuaren eskaintza (62.208 tren eta 7,8 milioi toki) ahuldu egin da pixka bat, %1,3 egin baitu behera, 2012koaren aldean. Bestalde, Metro Bilbaok eskainitako kilometro kopuru osoa %2,4 murriztu da aurreko ekitaldiarekin alderatuta; eta horrenbestez, behera egin dute, baita ere, ibilgailu-kilometroaren kopuruak eta toki-kilometroaren kopuruak: %2,8 eta %2,9, hurrenez hurren.

Eusko Trenek eskainitako zerbitzuei dagokionez, 2013an nabarmen handitu da zirkulazioan jarritako trenen kopurua (%5,9), 201,8 mila ibilgailutaraino handitu ere. Nabarmen handitu da, baita ere, eskainitako tokien kopurua (%13,9) eta bidaiarien esku jarritako toki-kilometroaren kopurua (%7,8).

- Aireko garraioaren eskaintzari dagokionez, beherakada nabarmena izan da EAEko aireportuetako joan-etorrien kopuruan (%14,7 ingurukoa, 2012arekin alderatuta), eta 48.473 joan-etorri zenbatu dira, guztira, urtearen amaieran. EAEko aireportu guztietan egin du behera ibilitako aireontzi kopuruak, baina gainbehera hori bereziki nabarmena izan da Donostiako aireportuan, %30,2 egin baitute behera han aireontzien joan-etorriekin; bigarren gainbeherarik handiena Bilboko aireportuan gertatu da, %13,3ko beherakadarekin; eta hirugarrena, Gasteizkoan, %8,9ko beherakadarekin.
- Itsasoko zirkulazioari dagokionez, 2013an, Anavas elkarteko merkataritza-ontzidiak 11 ontzi-enpresa ditu, eta enpresa horiek, guztira, 55 ontzi dituzte. Horrek esan nahi du ontzien %15,4 galdu dela, aurreko urteko datuekin alderatuz gero, eta karga-bolumena 336,1 mila tona gordineraino eta pisu hileko 592,9 mila tonaraino murriztu dela.

EAEko **mugikortasun-eskaera** aintzat hartuta, garraio publiko eta kolektiboetako mugikortasun-eskaeraren inguruan eskuratu ditugun azken zifrak azalduko ditugu orain.

Garraio publiko kolektiboan, %1,2 gutxitu da autobus eta trenetako zerbitzu publikoetan joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua, 2012ko datuekin alderatuta. Bilakaera epe luzeagora aztertuz, ikus daiteke 2000 eta 2013 artean garraio kolektiboaren erabiltzaile kopurua %9,8 hazi dela. Bestalde, garraio-mota bakoitza banaka aztertuta, honako diferentzia hauek ikus daitezke azken urteko bilakaeran:

- Errepideko garraioan:
 - Hiri barruko garraioari dagokionez, hiriburu bakoitzak bilakaera desberdina izan du. Dbus konpainiak, 27,7 milioi bidaiarirekin, beherakada izan du erabiltzaile kopuruan (-%4,5); aitzitik, Bilbobusek, 25,8 milioi bidaiarirekin, aurreko ekitaldiko eskaria mantendu du; eta, azkenik, Tuvisa-k 12,7 milioiraino handitu du joan-etorrien kopurua (+%4), Gasteizko Tranbia martxan jarri aurretik lortutako erregistrorik handiena gaindituz.

- Hiriarteko garraioari dagokionez, Lurraldebusek bilakaera positiboa mantendu du eta 21 milioi bidaiariko muga gainditu du (+%2,9, 2012arekin alderatuta). Aitzitik, Bizkaibusek eta AIA Arabako Hiriarteko Autobusek, 28.057 eta 490 mila joan-etorriekin, eskaria murriztu dute, %0,7 eta %1, hurrenez hurren.

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

■ Trenbide garraioari dagokionez:

- 2013an, Metro Bilbaok beherakada txiki bat (-%0,6) izan du erabiltzaile kopuruan. Hala, 1995ean martxan jarri zenetik 2011 arte izandako gorakada etengabearen ondoren, behera egin du bigarren urtez jarraian. Guztira, 87,1 milioi pertsona mugitu ditu; hau da, aurreko ekitaldian baino 481 mila bidaiari gutxiago.
- Euskotreneko tranbia-sistemak %0,4ko igoera izan du bere jardueran. Igoera hori Bilboko tranbiaren eskarian izan den gorakadak (%1,2) eragina da batez ere; izan ere, 3,12 milioi pertsonak erabili dute zerbitzu hori, inoiz baino jende gehiagok, alegia. Gasteizko tranbiak, bestalde, aurreko urteko joan-etorri kopuru ia bera mantendu du, eta 7,28 milioi pertsona garraiatu ditu guztira (+%0,04).
- Hiriarteko garraioari dagokionez, Renfek beherakada izan du erabiltzaile kopuruan, bai zabalera konbentzionaleko sarean bai zabalera metrikoko sarean: 17,4 milioi (-%12,4) eta 1,2 milioi (-%7,8) bidaiari galdu baititu, hurrenez hurren. Aitzitik, Euskotrenek gorakada izan du bere jardueran (%2,6), eta, guztira, 15,6 milioi joan-etorri egin ditu.

- Pertsonen aireko garraioari dagokionez, EAEko aireportuak abiapuntu eta/edo helmuga dituzten joan-etorrien kopuruak (4 milioi inguru bidaiari) behera egin du. Gainbehera hori, 2013an hasia, Bilboko aireportuak bidaiari kopuruan izandako beherakadak (-%9) eragina da gehienbat. Izan ere, EAEko aireportuetako zirkulazio osoaren %93,8k Bilbo du abiapuntu edo helmuga. Era berean, Donostiako eta Gasteizko aireportuetan ere behera egin du jarduerak, %6,6 eta %71,9, hurrenez hurren.

- Bidaiarien itsas garraioa –Bilboko portua abiapuntu edo helmuga duten joan-etorrietan dago bilduta guztia– egonkor mantendu da (142 mila bidaiari, -%0,5), 2012ko datuekin alderatuta. Horri lotuta azpimarratu behar da linea erregularrak hazkunde nabarmena izan duen bitartean (%11,9), kruzeroetako bidaiari kopuruak behera egin duela, %15,1.

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

- Azkenik, beste garraio-modu batzuetan izandako eskariari erreparatuta, kable bidezko garraioaren barruan 1.962 mila pertsona garraiatu dira funikularrean eta 312 mila Erreagako igogailuan (hori da 2013ko erabiltzaile kopurua eskaini duen alor horretako zerbitzu bakarra); Bizkaiko zubi esekiaren erabiltzaile kopurua 3.573 mila pertsonakoa izan da (aurreko urtekoa baino %3 txikiagoa) eta Portugalete-Areeta arteko txalupetan ibilitako bidaiaria kopurua 590,8 mila pertsonakoa (2012an baino %15,9 txikiagoa).

Salgaien garraioari dagokionez, 2013ko salgaien zirkulazioa 140.433 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, %3,1 egin du behera, 2012rako zenbatetsitako datuekin alderatuta. Ekonomiaren fluktuazio ziklikoek garraio sektorean duten eragin nabariari eta egun bizi dugun nazioarteko krisi ekonomikoaren testuinguruan eskariak erakusten duen ahuldadeari egotz dakioke jaitsiera hori. Garraio-moduak banaka hartuta aztertuko ditugu orain:

- Errepidez garraiatu diren salgaien kopurua %4,7 murriztu da EAEn, eta urtearen amaieran 84,4 milioi tona mugitu dira guztira. Beherakada hori eskualde barneko eta eskualde arteko garraioek izandako bilakaera negatiboaren ondorioz gertatu da (-%2,7 eta -%6,7, hurrenez hurren). Horri dagokionez, eskualde barneko eta eskualde arteko zirkulazioa EAEko errepide bidezko salgaien garraio guztiaren %94,5 izan dira (%48,5 eta %46, hurrenez hurren). Bestalde, nazioarteko zirkulazioak, mugitutako bolumen osoan askoz ere pisu txikiagoa duenak (%5,5), %3,5eko beherakada izan du mugitutako zama kopuruan, beste urte batzuetan baino askoz salgai gutxiago iritsi izanaren ondorioz.
- Trenbidez 3.211,9 mila tona salgai garraiatu dira guztira, eta, beraz, salgaien trenbideko garraioak %3,4 egin du gora EAEn, 2012ko jarduerarekin alderatuta. Operadoreek izandako bilakaera aztertuta, ikusten da gorakada hori Renferen jarduerak eragina dela, %10 egin baitu gora konpainia horren jarduerak trenbide sare konbentzionalen, 2012ko datuekin alderatuta. Hala, 2013. urtean trenbidez garraiatu diren salgaien %74 Renfek garraiatu ditu. Bestalde, Renfek, zabalera metrikoko sarean, mugimendu guztien %26 bilduta, %3ko beherakada izan du; eta Euskotrenek, garraiatutako zama guztiaren %0,1 bilduta, %99,4ko jaitsiera.
- EAEn salgaien aireko garraioa 40 mila tonakoa izan da 2013an, eta, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, %8,4ko gorakada izan da mugitutako salgaien kopuruan. Bilakaera positibo hori Gasteizko aireportuko jardueran izandako gorakadak (%8,2) eragina da batez ere. Izan ere, airez garraiatu diren salgai guztien %93,6 aireportu horren bidez garraiatu dira. Era berean, Bilboko aireportuko jarduerak %12,1eko gorakada izan du, baina igoera horrek pisu txikiagoa du guztizkoan, Euskadin garraiatutako salgai kopuru osoaren %6,3 hartzen baitu, guztira. Aitzitik, Donostiako aireportuak %42,7 murriztu du salgai kopurua eta, hori dela eta, salgai kopuru osoaren %0,1 baino gutxiago hartzen du.
- Azkenik, EAEko portuko jarduerak 33.326,5 mila tona mugitu ditu 2013an, eta %1,4 egin du gora, beraz, aurreko ekitaldiko jarduerarekin alderatuta. Hiru portuek bilakaera desberdina izan dute: Bilboko portuan (EAEko itsas garraio guztiaren %90,2 hartzen du

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

Bilboko portuak) %1,9 egin du gora jarduerak, eta Bermeoko portuan are gehiago, % 7,4 handitu baita han garraiatutako salgai kopurua (portu horretako jarduerak askoz pisu txikiagoa du, ordea, mugitutako bolumen osoan: guztizkoaren %0,9). Aitzitik, Pasaiaiko portuan %4,7 egin du behera mugitutako tona kopuruak (mugitutako salgai guztien %8,9).

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

Istripuen aurkako borrokari dagokionez, EAEko errepideetako biktima kopurua gutxitzea izan da helburu nagusia, “2010-2014 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa”-n zehaztutakoari jarraituz. Hala, 2013an Euskadiko errepideetako zirkulazio-istripuetan hildakoen kopuruak %6,9 egin du behera (zehazki, lau pertsona gutxiago hil dira), 2012ko datuekin alderatuta (54 hildako 2013an eta 58 hildako 2012an).

Itxura guztien arabera, motorizazio-indizeak eragin nabarmena izan dezake garraioaren zenbait ondoriotan (pilaketan, kutsaduran eta abar), eta 2013an indize horrek behera egin du berriro EAEn (-%0,4).

Bukatzeko, garraio-sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, hona hemen azpimarratu beharreko zenbait datu: sektoreko CO₂ igorpenak handitu egin ziren 2012an (%5) eta sektoreko energia-kontsumoak gora egin du 2013an (%1,3).

A horizontal dotted line spanning the width of the page, with dots in alternating light grey and dark grey colors.

1

Testuinguru Orokorra

1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Atal honetan, garraioak jarduera ekonomiko gisa dituen ezaugarri nagusiak aztertuko dira. Azterketa hori hasi baino lehen, baina, metodologiarekin lotutako zenbait gai argitu behar dira, ezinbestean.

Lehenik eta behin, aipatu beharra dago establezimenduei, enpleguari eta balio erantsi gordinari (BEGd) buruzko informazioa 2009ko Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalaren arabera sailkatua dagoela 2011ko ekitaldiko garraioaren panoramikari buruzko txostena (2011ko Euskadiko Garraioaren Panoramika) argitaratu zenetik.

Bigarrenik, 2013an, eguneratu egin dira BEGd-aren aurreko urteetako datuak, metodologia berri bat aplikaturik —SEC-2010, Europar Batasuneko Nazio eta Eskualdeetako Kontu Sistema (EKS), deituriko metodologia, hain zuzen— 2010. urtetik aurrerako datuei, hau da, 2009ko Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalaren arabera prestatutako datuei. Metodologiaren aldaketa horrek eragina izan zuen bai BEGd-ean bai sektorekako datuetan. Zehazki, garraio eta komunikabideen sektorean, I+G alorreko gastuak, batetik, eta azken erabilera propiorako ekoizpenari emandako tratamendua, bestetik, aintzat hartu izanaren ondorio izan daitezke, neurri handi batean, aldaketa horiek. Ekonomia globalari eragin dioten beste faktore batzuk, aipatu arrazoi horiez gainera, honako hauek izan daitezke: jarduera ilegalen estimazioaren aintzatespena, aseguru-enpresei emandako tratamendua, eta administrazio publikoen sektorearen zedarriztapena.

Hirugarrenik, kontuan izan behar da, panoramikaren aurreko txostenean, garraioarekin uztartutako jardueren banakatze zehatzagoa eskaini zela, bai establezimenduei buruzko informazioan, bai enpleguari buruzko informazioan. Beraz, honela banatzen dira orain, lehen multzo berean sailkatzen 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, bidaiariak eta/edo salgaiak.

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

Laugarrenik, aurreko txosten horretan, lehenbiziko aldiz sartu zen hodi-sare bidezko garraioari buruzko informazioa, establezimenduen eta enpleguaren arloan. Horrek aldaketa batzuk eragin zituen establezimenduei eta enpleguari buruzko zifra orokorretan, panoramikaren aurreko txostenekin alderatuta, baina oso-oso txikiak, haien pisua urria baita

establezimendu eta enpleguen kopuru osoaren aldean: %0,03koa establezimenduen kasuan eta %0,09koa enpleguaren kasuan, 2013. urteari dagokionez. Hala ere, azterketa homogeneo bat egite aldera, establezimenduei eta enpleguari buruz 2009az geroztik emandako datuak irizpide berriaren arabera berrikusi dira aurreko txostenean.

Azkenik, 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 2012) 2012ri buruz aurkeztutako behin-behineko datuak erabili beharrean, behin betiko datuak adierazi dira. 2013ri buruzko datuak, ordea, behin-behinekoak dira.

1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak

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

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

Hainbat iturritatik jasotako informazioaren arabera, magnitude nagusiek kopuru hauek izan dituzte 2013. urtean:

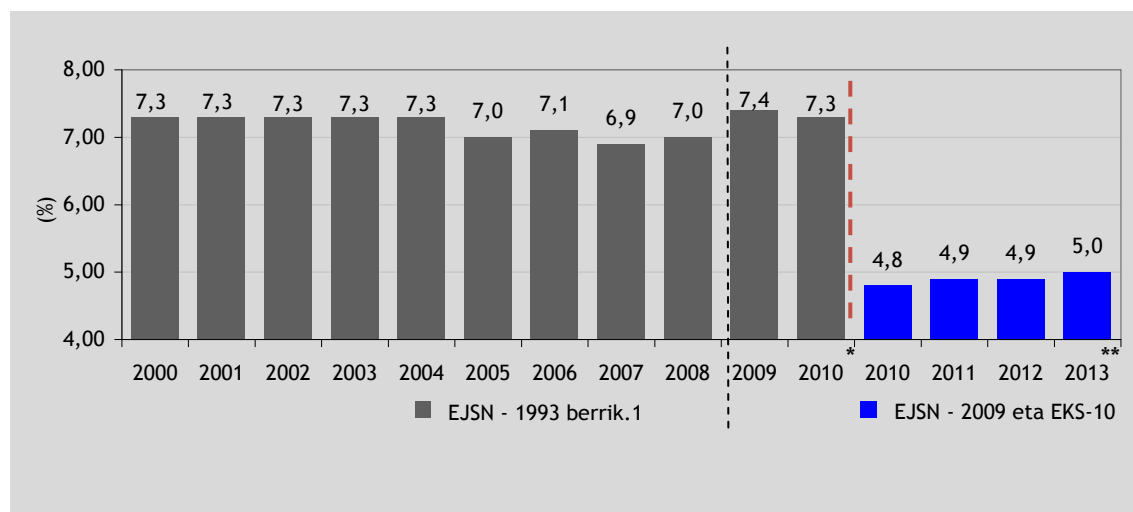
- **11.770 establezimendu** daude jardunean EAEn garraioaren eta posta-jardueren sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino %4,3 txikiagoa da (12.304 establezimendu zeuden 2012an); EAEko ekonomia oro har kontuan hartuta %2,8 jaitsi da establezimenduen kopurua (179.285 establezimendu 2013an, eta 184.471 establezimendu 2012an).
 - EAEko establezimendu guztien %6,6 da (aurreko ekitaldiko ia portzentaje bera).
- **42.136 pertsona** aritu dira lanean sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino %3,8 txikiagoa da (43.800 pertsona egon ziren lanean 2012an), eta EAEko ekonomian oro har izan den beherakada (-%2) baino handiagoa (855.093 pertsona aritu dira lanean 2013an, eta 873.121 pertsona, 2012an).
 - EAEn lanean aritu direnen %4,9 da (%5, aurreko ekitaldian).

■ **2.944,3 milioi euroko balio erantsi gordina (BEGd)** sortu du sektoreak. Zenbateko hori:

- aurreko urtekoaren ia berdina, oso gutxi jaitsi baita, %0,15 baino ez. EAEko ekonomia oro har hartuta, berriz, balio erantsi gordina %1,3 jaitsi da.
- EAEko ekonomiaren BEGd osoaren %5a da, aurreko ekitaldian lortutakoa baino apur bat handiagoa (%4,9 2012an).

Denbora-ikuspegi zabala aintzat hartuta (2000-2013 aldia), EJSN sailkapenaren aldaketa dela-eta ezin da egin sektore honek EAEko ekonomiaren balio erantsi gordinen izan duen pisuaren azterketa homogeneoa; izan ere, sektorearen hedadura aldatu egiten da aplikatutako EJSN sailkapenaren arabera (garraioaren eta komunikazioen sektorea EJSN-1993 1. berrikuspenean, 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 2000-2013 aldia (EJSN-2009 sailkapenaren eta EKS-10 delakoaren arabera). Horrela banatuta, ikusten dugu sektoreak ekonomiaren balio erantsi gordinari egindako ekarpena handitu egin dela apur bat azken bi urte hauetan.

1.1. grafikoa Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2013 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009 eta EKS-10)¹



¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratutako datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jardura ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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

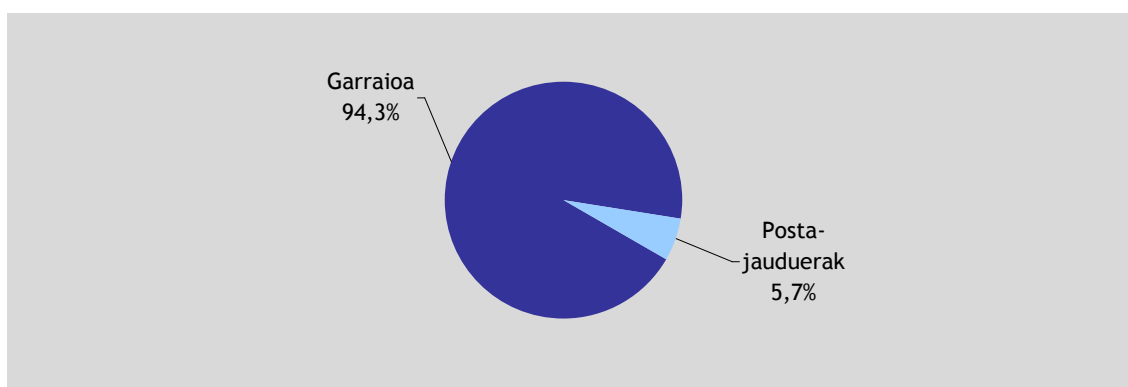
** 2013ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-2009 eta EKS-10) aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

2013ko ekitaldian zentratuz azterketa, garraioaren eta posta-jardueren sektoreak sortutako BEGd osoaren %94,3 eragin du garraio-jarduerak. Balore absolutuetan, garraio-jarduerak 2.822,7 milioi euroko ekarpena egin du, eta posta-jarduerak, berriz, 171,6 milioi eurokoa.

1.2. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren¹ banaketa 2013an² (%)



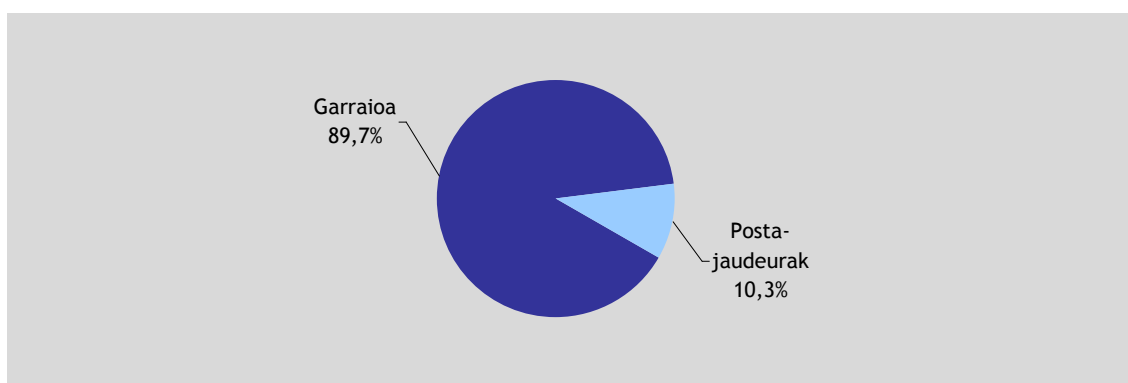
¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratutako datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2013ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009 eta EKS-10).

Enpleguari dagokionez, garraioak sektoreko guztizko enpleguaren %89,7 biltzen du, eta posta-jarduerak, gainerako %10,3a.

1.3. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2013an (%)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

1.1.2. Garraio sektorea EAEn

Garraioaren eta posta-jardueren makro-sektorea labur 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 azpimarragarriak:

- 2013an, **11.185 establezimenduk** jardun dute garraio-sektorean.
- Guztira, **37.800 pertsonak** jardun dute lanean.
- **2.822,7** milioi euroko balio erantsi gordina sortu du sektoreak.

Establezimenduei dagokionez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoko establezimenduen %6,2 izan da; 2012an izan zuen pisua (%6,3) baino apur bat txikiagoa, alegia.

Enpleguari dagokionez, berriz, EAEko establezimenduei lotutako guztizkoaren %4,4 du, 2012an izandako kuota (%4,5) baino apur bat gehiago.

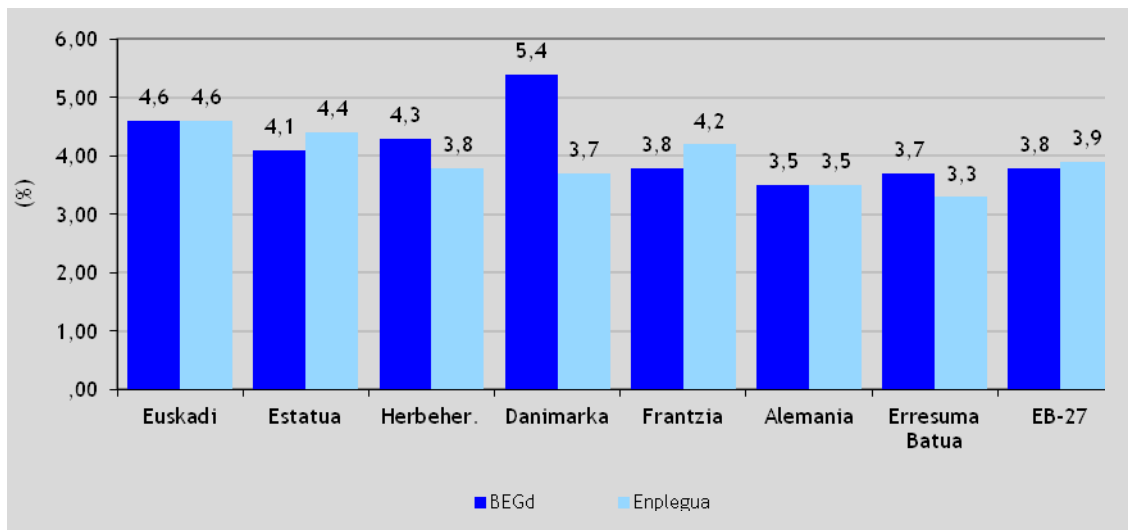
Balio erantsi gordinari (BEGd) dagokionez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoaren balio erantsiaren %4,7 sortzen du, aurreko ekitaldian sortutakoa baino gehiago (2012an, %4,6).

Garraio-sektoreko biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera aztertuz, gizonak guztizkoaren¹ %80,9 izan dira 2013an, eta emakumeak, gainerako %19,1a.

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 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/>

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) Estatuko eta gainerako herrialdeetarako. Behatokiak egina.

i) Azpisektoreak

Establezimenduak eta establezimenduei loturiko enplegua azpisektoreka aztertzen baditugu, ikus daiteke 2013an salgaien errepideko garraioak izan duela establezimendu guztien %65,4 (7.312), eta enpleguaren %43,0 (16.271 pertsona). Tarte handia dago hortik bigarrenera, alegia, pertsonen lurreko garraiora; horrek establezimenduen %22,4 izan du (2.511), eta enpleguaren %21,5 (8.138 pertsona). Segidan, garraioarekin uztartutako jarduerak agertzen dira, orotara establezimenduen %11,1 (1.247) eta enpleguaren %30,9 (11.660 pertsona) dutenak; horien artean, bereziki azpimarratu behar da garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak azpisektorea, establezimenduen %7,1 (789) eta enpleguaren %16,7 (6.311 pertsona) baitu. Hortaz, hiru kategoria horiek garraioaren arloko EAEko establezimendu guztien %99 osatzen dute, eta establezimendu horiei loturiko guztizko enpleguaren %95,4. Gainerako azpisektoreen pisua oso txikia izan da.

1.1. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2012-2013 aldian

	Establezimenduak				Enplegua			
	2012		2013		2012		2013	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Bidaiaien lurreko garraioa*	2.547	21,9	2.511	22,4	8.252	21,0	8.138	21,5
Salgaien garraioa errepidez	7.682	66,0	7.312	65,4	17.378	44,2	16.271	43,0
Bidaiaien hirien arteko garraioa trenez	62	0,5	62	0,6	1.074	2,7	1.077	2,8
Salgaien garraioa trenez	8	0,1	9	0,1	77	0,2	85	0,2
Hodi-sare bidezko garraioa	4	0,0	4	0,0	37	0,1	39	0,1
Bidaiaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	17	0,1	15	0,1	55	0,1	46	0,1
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	14	0,1	14	0,1	392	1,0	390	1,0
Bidaiaien aireko garraioa	8	0,1	11	0,1	131	0,3	94	0,2
Salgaien aireko garraioa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak.	314	2,7	306	2,7	2.917	7,4	2.957	7,8
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	120	1,0	114	1,0	1.395	3,5	1.273	3,4
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	34	0,3	38	0,3	1.127	2,9	1.119	3,0
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	827	7,1	789	7,1	6.491	16,5	6.311	16,7
GUZTIRA	11.637	100,0	11.185	100,0	39.326	100,0	37.800	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).

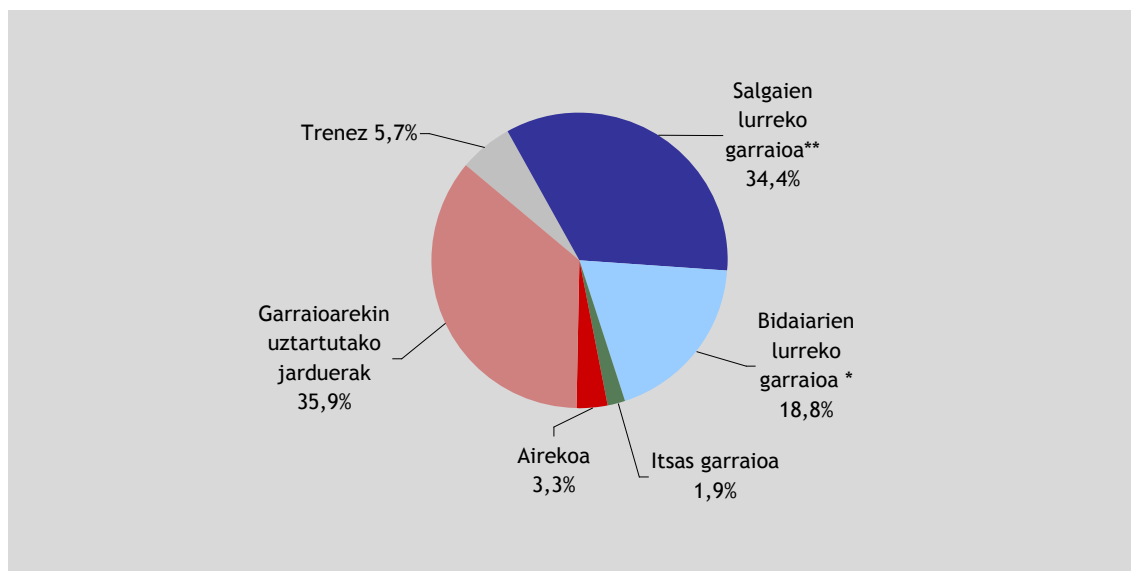
Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

BEGd-aren banaketa kontuan hartuz, honela geldituko litzateke: garraioarekin uztartutako jarduerak guztizkoaren %35,9 hartzen dute; salgaien lurreko garraioa², %34,4; bidaiaien lurreko garraioa³, %18,8; trenbidezko garraioa, %5,7; airekoa, %3,3; 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 horri bidaiaien lurreko garraioa, salgaien lurreko garraioa eta tren bidezko garraioa gehitzen badizkiogu, jarduera horien batura garraioaren balio erantsi gordinaren %91,9 da; itsas garraioaren eta aireko garraioaren batura, berriz, gainerako %8,1a da.

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

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

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE EN EUSKADI 2013

1.5. grafikoa EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren¹ banaketa 2013an², azpisektoreen arabera (%)

¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratutako datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2013ko datua aurrerapena da.

* Bidaiaien lurreko garraioa: bidaiaiak garraiatzeko hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiaien 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 eta EKS-10).

ii) Lurraldean duen eragina

1.2. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2013an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Establezimenduak								
Bidaia-erien lurreko garraioa*	296	11,8	1.451	57,8	764	30,4	2.511	100,0
Salgaien garraioa errepidez	921	12,6	3.842	52,5	2.549	34,9	7.312	100,0
Bidaia-erien hirien arteko garraioa trenez	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	0,0	7	77,8	2	22,2	9	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	2	50,0	2	50,0	0	0,0	4	100,0
Bidaia-erien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	5	33,3	10	66,7	15	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	13	92,9	1	7,1	14	100,0
Bidaia-erien aireko garraioa	3	27,3	7	63,6	1	9,1	11	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	54	17,6	151	49,3	101	33	306	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	0,0	80	70,2	34	29,8	114	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	8	21,1	22	57,9	8	21,1	38	100,0
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	115	14,6	406	51,5	268	34	789	100,0
GUZTIRA	1.401	12,5	6.027	53,9	3.757	33,6	11.185	100,0
Enplegua								
Bidaia-erien lurreko garraioa*	1.112	13,7	4.816	59,2	2.210	27,2	8.138	100,0
Salgaien garraioa errepidez	2.214	13,6	7.946	48,8	6.111	37,6	16.271	100,0
Bidaia-erien hirien arteko garraioa trenez	(***)	(***)	722	67,0	348	32,3	1.077	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	--	41	48,2	(***)	(***)	85	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	(***)	(***)	(***)	(***)	0	--	39	100,0
Bidaia-erien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	15 eta (***)	32,6 eta (***)	30	65,2	46	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	376	96,4	(***)	(***)	390	100,0
Bidaia-erien aireko garraioa	10	10,6	66	70,2	(***)	(***)	94	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	249	8,4	1.577	53,3	1.131	38,2	2.957	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	--	1.031	81,0	242	19	1.273	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	356	31,8	648	57,9	115	10,3	1.119	100,0
Garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	1.400	22,2	3.147	49,9	1.764	28	6.311	100,0
GUZTIRA	5.341 eta (***)	14,1 eta (***)	20.385 eta (***)	53,9 eta (***)	11.951 eta (***)	31,6 eta (***)	37.800	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-erien 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 oso desberdina da lurralde batetik bestera, ez ordea urte batetik bestera, bere horretan baitirau denboran. Bizkaian dago EAEko sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehatz-mehatz, 6.027

establezimendu daude bertan, eta 20.385 langiletik gorak jarduten dute zeregin horretan. Hurrengoa Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren heren bat baino pixka bat gehiago biltzen baita bertan (3.757 establezimendu eta 11.951 langiletik gora). Azkenik, Arabak du pisurik txikiena sektorean, %12,5ekoa establezimenduei dagokionez (1.401) eta %14,1ekoa enpleguari dagokionez (5.341 langiletik gora). Esan beharra dago enpleguaren lurraldez lurraldekako kopuruetan ez direla zenbatu koadroan agertzen ez direnak, estatistika-sekretua gordetzeko. Dena dela, kopuru horiek oso pisu txikia dute guztizko portzentajearen.

iii) Lan kostua

Aurreko bi urteetan egindako azterketarekin 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).

Aurreko urteetan bezala, aurten ere, 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 (2.544 euro). Hala, aireko garraioak izan du langileko eta hileko lan-kostu handiena (4.128 euro); atzetik izan ditu biltegitratzea eta garraioarekin uztartutako jarduerak (3.191 euro) eta itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa (3.040 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 (2.575 euro).

1.3. taula Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2012-2013

	Lan-kostua guztira		Urte arteko aldakuntza (%)
	2012	2013	
Ekonomia guztira (lehen sektorea kenduta)	2.540	2.544	0,2
Lurreko garraioa eta hodi-sare bidezko garraioa	2.538	2.575	1,5
Itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	3.414	3.040	-10,9
Aireko garraioa	4.414	4.128	-6,5
Biltegitratzea, eta garraioarekin uztartutako jarduerak	3.155	3.191	1,1

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

Bilakaerari dagokionez, ekonomia bere osotasunean hartuta (baina lehen sektorea kenduta), langileko eta hileko lan-kostuak gora egin du 2013an, gutxi bada ere (%0,2). Garraio-sektorea osatzen duten azpisektoreen kasuan, berriz, bilakaera desberdina izan da: lurreko eta hodi

sare bidezko garraioan eta biltegitratzea eta garraioarekin uztartutako jardueretan, urte arteko hazkundeak izan dira (%1,5ekoa eta %1,1ekoa hurrenez hurren), baina bai aireko garraioa azpisektorean, bai itsas bidezko eta barruko bide nabigagarri bidezko garraioan, lan-kostua gutxitu egin da: %6,5 lehenengo kasuan eta are %10,9 ere itsas garraioan.

b) Prezioen bilakaera

1.4. taula Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2010 eta 2013 artean

	2010	2011	2012	2013	Δ 13/12
Automobiletarako gasolioa	43,53	57,96	63,80	59,21	-7,20%
Gasolina	41,56	53,15	60,46	56,03	-7,33%
Brent upela	37,75	50,28	54,62	51,45	-5,79%

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2013an, Brent upelaren batez besteko prezioa 108,65 dolarrekota izan da, aurreko ekitaldikoa baino txikiagoa (111,75 dolar upel bakoitzeko, 2012an). Urtean zehar, prezioak gorako joera izan du lehen hilean (urteko maila gorena urtarrilean izan du: 114,76 dolar upeleko), eta beherakoa, berriz, ekitaldiko gainerako hiletan, ekainean, 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 1,33 dolar euroko 2013an), automobiletarako gasolioaren kotizazioak (eurotan) %7,2 egin du behera urte batetik bestera; beherakada hori pixka bat txikiagoa izan da gasolinak izandakoa baino (%7,33).

Jarduera ekonomikoak beherakada izan du berriro (EAEko BPGd %1,0 txikitu da 2013an), eta testuinguru horretan, gure erkidegoko KPlaren hazkundea moteldu egin da. Hala, 2013ko ekitaldiaren amaieran (abendutik abendura arteko aldakuntza), EAEko prezioen igoera %0,6koa izan da; 2012an, berriz, %2,7koa izan zen. Ondasun-taldeak kontuan hartuta, aurreko ekitaldian baino tasa txikiagoak izan dira, medikuntza taldean salbu; zehazki, komunikazioak, aisia eta kultura eta etxeko tresneria taldeetan izan da deflaziorik handiena (-%6,5, -%0,8 eta -%0,2, hurrenez hurren). Aldiz, medikuntza eta edari alkoholodunak taldeetan izan da inflaziorik handiena (%9,2 eta %5,1, hurrenez hurren). Bestalde, garraioaren KPlari dagokionez, azpimarratu beharra dago garraioen prezioak 2012. urte aurreko egoerara itzuli direla, eta, hala, gehiago hazi direla prezio orokorraren indizea baino (2013an, garraioarekin lotutako prezioak indize orokorra baino bi aldiz gehiago hazi ziren; 2010ean, hiru aldiz gehiago; eta 2011n, bi aldiz gehiago).

1.5. taula EAEko KPI, taldeka. 2010-2013

Abendutik abendurako aldakuntza

	2010	2011	2012	2013
Janaria eta edari alkoholgabeak	0,4	2,5	3,4	0,8
Edari alkoholduak eta tabakoa	14,6	3,9	5,8	5,1
Jantziak eta oinetakoak	0,6	0,3	0,4	0,2
Etxebizitza	5,1	7,0	6,1	0,0
Etxeko tresneria	1,3	1,3	2,6	-0,2
Medikuntza	-0,4	-2,2	3,9	9,2
Garraioak	8,9	4,7	2,4	1,2
Komunikazioak	-0,7	-1,6	-2,8	-6,5
Aisia eta kultura	0,3	0,6	1,9	-0,8
Irakaskuntza	2,3	1,3	3,4	2,5
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	2,1	1,1	1,1	0,7
Beste batzuk	2,6	2,4	3,6	0,5
Orokorra	2,8	2,4	2,7	0,6

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria-prezioen indizearen bilakaerak agerian utzi du azken urteotan izandako jarduera ekonomiko ahula; izan ere, 2013 amaieran (abendutik abendura arteko aldakuntza), hazkundera %0,5ekoa izan da, 2012ko hazkunde txikia baino are txikiagoa (urte hartan, industria-prezioen indizearen aldakuntza %0,7koa izan zen). Sektorez sektore, manufaktura-industrian, prezioen hazkunde-erritmoa moteldu egin da (-%0,4); erauzteko industrietan, berriz, prezioen beherakada 2012koa baino txikiagoa izan da, baina urte batetik besterako aldakuntzak negatiboa izaten jarraitzen du (-%0,5); azkenik, energia elektrikoa, gasa eta lurrunaren industrian, industria-prezioen indizea nabarmen igo da (%6,0), aurreko ekitaldiko igoeraren aldean.

1.6. taula EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2010-2013

Abendutik abendurako aldakuntza

	2010	2011	2012	2013
Indize orokorra	6,4	5,8	0,7	0,5
Erauzteko industriak	-4,3	2,6	-5,2	-0,5
Erauzteko industriak	-4,3	2,6	-5,2	-0,5
Manufaktura-industria	6,5	4,3	0,6	-0,4
Elikagaien, edarien eta tabakoaren industriak	5,4	1,4	5,5	-1,6
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	2,3	-2,7	2,4	-0,8
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	3,0	4,4	-1,8	0,8
Kokegintza eta petrolioaren finitzaileak	22,9	16,3	1,0	0,7
Kimika-industria	3,7	6,7	2,3	0,3
Farmazia-produktuak	-0,3	0,9	0,9	0,1
Kautxua eta plastikoa	1,7	1,5	-0,4	5,3
Metalgintza eta metalezko produktuak	9,2	2,7	-0,5	-3,1
Informatika-produktuak eta produktu elektronikoak	-1,4	3,2	0,4	-0,2
Material eta ekipamendu elektrikoa	4,5	6,5	2,1	-1,9
Makineria eta ekipamendua	0,1	1,0	0,4	2,1
Garraio-materiala	0,8	2,0	-0,6	1,0
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	0,0	1,5	2,7	-0,7
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	5,1	16,6	1,5	6,0
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	5,1	16,6	1,5	6,0

Iturria: Eustat (EJSN-2009).

1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2013AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

a) *Zuzentarauak*

Orokorra
2013/22/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2013ko maiatzaren 13koa, garraio-politikaren alorreko zuzentarau batzuk egokitzen dituena, Kroaziako Errepublikaren atxikimendua dela-eta (EBren Aldizkari Ofiziala, L 158, 2013-06-10ekoa, 356.-361.or.).
Errepideko garraioa
2013/47/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2013ko urriaren 2koa, gidatzeko baimenari buruzkoa eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 261, 2013-10-03koa, 29.-29. or.).
Trenbideko garraioa
2013/9/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2013ko martxoaren 11koa, Erkidegoko trenbide-sistemaren elkar eragingarritasunari buruzkoa eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/57/EE Zuzentaruaren III. eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 68, 2013-03-12koa, 55.-56. or.).
Itsasoko eta ibaietako garraioa
2013/54/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko azaroaren 20koa, ontziak daraman pabiloiaren jabe den estatuak 2006ko Itsasoko Lanari buruzko Hitzarmena betetzen dela ziurtatzeko eta kontrolatzeko orduan dituen erantzukizun jakin batzuei buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 329, 2013-12-10ekoa, 1.-4.or.). 2013/52/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2013ko urriaren 30ekoa, itsasoko ekipamenduari buruzkoa eta Kontseiluaren 96/98/EB Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 304, 2013-11-14koa, 1.-60.or.). 2013/49/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2013ko urriaren 11koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituena eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaruaren II eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 272, 2013-10-12koa, 41.-43.or.). 2013/38/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko abuztuaren 12koa, Portuko Agintaritzak itsasontziak kontrolatzeari buruzkoa eta 2009/16/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 218, 2014-08-13koa, 1.-7. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

b) *Erregelamenduak*

Errepideko garraioa
167/2013 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko otsailaren 5ekoa, nekazaritza- edo baso-ibilgailuen homologazioari eta ibilgailu horien merkatuaren zaintzari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 60, 2013-03-02koa, 1.-51.or.). 168/2013 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko urtarrilaren 15ekoa, bi edo hiru gurpileko ibilgailuen eta kuartizikloen homologazioari eta ibilgailu horien merkatuaren zaintzari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 60, 2013-03-02koa, 52.-128.or.). 171/2013(EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko otsailaren 26koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaruaren I. eta IX eranskinak aldatzen dituena eta VIII. eranskina ordezkatzen duena; motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzen duena (Esparru-zuzentaraua) eta Batzordearen 692/2008 (EE) Erregelamenduaren I. eta XII. eranskinak aldatzen dituena;Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 715/2007 (EE) Erregelamendua turismo-ibilgailuen eta merkataritza-ibilgailu arinen igorpenei dagokien ibilgailu motordunen mota-homologazioarako baldintzei buruzkoa (Euro 5 eta Euro 6) aplikatzen eta aldatzen duena; eta ibilgailuak konpontzearen eta haien mantentze-lanak egitearen gaineko informazioa ezartzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 55, 2013-02-27koa, 9.-19.or.). 143/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko otsailaren 19koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaraua eta Batzordearen 692/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen dituena, fase anitzeko homologazioarako aurkeztutako ibilgailuen CO2 igorpen-kopuruak zehazteari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 47, 2013-02-20koa, 51.-55.or.).

■ 195/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko martxoaren 7koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaraua eta Batzordearen 692/2008 Erregelamendua aldatzen dituen, turismo-ibilgailuen eta merkataritza-ibilgailu arinen CO2 igorpenak murrizteko teknologia berritzaileei dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 65, 2013-03-08koa, 1.-12.or.).

■ 2013ko zuzenketak Nazio Batuen Europako Ekonomia Batzordearen 58. Erregelamenduari I. Talkaren aurkako atzeko babesak homologatzeko agindu bateratuak II. Ibilgailuak homologatzeko agindu bateratuak, talkaren aurkako atzeko babes homologatu baten muntaketari dagokionez III. Ibilgailuak homologatzeko agindu bateratuak, talkaren aurkako atzeko babesari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 89, 2013-03-27koa, 34.-36.or.).

■ Europako Nazio Batuen Ekonomia Batzordearen (CEPE) 80. Erregelamendua Bidaiari-garraiorako neurri handiko ibilgailuen eserlekuen eta ibilgailu horien homologazioari buruzko preskripzio bateratuak, eserlekuen eta haien finkagailuen erresistentziari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 226, 2013-08-24koa, 20.-43.or.).

■ Europako Nazio Batuen Ekonomia Batzordearen (CEPE) 74. Erregelamendua L1 kategoriako ibilgailuen homologazioari buruzko xedapen bateratuak, argitzeko gailuen eta argi-seinaleen instalazioari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 166, 2013-06-18koa, 88.-112.or.).

■ Europako Nazio Batuen Ekonomia Batzordearen (CEPE) 53. Erregelamendua L3 kategoriako ibilgailuen homologazioari buruzko xedapen bateratuak, argitzeko gailuen eta argi-seinaleen instalazioari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 166, 2013-03-18koa, 55.-87.or.).

Trenbideko garraioa

■ 402/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko apirilaren 30ekoa, arriskua ebaluatzeko eta balioztatzeko segurtasun-metodo komun bat harteari buruzkoa, eta 352/2009 (EB)Erregelamendua indargabetzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 121, 2013-05-3koa, 8.-25.or.).

■ 321/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko martxoaren 13koa, Europako Batasunaren trenbide-sistemako "material ibiltaria salgaien bagoiak" azpisisistemaren elkar eragingarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa, eta 2006/861/EE Erabakia indargabetzen duena. (EBren Aldizkari Ofiziala, L 104, 2013-04-12koa, 1.-56. or.).

■ 1236/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko abenduaren 2koa, Europako Batasunaren trenbide-sistemako "material ibiltaria salgaien bagoiak" azpisisistemaren elkar eragingarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa, eta 321/2014 Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 322, 2013-12-03koa, 23.-28. or.).

■ 1273/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko abenduaren 6koa, Europaz haraindiko trenbide-sistemako "bidaiarien zerbitzuetarako aplikazio telematikoak" azpisisistemaren elkar eragingarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzko 454/2011 (EB) Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 328, 2013-12-07koa, 72.-78. or.).

■ 280/2013 (EB) Erregelamendua. Batzordearena, 2013ko martxoaren 22koa, Europaz haraindiko trenbide-sistema arrunteko "salgaien garraioa" azpisisistemaren elkar eragingarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzko 62/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 84, 2013-03-23koa, 17.-18. or.).

Itsasoko garraioa

■ 100/2013 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko urtarilaren 15ekoa, Itsasoko Segurtasunerako Europako Agentzia sortzeko 1406/2002 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 39, 2013-02-09koa, 30. or.).

Aireko garraioa

■ 6/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko urtarilaren 8koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamendua hegazkintza zibilararen esparruko arau komunei buruzkoa aldatzen duena, Aireko Segurtasunerako Europako Agentzia bat sortzen duena, eta 91/670/EEE Zuzentaraua Kontseiluarena, 1592/2002 (EE) Erregelamendua eta 2004/36/EE Zuzentaraua indargabetzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 4, 2013-01-09koa, 34.-35. or.).

■ 815/2013 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko abuztuaren 27koa, 2006ko urtarilaren 1ean edo data horretatik aurrera 2003/87/ EE Zuzentaruaren I. eranskinean aipatutako abiazio-jardueraren bat egin duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzko 748/2009 (EE) Erregelamendua Kontseiluarena, 2009ko abuztuaren 5ekoa, operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehaztekoa aldatzen duena Kroazia Europako Batasunari atxiki izana aintzat hartzearen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 236, 2013-09-04koa, 1.-188. or.).

■ 800/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko abuztuaren 14koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduari jarraiki aireko operazioekin lotutako baldintza teknikoak eta administrazio-prozedurak ezartzen dituen 965/2012 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 227, 2013-08-24koa, 1.-74. or.).

- 7/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko urtarrilaren 8koa, aireontzien eta haiekin zerikusia duten produktuen, osagaien eta ekipamenduaren nabigagarritasunaren egiaztatzei eta horiek guztiek ingurumenean duten eraginaren egiaztatzei aplikatu beharreko xedapenak eta diseinu- eta ekoizpen-erakundeen egiaztatzei aplikatu beharreko xedapenak ezartzen dituen 748/2012 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 4, 2013-01-09koa, 36.-37. or.).
 - 245/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko martxoaren 19koa, 272/2009 (EE) Erregelamendua aldatzen duena Euroko Batasuneko aireportuetan likidoak, aerosolak eta gelak kontrolatzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 77, 2013-03-20koa, 5.-7. or.).
 - 409/2013 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko maiatzaren 3koa, proiektu komunak zehazteari, gobernantza mekanismo bat ezartzeari eta Aireko Zirkulazioko Joan-etorriak Kudeatzeko Gidaplana betearazten laguntzeko pizgarriak identifikatzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 123, 2013-05-04koa, 1.-7. or.).
 - 1264/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko abuztuaren 3koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzekoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 326, 2013-12-06koa, 7.-34. or.).
 - 1116/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2012ko azaroaren 6koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, aireko segurtasunarekin lotutako zenbait neurri argitzei, bateratzeari eta sinplifikatzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 299, 2013-11-09koa, 1.-7. or.).
 - 1103/2013(EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko azaroaren 6koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, hirugarren herrialdeetako segurtasun-arauen baliokidetzaren aitortpenari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 296, 2013-11-07koa, 6.-7. or.).
 - 654/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko uztailaren 10ekoa, 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzen duena, hirugarren herrialdeetako erakundeetarako Europako Batasuneko aireko segurtasunaren balidazio-kontrolako zerrendei dagokienez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 190, 2013-07-11koa, 1.-30. or.).
 - 657/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko uztailaren 10ekoa, Europako Zeru Bakarrerako ahots-kanalak bereizteko baldintzak ezartzen dituen 1079/2012 (EB) Exekuzio Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 190, 2013-07-11koa, 37.-37. or.).
 - 659/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko uztailaren 10ekoa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 190, 2013-07-11koa, 54.-81. or.).
 - 628/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko ekainaren 28koa, Aire Segurtasuneko Europako Agentziak Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduaren normalizazio-ikuskapenetan eta berorren aplikazioaren gainbegiraketan aplikatu behar dituen lan-metodoei buruzkoa eta Batzordearen 736/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 179, 2013-06-29ekoa, 46.-54. or.).
 - 428/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, 2013ko maiatzaren 8koa, 1033/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena, 3. artikuluko 1. atalean aipatuak diren OACIren xedapenei dagokienez, eta 929/2010 Erregelamendua indargabetzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 127, 2013-05-09koa, 23.-23. or.).
 - 391/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, 2013ko maiatzaren 3koa, aireko nabigazio zerbitzuen tarifa zehazteko sistema komun bat ezartzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 128, 2013-05-09koa, 31.-58. or.).
 - 390/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, 2013ko maiatzaren 3koa, aireko nabigazio zerbitzuen errendimenduaren eta sare-funtzioen ebaluazio-sistema bat ezartzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 128, 2013-05-09koa, 1.-30. or.).
 - 246/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, 2013ko martxoaren 19koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, Europako Batasuneko aireportuetan likidoak, aerosolak eta gelak ikuskatzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 77, 2013-03-20koa, 8.-11. or.).
 - 189/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, 2013ko martxoaren 5ekoa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, bidaltzaile ezagunei aplika dakiekeen erregimenari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 62, 2013-03-06koa, 17.-18. or.).
 - 104/2013 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2013ko otsailaren 4koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, lehergailu-aztarnak detektatzeko ekipamenduen bidez (ETD) eta eskuko metal-detektagailuen (HHMD) bidez bidaiariak eta bidaiariak ez diren pertsonak ikuskatzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 34, 2013-02-05ekoa, 13.-14. or.).
- Legediaren beste berrikuntza batzuk**
- 1315/2013 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko abenduaren 11koa, Europaz haraindiko garraio-sarea garatzeko Europar Batasunak emandako orientabideei buruzkoa, eta 661/2010/EB Erabakia indargabetzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 348, 2013-12-20koa, 1.-128. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak

Errepideko garraioa
128/2013 Errege Dekretua, otsailaren 22koa, errepideko garraioko jarduera mugikorak egiten dituzten langile autonomoen laneko denbora antolatzeari buruzkoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 47, 2013ko otsailaren 23koa). - Sustapen Ministerioaren 370/2013 Agindua, otsailaren 28koa, bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publikoen tarifak alegia, hiriarteko garraio-zerbitzu publiko erregular, iraunkor eta erabilera orokorrekoen tarifak berrikustekoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 58, 2013ko martxoaren 8koa). - Sustapen Ministerioaren 1298/2013 Agindua, ekainaren 28koa, errepide-garraiorako zenbait ibilgailuren gidarien hasierako trebakuntza eta etengabeko prestakuntza arautzen dituen 1032/2007 Errege Dekretuaren VI. Eranskina uztailaren 20koa aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 164, 2013ko uztailaren 10ekoa). - Sustapen Ministerioaren 1230/2013 Agindua, maiatzaren 31koa, bidaiarien errepideko garraio publikoari buruzko kontrol-arauak ezartzen dituen (Presidentzia Ministerioaren maiatzaren 29ko 907/2014 Aginduak aldatua). (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 158, 2013ko uztailaren 3koa). 5/2013 Lege Organikoa, uztailaren 4koa, Estatuak errepide eta kable bidezko garraioari buruz dituen ahalmenak Autonomia Erkidegoen esku uzten dituen 5/1987 Lege Organikoa uztailaren 30ekoa aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 160, 2013ko uztailaren 5ekoa). 9/2013 Legea, uztailaren 4koa, uztailaren 30eko 16/1987 Legea, lehorreko garraioak antolatzeari buruzkoa, eta uztailaren 7ko 21/2003 Legea, aire-segurtasunari buruzkoa, aldatzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 160, 2013ko uztailaren 5ekoa). - Sustapen Ministerioaren 2423/2013 Agindua, abenduaren 18koa, Sustapen Ministerioaren 3591/2008 Agindua, azaroaren 27koa, errepideko garraioarekin lotutako prestakuntzarako laguntzak emateko oinarri arautzaileak onartzekoa, aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 309, 2013ko abenduaren 26koa).
Trenbideko garraioa
9/2013 Legea, uztailaren 4koa, uztailaren 30eko 16/1987 Legea, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzkoa, aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 160, 2013ko uztailaren 5ekoa). - Sustapen Ministerioaren 1403/2013 Agindua, uztailaren 19koa, batez ere helburu turistikoa duten trenbideko garraio zerbitzuei buruzkoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 2013ko uztailaren 25ekoa).
Aireko garraioa
9/2013 Legea, uztailaren 4koa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea eta Aireko Segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea aldatzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 160, 2013ko uztailaren 5ekoa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

Errepideko garraioa
155/2013 DEKRETUA, otsailaren 12koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: alegia, A-2622 errepide zahararen eta A-3308 errepidearen arteko bidegurutzea berrantolatzeko eta hobetzeko eta A-2622 errepide zaharrean Langraiz Okako igeritokien parean biribilgune bat egiteko eraikuntza proiektua burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 38, 2013ko otsailaren 22koa). 197/2013 DEKRETUA, apirilaren 9koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Valle de Trápaga-Trapagarango Udaletxeak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: alegia, Salcedillon galtzada zabaltzeko proiektua (I. fasea) burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 82, 2013ko apirilaren 30ekoa). 408/2013 DEKRETUA, irailaren 10ekoa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: alegia, 64,96 kilometrotik (A-24 errepidearekin bat egiten duen lekuan) 71,04 kilometroraino (Lapuebla de Labarcako hirigunea) A-3216 errepidearen trazadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko proiektua burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 182, 2013ko irailaren 24koa).

- 5799/2013 FORU AGINDUA, azaroaren 28koa, Bizkaiko foru errepideen Zarata Mapak jendaurrean erakusteko izapidea ebatzi eta mapa horiek behin betiko onesten dituen (EHAA 19, 2014ko urtarrilaren 29koa).
 - 392/2013 DEKRETUA, uztailaren 23koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasun hauek okupatzea: alegia, Zumaia-Aroa oinezkoentzako eta bizikletentzako bide-zatia egiteko proiektuaren (2. Ibilbidea: Donostia-Mutrikua) I. fasea: Zumaia-Narrondo (13-BI-62/2011) burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 146, 2013ko abuztuaren 1ekoa).
 - 2/2013 FORU ARAUA, ekainaren 10ekoa, Gipuzkoako bizikleta bideen lurraldearen arloko plana behin betiko onartzen dena (EHAA 194, 2013ko urriaren 10ekoa).
 - 451/2013 DEKRETUA, azaroaren 19koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak honako eskubide eta ondasunak okupatzea, nahitaez desjabetzeko: alegia, Karabel-Portu bizikleta eta oinezkoentzako bidea (3. Ibilbidea: Donostia-Beasain, 03005F zatia) egiteko proiektua (4-BI-42/2012) burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak (EHAA 227, 2013ko azaroaren 28koa).
- Trenbideko garraioa**
- 410/2013 DEKRETUA, irailaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari atxikitako Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A.U. sozietate publikoaren zuzendaritza-karguen zerrenda onartzeko dena (EHAA 182, 2013ko irailaren 24koa).
 - 180/2013 DEKRETUA, martxoaren 12koa, Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari atxikitako Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea erakunde publikoaren zuzendaritza-karguen zerrenda onartzeko dena (EHAA 56, 2013ko martxoaren 20koa).

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.



2

Garraioaren eskaintza EAE-n

2. GARRAIOAREN ESKAINTZA EAE-N

Euskal Autonomia Erkidegoaren garraio-sistema sare zabal batek osatua da: bide-azpiegiturek, trenbide-azpiegiturek, aireko azpiegiturek, portuetako azpiegiturek, kable sistema batek eta logistika integraleko sistema batek osatua, hain zuzen. Taula honetan, sistema hori osatzen duten osagaiei buruzko informazio guztia dago jasota:

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 Iberiar penintsulako sarea Sare Metrikoa (erkidego artekoa)	Espainiako estatua	Adif eta Renfe
	Sare Metrikoa (erkidego barrukoak)	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta EuskoTren
	Metroa/tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS, Metro Bilbao eta EuskoTren
	Bizkaia zubia	Bilboko Portuko Agintaritza	Pribatua
Portu-sistema	Interes orokorreko portuak	Espainiako estatua	Portuko agintaritza
	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aireko sistema	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 Gida plana 2002-2012. 2013ko egoerara eguneratua, Feve Renferen barruan integratu eta gero.

Ondoko atalean, xehetasun handiagoz aztertuko dira Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sistemaren ezaugarriak.

EAEko garraio-sistemaren deskripzioa

- Bide-sistemari dagokionez, 2013an, 4.175 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Haietatik 601 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 eta ETS dira azpiegituren administratzaileak. EAEn, hauek dira azpiegitura horietan pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua ematen duten operadoreak: *Renfe* (Adifen trenbide zabalera konbentzionaleko zein metrikoko operadorea da; trenbide-sare konbentzionalean, EAEko hiriburuak lotzen ditu probintzietako hainbat udalerriri, eta Espainiako estatuko beste toki batzuekin ere egiten du lotura; lehen Fevek kudeatzen zuen baina egun Renfen integratua dagoen zabalera metrikoko sarean, berriz, elkarrekin lotzen ditu Bizkaiko mendebaldeko udalerririak, eta lotura egiten du, halaber, Kantauri itsasertzeko hainbat udalerririkin, eta Gaztela eta Leoneko iparraldekoekin); eta ETSren azpiegiturari dagozkien eragile operadoreak: 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 jarduera.
- 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 Pasaiaiko 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 Jaurlaritzaren 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, xehetasunez azaltzen dira EAEko azpiegituren ezaugarriak, garraio-modua aintzat hartuta. Horrez gain, azken ekitaldian izan diren azken gertaerak ere bildu dira, inbertsioei, egindako lanei eta kasu bakoitzean indarrean diren jardura-planari lotuta.

2.1. ERREPIDEKO GARRAIOA

Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarian argitaratutako azken datuek erakusten dutenez, EAEko errepide-sareak 4.175 kilometro ditu 2013an. Ildo horretan, 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 Autzaganeko saihesbidean eta Plentzia-

Mungia ardatzean, bai eta hainbat hobekuntza lan ere beste errepide erradial batzuetan; Gipuzkoan, Beasain eta Durango arteko ardatzaren azken zatia egin da; eta Araban, bide-sareko segurtasun-sistema hobetzeko lanak egin dira, bai eta egoera txarrean ziren bideak birgaitzeko eta egokitzeko hainbat lan ere. Une honetan, beraz, zirkulazio-ahalmen handiko bideak (hau da, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak) EAEko errepide guztien %14,4 dira.

2.2. taula EAEko errepide-sarea 2013an, errepide-motaren arabera.

	2000	2011	2012	2013
LUZERA (km)				
Ordainpeko autobideak ²	196	247	248	248
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	299	350	354	353
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.592	3.583	3.575
Guztira	4.353	4.189	4.185	4.175
DENTSITATEA (m/km²)				
Ordainpeko autobideak ⁴	27,1	34,2	34,3	34,3
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	41,4	48,4	49,0	48,7
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	496,8	495,6	494,2
Guztira	602,1	579,4	578,8	577,1

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.

Hala, zirkulazio-ahalmen handiko bideen kopuruak Espainiako estatukoak baino askoz ere handiagoa izaten jarraitzen du: izan ere, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak estatuko bide-sistemaren %10 dira. Azterketa sakonago batek agerian uzten du horrelako bide-motak ugariagoak direla, oro har, Europan. Zehazki, EB-27-n4, zirkulazio-ahalmen handiko bideak errepide guztien %18,5 dira.

Bestalde, Euskadiko bide-sistemaren dentsitatea (577,1 m/km², 2013an) askoz ere handiagoa da Espainiako estatukoa eta EB-27koa¹ baino (326,8 m/km² eta 436,3 m/km², hurrenez hurren).

⁴ EB-27; 2012koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2014 buletinean argitaratua.

2.3. taula Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-27n, 2011-2013 aldian.

Errepide-mota	2011		2012		2013	
	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹
EAE²						
Ordainpeko autobideak	247	34,2	248	34,3	248	34,3
Doako autobideak, autobideak eta bi galtzadako errepideak	350	48,4	354	49,0	352	48,7
Galtzada bakarreko errepideak	3.592	496,8	3.583	495,6	3575	494,2
Guztira	4.189	579,4	4.185	578,8	4.175	577,1
ESTATUA						
Ordainpeko autobideak	3.045	6,0	3.025	6,0	3.026	6,0
Doako autobideak, autobideak eta bi galtzadako errepideak	13.160	26,0	13.309	26,3	13.557	26,8
Galtzada bakarreko errepideak	149.703	295,9	149.259	295,0	148.778	294,0
Guztira	165.907	327,9	165.593	327,3	165.361	326,8
EB-27						
Autobideak	69.468	16,1	70.151	16,2	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	278.961	64,5	279.007	64,5	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.543.510	356,9	1.537.651	355,5	--	--
Guztira	1.891.939	437,5	1.886.809	436,3	--	--

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 2014, International Road Federation.

Azken urteotan, EAEko bide politiken xedea galtzada bakarreko errepide kopurua murriztea izan da —ildo horretan, 2013an, hainbat lan egin dira Gipuzkoako lurraldean—, bai eta zirkulazio-ahalmen handiko autobidea eta autobide gehiago egitea ere, EAEko errepide-sareko zirkulazioa arintzea eta, oro har, estaldura eta segurtasuna hobetzea helburu.

2013an, bideak hobetzeari eta birgaitzeari (eguraldi txarraren ondorioz hondatuta baitzeuden asko) eta jada gauzatzen ari diren proiektua jarraitzeari eman zaie lehentasuna errepideetako lanetan. Horren haritik, foru-aldundiek bide-azpiegiturei dagokienez egin dituzten jarduera nagusiak laburbilduko dira hurrengo lerroetan.

Bide-azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, Bilboko Metropoliaren Hegoaldeko Saihesbidea (Peñaskal eta Venta Alta artean) eraikitzeke trazadura-proiektua onartu da. Etorkizunean azpiegitura horren eraikuntza aurrera eramateak A-8 eta AP-68 arteko bide lotura egin beharra ekarriko du.
 1. Bide-lotura horren luzera 3.048 metrokoa da Gipuzkoako norabidean eta 3.070 metrokoa Kantabriako norabidean. Lurperatutako bide-zatia, berriz, 2.510 metro luze da Gipuzkoako norabidean eta 2.534 metro luze Kantabriakoan. Berezitasun gisa, etorkizuneko lotura horrek bi tunel izango ditu (Arnotegi eta Seberetxe), eta bederatzi egitura berezi (Bolintxuko zubibidea eta AP-68 gaineko pasabidea, aipagarrienak).
- **Plentzia-Mungia Ardatzaren 2. faseko lanak** esleitu dira, Asteintza eta Maruri arteko zatia egiteko. Lanak hartuko dituen zatia 1.140 metro luze da eta Maruriko udalerriaren barruan dago oso ororik. Beraz, jarduketak honek herri horretako auzoen arteko komunikazioak ere hobetuko ditu.

- Bilboko metropoli-eremua berehala biziberritzeko jardueren proiektu integrala onartu da, eta, proiektu horren barruan, lanak egingo dira Bizkaiko zati horretako errepide-sarean, bide-segurtasuna hobetzeko. Hain zuzen ere, zortzi jarduketa egingo dira A-8, BI-631, BI-637 eta N-634 errepideetan. Horien artean, hauek dira aipagarrienak: trazadura hobetzea, drainatzea, seinaleak eta hesiak egokitzea eta bide-zorua birgaitzea.
- BI-630 errepidean, Karrantza parean, hobekuntza-lanak egin dira urtaril amaiera eta otsail hasierako euriak eragindako kalteak konpontzeko.
- BI-633 errepidean, Berriatuatik igarotzen den zatian, zorua finkatzeko lanak hasi dira, urtaril amaierako eta otsail hasierako euriek eragindako desnibela berdintzeko.
- Amaitu dira Bilbora San Mamestik barrena sartzeko bide berrien birmoldatze-lanak; azpiegituraren konplexutasuna dela-eta, lau urte eta erdi baino gehiago iraun dute lanek.
- Oinezkoentzako pasabide bat jarri da N-634 errepide gainean, Etxebarriko San Antonio auzoa eta Basauri lotzen dituen. Pasabidea, Baskoniako zubiaren ondoan eraikia, 38 metro luze da eta 2,30 metroko zabalerako plataforma du.
- Biribilgune bat eraiki da AP-68 autobidearen eta BI-625 errepidearen arteko elkargunean, trafikoa berrantolatze eta bide-segurtasuna hobetzeko eta inguruko ahalmen-arazoak konpontzeko.
- Urdinbideko tunela zulatze lanak hasi dira, Autzaganeko saihebidetan. Saihebidetara 3,6 kilometro luze da eta Amorebieta-Etxano eta Muxika lotzen ditu. AP-8 autobidea N-634 errepidearekin lotzen den gunean du hasiera, eta egungo errepidean (BI-635) oinarritzen da 1,5 kilometrotan. Handik aurrera, alde batera uzten du egungo bidea, eta Autzaganeko gainetik igaro beharra saihesten du Urdinbideko bi hodiko tunelaren bidez. Tunela 703 metro luze da.
- BI-625 errepidea AP-68ko Arrigorriako lotunearen eta Zaratamoko lotunearen arteko zatian hobetzeko lanak esleitu dira. Besteak beste, 384. kilometroaren inguruan, trazadura bihurriko bi bihurgune behin betiko kentzea aurreikusten da. Horretaz gainera, beste lan hauek egingo dira: egungo euste-sistemak berritzea, eta drainadura, seinaleak eta argiak hobetzea.
- Autonomia kalearen gaineko Sabino Aranako bidezubien tartea eratzen zuten lau taulak kentzeko lanak amaitu dira.
- **Gipuzkoan**, Beasain-Durango ardatzean, GI-632 errepidearen azken zatia, Antzuola eta Bergara artekoa, eraikitze lanak hasi dira; 4,84 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).
- Bukatu da Hernaniko saihebidetara –2,4 kilometro luze– bikoizteko lanen azken zatiaren eraikuntza. Horrekin, amaitutzat ematen da Urumeako korridorea.
- Abenduan, hitzarmen bat izenpetuko da N-I errepidea eta GI-449 errepidea lotzeko lanak egiteko; hau da, Aguerre bidea konpontzeko. Bidea norabide bikoiztekoa eta zazpi metro zabal izango da.
- **Arabako**, Foru Errepide Sareko errepideetan bide-segurtasuna hobetzeko lanak egitea onartu da, eta, horretarako, prebentziozko jarduerak eta jardura aringarriak egitea abenduaren 31ra arteko exekuzio-eremua. Besteak beste, bide-seinale bertikal eta horizontal gehiago jarriko dira –bidearen eta ibilgailuen ezaugarrien arabera–, baita baliza gehiago ere, eta, zeharbideetan, abiadura moteltzeko sistemak.
- Lehenbailehen moldatu beharra duten errepide-zatietan, zoladura birgaitzeko eta berritzeko lanak esleitu dira, honako errepide hauetan: N-102, A-124, A-126, A-132, A-624 eta A-627, bai eta eskualde sareko eta toki sareko beste batzuetan ere.
- A-3216 errepidean, 64,96 kilometro-puntutik 71,4 kilometro-puntura, trazadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko lanak esleitu dira.

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

Hurrengo lerroetan, EAEko hiru hiriburu eta hiri-eremuetako bidaiarien erabilera orokorreko garraio publiko erregularreko zerbitzuen eskaintza zehazten da; alegia, Tuvisarena (Transportes Urbanos de Vitoria SA) Gasteizen, Bilbobusena Bilbon, eta Dbus konpainiarena Donostian.

Bilbo da herritarrei zerbitzua emateko autobus gehien dituen hiriburua. Han, Bilbobusek 146 autobuseko eskaintza du, 43 lineatan banatuta (35 egunekoak, eta 8 gauekoak), eta guztira, 575,1 kilometroko ibilbidea egiten dute Bizkaiko hiriburuaren hiri-eremuan (horietatik 104,5 km, %18,2, gauekoak dira).

Bere aldetik, Gipuzkoako hiriburuak aurreko urtean emandako zerbitzuen eskaintza mantentzen du: konpainiak 120 autobus izaten jarraitzen du, 36 lineatan banatuta (27 egunekoak, eta 9 gauekoak). Autobusok 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. Hiru linea horietako erabiltzaileek bidaiari-kopuru osoaren (11.016.561) %39,8 hartzen dute. Auzo horiek dira hiriko hiru ardatz nagusiak, eta 18 metroko ibilgailu artikulatuekin komunikatzen dute erdigunea. Linea horien maiztasuna 6-8 minutukoa da.

Bestalde, garraioaren panoramikari buruzko txosten honen idazketa-lana amaituta, oraindik ez dira jaso Tuvisak Gasteizen ematen duen hiri-zerbitzuari buruzko 2013ko datuak. Beraz, hemen eskaintzen diren datuak 2012koak dira.

2.4. taula Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2011-2013 bitartean.

Errepide-mota	2011	2012	2013	12/13 Δ %
BILBO				
Sareko lineak ¹	43	43	43	0,0
Luzera (km) ¹	577,9	578,6	575,1	-0,6
Autobus-kopurua	152	152	146	-3,9
DONOSTIA				
Sareko lineak ¹	36	36	36	0,0
Luzera (km) ¹	247,0	247,0	247	0,0
Autobus-kopurua	120	120	120	0,0
GASTEIZ				
Sareko lineak ¹	15	15	--	--
Luzera (km) ¹	201,6	201,6	--	--
Autobus-kopurua	86	86	--	--
GUZTIRA				
Sareko lineak	94	94	--	--
Luzera (km)	1.026,5	1027,2	--	--
Autobus-kopurua	358	358	--	--

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

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Garraio pribatuaren alorrera aldatuz, Trafiko Zuzendaritza Nagusiak eskainitako datuek erakusten dutenez, EAEko ibilgailu-parkeak ez du gorabehera handirik izan, aurreko urtekoarekin alderatuta (urte arteko aldakuntza: -%1). Zehazki, 1.296.430 auto egon dira guztira erregistratuta EAEn, urtearen amaieran. Kopuru hori 2012ko abenduaren 31koa (1.309.534) baino pixka bat txikiagoa da.

Ibilgailu-motari erreparatuz, ibilgailu-parkearen %87,4 autoak, kamioiak eta furgonetak dira (%73 eta %14,4, hurrenez hurren). Urte arteko aldakuntzak aurreko ekitaldiaren ildotik doaz, eta motozikletak ugaritu dira gehien; zehazki, %1,8 gehiago izan dira. Dena dela, gehikuntza hori 2012koa baino apalagoa izan da (%2,7). Aldiz, lanerako soilik erabiltzen diren ibilgailuak gutxitu dira gehien: hots, traktore industrialak eta furgonetak (-%3,3 eta -%2,1, hurrenez hurren). Turismo-ibilgailuei dagokienez, berriz, eten egin da lehen erregistrotik hona (hau da, 1992tik hona) izandako goranzko joera. Turismo-ibilgailuen kopuruak %1,1 egin du behera; hau da, aurreko urtean baino 10.104 ibilgailu gutxiago egon dira erregistratuta.

2.5. taula EAEko ibilgailuen kopurua 2013an.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%
Autoak	147.782	73,3	494.132	75,6	303.919	68,9	945.833	73,0
Motozikletak	13.422	6,7	46.759	7,2	50.995	11,6	111.176	8,6
Kamioiak eta furgonetak	30.912	15,3	88.720	13,6	67.168	15,2	186.800	14,4
Autobusak	537	0,3	1.713	0,3	870	0,2	3.120	0,2
Traktore industrialak	1.150	0,6	3.524	0,5	2.890	0,7	7.564	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.691	3,8	18.700	2,9	15.546	3,5	41.937	3,2
Guztira	201.494	100,0	653.548	100,0	441.388	100,0	1.296.430	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia.

Azterketa Europara zabalduz, hurrengo taulan ikus daiteke zer-nolakoa izan da motorizazio-indizea EB-27ko estatu kideetan; indize hori, hain zuzen, honela neurtu da: autoen ratioa, 1.000 biztanleko. Eurostatek emandako azken datuen arabera (2012koak), Luxenburgo dago beste behin sailkapenaren buruan: 663 auto, mila biztanleko; sailkapenaren beste muturrean, berriz, Errumania dago berriro (224 auto, mila biztanleko). Erregistro horiek erakusten dutenez, honako herrialde hauetan handitu da gehien autoen ratioa: Estonian (%5,3), Bulgarian (%4,6), Eslovakian (%4) eta Errumanian (%3,7). Aitzitik, biztanleko ibilgailu-kopuruan beherakada handiena izan duten herrialdeak hauek dira: Espainia (-%1,2), Italia (-%0,6), eta Irlanda (-%0,5).

EAEra etorruta, 2012an, mila biztanleko 436 auto zeuden (ia-ia 2011ko maila berean), eta horrenbestez, EAE 20. postuan zegoen EB-27ren sailkapenean. Lurraldez lurralde aztertuz, Arabako biztanleek zuten ibilgailu-indize handiena, kopuru erlatiboetan (462); Bizkaiko eta Gipuzkoako motorizazio-maila, berriz, berdindu egin zen ia (432 eta 431, hurrenez hurren). Bestalde, estatuko batez bestekoa (476) EAEko hiru lurraldeetan erregistratutako indizea baino handiagoa izan zen.

2.6. taula Motorizazio-indizea Europan, 2011n eta 2012an¹.

Herrialdea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2011	2012
Luxenburgo	658	663
Italia	625	621
Malta	592	592
Lituania	570	590
Finlandia	551	563
Zipre	545	549
Austria	537	542
Alemania	534	539
Eslovenia	519	518
Frantzia	510	512
Belgika	487	487
Espainia	482	476
Herbehereak	470	472
Polonia	470	486
Erresuma Batua	463	464
Suedia	464	465
Grezia	468	467
Portugal	429	429
EAE	437	436
▫ Araba	466	462
▫ Bizkaia	434	432
▫ Gipuzkoa	431	431
Txekiar Errepublika	436	448
Estonia	433	456
Irlanda	417	415
Danimarka	394	399
Bulgaria	368	385
Eslovakia	324	337
Letonia	299	305
Hungaria	299	301
Errumania	216	224

¹ Europako herrialdeei buruzko azken datuak, Statistical Pocketbook 2014ren bidez lortutakoak, 2012koak dira.

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014, Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Eskuartean ditugun azken datuen arabera (2013koak), motorizazio-indizeak behera egin du apur bat EAEn: 435,9 auto izan ziren mila biztanleko 2012an eta 434,1, berriz, azken ekitaldian. Lurraldez lurralde, Bizkaiak izan du beherakada handiena, mila biztanleko 431,7 auto izatetik 429,4 izatera pasatu baita (-%0,5); gero, Gipuzkoak (430,7tik 429,3ra jaitsi da, -%0,3); eta, azkenik, Arabak (462,2tik 461,4ra, -%0,2).

2.2. TREN BIDEZKO GARRAIOA

2013ko urtarilaren 1az geroztik, operadore hauek administratutako azpiegiturek osatzen dute EAEko trenbide-egitura:

- ▶ Adif-Trenbide Azpiegituren Administrazioa: trenbide horietatik, Renfe operadore nagusiak estatuko hiriburu nagusiekin lotzen du EAE. 2013ko urtarilaren 1az geroztik, Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE, Bide Estuko Trenbideak) enpresa-erakunde publikoa Adifen integratuta dago, trenbide-azpiegiturak egiteko eta mantentzeko lanei dagokionez, uztailaren 20ko 2012/22 Errege Dekretu-legeak xedatutakoa betez. Egun horretatik aurrera, Renfe Operadora da Kantauriko itsasertzeko trenbide-zerbitzuak eskaintzen dituen konpainia.
- ▶ ETS (Euskal Trenbide Sarea): EuskoTren operadoreak ematen ditu hiriarteko zerbitzuak, Metro Bilbaok metropoli horretan jarduten du, eta EuskoTren tranbiak Bizkaiko eta Arabako hiriburu-eremuetan ematen ditu zerbitzuak.

Estatuarekin eta EB-27rekin alderatuta, ikus daiteke alde handiak daudela trenbide-azpiegituren dentsitateari dagokionez. Euskadik 637 km trenbide ditu guztira, eta trenbide-azpiegituren dentsitatea 88 m/km² da. Datu hori Estatukoa (31,5 m/km²) eta EB-27koa (49,3 m/km²) baino askoz handiagoa da. Horrez gain, EAEko trenbide-sareko trenbide gehienak elektrifikatuak dira, trenbide guztien %93,7, zehazki; Espainiako estatuan eta EB-27n, berriz, elektrifikazio-maila askoz txikiagoa da (%61,3 eta %53,8, hurrenez hurren).

2.7. taula Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2013an.

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra	Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra
Luzera (km)							
EAE	637	40	6,3	40	597	93,7	237
Espainiako estatua	15.937	6.169	38,7	6.121	9.768	61,3	4.010
EB-27 ¹	213.012	98.488	46,2	--	114.524	53,8	--
Dentsitatea (m/km ²)							
EAE	88,0	5,6	--	5,6	82,5	--	32,8
Espainiako estatua	31,5	12,2	--	12,1	19,3	--	7,9
EB-27 ¹	49.3	22.8	--	--	26.5	--	--

¹ EB-27ri dagozkion azken datuak 2012koak dira.

Iturria: Adif, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea, Sustapen Ministerioa, EU Transport i Figures-Statistical Pocketbook 2014, eta Eurostat.

Hurrengo ataletan, EAEko trenbide-azpiegiturak erabiltzen dituzten operadoreen (hots, Adif, non trenbide-sare konbentzionala eta zabalera metrikoko sarea bereizten baitira, eta ETS-RFV) xehetasunak azaldu dira, bai eta trenbide horietan esku hartzen duten eragileen zerbitzuen eskaintza ere.

2.2.1. Adif Trenbide Azpiegituren Administrazioa

i) Adifen trenbide-sare konbentzionala

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 eskaintzen 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).
- ▶ 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 oinarrizko datuak, Trenbide Sare Konbentzionala. 2013.

Lineen luzera km-tan	2013
Bi bide elektrifikatu	
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	181,5
Bilbo-Urduña	40,3
Bilbo-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Bi bide elektrifikatu, guztira	235,4
Bide elektrifikatu bakarra	
Urduña - 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 aipatzen dira.

Adifen trenbide-azpiegitura - 2013ko berrikuntza nagusiak

- Adifek zabalera konbentzionaleko Madril-Hendaia trenbidearen Donostia-Irun zatia zabalera mistoko trabesekin berritzeko hornidura-kontratua esleitu du. Lan horietan, hirugarren errail bat gehituko diote trenbideari, Frantziako muga zabalera iberiarreko eta nazioarteko zabalera trenetara lotzeko, eta, bide batez, Gasteiz-Bilbo-Donostia-Frantziako muga arteko Abiadura Handiko lineari bultzada emateko. Donostia-Irun arteko jarduketa horretan, trenbide-zati horretako errailak aldatuko dira, bai eta trabesak ere, eta hirugarren haria har ditzaketanak jarriko dira haien orde. Horretaz gainera, Pasaia, Lezo-Errenteria eta Irungo geltokietako gainegitura berrituko da.

ii) Adifen zabalera metrikoko sarea

Uztailaren 20ko 22/2012 Errege Dekretu-legean xedatukoaren arabera, Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha) Adifen erakundeetan integratuta geratu da, azpiegiturak mantentzeko eta eraikitzeko lanei dagokienez, eta Renfen integratuta, berriz, bidaiari eta salgaien garraioari dagokienez. Hala, Renfe zabalera metrikoko zerbitzua eskaintzen die Kantauri itsasertzeko

eremuei, eta bidaiarien eta salgaien mugikortasuna ahalbidetzen du Galizia, Asturias, Kantabria, EAE eta Gaztela eta Leonen artean.

Adifek EAEn dituen zabalera metrikoko azpiegiturak Bizkaian daude kokatuta, operadoreak Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon eskualdeetako lineak ustiatzen baititu; horrez gain, Bilbo-Balmaseda probintzia barruko aldirietako zerbitzua ematen du. Lutxanatik Bilboko portura doan adar bat ere kudeatzen du Adifek. Beraz, 75,7 kilometro trenbide ditu EAEn Adifek (zabalera metrikoko sareak), guztira.

Renfek, zabalera metrikoko sareari dagokionez, eskaintza handiagoa du aldirietako zerbitzuetan, Bilbo-Balmaseda lineako trenen maiztasuna handiagoa delako. 2013an, Renfek 16.866 tren-bidaia eskaini ditu aldiriko zerbitzuan, operadoreak zabalera metrikoko sarean eskaintzen dituen tren-zerbitzu guztien %82,4; gainerako %17,8a eskualde arteko lineei dagokie (3.609 tren-zerbitzu).

Eskualdeko lineen adierazle nagusiei dagokienez, azpimarratzekoa da eskaintzak izan duen bilakaera, aurreko ekitaldikoaren aldean: eskainitako tren-kopuruak behera egin du apur bat (-%1,2), baina tren-kilometroen eta toki-kilometroen kopuruak gora egin dute (%0,69 eta %0,88, hurrenez hurren). Bestalde, aldirietako zerbitzua sendotu egin da 2013an, eskainitako tren-kopuruak, toki-kilometroak eta tren-kilometroak %0,2, %1,45 eta %0,66 hazi baitira, hurrenez hurren.

2.9. taula Renfe Zabalera Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2011-2013 aldikoak.

	2011	2012	2013
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua	2	2	2
Eskainitako trenen kopurua ¹	3.653	3.651	3.609
Eskainitako tren-kilometroak ¹	537.036	537.520	541.220
Eskainitako toki-kilometroak ¹	39.477.451	45.550.106	45.952.811
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	1	1	1
Eskainitako trenen kopurua	16.994	16.832	16.866
Eskainitako tren-kilometroak	579.874	562.148	570.301
Eskainitako toki-kilometroak	77.429.553	74.455.103	74.948.874

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

Iturria: FEVE (2013tik aurrera, Renfe).

Zabalera metrikoko sareari lotutako berrikuntza nagusia izan da Renfe eta Adif operadoreek bere baitan hartu dutela Feve 2013ko urtarilaren 1ean, atal honen hasieran aipatu den eta beheko koadroan adierazten den bezala.

Adif Zabalera Metrikoko Trenbide-Sarearen azpiegitura eta eskaintza - 2013ko berrikuntza nagusiak

- 2012ko uztailan, Gobernuak 22/2012 Errege Dekretua onartu zuen, trenbide-azpiegiturei 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, Feve konpainia izateari utziko dio, eta aurrerantzean, Renferen baitan jardungo du (Renfe-Feve markarekin); horrez gain, bere azpiegiturak Adifen azpiegiturei gehituko zaizkie.

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

EAEko trenbide-sistema osatzeko, Adifek kudeatutako trenbide-sareari, ETS-Euskal Trenbide Sarearen azpiegiturak gehitu behar zaizkio. 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 183,3 kilometro hartzen dituzte; ia kilometro guztiak (%97,3) trenbide elektrifikatuak dira (178,4 km), eta horietako asko bide bakarreko trenbideak dira (128,5 km). Horri dagokionez, azpimarratu behar da azken urteetan ahalegin handiak egin direla bi bideko trenbideak ezartzeko. Hain zuzen ere, azken hiru urte hauetan, bi bideko trenbideak ezarri dira, 24,5 kilometrotan, eta horrenbestez, egun, 54,8 km daude bi noranzkoetan, 2010ean zegoen trenbide bikoitzeko kilometro-kopuruaren (30,9 km) halako bi ia.

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, Hendaia-Donostia 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 2013an eman dituen zerbitzuei dagokionez, eskainitako tren-kopuruak gora egin du (%5,9), eta, ondorioz, bidaiaren esku jarritako tokiak eta eskainitako toki-kilometroak nabarmen handitu dira (%14 eta %8, hurrenez hurren); horrenbestez, 60,8 milioi toki eta 1.474 milioi toki-kilometro eskaini dira guztira. Eskainitako kilometro-kopuruak, berriz, behera egin du apur bat (%0,06), 4,49 miloi kilometrotaraino.

2.10. taula Egun, EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2011-2013 aldiko oinarritzko datuak.

	2011	2012	2013
Linea-kopurua	3	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	181,1	183,3
Bide bakarrekoko linea konbentzionalen luzera (km)	138,6	130,8	128,5
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	42,5	50,4	54,8
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	175,1	175,1	178,4
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	6,0	1,2	4,9
Eskainitako trenen kopurua	190.880	190.500	201.817
Eskainitako tokien kopurua	46.881.329	53.418.400	60.848.792
Eskainitako kilometroen kopurua	4.496.882	4.524.040	4.496.264
Eskainitako toki-kilometroak	1.198.391.250	1.366.842.903	1.474.022.080

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS), lineen kopuru eta luzerari buruzko informazioari dagokionez - Euskotren, tren-, toki- eta kilometro-kopuruaren eskaintzari buruzko informazioari dagokionez.

Oharra: Tranbia-lineei buruzko datuak ez dira sartu. Bai ordea Larreinetako funikularri buruzkoak.

ETSren inbertsio-ahaleginari dagokionez, 2013ko jarduera nagusiak taula honetan laburbildu dira:

EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- Bizkaiko eremuan, ETSk ardatz hauetan egin ditu aurrerapenak:
 - Artxandako tunel berria egiteko lan zibilak 2013an amaitu ziren. Garrantzi handiko azpiegitura da tunel hori, Louiko aireportuarekin lotzen baitu trenbidea. Gainera, jarraipena emango dio metroaren 3. lineari, Txorierriarantz. Tunel horri esker, bidaiariak 9 minutu baino gutxiago beharko dituzte Loiuko aireportutik Alde Zaharrera iristeko. Tunelak, guztira, 1.875 metro ditu eta bide bikoitza. Proiektu honen hurrengo faseei buruzko informazio-azterlana idazketa-prozesuan dago egun.
 - Durango proiektua: maiatzean, Durangon zeharkatzen duen trenbide-aztarna zaharrean hiru zehar-pasagune zabaltzeko lanak hasi ziren, trenbidearen alde bietan pertsonen mugikortasuna errazteko helburuarekin. Zabaldutako hiru zehar-pasaguneetako lehena Durangok Abadiñoko udalerriarekin muga egiten duen aldean dago, eta Faustebekoa auzunea eta Faustebide kalea lotzen ditu. Beste bi zehar-pasaguneei esker, Ibaizabal auzunearen eta Matxinestarta kalea eta Pablo Pedro Astarloa kaleen gurutzagunearen arteko zirkulazioa ahalbidetuko da, bai eta Landakoko erabilera anitzeko pabilioiaren eta Uribarri kalearen artekoa ere.
 - Uztailean, Durangoko tailer eta kotxetegi zaharrak eraisteko proiektua idazteko eta libre gelditutako orubearen urbanizazioa aurrera eramateko kontratua esleitu zen. Orube horretan, parke bat egingo da, bidegorri batez, haurrentzako jolastokiez, aire zabaleko auditorio batez eta kirol pistez ere hornitua, zuhaitzez eta lorategiez ez ezik.

EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- Gipuzkoako lurraldean, hauek egindako lan nagusiak:
 - Urte amaieran, Bilbo-Donosti lineako Amaña-Ardantza zatian bi bide egiteko lanen laurden bat egina zegoen jada. Jarduera horretan lan hauek sartzen dira: bi bide eraiki 0,65 kilometroko tarte batean, Amañako lurpeko geltoki berria eraiki, eta lanek kaltetutako ingurua erabat estali. Urtean zehar, egitura berriaren zati handienaren zementatze-lanak egin ziren; baita hormen parte handi bat eta eraispén zailenetako batzuk ere.
 - 2013ko amaieran, Ardantza-Eibar tarte bikoizteko proiektua azterketa-fasean zegoen. Guztira, bi bideko 750 metro trenbide izango dira geltoki batetik bestera.
 - Eibar-Azitain tarte estaltzeko proiektua azterketa-fasean dago. Jarduera horretan lan hauek sartzen dira: estalki-egitura diseinatzea eta definitzea, Eibarko geltokitik hasita 49,999 kilometro-punturaino, eta egungo egituren egoera aztertzea
 - Ekainaren 19an, Toletxegain-Elgoibar trenbidearen gaineko oinezkoentzako pasabide berria zabaldu zen. Pasabide berriak inguruan bizi diren pertsonen mugikortasuna errezatuko du, alde bietan trenbidearekin paraleloan doan ezponda gainditzen baitu.
 - Azaroaren erdialdean, Altxolako (Elgoibar) Saihesbidearen Eraikuntza Proiektuaren idazketaren lizitazio-prozesua hasi zen. Bi bideko tunel berri bat eginez, Debabarrena Eskualdeko trenbide bidezko garraioa hobetzea da proiektuaren helburua. Jarduera hori gauzatuz, ia 500 metrotan laburtuko da ibilbidea, landa-bideetako hiru tren-pasabide kenduko dira, egungo garelekuaren ordez berri bat egingo da Torrekuan, eta bidaiari eta salgaien zirkulazioa (Mendaroraino) areagotuko da.
 - 2013an, Zarautzen trenbidea lurperatzeari buruzko informazio-azterlana idazten jarraitu da. Jarduera horren barruan, 4.650 metro trenbide estaltzea eta linean bi bide egitea aurreikusten da. Horrez gain, geltoki berria eraikiko da, lur azpian, herriaren erdialdean, eta gareleku berria, San Pelaion. Gainera, trenbidea lurperatzeko proiektua gauzatuz, Meagako, Santa Klarako eta Zarauzko geltokian dauden pasaguneak kenduko dira, bai eta herriaren erdialdean dauden bost azpiko pasagune ere.
- Azkenik, Donostialdeko metroaren proiektuan, hauek izan dira 2013an egindako aurrerapen nagusiak:
 - Maiatzean, Urumea ibaiaren gaineko zubia eraisteko lanak egin ziren, Loiola-Intxaurren-Herrera trenbide-saihesbidea (zerbitzuan 2012ko urriaz geroztik) eraikitzeko proiektuaren barruan. Jarduera horren barruan, Intxaurren-Herrera geltoki berriak egin dira, bai eta lur azpiko 2,8 kilometroko trazatu berria ere. Eraispén lanak egin baino lehen, ETSk zerbitzuan jarri zuen trenbide-saihesbide bat, lanak bukatu arte zabalik mantenduko dena. Trenbidearen ibilbide berria aurrekoaren paralelo doa, Añarbeko uretako zubi sendotuan barrena.
 - Abenduaren 31n, Herrera-Altza zatian, lan hauek zeuden eginda: eraso galeriaren (45 metro) hondeaketa eta euspen lanen %100; lineako tunelaren (513 metro) hondeaketa eta euspen lanen %70; geltokiko haitzuloaren aurrerapenaren hondeaketa eta euspen lanen %100; eta behealdearen hondeaketa eta euspen lanen %60. Halaber, Santa Barbarako kanoiaren hondeaketa eta euspen lana bukatzeaz zegoen, eta Larratxoko kanoiaren hondeaketa eta euspen lanen %90 eginda.
 - Donostiako erdialdea alderik alde igarotzeko lur azpiko igarobide baten trazatua zehazteko lanak egin dira, Amarako geltokiak gaur egun duen zaku-hondo izaera horrekin bukatzeko eta, halaber, unibertsitate eta Bentaberri inguruari zerbitzua eman ahal izateko.
 - Aurrera egin da Loiola auzoaren trenbide- eta urbanizazio-azpiegituren arazoak konpontzeko prozesuan. Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak «Loiolako Bidezubia eraikitzeko eta geltoki ingurua bulegar bilakatzeko eta urbanizatzeko proiektuaren informazio-azterlana» igorri zion udan udalari, jendaurreko informazio-aldian jartzeko.

EuskoTrenak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- Altza-Pasaia-Galtzaraborda trenbide-saihesbidea eraikitzeko proiektuaren idazketa-lanak egin ziren. Zati horrek (2 kilometro luze, gutxi gorabehera) jarraipena ematen dio Herrera-Altza zatiaren bikoizketari. Egungo geltokia desagertu egingo da, eta gaur egun betetzen duen espazioa libre geratuko da. Egungo "topoaren" igarotzeak sortzen duen hesi arkitektonikoa ere kendu egingo da.

ii) *Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak*

2011n, Hirialdeko metroaren 2. linea Basauriko hiriraino luzatu zen (Ariz eta Basauriko geltokiak 2011ko otsailean eta azaroan zabaldu ziren, hurrenez hurren), 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 berean, Santurtziko udalerrian, 2. linea horrek Mamariga auzoarekin lotzeko garraibide azkarraren zerbitzua du 2010etik. Geltoki horietatik guztietatik, 24 lur azpian daude eta gainerako 16ak lur azalean. Metro Bilbaoren azpiegiturak, bestalde, 78 sarbidez eta 68 atartez horniturik daude.

2.11. taula *Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2011-2013 aldian.*

	2011	2012	2013
Linea-kopurua	2	2	2
Geltoki-kopurua	40 ²	40	40
Sarearen luzera (km)	43,3	43,3	43,3
Eskaintako kilometroen kopurua	4.452.356	4.624.537	4.514.030
Eskaintako kotxe-kilometroen kopurua	19.163.213	20.895.172	20.299.920
Eskaintako toki-kilometroak	2.738.203.692	2.990.753.642	2.905.079.430

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

Iturria: Metro Bilbao.

2013an eskaintako zerbitzuari dagokionez, Metro Bilbaok 4.514 mila kilometro jarri ditu guztira herritarren zerbitzura; hau da, aurreko ekitaldian baino % 2,4 gutxiago. Beheranzko joera hori bera hauteman da, halaber, eskaintako auto-kilometroei eta toki-kilometroei dagokienez, %2,8ko eta %2,9ko urte arteko beherakadak izan baituzte, hurrenez hurren. Zenbaki absolutuei dagokienez, eta 2012ko eskaintzarekin alderatuz, eskaintako kilometroak 110 milioi gutxiago izan dira 2013an, auto-kilometroak 0,6 milioi gutxiago, eta toki-kilometroak, 85,7 milioi gutxiago.

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 iparralde (egiten ari dira, eta 2016rako amaituta izatea aurreikusten da), 4. linea - Matiko-Errekalde (proiektuan dago) eta 5. linea - Etxebarri-ospitalea (proiektuan dago).

Taula honetan 2013an gauzatutako jarduera nagusiak jaso dira:

Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- 1. linean, abuztuaren 23an, jendaurrean jarri zen Ibarbengoako etorkizuneko geltokiko ibilgailuen aparkalekua eta harentzako sarbideak eraikitze proiektuari buruzko informazioa. Azpiegitura horrek (304 ibilgailuentzako tokia izango duena, eta inguruaren urbanizazioa egitea ere aurreikusten duena) aukera emango du jendaurrera zabaltzeko Ibarbengoako geltoki berria, Maidaganko trenbide-pasabide kentzeko eraikia.
- Urte amaieran, 2. Linean, Santurtzi-Kabiezes zatian, igogailuak, eskailera mekanikoak eta ekipamendu elektriko eta elektromekanikoak jartzeko lanak hasi ziren. Behin lanak bukatuta, azpiegitura 2014ko bigarren hiruhilekorako jardunean egotea aurreikusten da.
- Abenduaren 27an, Eusko Jaurlaritzak eta Bizkaiko Foru Aldundiak Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarriko San Antonio-Matiko) finantzatzeko hitzarmena izenpetu zuten, zeina garrantzi handiko mugarría baita egin beharreko lanak egiteko eta azpiegitura 2016an abian jartzeko.
- Urte amaieran, 3. linearen eraikuntza-lanetan normaltasuna zen nagusi, Txurdinagako geltokia eraikitzeoa den zatian izan ezik. Izan ere, inguru horretan bertan behera utzi behar izan ziren hondeaketa-lanak, geltokiari berari eta geltokira ematen duten tunel-zatiei eragiten zien gunek karstiko bat topatzean. Udan zehar, behin irtenbide teknikoak onartu ondoren, berriro ekin zitzaizkien hondeaketa-lanei. Gainerako zatiak, tunelak zein haitzuloak, eta haiek estaltzeko lanak, guztiz amaituta daude.
- 2013an zehar, Bilboko Hiri Trenbidearen etorkizuneko 5. linea eraikitze proiektua idatzi zen. Linea horrek Sarratu (Basauri) eta Galdakoko Ospitalea-Usansolo lotuko ditu, eta Aperribain, Bengoetxen eta Galdakaon egingo ditu geldialdiak.

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

Goraxeago aipatutako azpiegitura horiei, ETSren tranbia-azpiegiturak gehitu behar zaizkie: Gasteizko Tranbia, Arabako hiriburuan, eta Bilboko Tranbia, Bizkaiko hiriburuan. Ildo horretan, tranbia-sistemak programa berriak eta lineen zabaltzeak izango dituela aurreikusita dago, hurrengo urteetan sare hori zabaltzen joateko xedearekin.

Bilboko tranbiak 14 geltoki ditu egun, eta 5.570 metroko zatian ematen du zerbitzua, Atxuriko eta La Casillako geltokien artean, behin Basurto eta La Casilla arteko linearen luzapena (2012) abian jarri ondoren. La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatia azterketa-fasean dago egun, eta horrekin itxi nahi da Bilboko tranbia-eraztuna. Bilboko tranbia-lineek 5,8 kilometro hartzen dute guztira: horietatik 1,85 km noranzko bakarrek bideak dira (%31,9) eta 3,95 km noranzko bikoak.

Trazaduraren eskaintzari erreparaturaz, 2013an apur bat handitu da. Aurreko urtearekin alderatuta, 2013an gora egin du bai trenen kopuruak, bai herritarrei eskainitako toki-kopuruak ere: %1,3, bietan. Hain zuzen ere, 2013. urtean 798 tren gehiago ibili dira, eta 99.875 toki gehiago eskaini dira, ekitaldi osoan zerbitzua eskaini duten bi geltoki berriei esker. Hala, tranbiak 9.537 kilometro gehiago egin ditu 2013an, eta beraz, eskainitako toki-kilometroak %2,9 gehiago izan dira (1,2 milioi toki-kilometro gehiago, 2012an baino).

Bestalde, Gasteizko tranbian, behin Abetxukoko adarraren lanak amaituta, ez da aldaketarik izan 2013an. Horrenbestez, egungo sarea bi lineak osatzen dute, eta guztira, 20 geltoki daude. Linea horiek 8,16 km hartzen dituzte guztira, eta bi noranzkoak dira denak. 2013ko eskaintzari erreparaturaz, aurreko urteko mailetan eutsi zaio, bai tren-kopuruari dagokionez (96.375) bai toki-kopuruari dagokionez (14,6 milioi); %0,2 baino ez dira jaitsi. Bestalde, eskainitako kilometro kopuruak eta toki-kilometroaren kopuruak igoera handi samarra egin dute urte batetik bestera, %7,1, hain zuzen. Hala, 2012. urtean, distantzia handiagoa egin da (32.610 kilometro gehiago) eta toki-kilometroak ere gehiago izan dira (4.956.646 gehiago). Horrenbestez, tranbia-eskaintza hau izan da: 489.824 km eta 74,5 milioi toki-km.

2.12. taula EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2013ko oinarritzko datuak.

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	14	20
Lineen luzera (km)	5,80	8,16
Lineen luzera (trenbide bakarra)	1,85	0
Lineen luzera (trenbide bikoitza)	3,95	8,16
Lekuak, gehienez (pertsonak) ⁽¹⁾	192 (esertzeko tokiak: 50)	244 (esertzeko tokiak: 52)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) ⁽¹⁾	125 (esertzeko tokiak: 50)	152 (esertzeko tokiak: 52)
Eskainitako trenen kopurua	62.208	96.375
Eskainitako tokien kopurua	7.775.875	14.649.000
Eskainitako kilometroen kopurua	335.046	489.824
Eskainitako toki-kilometroak	41.880.767	74.453.200

⁽¹⁾ EuskoTrenen 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 - 2013ko berrikuntza nagusiak

- **Bilboko tranbiari** dagokionez, azaroan hasiera eman zitzaion Bilboko Hiri Tranbiaren La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiari buruzko informazio-azterlanaren lizitazio-prozesuari. Azpiegitura hori Autonomia kaletik Zabalburu plazara luzatzea funtzionala izango da, Plaza Biribilerraino luzatzen bada, tranbia eraztuna ixteko Gran Viara jo nahi duten edo Abandoko geltoki intermodalean garraio-aldaketa egin nahi duten pertsonen zerbitzua eskaini ahal izateko.

2.2.3. 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 Europara 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 begi-inpaktua. 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 eraginen bitartez, errepide nagusietako zirkulazioa arindu nahi da, bai eta trenbide-lineetakoa 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.

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 tartearen 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

⁵ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketatik jasotako datua.

2013ko Euskadiko Garraioaren Panoramika

milioi euroko aurrekontua izango du, eta Estatuari eman beharreko kupotik kenduko da zenbateko hori.

2013an, ETSk “Euskal Y-aren” Gipuzkoako ibilbidean egin beharreko lanak exekuzio-fasean daude edo amaituta; Adif, bestalde, Gasteiz-Bilbo adarreko ibilbidearen bi herenetan (%63) ari da lanean. Taula batean jaso dira alde biek 2013ko ekitaldian aurrera eraman dituzten jarduera garrantzitsuenak.

EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak - 2013ko berrikuntza nagusiak

- **Euskal Yaren Gipuzkoako adarrari** dagokionez, adarraren ibilbidea osatzen duten 17 zatietatik bost amaituta daude. Honako hauek, hain zuzen: Ordizia-Itsasondo, Beasain Ekialdea, Ezkio Itsaso-Beasain, Beasain Mendebaldea eta Legorreta. Adar horretako gainerako zatiak exekuzio-fasean daude.
- Burutzen ari diren lanen aurrerabidea martxo, apiril eta maiatzean egindako tunel-zulaketa berrietan ikus daiteke garbi. Lehenbizikoa, Hernaniko tunelaren iparraldeko zatian; bigarrena, Andoaingo tunelean; eta hirugarrena, Urnietakoan.
- 2013an, amaituta daude Sustapen Ministerioak Adifen bidez gauzatu beharreko **Gasteiz-Bilbo trazadurako** 90,2 kilometroetako sei zati (22,1 km), eta beste 8 zati exekuzio-prozesuan daude (34,1 km).
- Bestalde, Arrasate-Bergara-Elorrio loturaren proiektua (Gipuzkoako adarrarekin lotzekoa, 22,7 kilometroko luzerakoa), onartua dago, eta Bilborako nahiz Gasteizerako sarbideak azterketa-fasean daude.

2.3. AIREKO GARRAIOA

EAEko aireko merkataritza-garraioko joan-etorriak nabarmen gutxitu dira 2013an, ekonomia-krisiaren ondoriozko joera —beheranzkoa— areagotuz. EAEko hiru aireportuetan, guztira, 48.473 joan-etorri egin dira, aurreko ekitaldian baino %14,7 gutxiago. Aerodromo guztietan egin du behera aireko zirkulazioak, baina jaitsiera handiena Donostiako terminalean gertatu da, joan-etorri kopurua %30,2 txikiagoa izan baita, aurreko urtearekin alderatuz. Bilboko aireportuan ere datuak negatiboak izan dira, joan-etorriak %13,3 gutxiago izan baitira. Azkenik, Arabako hegazkin baseko aireontzien joan-etorria aurreko urtekoa baino %8,9 txikiagoa izan da aurten.

Hurrengo taulan aireko garraioaren banaketa aztertuko da aireportuz aireportu. Guztien artetik Bilboko aireportua nabarmentzen da, EAEko aireko garraioko joan-etorri gehienak —Euskadiko aireontzien joan-etorri guztien %80,3, hain zuzen— han egin baitira. Bestalde, Gasteizko aerodromoak joan-etorri guztien %10,8 hartzen ditu, eta Donostiakoak hirugarren tokira egin du atzera, aireontzi-kopuru osoaren %8,8rekin.

2.13. taula Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa¹ 1995 eta 2013 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
2013	5.258	-8,9	4.302	-30,2	38.913	-13,3	48.473	-14,7

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 - 2013ko berrikuntzak

- 2013ko ekitaldian, Aenak 2,3 milioi eman ditu Bilboko Aireportuko Isolamendu Akustikoaren Plana (PAA) aurrera eramateko. Diru horrekin, oraingoan, 814 eraikinetan egin dira intsonorizazio-lanak —horietako bi ikastetxeak dira—, eta, une hauetan, beste 126 etxebizitzatan ari dira lanean.

Gasteizko aireportua - 2013ko berrikuntzak

- Abenduan, AENAK eta Gasteizko Aireportuko batzordeak hitzarmen bat egin zuten, egun indarrean dagoen gaueko ordutegitik kanpo merkataritza-hegaldiak hartzeko, era horretan operatibitatea bermatuz eta, egunez, beste merkataritza-jarduera batzuetako hegaldiak hartzeko aukera ziurtatuz. Egun zerbitzua eskaintzen duten karga erregularreko bezeroak kontuan hartuta, hitzarmena indarrean dago jada, eta bidaiarien kasuan, bi hilabete barru sartuko da indarrean.

2.4. ITSASOKO GARRAIOA

Euskadiko itsas garraioko egiturari dagokionez, 2013. urtean, Anavas (Asociación de Navieros Vascos) elkarteko merkataritza-ontzidiak 11 ontzi-enpresa zituen, eta enpresa horiek, guztira, 55 ontzi zituzten, aurreko urtean baino hamar gutxiago. Izan ere, galdutako hamar ontzi horien jabe zen enpresak baja eman du. Hori dela eta, karga-bolumenak behera egin du nabarmen: 336,1 mila tona gordin (-%15,2) eta 592,9 mila tona pisu hil (-%10,5) mugitu dira aurtun.

2.14. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2013 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
2013	11	55	336.059	592.931

¹ Tona gordin.² Tona pisu hil.

Iturria: Anavas.

Ontzien tipologiari dagokionez, atointziak eta barne-zirkulazioko ontziak dira ontzidiaren erdia baino gehiago (%61,8). Haien atzetik daude Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak (%18,2), tanke-ontziak (%12,7) eta, azkenik, hozkailu-ontziak (%3,6) eta petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (%3,6).

Esan beharra dago, 2013ko abenduaren 31n, EAEko merkataritza-ontzidiak berri samarra izaten jarraitzen duela, ontzien batez besteko adina 9,7 urtekoa baita, Espainiako ontzi-konpainiek kontrolatutako ontziena baino txikiagoa (14,4 urte) eta munduko ontzidiarena baino askoz ere txikiagoa (17,3 urte).

2.15. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2010-2013 aldian.

Ontzi-mota	Ontzi-kopurua			
	2010	2011	2012	2013
Atoiontziak eta barne-zirkulazioa	37	35	34	34
Tanga-ontziak	7	7	7	7
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	11	10	10	2
Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak	12	12	12	10
Hozkailuak	2	2	2	2
GUZTIRA	69	66	65	55

Iturria: Anavas.

Salgaien eta pertsonen itsasoko garraiorako azpiegitura nagusiei erreparatuz, esan behar da Euskadik interes orokorreko bi portu dituela, Estatuaren eskumenekoak biak —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.

Bilboko portua - 2013ko egoera eta berrikuntzak

- Bilboko Portuko Agintaritzak, bere ekimenez, bi abisu-sistema akustiko erosi ditu, isuri toxikoren batengatik larrialdi kimikoa gertatuz gero, berehala jakinaren gainean jartzeko egunero portuan diharduten langileak. Bi sirena horiek Bilboko Portuko eremurik kanpokoenean, Lucero Muturrean, jarri dira, eta ondoko udalerrietatik entzuten dira.
- 2013an egiten jardun duten lan nagusien artean, hau azpimarratu behar da, kruzeroentzako kai berri baten eraikuntza Getxon, Algortako kontradikeari itsatsita. Ekainean, kai horretako atrakatzeleroa osatuko duten zortzi kaxetatik lehena ainguratu zen. Kaxak 44 metro luze eta 15 metro zabal dira, 16 metroko garaiera dute, eta 7.700 tonako pisua, gutxi gorabehera
- Abenduan, Bilboko Portuko Agintaritzak Axpeko kaia hobetzeko lanak bukatu zituen: kaia indartzeko eta sakonera handitzeko lanak, hain zuzen. Zehazki, 3 metrotik 7 metrora handitu da kaiko sakonera, eta hori dela-eta, orain tamaina handiagoko barkuak sar daitezke bertan. Bestalde, zama —ontziratutako aurretik— biltzeko erabiltzen den kaiaren azalera 2.300 m² handitu da; hala, 115 metroko ertz berria dago orain, eta 5.000 tonarainoko pisu hileko ontziek erabil dezakete.

Pasaiaiko portua - 2013ko egoera eta berrikuntzak

- 2013an, lan asko bukatu dira. Hona hemen aipagarrienak:
 - Lezoko trenbide-guneko Laugarren Trenbidearen Proiektuaren barruko lanak.
 - Biltegi berrien inguruan bide nagusiko trafikoaren kanalizaziorako unitateak egiteko proiektuaren barruko lanak.
 - 2012ko Aglomeratu Kanpainaren barruko lanak.
 - Hozteko instalazioak eta modulu-erakunde solairu-erakundearen eraman dira lehenengo faseko instalazioetatik bigarren faseko behin behineko instalazioetara, arrantza guneko Instalazio Berrien Proiektuaren barruan.
 - Autoak deskargatzeko plataforma tolesgarri bat eraiki da Lezoko trenbide-gunean.
 - Sarbide-kontrol sistema bat instalatu da arrantza guneko instalazio berrietan egiten ari diren lanen behin-behineko 2. faseko proiektuaren barruan.
 - Instalazio berriak eraikitze, ingurumen-hobekuntzak egiteko, eta portuko trenbide-sistema hobetzeko beste lan xumeago batzuk.
- Gainera, badira 2013an exekuzio-fasean dauden beste lan batzuk ere, hala nola:
 - Arrantza gunean, Instalazio Berrien Proiektuaren barruan sartutako lanak.

Bermeoko portua - 2013ko egoera eta berrikuntzak

- 2013an egindako inbertsio nagusia, Bermeoko portuko Kofradiaren kaia berreraikitze lana izan da. Hormigoizko kai zaharraren orde, egitura berri bat eraiki da, ez-islatzailea. Aldi berean, 4,5 metrora arte handitu da haren sakonera. Lanaren erremate gisa, kai gainean kalitatezko urbanizazio-lan bat egin da, haren hiri-izaera sendotzen duena.

2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA

Pertsonen soilik erabiltzekoa den kable bidezko garraioa Artxanda, Larreineta eta Igeldoko funikularrez eta Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña eta Ereagako igogailuez osatua dago. 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-sistema bizikletaz ibiltzeko sare bat osatzen duten azpiegituretan antolatua dago, eta ingurumena kaltetzen ez duen garraibide bat sustatzea du helburu. Horren haritik, foru-aldundiak eta tokiko eragileak lan handia egiten ari dira, hiru lurraldeetan, azpiegitura horiek garatzeko, bat etorritik gero eta herritar gehiagok duten kezkarekin: ingurumenaren aldetik iraunkorra izango den gizartea lortu beharra.

EAEko hiru hiriburuak kontuan hartuta, Gasteizen dago oraindik bizikletaz ibiltzeko sarearen kontzentrazio handiena. Zehazki, 117 kilometro hartzen dituzte, guztira, Gasteizen bizikletaz ibiltzeko egokitutako bideek. Hau da, 9,8 kilometro *bidegorri* gehiago egokitu dira urte batetik bestera. Gasteizen atzetik, Donostia dago: 53,8 kilometroko bidegorri-azpiegitura du, 2012an baino %4,7 gehiago. Eta azkenik, txosten honen idazketa-lana amaituta, ez da jaso Bilboko bizikleta-bideen sareari buruzko informaziorik.

2013an, planifikatutako bizikleta-bide guztien %75 jada erabiltzeko prest daude Gasteizen (156 kilometro daude aurreikusita, guztira) eta %89,2 Donostian (60,3 kilometro daude aurreikusita, guztira).

2.17. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2013ko abenduan).

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatuta koak
	km	13/12 Δ	km	13/12 Δ	km	km
Gasteiz	156,0	%8,7	117,0	%9,9	0,0	39,0
Bilbo ¹	--	--	27,0	--	--	--
Donostia	60,3	%13,6	53,8	%4,7	0,0	6,5

¹ 2012koa da eskuratu den azken datua. Garraioaren Panoramikaren Aurrerapenaren idazketa-lana amaiturik, ez dago datu eguneratuagorik oraindik eskura.

Iturria: Gasteizko Udala, Bilboko Udala eta Donostiako Udala.

Bestalde, behaketa probintzia-eremura zabalduz, EAEk 669,7 kilometroko bizikleta-sarea du. Bide gehienak Bizkaian daude: 271 kilometro bidegorri daude, guztira; 2012. urtean baino %5,0 gehiago (258 km zeuden 2012an). Gipuzkoan, bidegorriek 176,5 kilometro dituzte egun; beraz, %6,8 egin du gora kilometro-kopuruak, 2012. urtearekin alderatuta (165,3 km zeuden).

2.18. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2013an.

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	km	Δ 13/12	km	Δ 13/12	km	km
Araba ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	831,0	%1,0	271,0	%5,0	11,0	79,0
Gipuzkoa ²	439,1	%0,0	176,5	%6,8	2,0	20,0

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.

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

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.

2.19. taula EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2013an.

	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	69	5	37	141
Enplegua	1.153	40	510	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	6.993	--	448.838	2.500.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
- Kamioiak	976	25	330	--
- Furgonetak	353	--	257	--
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	4	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	23.821	20.000	192.050	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	197	1.323	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	%93,4	%25,0	%96,0	%92,4

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

Ondoren, plataforma horietako bakoitzari buruzko informaziorik aipagarriena zehaztuko 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 bidezkoa 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. 2011-2013

	2011	2012	2013
Instalatutako enpresak	66	67	69
Enplegua	1.204	1.134	1.153
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	18.230	29.816	6.993
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	1.274	1.342	1.335
- Kamioiak	929	989	973
- Furgonetak	345	353	362
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	%98,4	%85,7	%75,8

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

2013an zentroan izandako jardueraren datuei erreparatuz, adierazle nagusiek bilakaera negatiboa izan dute. Salgaien zirkulazioak behera egin du nabarmen (-%76,5): hala, 6.993 tona mugitu dira, guztira, tren bidezko salgai-garraioaren enpresa arduradunaren egoera zaila dela-eta. Azken ekitaldian, halaber, behera egin du ibilgailu industrialen zirkulazioak (-%15,4): hala, 1.335 ibilgailu ibili dira egunean Gasteizko Garraio Zentroko partzela intermodaletan (973 kamioi eta 362 furgoneta). Ibilgailu industrialen aparkalekuaren erabilera %9,9 gutxitu da; egunean, batez beste, 138 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 urbanizagarriz osatutako eremua da eta 85.000 m² inguru ditu urbanizatuta. Honako alor hauetan jarduten du, batez ere: portuetako eta aireko jardueri laguntzeko arloan; biltegiartzean, 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. 2011-2013

	2011	2012	2013
Instalatutako enpresak	5	5	6
Enplegua	40	40	50
Kamioien zirkulazioa eguneko	30	25	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	%28

Iturria: Arasur

2013an, %25 hazi da bertan instalatutako enpresa-kopurua, bai eta bertako langile-kopurua ere, neurri berean. Egunean 25 kamioi mugitu dira parkearen instalazioetan. Parke logistikoaren ibilgailu industrialentzako aparkalekuak 20.000 m²-ko azalera du, eta 197 aparkaleku. Eskura ditugun azken datuek adierazten dutenez, aparkalekuaren batez besteko okupazioa aurreko urteetakoa baino handiagoa izan da 2013an, %28raino handitu baita.

2.7.3. Aparkabisa

Aparkabisa - Bizkaiko Garraio Gunea zentro logistikoaren jardueraren xedea da salgaiez eta ibilgailu industrialen aparkalekuz osatutako zentralak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea. Azpiegitura oso ongi komunikatuta dago Bilboko portuan dituen instalazioei esker. Gainera, Loiuko aireportutik gertu dago, 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: Trapagaranen bi daude (batek 33.000 m²-ko azalera du eta besteak 47.000 m²-koa) eta Zierbenan beste bi (batek 56.760 m²-ko azalera duela eta besteak, salgai arriskutsuentzat erabiltzen denak, 41.014 m²-koa). Lau aparkalekuen artean 1.323 toki dituzte.

2.22. taula Aparkabisako jardueraren bilakaera. 2011-2013

	2011	2012	2013
Instalatutako enpresak	45	37	37
Enplegua	675	537	510
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	268.764	228.500	448.838
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	450	299	587
- Kamioiak	112	92	330
- Furgonetak	338	257	257
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	4	4	4
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	192.047	192.047	192.050
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	1.323	1.323	1.323
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	%94,3	%95,0	%96,0

Iturria: Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

Azken datuak kontuan hartuta, ikusten da zentro logistikoaren jarduerak gora egin duela 2013an. Hala, urte horretan mugitutako salgaien bolumena %96,4 handitu da; guztira, 448.838 tona mugitu dira. Antzeratsu, ibilgailu industrialen eguneko zirkulazioak ere %68,2 egin du gora, aurreko urtearekin alderatuta; horrek esan nahi du 238 kamioi gehiago ibili direla egunean zentroan. Bestalde, aparkaleku industrialetako batez besteko okupazioa aurreko urtekoa baino pixka bat handiagoa izan da (%96koa 2013an; %95koa, 2012an).

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.

2013. urtean, hiru enpresa gehiagok jardun du zentroan; hau da: 141 zeuden 2012. urtean, eta 144, berriz, 2013. urtearen amaieran. Mugitutako salgaien kopuruak ere gora egin du (%14), aurreko urteetakoarekin alderatuta. Hala, 2013an, 2.850.000 tona salgai mugitu dira.

2.23. taula ZAISAren jardueraren bilakaera.2011-2013

	2011	2012	2013
Instalatutako enpresak	142	141	144
Enplegua	1.600	1.600	1.650
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	2.500.000	2.500.000	2.850.000
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	%87,5	%92,4	%94,7

Iturria: Zaisa.

Bestalde, zentroan aparkatzeko lekua handituz joan da, zenbait zabaltze-fase egin baitira (3 fase). Gaur egun, ibilgailu industrialentzat egokitutako bi aparkaleku ditu Zaisak. 45.400 m²-ko azalera hartzen dute guztira, eta 375 toki daude. Aparkaleku horien batez besteko betetze-maila %94,7koa izan da 2013an, aurreko urtekoa baino %2,3 handiagoa.

2.8. GELTOKI INTERMODALAK

Geltoki intermodalei dagokionez, aipagarria da Eusko Jaurlaritzak egindako apustua salgaiak trenbide bidez garraiatzea sustatzearen alde. Horren haritik, 2011ko maiatzean, Eusko Jaurlaritzak lankidetzatza-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 (PEITFM) terminal logistiko intermodalen oinarritzko sarean sartuta daude.

Gaur egun, Jundizko eta Lezoko terminal intermodalak Sustapen Ministerioak, 2013ko azaroaren bukaeran, aurkeztu zuen logistika-zentroen estrategiaren parte dira, bai eta Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Planaren (PITVI) parte ere.

2013an, EAEko Terminal Intermodalak Garatzeko eta Sustatzeko Estrategia prestatzeko lanak esleitu ditu Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak. Lan horiek bi helburu izango dituzte, funtsean: batetik, Eusko Jaurlaritzak terminal intermodalen alorrean –Jundiz-Forondan eta Lezon, espezifikoki– aurrera eraman beharreko jarduera-estrategiak zehazte; bestetik, terminal horiek sustatzeko eta garatzeko ekintza-plan bat proposatzea.

Jundizko terminalari dagokionez, 2012. urtean, Euskal Trenbide Sareak (ETS), Eusko Jaurlaritzaren aginduz, lehiaketara atera zuen Jundizko geltoki intermodalaren logistikari buruzko merkatu-azterketa, eta haren emaitza Sustapen Ministerioan aurkeztu zen 2013an. Jundizko terminalak 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.

Bestalde, 2013an, Eusko Jaurlaritzak bere onespina eman zion Lezo-Gaintxurizketako tren-geltoki intermodala aurrerantzean Pasaia-Irun izendatzeko proposamenari. Aurreko ekitaldian, Eusko Jaurlaritzak, ETS bidez, Lezoko tren-geltoki intermodalaren logistikari buruzko merkatu-azterketaren idazketa-lana esleitu zuen. Azterketa horiek amaituta daude eta Sustapen Ministerioan aurkeztu ziren 2013ko abenduan. Pasaia-Irun tren-geltoki intermodalak 15 hektarea izango ditu, eta lotura izango du Pasaia-kanpoko portuarekin, Renfe eta EuskoTren konpainien trenbide-sarearekin eta etorkizuneko Abiadura Handiko Trenarekin.

A horizontal dotted line spanning the width of the page, with dots in white and grey.

3

**Garraioaren
eskaria 2013**

3. GARRAIOAREN ESKARIA 2013

Kapitulu honetan, EAEko mugikortasun-eskariaren oinarrizko alderdiak aztertuko ditugu, bai bidaia-errien mugikortasunaren ikuspegitik, bai salgaien garraioaren ikuspegitik.

3.1. BIDAIA-ERRIEN GARRAIOA

EAEko 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 2011⁷. Lan hori aurreko beste batzuen jarraipena da, Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003⁸ eta Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007⁹ 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 EAEko. Beraz, gutxi gorabehera 3,05 joan-etorri izaten dira biztanleko, lanegun arrunt batean.

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

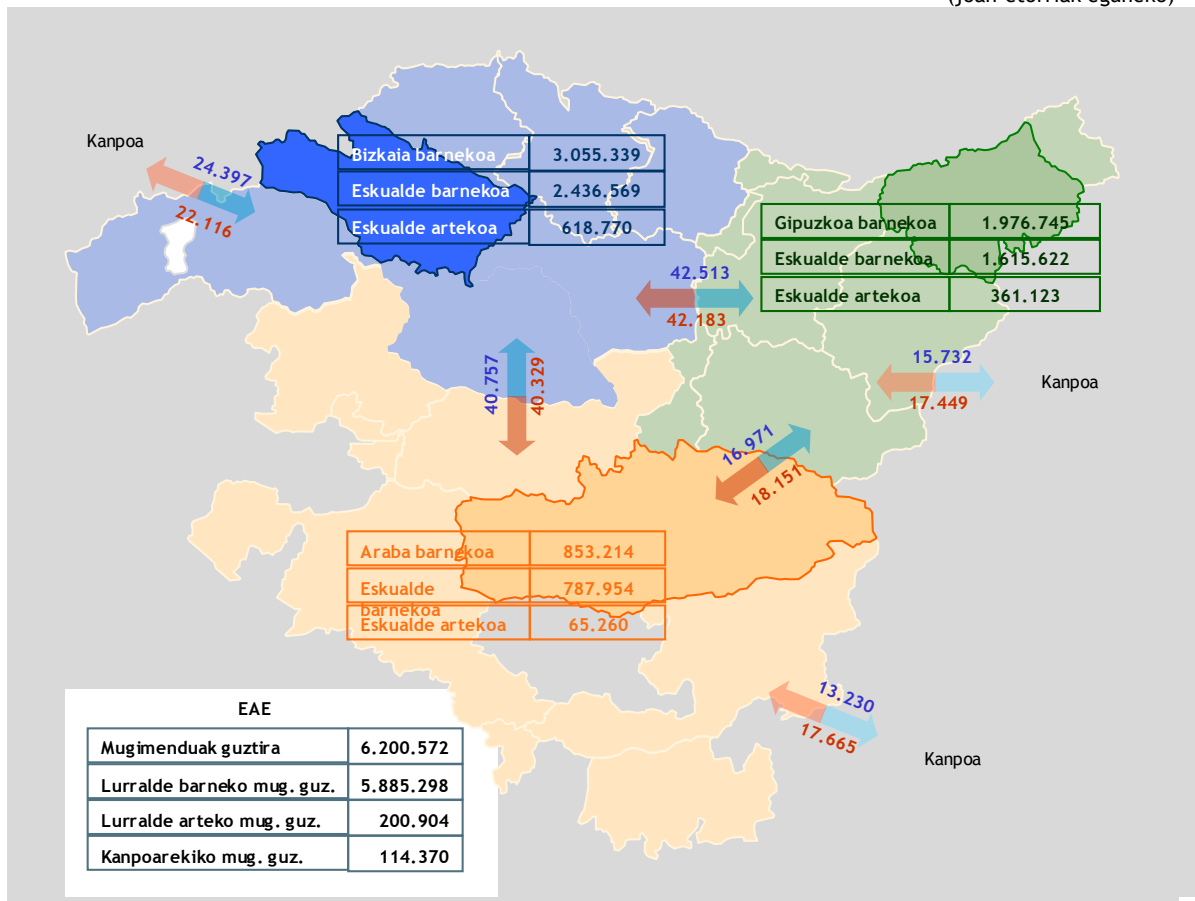
⁸Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/4793/eu_4108/eu_15780.html

⁹Euskal 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

¹⁰Euskadiko Garraioaren Panoramiak 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.

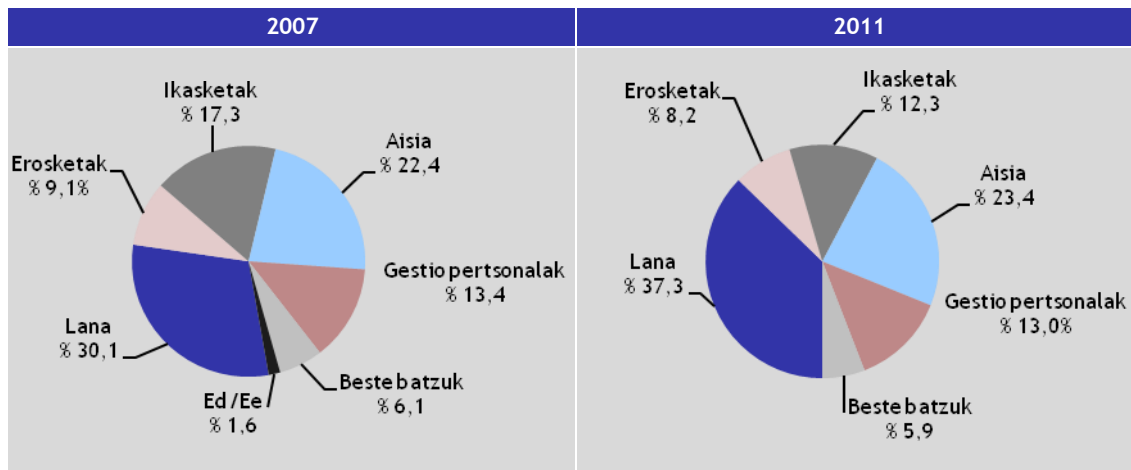
Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

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-etorriren 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 (%)

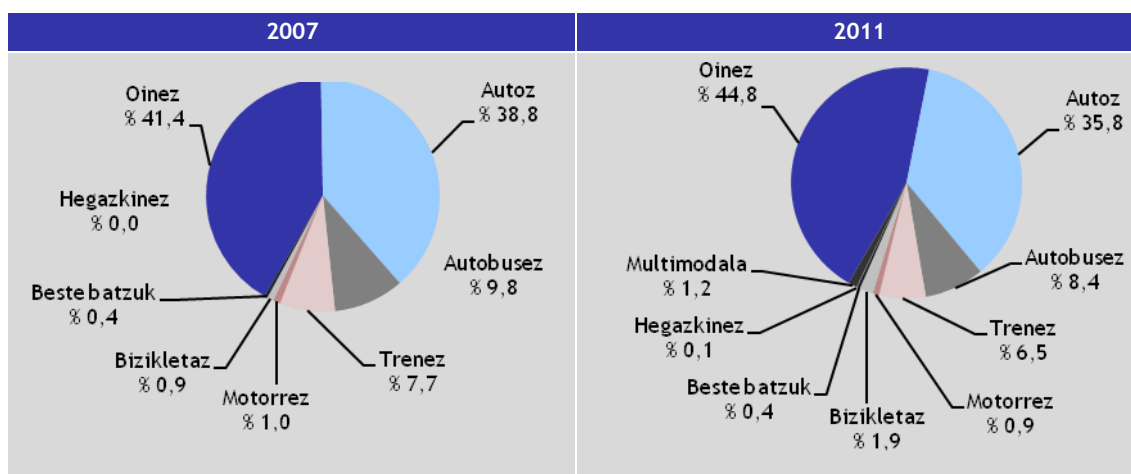


Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

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.

Errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoen erabiltzaileen bilakaera aztertuz, eta operadoreek zuzenean emandako datuak kontuan hartuz, nabarmendu beharra dago 2013an %1,3 gutxitu dela bidaiari kopuru osoa, aurreko urtekoarekin alderatuta. Zehazki, 247,4 milioi erabiltzaile izan dira guztira; hau da, 3 milioi joan-etorri gutxiago egin dira. Datuak xeheago emanez, hiriarteko trenak izan du beherakadarik handiena: 2,2 milioi erabiltzaile gutxiago (-%6,0); hiri-autobusa dator ondotik, 812 mila bidaiari gutxiagorekin (-%1,2); eta hiri-trena, azkenik, 443 mila bidaiari gutxiagorekin (-%0,4). Bidaiari kopurua handitzea lortu duen garraiobide bakarra –aurreko urtean bezala– hiriarteko autobusa izan da, 2012an baino 400 mila joan-etorri gehiago egin baititu (%0,8 gehiago, alegia).

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, 2000-2013 aldian.

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA ¹	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092		
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,0
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,7
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	6,9
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	7,8
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,5
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,1
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,0
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	10,8
2011	67.677	48.670	100.041	37.540	253.928	1,4	12,2
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	10,8
2013	66.130	49.668	97.532	34.109	247.439	-1,3	9,9

¹ Alde batera utzi dira La Reinetako funikularreko bidaiariak.

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-etorriek, 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, gizonek zein emakumeek 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 historikotan, 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.

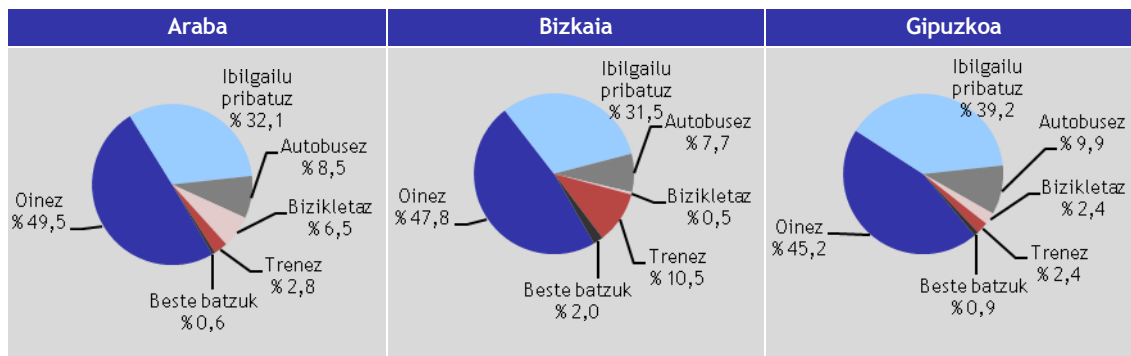
	Joan-etorriak		5. urtetik gorako biztanleak	Joan-etorriak, 5 urtetik gorako biztanleko
	Kop.	%		
2003				
Araba	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
EAE	5.464.159	100	1.984.958	2,75
2007				
Araba	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	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 hazkundearekin. Bizkaian,

aldiz, behera egin du joan-etorrien kopuruak (-%0,6), eta beraz, hazkunde orokorra txikiagoa izatea eragin du.

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 erabileraren proportziorik handiena (joan-etorri guztien %39,2), bai eta errepideko 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 araberako banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburuera bereizten badugu, azpimarratu behar da 2006-2011 aldian behera egin dutela hiriburuak abiapuntu edo helmuga izanik ibilgailu pribatuan 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	-Autobus berezia	--	--	%1,15	%1,78	--	--	%5,1	%2,5	--	--	%3,0	%3,2
	-Garraio publikoa	--	--	%11,2	%8,5	--	--	%15,1	%15,2	--	--	%6,0	%6,2
-Trenbideko garraioa	-Garraio publikoa	--	--	%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 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 lekualdatzea bada (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

Bestalde, eta erkidegoko hiru hiriburuetakako 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 2003

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

³ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 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 lekualdatzeetan (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

3.1.2. Errepideko garraioa

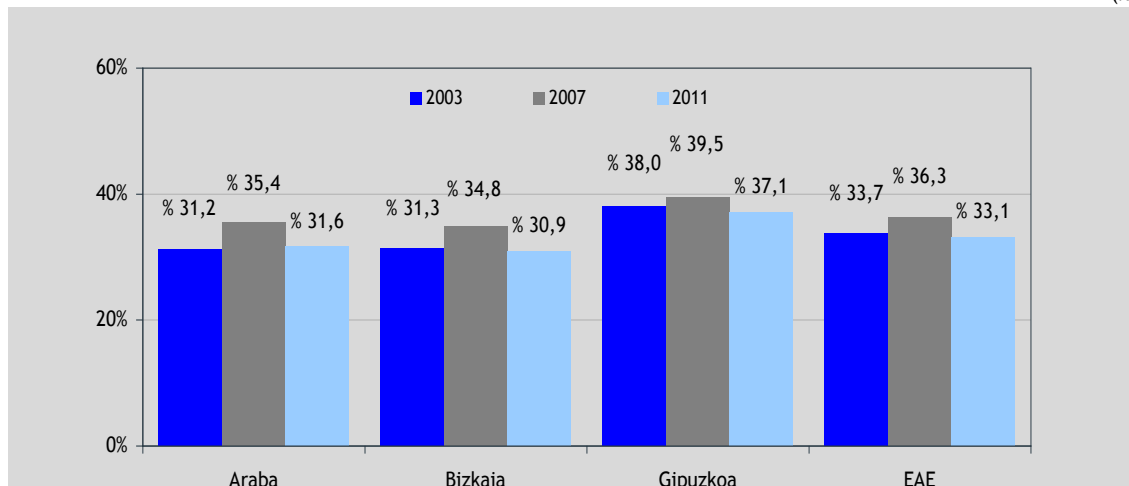
a) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna

Hamarkada honetan, motorizazio-indizeak izan duen gorako joerak argi erakusten du autoa gero eta gehiago erabiltzen dela, mila biztanleko 403,2 auto izatetik 434,1 auto izatera pasatu baikara 2003-2013 aldian. Nolanahi ere, azken bi urteotan, EAEko biztanleen motorizazio-indizeak gora egiteari utzi diola erakusten dute datuek: 2012an, %0,3 jait si da indize hori, 2011. urtearekin alderatuta, eta 2013an, %0,4, aurreko urtearekin alderatuta (435,9 auto mila biztanleko, 2012. urtean; 434,1 auto mila biztanleko, 2013an).

Ibilgailu pribatuaren erabileraren bilakaerari dagokionez, 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.

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.

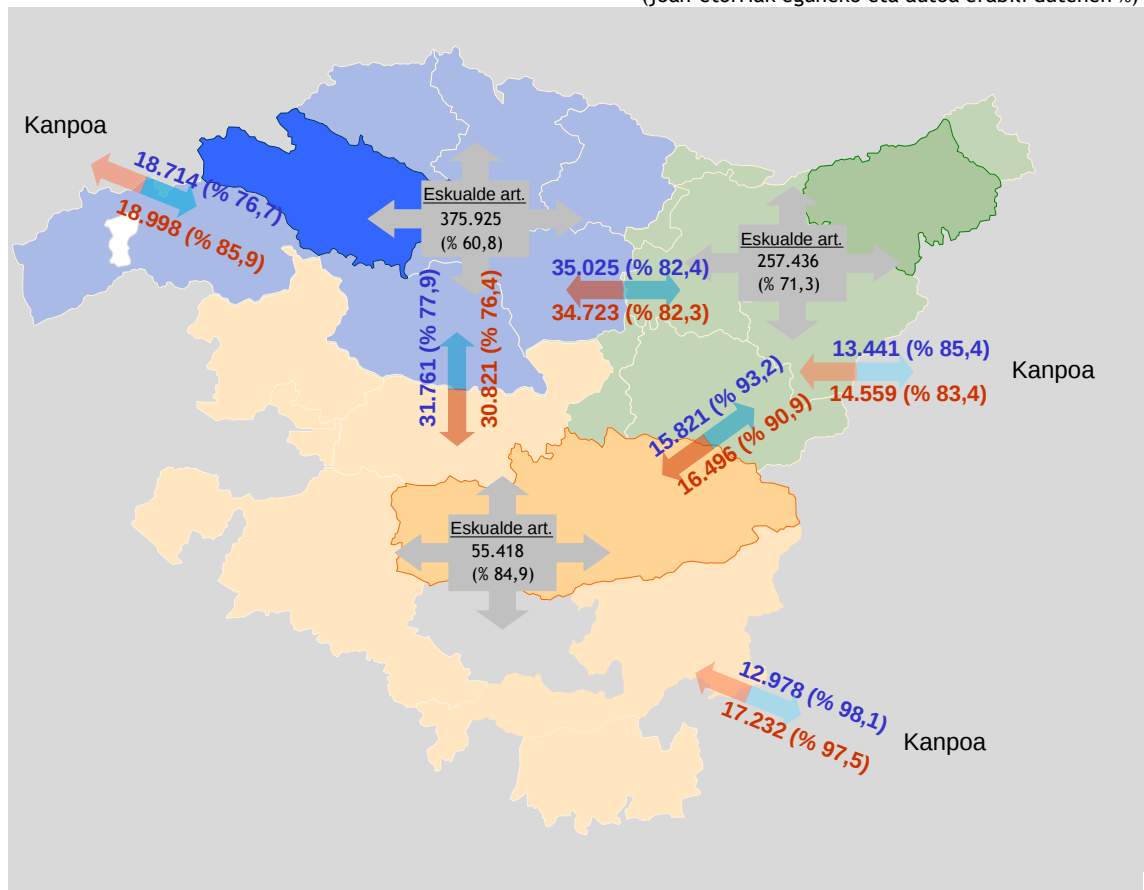
Azterketan gehiago sakonduz, eta probintzia barneko hiriarteko joan-etorriei erreparatuta, ikusten da Araban erabiltzen dela gehien autoa (joan-etorrien %84,9). Gipuzkoan, apur bat gutxiago erabiltzen da, eta Bizkaian askoz ere gutxiago (%60,8).

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.

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

3.6. grafikoa EAEn 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 kanpoak 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.

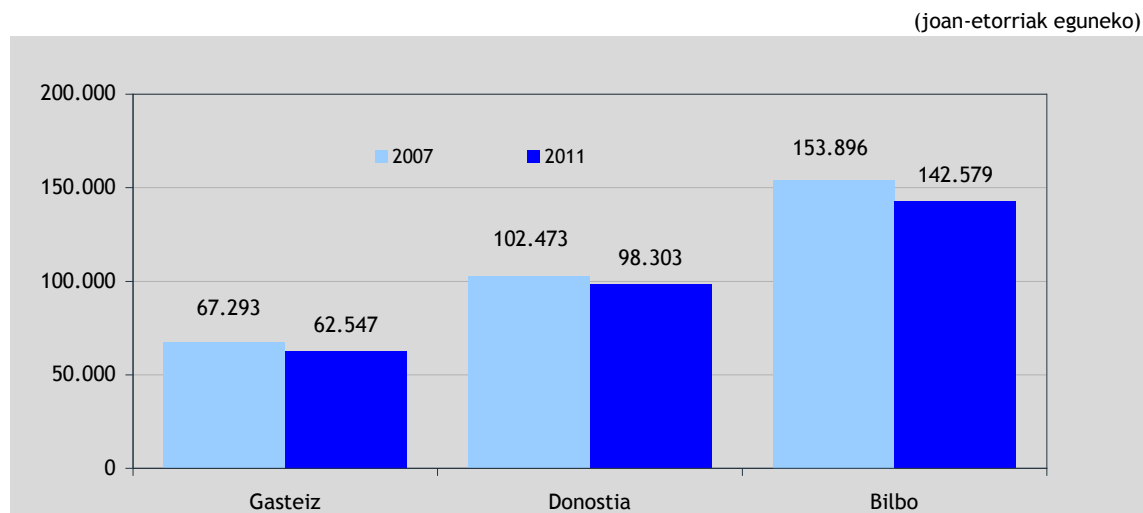
Hirien barruan ibilgailu pribatuarekin **mugikortasunari** dagokienez, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketaren arabera, Gasteizen autoz¹² egiten da barneko joan-etorrien %67,4, Donostian gutxixeago (%55,8), eta Bilbon erabiltzen da gutxien banakako ibilgailu motorduna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

Horrez gain, aipatzeko modukoak dira Euskadiko hiriburueta motordun ibilgailuen bidez sartzeari buruzko datuak, EAEko ibilgailu-zirkulazioaren zati handi bat horrela egiten baita, EAEko biztanleek guztira egiten dituzten joan-etorrien %40,6, hain zuzen. Izan ere ibilgailu pribatua da hiriburueta sartzeko gehien erabiltzen den garraiobidea.

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

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) *Garraibide 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 hiriburuetak autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2013 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
2013	12.657	4,0	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.130	-1,2

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

Behin hori argituta, eta azterketa hiri barneko alorrera mugatuta, esan beharra dago EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek —hau da, Vitoria-Tuvisa (Gasteiz), Dbus (Donostia) eta Bilbobus (Bilbo)— 66,1 milioi pertsona garraiatu dituztela guztira 2013an. 2012an jasotako datuak baino %1,2 gutxiago da hori.

Konpainia bakoitza banan-banan aztertuz, Dbus-ek 27,7 milioi pertsona garraiatu ditu 2013an, eta beraz, %4,5eko jaitiera izan du bere jardueran. Behera egin du, beraz, bi urtez jarraian, aurreko urteetako goranzko joerarekin hautsiz. Horrekin lotuta, aipatu beharra dago hiru hiriburuetak hiri barneko autobusetan egiten diren bidaia guztien %41,8 Dbus konpainiak egiten dituela.

Bilbobusek, bestalde, aurreko urteko bidaiari kopuruari eutsi dio. Zehazki, 2013an, 25,8 milioi joan-etorri egin ditu; beraz, aurreko urteko eta aurtengo datuen artean ez dago alderik. Nabarmenezkoa da EAEko hiri-autobusen bidaia guztien %39 Bilbobusek egiten dituela.

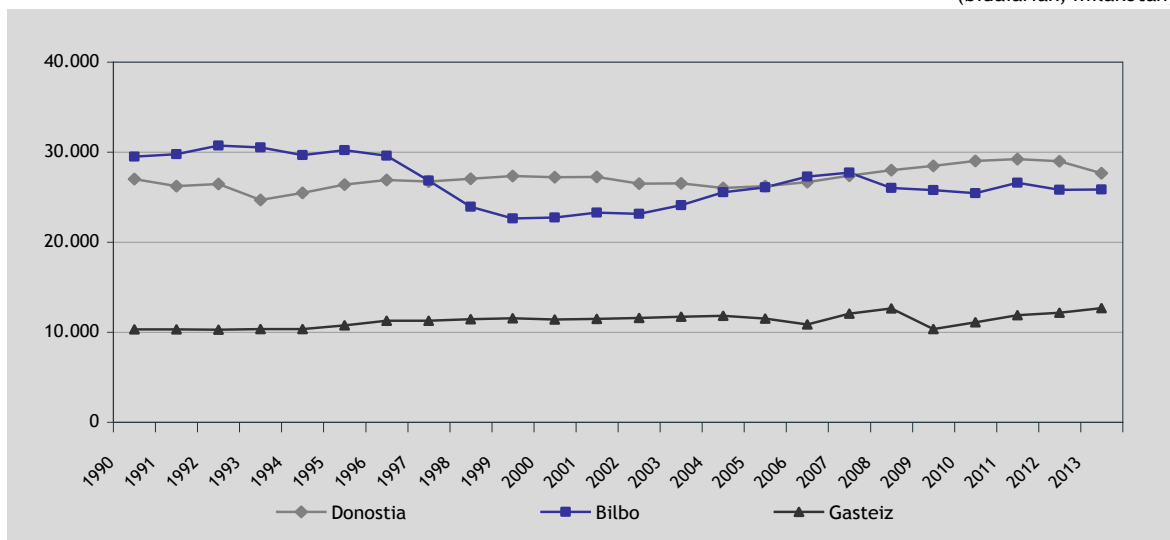
Tuvisak, azkenik, garraiatutako bidaiari kopurua handitzea lortu du 2013an, eta bere horretan eutsi dio 2007an hasitako goranzko joerari, 2009an bakarrik etenda, tranbia martxan jarri izanaren eraginez. Zehazki, 2013an, konpainiak garraiatutako erabiltzaileen kopurua %4 handitu da, eta 2008an Gasteizko tranbia abian jarri aurretik izandako jarduera-maila handiena bera ere gainditu da. Hala, 2013ko ekitaldian, Tuvisak 12,7 milioi bidaiari garraiatu ditu (aurrekoan baino 492 mila pertsona gehiago), eta beraz, hiru hiriburuetak hiri-autobusek egin dituzten bidaia guztien %19,1 konpainia horren bidez bideratu dira.

Bilakaera aztertzeko epe luzeagoa hartuta, azpimarratzekoa da hiru konpainiek garraiatutako pertsonen egungo kopurua laurogeita hamarreko hamarkadaren hasierakoaren antzekoa dela, baina desberdintasun nabarmenak daudela hala ere hiru hiriburu artean. Hala, hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak Gasteizen nabarmen gora egin duen bitartean (%22,9), Donostian autobus erabiltzaileen zenbatekoa hamarkada horretako hasierako mailara

hurbiltzen ari da (%2,4), eta epe berean, Bilbon, %12,4 murriztu da. Horri lotuta, berriro azpimarratu behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraiobide berriak jarri dituzte erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia, eta beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.

3.8. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoa autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2013 artean

(bidaiariak, milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Operadore hauek ematen dute **garraio kolektiboko zerbitzua errepideko hiriarteko joan-etorrietan**: Bizkaibusek Bizkaiko lurralde historikoan, Arabako Hiriarteko Autobusek (AIA) Araban eta Lurraldebus osatzen duten eragileek Gipuzkoan.

Bizkaibusek 28,1 milioi erabiltzaile izan ditu 2013an; aurreko urtean izandako erabiltzaileen antzeko kopurua, beraz. Dena dela, konpainiaren azken urteotako bezero galerak –galera txikia bada ere– bere horretan dirau. Aurrez adierazi bezala, datu horiek aztertzeko, Bilboaldeko garraio publikoko zerbitzuen eskaintza osoa hartu behar da kontuan, azken urteotan asko ugaritu baita garraio kolektiboaren eskaria Bilboaldeko metropoli-inguruan.

3.7. taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2013 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
2013	21.121,0	2,9	28.057,0	-0,7	490,0	-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 2005. urtean hasitako goranzko bideari eusten dio, eta 2012an, 21,1 milioi bidaiari izan ditu guztira; zehazki, 2012ko datuekin alderatuz, %2,9ko igoera izan du. Epe luzeagoko azterketa bat eginez gero, ikus daiteke Lurraldebusen hiriarteko autobusen erabiltzaileak %14,4 gehitu direla 2000. urtetik hona —hau da, eskura dugun lehen erregistrotik hona—. 2005etik 2013ra bitartean —bidaiari kopuru txikiena erregistratu zen urtetik hona—, berriz, Lurraldebusen hiriarteko autobusen erabiltzaileak %37,3 gehitu dira.

Azkenik, AIA Arabako Hiriarteko Autobusek 490 mila joan-etorri egin dituzte 2013. urtean; beraz, konpainia horren jarduera %1 txikiagoa izan da aurreko urtekoa baino, iaz gertatu zen bezala. Dena dela, bidaiari kopuruaren azken urteotako beherakada hori motelduz doa. 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.

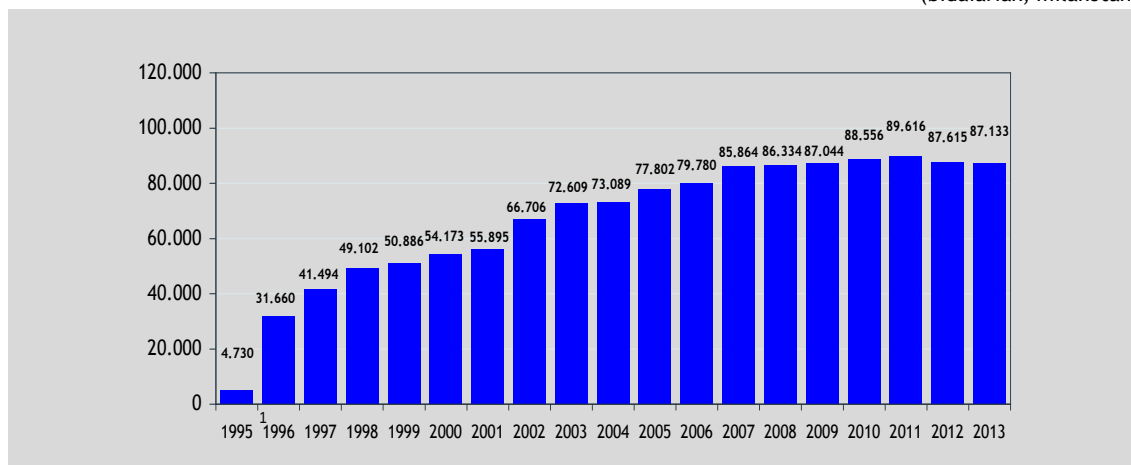
3.1.3. Tren bidezko garraioa

a) Hiriko / metropoli inguruko garraioa

2013an, Bilboko metroak aurreko urteko bidaiari kopuru ia berari eutsi dio. Zehazki, 87,1 milioi pertsona ibili dira metroan; hau da, aurreko urtean baino 482 mila gutxiago (-%0,6). Izan ere, 2012an, metroak 87,7 milioi bidaiari izan zituen (2011n baino %2,2 gutxiago).

3.9. grafikoa Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)



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

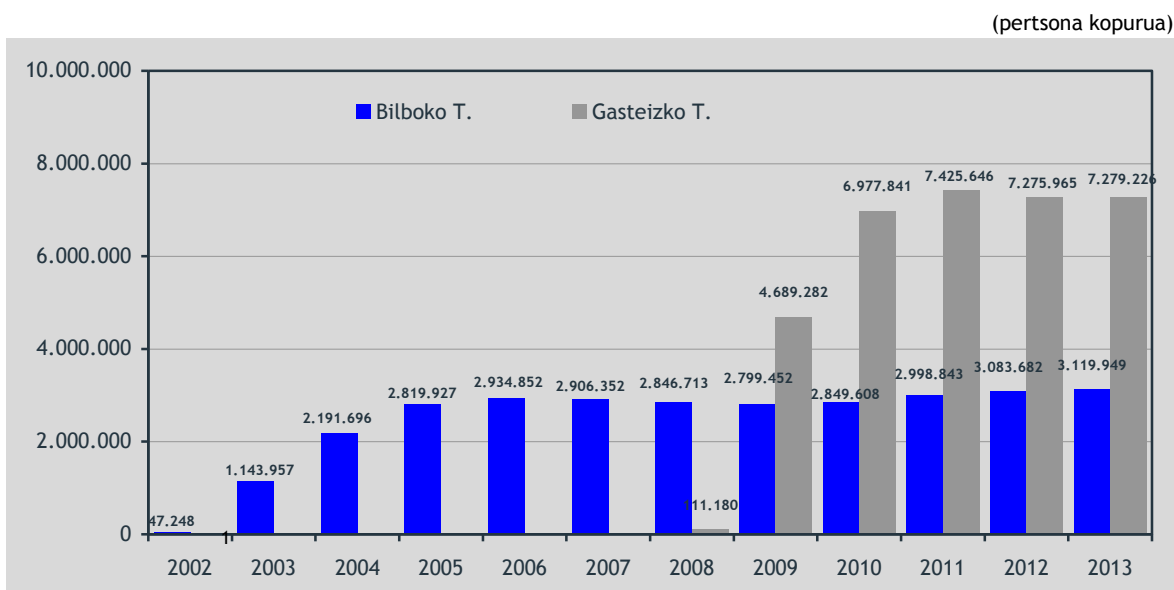
Iturria: Metro Bilbao.

Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertzen badugu, Bilboko erdiguneko geltokietan izan da jarduera handiena, ohikoa den bezala: zehazki, Moyuako, Indautxuko, Alde Zaharreko, Abandoko eta San Mameseko geltokietan ibili da jende gehien, hurrenkera horretan (6,2 milioi eta 5,9 milioi arteko joan-etorri urtean). Hala, bost geltoki horiek Metro Bilbaoren trafiko osoaren %34,5 hartzen dute. Azterketa ibaiaren bi aldeetan sakonduz ikus daitekeenez, Ezkerraldean, Gurutzetako eta Barakaldoko geltokiak erabili dituzte gehien: zehazki, 4 milioi bidaiaritik gora izan dira bi geltoki horietan. Eskuinaldean, berriz, Areetako geltokia izan da erabiltzaile gehien izan dituen, 3,8 milioi joan-etorrirekin. Bidaiari gutxien ibili diren geltokiak, berriz, hauek izan dira: Eskuinaldean, Urbinaga (bidaiari guztien %0,1), eta Ezkerraldean, Lutzana (%0,2), Lamiako (%0,3) eta Berango (%0,4).

Bestalde, bidaiarien joan-etorrien kopuruak gora egin du bai Ariz eta Basauri geltokietan (%2,25 eta %6,8, hurrenez hurren) bai Etxebarri eta Astrabuduan ere (%3 eta %2,3, hurrenez hurren); bi lehenengo horiek 2011n hasi ziren zerbitzua ematen, eta hori dela eta, haien erabilpen-maila sendotuta dago dagoeneko. Bestalde, geltoki hauetan murriztu da gehien erabiltzaileen eskaria: Berangon (-%8,5), Lutzanan (-%7), Urbinagan (-%4,7), Alde Zaharrean (-%4,3) eta Gobelan (-%4). Berango eta Lutzanako geltokiek izan duten jaitsiera aldean arteko mugikortasunak eragin du neurri handi batean.

Azkenik, indarrean dauden tituluen erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelik erabiliena ekitaldi honetan ere, nahiz eta jaitsiera txiki bat izan duen: 2012an bidaien %53,9 izatetik, 2013an %53,5 izatera igaro baita. Garrantziari dagokionez, atzetik ditu Hileko Bonoa eta Gizatrans, %15,19 eta %12,29ko erabilerarekin, hurrenez hurren. Erabileraren aldetik, badira aintzat hartu beharreko beste bi titulu: Super 50 eta Anual (%7,99 eta %5,47, hurrenez hurren). Bestalde, noizbehinkako txartelaren erabilera gora egiten hasi da nabarmen, eta erabilitako txartelen %2,74 izatera iritsi da; 2012. urtearekin alderatuta, beraz, txartel horren erabileraren gorakada %36,3koa izan da.

3.10. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2013 artean.



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

Iturria: EuskoTren.

Tranbia-sistemak eskainitako zerbitzuari dagokionez, EuskoTren konpainiak 10,4 milioi erabiltzaile izan ditu, guztira, 2013an; %0,38ko igoera, beraz, aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

Batetik, Gasteizko tranbiak gora egin du pixka bat (%0,04) bidaiari kopuruan; horrek esan nahi du aurreko urtean baino 3.261 pertsona gehiagok erabili dutela tranbia, eta 7.279 milioi joan etorri egin direla guztira, azken urtean.

Bestalde, Bilboko tranbiak gora egin du erabiltzaile kopuruan, 3,12 milioi bidaiariraino. Beraz, aurreko urtean baino %1,17 bidaiari gehiago izan ditu aurten. Hori du inoizko daturik onena, 2003an martxan jarri zenetik. Lehen urte hartan 1,14 milioi bidaiari inguruk erabili zutela kontuan hartuta, erabiltzaile kopurua %172 handitu da hamarkada batean.

b) Hiriarteko garraioa

Renfek —hala sare konbentzionalean nola zabalera metrikoko sarean— eta EuskoTrenek ematen dituzten garraio-zerbitzuek osatzen dute EAEko trenbide-eskaintza. Bi konpainia horien artean, 34,1 milioi pertsonaren eskariari erantzun diote 2013an, eta aurreko urtean baino %6 joan-etorri gutxiago egin dituzte. Horrenbestez, hiriarteko trenbide bidezko garraioak duela hamar urte baino gehiago hasitako beheranzko joerarekin jarraitu du 2013an. Dena dela, konpainia biek bilakaera desberdina izan dute azken urtean: izan ere, Renfen bidaiari kopuruak behera egin duen bitartean, eskariak gora egin du Euskotrenen.

Renfek, trenbide konbentzionaleko sarean, %12,4ko jaitsiera izan du bidaiari kopuruan; zehazki, zenbaki absolututan, 2.458 mila bezero galdu ditu, eta guztira 17,4 milioi bidaiari izan ditu. Metro Bilbao albo batera utzita, Renferen trenbide-sare konbentzionalak hartu du EAEko hiriarteko joan-etorri guztien %50,9.

Lurraldez lurralde aztertuz, bidaiari kopuruak behera egin du Renfek (trenbide-sare konbentzionalean) aldirietako zerbitzuak ematen dituen EAEko bi probintzietan, baina gainbehera handiagoa izan da Bizkaiko lurraldean. Zehazki, Bilbo hiriguneko lineek —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— %16,7ko murrizketa izan dute oro har, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuz; hau da, 10,7 milioi joan-etorri egin dituzte guztira, 2012an baino 2.142 mila bidaia gutxiago.

3.8. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe, trenbide-sare konbentzionala ¹		EUSKOTREN		Renfe, zabalera metrikoko sareak 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
2013	17.390	-12,4	15.569	2,6	1.151	-7,8	34.110	-6,0

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 eta EuskoTren.

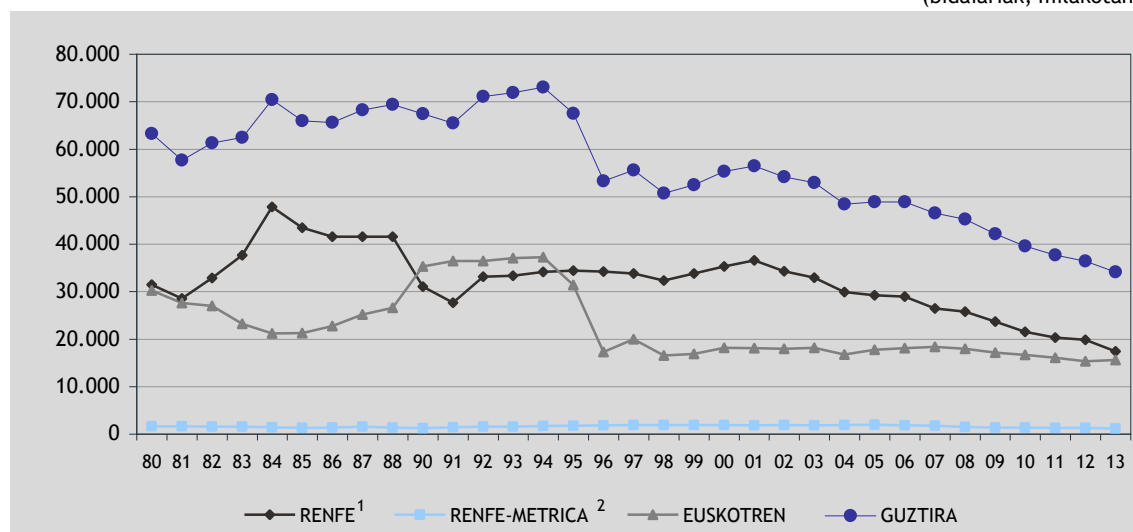
Bestalde, Gipuzkoako Irun-Brinkola C-1 lineak %4,5ko beherakada izan du, eta 6,7 milioi pertsona garraiatu ditu guztira; beraz, aurreko urtean baino 315 mila bidaia gutxiago egin ditu. Linea horrek Renfek trenbide konbentzionalean egiten dituen joan-etorri guztien %38,4 hartzen du.

Renfek zabalera metrikoko sarean (hau da, Bilbo eta Balmaseda arteko ibilbidean) eskaintako trenbide-zerbitzuei dagokionez, 1.151 mila erabiltzaile izan dira guztira 2013an; hau da, aurreko urteko ekitaldian baino %7,8 gutxiago. Zenbaki absolutuetan, jaitsiera 98.000 bidaiariko izan da, 2010. urtetik hona izandako handiena. Metro Bilbao alde batera utzita, Renfek EAEko trenbide-garraioaren %3,4 hartzen du (zabalera metrikoko sarean).

EuskoTrenek, bestalde, 15.569 milioi joan-etorri egin ditu guztira 2013an; beraz, eskaria %2,6 handitu da, eta zenbaki absolutuetan, igoera 389 mila pertsonakoa izan da. Bidaiari kopuruaren igoera horrek aldaketa bat erakusten du 2008. urtean hasitako beheranzko joeran. Hala, EuskoTrenek EAEko hiriarteko trenbide-garraioan duen parte-hartzea –MetroBilbao alde batera utzita, jakina– %45,6raino igo da.

3.11. grafikoa Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)



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. Bizkaiko hiriarteko trenen erabiltzaile kopuruan ez dira aintzat hartzen Larreinetako funikularreko bidaiariak.

Iturria: Renfe eta EuskoTren.

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, 29,16 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 kolektiboen 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

2013an, Renfe da EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten bidaiarien eskualde arteko garraio-zerbitzuak ematen dituen trenbide-operadorea, bai trenbide-sare konbentzionalan, bai zabalera metrikoko trenbide-sarean. Izan ere, 2013ko urtarrilaren 1az geroztik, FEVE enpresa Renfe Operadora enpresan integratuta geratu da. Renfek 921,4 mila pertsona garraiatu ditu guztira 2013an. Hala, aurreko urtean baino %7,8 joan-etorri gehiago egin ditu.

3.9. taula Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe, trenbide-sare konbentzionala ¹		Renfe, zabalera metrikoko trenbide-sarea 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
2013	869,8	8,6	51,6	-3,7	921,4	7,8

Iturria: Renfe.

Renferen kasuan, zerbitzua trenbide-sare konbentzionalaren bidez emanez, bezero kopuruak nabarmen egin du gora: %8,6, hain zuzen. Horrek esan nahi du 69,1 mila bidaiari gehiago ibili direla aurreko urtean baino. Azpimarratu behar da Renferen bidez bideratzen direla trenez egiten diren eskualde arteko joan-etorri ia guztiak: %94,4, hain zuzen.

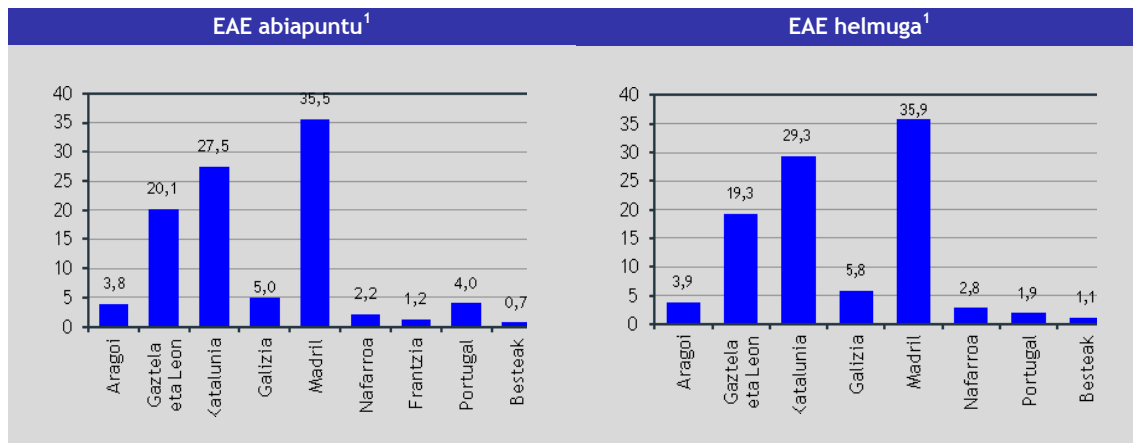
3.10. taula Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2013an. Abiapuntua eta/edo helmuga.

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (pertsonak)	EAE helmuga (pertsonak)	Guztira (pertsonak)
EAE (eskualde barnekoa)			9.270
Eskualde artekoa, guztira	417.663	411.150	828.813
Andaluzia	1.408	1.434	2.842
Aragoi	16.544	16.220	32.764
Gaztela-Mantxa	417	393	810
Gaztela eta Leon	88.362	81.235	169.597
Katalunia	120.963	122.975	243.938
Galizia	22.132	24.393	46.525
Errioxa	1.838	2.067	3.905
Madril	156.447	150.768	307.215
Nafarroa	9.552	11.665	21.217
Nazioartekoa, guztira	22.649	9.080	31.729
Frantzia	5.120	1.195	6.315
Portugal	17.529	7.885	25.414
GUZTIRA			869.812

Iturria: Renfe.

Eskualde arteko fluxuak aztertuz, EAEren eta gainerako erkidegoen arteko Renferen bidaiari kopuruak gora egin du 2013an, bai EAE abiapuntu duten bidaietan (Gaztela-Leon alderakoetan salbu, horietan %1eko bidaiari galera izan baita, Salamancaren eta iparraldearen arteko lotura zuzena eten izanaren ondorioz), bai EAE helmuga dutenetan. Bidaiarien bolumena gehien handitu duten lurraldeak hauek izan dira: Andaluzia (%82), Asturias (%100) eta Errioxa (%21). Zenbaki absolutuetan, Madril eta Katalunia izan dira bidaiari kopuruan gehien hazitako lurraldeak: 29.450 eta 28.143 bidaiari gehiago, hurrenez hurren. Distantzia luzeko trenbide-zirkulazioari dagokionez, Madrilgo Autonomia Erkidegoak EAEko trenbide-zirkulazioaren abiapuntu eta helmuga nagusia izaten jarraitzen du, truke guztien heren bat baino gehiago (%35) biltzen baitu. Bigarren abiapuntu-helmuga nagusia Katalunia da (%28), eta hirugarrena, Gaztela eta Leon (%19,5). Bestalde, EAE abiapuntu eta helmuga duten Renferen nazioarteko zirkulazioa eskari osoaren %3,6 izan da 2013. urtean (%2,9 Portugali dagokio, eta %0,7, Frantziari). Nazioarteko zirkulazioaren bilakaera beheranzkoa izan da, eta hala, bidaiari kopurua %10 jaitsi da; goranzko joera bakarra abiapuntu Portugal eta helmuga EAE duten bidaiari kopuruan ageri da. Azkenik, EAE abiapuntu eta helmuga duen eskualde barneko zirkulazioak Renfek EAEko distantzia luzeko lineen bidez garraiatu dituen bidaiarien %1 hartu du.

3.12. grafikoa Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2013an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%)



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

Iturria: Renfe.

Bestalde, bidaiarien eskualde arteko trenbide-zirkulazioaren %5,6 Renfek bideratu du zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez; hots, EAE abiapuntu edo helmuga duten 51,6 mila joan-etorri egin ditu guztira. Beraz, aurreko urteko datuekin alderatuta, eskaria %3,7 txikiagoa izan da aurten.

Ondoko koadroko datuak 2012. urteko ekitaldiari dagozkio, txosten honen idazketa-lana amaiturik ez baita oraindik 2013ko daturik eskura.

3.11. taula Renfeko bidaiarien probintzia arteko garraioa, zabalera metrikoko trenbide-sarean: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012¹.

Abiapuntua/Helmuga	(pertsonak)		
	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 barnekoa guztira	29.529	24.011	53.540

¹ Koadro honetako datuak 2012. urteko ekitaldiari dagozkio, txosten honen idazketa-lana amaiturik ez baita oraindik 2013ko daturik eskura.

Iturria: Feve.

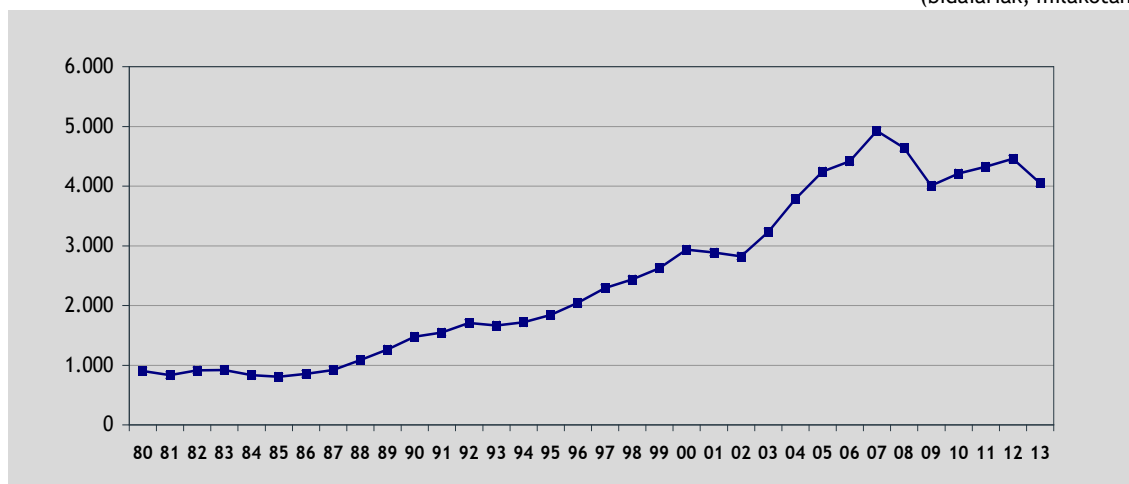
Bidaiarien abiapuntu/helmuga geografikoa xehetasunez aztertuz, ikusten da Renfe Métrica konpainiaren bidaiarik jendetsuenak Bizkaia eta Kantabria artekoak direla: zehazki, 2012an, joan-etorri guztien %63,4.

3.1.4. Aireko garraioa

2013. urtean hautsi egin da 2010ean hasitako hazkunde-joera EAEko aireportuak abiapuntu eta/edo helmuga dituzten joan-etorrien kopuruan. Izan ere, EAEko aireportuek 4.045 mila bidaiari izan dituzte 2013an, eta hala, aurreko urteko datuekin alderatuta, %9,2 murriztu da joan-etorrien kopurua. Zenbaki absolutuetan, 409 mila bidaiari galdu dira, eta hala, 2009ko mailara egin da atzera. Bestalde, estatuko aireportu-sistema bere osoan hartuta, 2013an, aireko joan-etorrien kopurua %3,5 murriztu da.

3.13. grafikoa Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Aireportu bakoitza xeheago aztertuta, Bilboko aireportuan %3 murriztu da joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua, estatuko eskariaren beherakadaren ondorioz. Azkenik, 3,8 milioi pertsonak erabili dute Bizkaiko aireportua, EAEko aireportuetako bidaiari kopuru osoaren %93,8k.

Bilboko aireportuko zirkulazioaren abiapuntua eta helmuga sakonago aztertuz, ikusi da jardueraren murrizketa estatu barruko joan-etorrien gainbeherak eragin duela. Izan ere, estatuko zirkulazioa %15,5 murriztu da; hala, estatu barruko hegaldietako bidaiari kopurua 2,3 milioikoa da; horrek esan nahi du, aurreko urteko datuekin alderatuta, 423 mila pertsona gutxiago ibili direla 2013an. Zenbaki absolutuetan, bidaiari galera handiena estatuko hiru aireportu nagusietan gertatu da: Madrid-Barajas Adolfo Suárez (-%27), Bartzelona-El Prat (-%16,8) eta Sevilla (-%32,7); hiru aireportu horiek aurreko urtean baino 407 mila erabiltzaile gutxiago izan dituzte guztira. Garraiatutako pertsonen kopuru txikiagoagatik garrantzi gutxiago duten beste aireportu batzuetan ere asko jaitsi da haien eta Bizkaiko aireportuaren arteko joan-etorrien bolumena: Tenerife Sur/Reina Sofia (-%40), Vigo (-%59), Almeria (-%59) eta Ibiza (-%27). Beste aldean, badira joan-etorri gehiago egin dituzten aireportu batzuk ere: Tenerife Norte/Los Rodeos (%15), Alicante-Elche (%18), Fuerteventura (%42) eta A Coruña

(%117). 2013ko ekitaldiak jasandako bilakaera gorabehera, Madril eta Bartzelonako aireportuek estatuko lotune nagusiak izaten jarraitzen dute, haien bidez bideratzen baita jardueraren herena (%29,4) Bilboko aireportuaren bidez (%13,4 El Prat eta %16 Barajas Adolfo Suárez) eta estatuko zirkulazioaren %40 (%21 Barajas Adolfo Suárez eta %18,8 El Prat).

Nazioarteko aireko garraioak bilakaera positiboa izan du 2013an: izan ere, zirkulazioa %3,5 handitu da aurreko urtearekin alderatuta, eta bidaiari kopurua 1.483 milakoa izan da guztira; Bilboko aireportua abiapuntu eta/edo helmuga duten joan-etorri guztien %39,1, alegia. 2013ko nazioarteko lotura dinamikoen artean, hauek dira aipagarrienak, bidaiarien kopuruaren gorakadagatik: Lisboa (aurreko urtean baino %89 joan-etorri gehiago), Istanbul/Ataturk (%77 gehiago), Berlin/Tegel (%77 gehiago), eta Funchal/Madeira (%154 gehiago). Bestalde, 2013an ze har lotura berri batzuk ezarri dira: Oslo/Gardermoen (8.697 pertsona), Marrakech/Menara (5.563 pertsona) eta Atenas/Athinai (4.859 pertsona).

Nazioarteko aireportuen artean, hauek dira pisu handien dutenak, Loiuko terminala abiapuntu edo helmuga izan duten bidaiari kopuruari dagokionez: Frankfurt, Munich/Franz Josef Strauss eta Paris (Charles de Gaulle eta Orlybarne), nazioarteko mugimenduen %15, %14,1 eta %13,9 hartzen baitute, hurrenez hurren; eta mugimendu guztien %5,8, %5,5 eta %5,4, hurrenez hurren.

Bilboko aireportuan jarduten duten operadore nagusiei erreparatuz, Vueling konpainia izan da berriro Bizkaiko aireportua abiapuntu edota helmuga izan duten hegaldietan bidaiari gehien garraiatu dituen 2013an: 1.327 mila pertsona guztira, aurreko urtean baino %7 gehiago. Atzetik, Deutsche Lufthansa eta Air Europa daude: 178,9 mila bidaiari eta 431,1 mila bidaiari, hurrenez hurren. Bi konpainia horien jarduera handitu egin da 2013. urtean zehar: %6,2 eta %41,9, hurrenez hurren, eta hala, Air Europak 127,4 mila bidaiari gehiago garraiatu ditu. Hiru konpainia horiek Loiuko aireportuko zirkulazio osoaren %59 bideratu dute azken ekitaldi honetan.

Aipagarria da, bestalde, Iberiaren kasua, jarduera handieneko bigarren operadorea izatetik laugarren izatera igaro baita, 121,2 mila erabiltzaile galdu izanaren ondorioz (-%22,9). Ryanair konpainiak ere beherakada nabarmena izan du bere jardueran, eta 182,5 mila bidaiari galdu ditu ekitaldi honetan (-%68). Gainerako operadoreek ere, oro har, bidaiariak galdu dituzte.

3.12. taula Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2000 eta 2013 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
2013	3.794,2	-9,0	244,9	-6,6	6,8	-71,9	4.045,9	-9,2

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena

Oharra: baliteke datuak banatuagoak eta eguneratuagoak egotea jatorrizko iturrian. Esteka: www.aena.es.

Donostiako aireportuaren jarduera, bestalde, %6,6 murriztu da, 2012ko datuekin alderatuta, eta 245 mila pertsona ibili dira guztira aireportua abiapuntu edo helmuga zuten hegaldietan. Beraz, 2007an hasitako beheranzko joerari heldu dio berriro aireportuak. Hain zuzen ere, urte hartan lortu zuen aireportuak inoizko daturik onena (466,5 mila joan-etorri), eta geroztik hona %47 murriztu da haren jarduera.

2013ko jardueraren beherakada Madril-Barajas Adolfo Suárez aireportura egiten diren joan-etorriak gutxitu izanak eragina da, aireportu hori baita Donostiakoaren aireko lotura nagusia. Hain zuzen ere, Madrilerako joan-etorriak %11 gutxitu dira guztira, eta zenbaki absolutuetan, aurreko urtean baino 18.822 pertsona gutxiago ibili direla esan nahi du horrek. Hori dela eta, Madrileko aireportuak Donostiakoaren jardueran duen parte hartzea %61,6koa da orain. Neurri txikiagoan bada ere, beste aireportu batzuetako jardueran izandako beherakadak ere eragina izan du jaitsiera horretan. Hala, Donostiako aireportuan geldialdia egin duen bidaiari kopurua %54 gutxitu da (hau da, 2.335 pertsona), eta Palma de Mallorcako aireportuaren erabiltzaileak %74 (hau da, 1.404 bidaiari gutxiago).

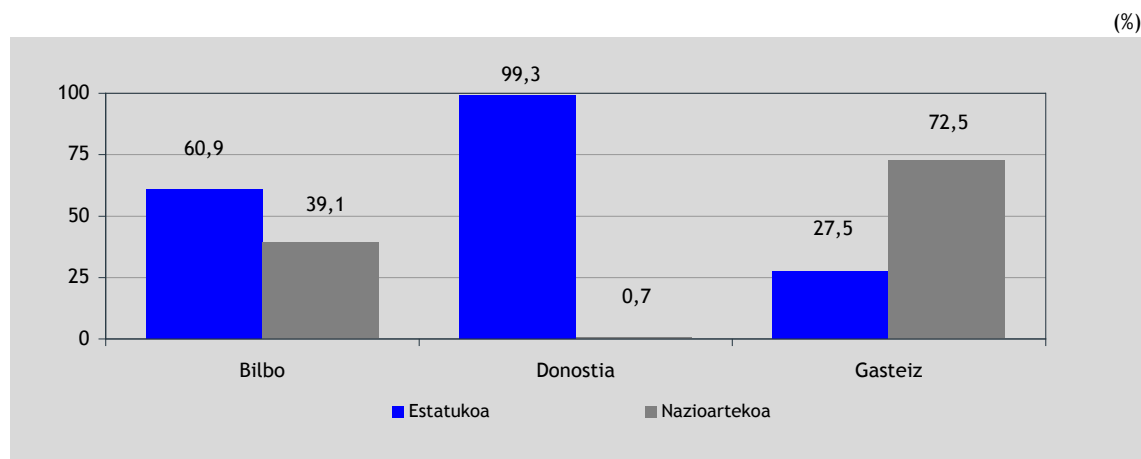
Aitzitik, Donostia eta Bartzelona-El Prat arteko joan-etorriak %7,3handitu dira; beraz, aurtengo ekitaldi honetan 5.926 bidaiari gehiago ibili direla esan nahi du horrek. Hala, Bartzelonako aireportuak Donostiakoaren jardueran duen parte hartzea handitu egin da, 2012an %30,9koa izatetik 2013an %35,5koa izatera pasatu baita. Nabarmenezkoa da Madril eta Bartzelonak Gipuzkoako aireportuko jardueraren %97,1 bildu dutela 2013an. Nazioarteko jarduera hutsaren hurrengoa izan da ia: %0,7koa baino ez (hau da, 1.810 bidaiari).

Konpainiak banan-banan aztertuz, Air Nostrum konpainiak garraiatutako pertsonen kopurua %26,7 txikiagoa izan da 2013an (55.311 bidaiari gutxiago). Aireportuko joan-etorrietan izandako galera guztia konpainia horri dagokio, baina, hala ere, Air Nostrumek Gipuzkoako

aireportuan jarduten duen konpainia nagusia izaten jarraitu du, bere parte-hartzea txikiagoa izan bada ere: %79koa 2012an, %61,9koa 2013an. Bestalde, Vueling konpainiak sendotu egin du bere tokia operadore garrantzitsuenen artean, %110eko hazkundera izan baitu eta 45.539 bidaiari gehiago. Gaur egun bigarren operadore nagusia da, joan-etorri guztien %35,4rekin.

Azkenik, Gasteizko aireportuak azken urteetako beheranzko joera nabarmenarekin jarraitu du, eta hala, 2013. urtean, %71,9 murriztu da han zirkulazioa; zehazki, 6.775 bidaiari izan dira. Jarduera-maila hori Arabako terminalean sekula izan den txikiena da. Handiena, 2007an izan zen: 173 mila bidaiari. Zehazki, 2007-2013 aldian %96 murriztu da aireportuko joan-etorrien kopurua.

3.14. grafikoa Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2013an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa .

Donostiako aireportuak Manchesterrekoarekin izan du, 2013an, bidaiari truke handiena. Izan ere, Europa League" txapelketan, Manchester United taldearen kontra Real Sociedad taldeak jokaturako partida zela-eta, Manchesterreko aireportuak 3.370 bidaiari hartu zituen, zortzi konpainiek —gutxienez— errealzaleak eramateko aireraturako charter hegaldietan. Joan-etorri horietan, 3.370 pertsona garraiatu ziren guztira, urte osoko bidaiari kopuruaren erdia ia. Hori dela eta, 2013an, nazioarteko hegaldiek aise gain dituzte (%72,4) nazio barrukoak.

Aireportuan zerbitzua ematen duten konpainiak direla eta, Helitt konpainiak —aireportuko operadore nagusia 2012an, Bartzelonarako lotura abian jarri izanari esker—, 2013an, bertan behera utzi zituen estatu barruko hegaldi guztiak, charter airelinea bihurtzeko. Hori dela eta, Bartzelonarekin trukaturako bidaiari kopurua %86,7 murriztu zen. Geroztik, Gasteizko aireportuan ez dago bidaiarien garraiorako linea erregularrik.

2013an, hauek dira bidaiari gehien mugitu dituzten airelineak: Austrian Airlines —zirkulazio osoaren %10,7; Gasteiz-Viena txarter-hegaldi bat eskaintzen du maiatzean—, Air Nostrum konpainia —zirkulazio osoaren %10,4; txarter-hegaldiak eskaini ditu urtean zehar, eta batez

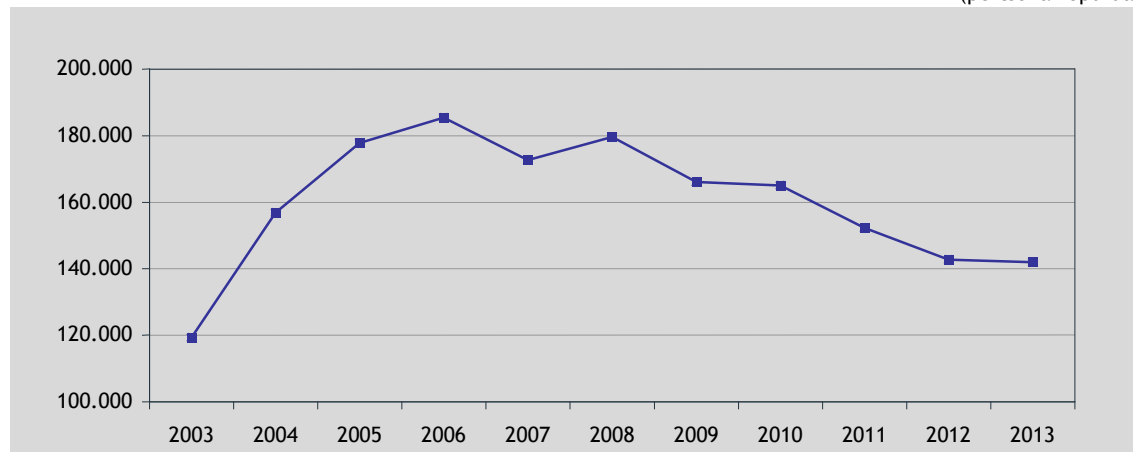
beste 80 bidaiari garraiatu—, eta Monarch Airlines —joan-etorri guztien %10 lortu du, urrian, errealzaleak Manchesterrera garraiatu izanari esker—.

3.1.5. Itsasoko garraioa

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

3.15. grafikoa Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2013 artean.

(pertsona kopurua)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. (Linea erregularra eta itsas bidaiak)

Bilboko portuak 142,0 mila pertsonako bolumena izan du 2013an. Beraz, gutxi gorabehera, aurreko urteko bidaiari kopuruari eutsi dio.

Bilboko portuaren eta Ingalaterrako Portsmouth hiriko portuaren arteko linea erregularrari dagokionez, Brittany Ferries konpainiak bere ohiko zerbitzuarekin jarraitu du: bi irteera astean, bi noranzkoetan. 2013an, 114 geldialdi egin ditu guztira, eta, aurten, lehenengo aldiz, Frantziako Roscoff hiriko portuan egin du geldialdia —astean behin—, Bilborako bidean. 2013an, ferryan ibilitako pertsonen kopurua %11,9 handitu da, linearen eskaria handitu izanak eraginda. Izan ere, aurten, gora egin du bai ontziraturako bidaiari kopuruak (%10), bai lehorrera jaitsitakoen kopuruak (%13,9).

3.13. taula Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2007 eta 2013 artean.

(pertsona kopurua)

Portua	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	urteko Δ (%) 13/12
Linea erregularra	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	85.975	11,9
▪ Ontziratuak	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	42.957	10,0
▪ Lehorreratuak	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	43.018	13,9
Itsas bidaia	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	56.004	-15,1
▪ Linearen hasiera	118	382	59	2.808	6.984	6.243	5.814	-6,9
▪ Linearen amaiera	62	388	339	4.342	7.953	6.394	5.866	-8,3
▪ Bidean	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	44.324	-16,9
GUZTIRA	172.626	179.572	166.104	165.024	152.201	142.754	141.979	-0,5

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.

Itsas bidaiei dagokienez, 2013an, turistak %15,1 gutxiago izan dira; zehazki, 56.004 turista ibili dira guztira bidaia horietan. Hala, bi urte segidan behera egin du itsas bidaietako bidaiari kopuruak. Izan ere, bidaiari kopurua inoizko handiena izan zen urtetik, 2011tik, %27,6, egin du behera kopuruak. Aurtengo ekitaldian, Bilbo tarteko portutzat erabili duten nazioko itsas bidaietan nabaritu da bereziki jaitsiera hori: zehazki, %48 jaitsi da bidaiari kopurua; zenbaki absolutuetan, horrek esan nahi du 11.916 pertsona gutxiago ibili direla aurtengo ekitaldian. Aurten, gutxiago dira, halaber, ibilbidea Bilbon amaitzen duten kabotaje-bidaietako erabiltzeak (-%80) eta Bilbotik abiatzen diren kanporako itsas bidaietako bidaiariak. Aitzitik, atzerriko itsas bidaien kasuan, ibilbidea Bilbon amaitzen duten turistak zein Bilbo tarteko portutzat erabiltzen duten turistak gehiago dira aurten: %27,8 eta %10 gehiago, hurrenez hurren.

Zehazki, itsas bidaietako 44 ontzik egin dute geldialdia Bilbon, 2013an; aurreko urtean, berriz, 50 ontzi porturatu ziren, aurten baino %12 gehiago. Bidaiarien nazionalitateei erreparaturaz, bidaiari guztien %33 Erresuma Batukoak izan dira, eta atzetik izan dituzte espainiarrak (%20), estatubatuarrak (%19) eta alemaniarak (%5).

Bestalde, aipagarri da, 2012an porturatu ziren konpainiak Bilboko portuaren alde egin dutela aurten ere. Hiru konpainiak Bilbo hartu dute bidaiariak ontziratze eta lehorreratzeko oinarri-portutzat: MSC Cruceros konpainiak zortzi atrakatze egin ditu, eta Iberocruceros eta Pullmantur konpainiek, bina. 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

Atal honetan, EAEko kable bidezko garraio-sistema (hau da, funikularrak eta igogailu publikoak) erabili duten pertsonen mugikortasuna aztertuko da. 2013an, modu independentean aztertu behar da garraio-sistema horietako bakoitzaren bilakaera; izan ere, ez dago informaziorik Solokoetxe eta Begoñako igogailuei buruz, eta hori dela eta, 2012ko eta 2013ko igogailu-erabiltzaileen kopuruak ez dira konparagarriak. Batetik, funikular-erabiltzaileak %10,7 gehiago izan dira 2013an, eta 1,9 milioi joan-etorri egin dira guztira.

Funikular guztietan egin du gora bidaiari kopuruak, baina batez ere honako bi hauetan: Artxandakoan (%8,2) eta Mamarigakoan (%20,9). Bidenabar esanda, 2013ko ekainetik aurrera, azken funikular hori doakoa da metroaren erabiltzaileentzat.

3.14. taula Pertsonen kable bidezko garraioa 2007 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)

Garraio-mota	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	UrtekoΔ (%) 13/12
Artxandako funikularra	489	512	517	524	565	522	565	8,2
Larreinetako funikularra	182	182	178	175	161	156	156	0,1
Igeldoko funikularra	310	304	376	373	401	415	420	1,1
Mamarigako funikularra ¹				263	740	679	821	20,9
FUNIKULARRAK, GUZTIRA	981	998	1.071	1.335	1.867	1.772	1.962	10,7
Arangoitiko igogailua ²	278	--	--	--	--	--	--	--
La Salveko igogailua ³	194	212	--	--	--	--	--	--
Solokoetxeko igogailua ⁴	814	785	731	675	651	586	--	--
Begoñako igogailua ⁴	554	492	416	418	403	388	--	--
Ereagako igogailua	251	276	284	269	250	274	312	13,9
IGOGAILUAK, GUZTIRA⁵	2.091	1.765	1.431	1.362	1.304	1.248	312	..
GUZTIRA⁵	3.072	2.763	2.502	2.697	3.171	3.020	2.274	..

¹Mamarigako funikularra 2010eko irailean zabaldu zen, eta horrenbestez, urte horretako datuak irailetik abendura bitartekoak dira. 2013tik aurrera doakoa da metroaren erabiltzaileentzat.

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.

⁴2013an, Solokoetxe eta Begoñako igogailuei buruzko datuak ez daude erabilgarri.

⁵Ez dira sartu ez Arangoitiko, ez La Salveko, ez Solokoetxeko, ez Begoñako igogailuen datuak, ez baitaude eskuragarri.

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

Igogailuetako erabiltzaile kopuruaren bilakaerari dagokionez, Ereagako igogailuari buruzkoa da 2013an daukagun informazio bakarra. Izan ere, Arangoitiko igogailua geldirik dago 2010eko abenduaz geroztik, La Salveko igogailua doakoa da 2008az geroztik —eta, beraz, ez dago daturik geroztik—, eta Solokoetxe eta Begoñako igogailuen kasuan ez dago ekitaldi honi buruzko datu publikorik. 2013an, Ereagako igogailuaren erabiltzaile kopuruak gora egin du (%13,9); zehazki, 2012an baino 38 mila pertsona gehiagok erabili dute aurten.

3.1.7. Beste batzuk

Azken hamarkadan zehar, Metro Bilbaoren zerbitzuak Ezkerraldeko udalerrietara zabalduz joan dira; horren ondorioz, Ibaizabalen itsasadarra gurutzatzeko Bizkaia Zubia erabiltzen duten pertsonen kopurua gutxituz joan da etengabe. 2013an, zehazki, 3.573 mila erabiltzaile pasatu dira ehun urtetik gora dituen azpiegitura horretatik; beraz, jarduera %3 gutxitu da, 2012an baino gehiago. Zenbaki absolutuetan adieraziz, jardueraren beherakada horrek esan nahi du 112 mila joan-etorri gutxiago egin direla aurten. Azken hamarkada honetan, Bizkaiko zubi esekiaren joan-etorriak %37 gutxitu dira; horrek esan nahi du bi milioitik gora bidaiari galdu dituela denbora horretan.

3.15. taula Bizkaia Zubiko zirkulazioa 2004 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)

Bizkaia Zubia	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	urteko Δ (%) 13/12
GUZTIRA	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.573	-3,0

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Bestalde, 2013an, eten egin da Portugaleteren eta Areetaren artean itsasadarra zeharkatzen duten txalupetako bezeroen kopuruak 2007az geroztik izan duen goranzko joera. Izan ere, aurtengo ekitaldian %17 gutxitu da erabiltzaile kopurua; zehazki, 2012an baino 105,6 mila pertsona gutxiagok erabili dute aurten zerbitzua.

3.16. taula Bidaiariontzien zirkulazioa 2005 eta 2013 artean.

(bidaiariak, milakotan)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	urteko Δ (%) 13/12
Portugalete-Areeta	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	-17,0
Erandio-Barakaldo					74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	-6,9
GUZTIRA	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	-15,8

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Azkenik, Erandio eta Barakaldo arteko itsasadarra zeharkatzen duten ontzietako bidaiari kopurua %6,9 gutxitu da; 2013an, guztira, 75,9 mila pertsona ibili dira ontzietan.

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

Aurreko ekitaldietan erabilitako metodologiari jarraituz, 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

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

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

gurpil gainean garraiatutako guztizkoaren %18,8¹⁴ dela, eta ez duela Sustapen Ministerioak zenbatesten Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestan. Hala, 2013ko salgaien zirkulazioa 140.433 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, %3,1eko jaitsiera izan da aurreko urtean egindako zenbatespenarekin alderatuta. Errepide bidez garraiatutako salgaien bolumenaren jaitsierari egotz dakioko beherakada hori; aipagarria da, beraz, egun bizi dugun nazioarteko krisi ekonomikoaren testuinguruan, ekonomiaren fluktuazio ziklikoek eta eskariaren ahultasunak alor horretan duten eragin nabaria.

3.17. taula Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2011 eta 2013 artean.

	2011		2012		2013	
Zirkulazio-mota	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%
Errepidea	125.334,3	76,0	108.935,7	75,2	103.854,7	74,0
▪ Barnekoa	51.928,0	31,5	42.076,0	29,0	40.922,0	29,1
▪ Abiapuntua/Helmuga	49.899,0	30,3	46.428,0	32,0	43.454,0	30,9
▪ Zirkulazioan ¹	23.507,3	14,3	20.431,7	14,1	19.478,7	14,0
Trenbideko garraioa	4.038,4	2,4	3.105,7	2,1	3.211,9	2,3
Airekoa	37,4	0,0	36,9	0,0	40,0	0,0
Itsasokoa ²	35.503,2	21,5	32.862,7	22,7	33.326,5	23,7
GUZTIRA	164.913,3	100,0	144.941,0	100,0	140.433,1	100,0

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

² Bilboko, Pasaia eta Bermeoko portuetako datuak sartuta daude.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Renfe, EuskoTren, Aena, Bilboko Portuko Agintaritzak, Pasaia Portuko Agintaritzak, Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Azterketan sakonduz, ikusten da garraiatutako salgai kopuruak gora egin duela errepideko garraioan ez beste garraio mota guztietan, aurreko ekitaldietako joera zeharo itzulipurdikatu. Hain zuzen, trenbideko garraiatutako tona kopuruak %3,4 egin du gora; aireko garraioak, %8,4; itsasoko garraioak, %1,4; eta bere jardueran behera egin duen bakarrak, errepidekoak, %4,7 egin du behera.

Azken bi urteetan salgaiak garraiatzeko erabili diren moduen banaketa aztertzen badugu, nabarmentzekoa da errepideko garraioak behera egin duela berriz ere –portzentajezko bi puntu, oraingoan– salgaien fluxuan duen partaidetza: izan ere, partaidetza hori %76koa izan zen 2011n, eta %74koa izan da, berriz, 2013an. Trenbideko garraioaren portzentajezko pisuak behera egin du apur bat (%2,4koa izan zen 2011n, eta %2,3koa 2013an); aitzitik, itsaso bidezko garraioak osotasunean duen partaidetza gora egin du nabarmen (%2,2): izan ere, partaidetza hori %21,5koa izan zen 2011n, eta %23,7koa izan da, berriz, aurtengo ekitaldian.

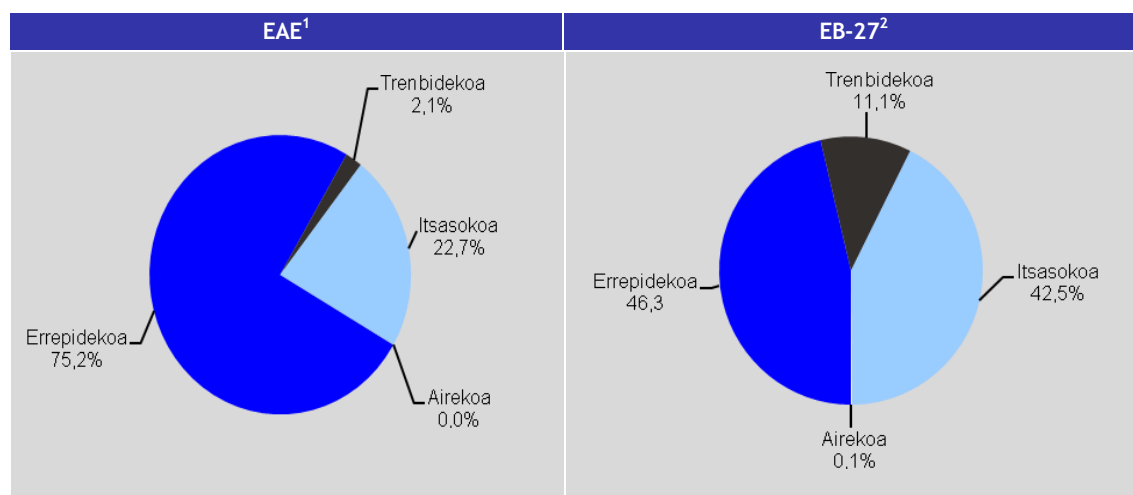
Horri dagokionez, aipatu behar da salgaiak garraiatzeko moduen banaketak oso ezaugarri desberdinak dituela EAEn eta EB-28n. 2012ko¹⁵ datuak erreferentziatzat hartuta, ikusi da EAEn errepideko merkataritza garraioak duen pisua askoz handiagoa dela oraindik EB-28ko batez bestekoa baino (%75,2 EAEn eta %46,3 EB-28n). Garraio-mota iraunkorrak aztertuz, hala

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

¹⁵2012koa da daukagun azken datua, Statitcal Pocketbook 2014 buletinean argitaratua.

nola, trenbideko garraioa eta itsasoko garraioa, ikusten da alde handiak daudela batean eta bestean ematen zaien garrantziari dagokionez: hala, EAEn salgaien %2,1 eta %22,7 trenez eta itsasoz garraiatu dira, hurrenez hurren, eta Europan, berriz, %11,1 eta %42,5, hurrenez hurren. Bestalde, salgaien aireko garraioak pisu txikia izaten jarraitzen du hala EAEn (%0,02) nola Europan (%0,1).

3.16. grafikoa Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2012an, ehunekotan.



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

² 2012koa da eskuragarri dagoen azken datua. Itsas garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak. Datuak EB-28ri dagozkio, eta barne hartzen dute Kroazia, 2013ko ekainaren 1a geroztik EBko kide dena.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Feve (2013tik aurrera Renfek zabalera metrikoko sarean jarduten du), EuskoTren, Aena, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza, Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014.

Horregatik, Euskadiko administrazio publikoak ahalegin handiak egiten ari dira salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraiobide iraunkorrakoak erabil daitezen (itsasoko eta trenbideko garraioa). Ahalegin horiek, eta beste batzuek, erakusten ari dira, bai aurrerapen zantzuak. Esate baterako, errepideko garraioak garraiatutako salgai guztiekiko duen pisua 6 puntu jaitسي da 2003. urteaz¹⁶ geroztik; eta itsasoko garraioaren pisuak, berriz, 6,3 puntu egin du gora urte hartatik bertatik hona.

3.2.1. Errepideko garraioa

Aurreko urteetan bezala, EAEko errepideko salgai-garraioak behera egiten jarraitzen du, 2008az geroztik —hau da, krisi ekonomikoaren ondorioak hautematen hasi ginenetik— eskariak izan zuen jaitsieraren ondorioz. Hala, Salgaiak Errepidez Garraiatzeari buruzko Etengabeko Inkestan jasotako datuen arabera, 2013an, 84,4 milioi tona garraiatu dira errepidez; alegia,

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

aurreko ekitaldian baino %4,7 gutxiago. Aipatu beharra dago, baina, errepidez garraiatutako tona kopuruaren beherakada hori aurreko urteetako baino apalagoa izan dela aurtan. Hain zuzen ere, 2008az geroztik –alegia, beheranzko joera hasi zenetik–, azken urteotako beherakadarik txikiena izan da aurtengoa.

Salgaien garraioan kontuan hartutako hainbat alor aztertuz, ikusi da 2013an salgaien zirkulazio mota guztiek egin dutela behera: bai eskualde barnekoak, bai eskualde artekoak eta baita nazioartekoak ere. Eskualdeen arteko garraioak (abiapuntu edo helmuga EAEn duenak) izan du beherakadarik handiena (-%6,7), eta 38,8 milioi tona mugitu ditu, guztira, 2013an; hau da, aurreko urtean baino 2,8 milioi tona gutxiago. Beste Autonomia Erkidego batzuetatik salgai gutxiago (%11,1 gutxiago) hartu izanari zor zaio nagusiki beherakada hori. Bestalde, eskualde barruko garraioak (abiapuntu eta helmuga EAEn duenak) %2,7ko jaitsiera izan du, eta 40,9 milioi tona mugitu ditu guztira; beraz, 1.154 tona gutxiago mugitu dira (2007. urteaz geroztik izandako beherakadarik txikiena). Horri dagokionez, eskualde barneko eta eskualde arteko zirkulazioa EAEko errepideko salgai-garraio guztiaren %48,5 eta %46 izan dira, hurrenez hurren.

3.18. taula EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2009 eta 2013 artean.

Garraio-mota	2009		2010		2011		2012		2013	
	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)
Eskualde barneko garraioa¹	67.126	-12,6	57.302	-14,6	51.928	-9,4	42.076	-19,0	40.922	-2,7
Udalerri barnekoa	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1	8.395	-3,2
Udalerri artekoa	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4	32.527	-2,6
Eskualde arteko garraioa²	47.708	-5,5	48.033	0,7	45.103	-6,1	41.606	-7,8	38.799	-6,7
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2	19.818	-11,1
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3	18.981	-1,7
Nazioarteko garraioa	4.253	-27	4.908	15,4	4.796	-2,3	4.822	0,5	4.655	-3,5
Jasotakoa	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5	2.092	-9,4
Bidalitakoa	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3	2.563	1,9
EAE, guztira	119.086	-10,5	110.243	-7,4	101.826	-7,6	88.504	-13,1	84.376	-4,7

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

² EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

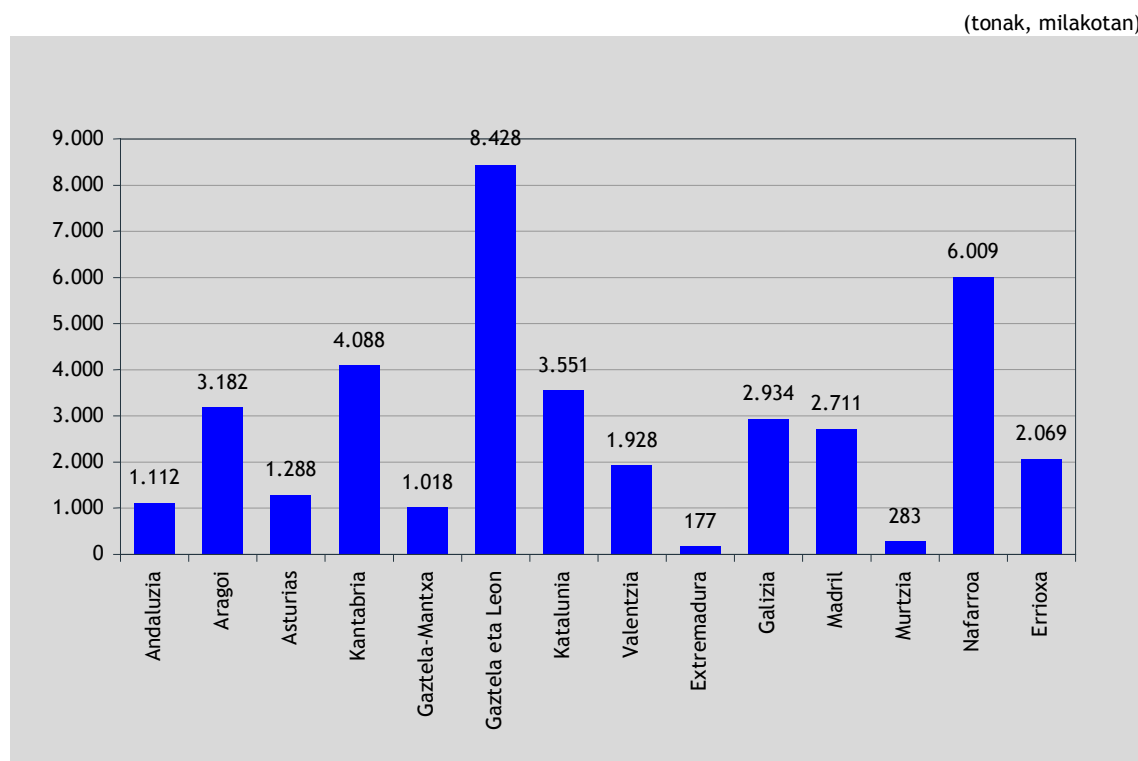
Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

Azkenik, nazioarteko zirkulazioak beste garraio motek baino askoz ere pisu txikiagoa du mugitutako bolumen osoan (%5,5). 2013ko jarduera-maila, gainera, aurreko urtekoa baino %3,5 txikiagoa izan da, askoz salgai gutxiago iritsi izanaren ondorioz (-%9,4).

Eskualde arteko garraioan, Gaztela eta Leonek EAEren bazkide nagusi izaten jarraitzen du, salgai-trukeari dagokionez; zehazki, 2013an, 8,4 milioi tona trukatu dira, guztira, autonomia-erkidego horrekin (beste autonomia-erkidegoekin egin diren mugimendu guztien %21,7, alegia). Pisuaren arabera hurrenkera horretan, erkidego hauek daude Gaztela eta Leonen

atzetik: Nafarroa, 6 milioi tonarekin (eskualde arteko mugimendu osoaren %15,5); Kantabria, 4 milioi tonarekin (%10,5); Katalunia, 5,6 milioi tonarekin (%9,2), eta Aragoi, 3,2 milioi tonarekin (%8,2). Azken horrek galdu egin du aurreko urtean zuen tokia EAEren bazkide nagusi gisa.

3.17. grafikoa Eskualde arteko salgaien garraioa EAEren eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2013an.

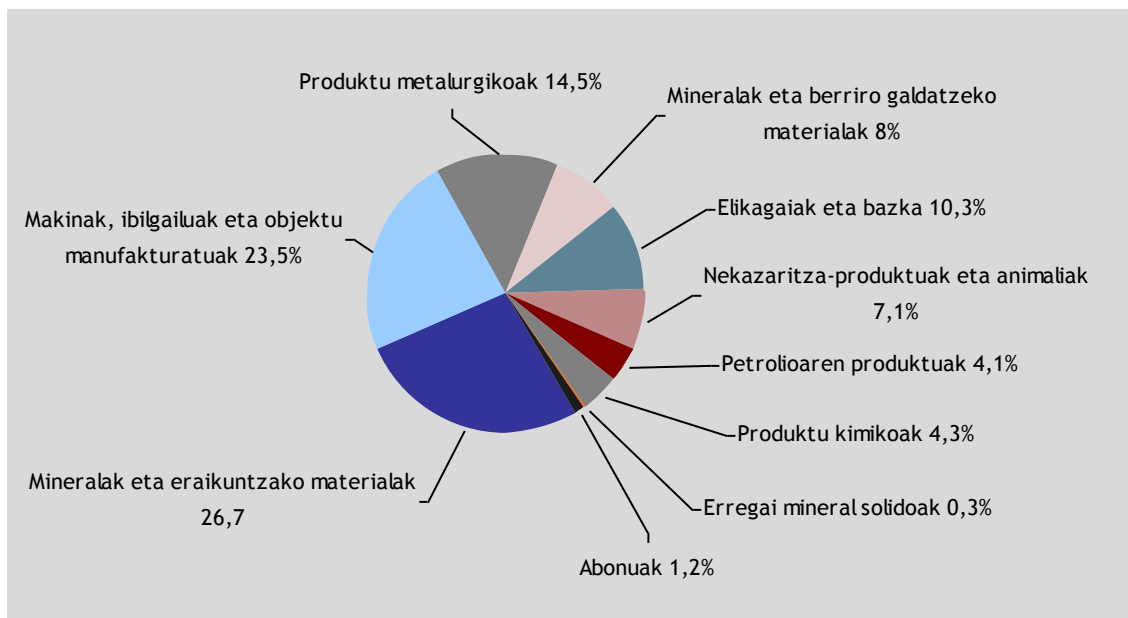


Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

Aurreko ekitaldiarekiko bilakaerari erreparatuz, aipagarria da Gaztela eta Leonekin izandako salgai-trukean, zenbaki absolutuetan, izan den gorakada: zehazki, 845 mila tona gehiago mugitu dira azken urte honetan, eta, beraz, %11ko gorakada izan da mugitutako salgaien kopuruan. Aipagarria da, halaber, Galizia eta Andaluziarekin egindako salgai-trukean izan den gorakada: %29,7koa eta %27,2koa, hurrenez hurren; hau da, 672 mila tona eta 238 mila tona gehiago trukatu dira bi erkidego horiekin.

Aldiz, salgaien fluxuaren jaitsiera handienak, zenbaki absolutuetan, Kantabriarekin izandako trukeetan izan dira, 1.324 mila tona gutxiago mugitu baitira azken urte honetan (-%24,5); Nafarroa dator gero, milioi bat tona gutxiagorekin (-%14), eta Aragoi, azkenik, aurreko urtean baino 845 mila tona gutxiagorekin (-%21).

3.18. grafikoa Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2013an, 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 %26,7 eraikuntzarako materialak eta mineralak direla. Eraikuntza-sektoreko jardueran izan den geldialdiak eragin nabarmena izan du salgai mota horien zirkulazioaren beherakadan, baina, itxura guztien arabera, beherakada hori moteldu egin da azken urte honetan (%32,7koa zen 2011n, %26,9koa 2012an eta %26,7koa, berriz, 2013an). Haien pisuaren arabera sailkapenean, makinak, ibilgailuak eta objektu manufakturatutako datoz ondoren (mugitutako salgai guztien %23,5), eta horien atzetik, produktu metalurgikoak (%14,5).

3.2.2. Tren bidezko garraioa

Atal honetan, EAEko salgaiak trenbidez garraiatzeari buruzko datuak aztertuko ditugu. Horretarako, gure lurraldean zerbitzua ematen duten konpainia nagusien jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu: konpainia horiek Renfe eta EuskoTren dira (Renferen kasuan, trenbide-sare konbentzionalako garraioa eta zabalera metrikoko sareko garraioa bereiziko dira). Hala, bi operadore horiek, elkarrekin, 3.211,9 mila tona salgai garraiatu dituzte 2013an, aurreko ekitaldian baino %3,4 gehiago.

Operadore bakoitzak aurkeztutako kopuruei dagokienez, Renfek, trenbide-sare konbentzionalaren bidez, 2.375,6 mila tonako bolumena mugitu du guztira, eta beraz, haren jarduera-maila %10,0 handitu da, 2012ko datuekin alderatuz. Igoera horrek sendotu egin du Renferen trenbide-sare konbentzionalaren nagusitasuna EAE abiapuntu eta/edo helmuga

duten salgaien trenbidezko garraioan; izan ere, trenbidez garraiatutako salgaien %74 Renferen trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dira.

3.19. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2011 eta 2013 artean.

	2011		2012		2013		Δ%13-12
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	148.575	407,1	173.741	476,0	122.354	335,2	-29,6
Gipuzkoa	1.242.136	3.403,1	1.370.920	3.755,9	1.448.551	3.968,6	5,7
Bizkaia	1.563.115	4.282,5	614.920	1.684,7	804.658	2.204,5	30,9
GUZTIRA	2.953.826	8.084,2	2.159.581	5.916,7	2.375.563	6.508,4	10,0

Iturria: Renfe.

Lurraldeen arabeko banaketari erreparatuz, Gipuzkoan biltzen da salgaien zirkulazioaren %61, Bizkaian %33,9 eta Araban %5,1.

2013an, jarduerak gora egin du pixka bat, Bizkaia abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien garraioak izan duen hazkundeak eraginda, neurri handi batean. Zehazki, Bilboko portuko edukiontzien terminala abiapuntu duten salgaien zirkulazioa %65 handitu da (25.095 tona gehiago), Santurtziko portua abiapuntu dutenena %40 (68.130 tona gehiago) eta Sestao-Urbinaga abiapuntu dutenena %125 (120.145 tona gehiago).

Gipuzkoan, bestalde, Renfek zirkulazio-fluxuak %5,7 handitzea lortu du; guztira, 1.448,6 mila tona mugitu ditu. Hazkunde hori Irungo geltokian salgaien zirkulazioak izandako %15eko igoerari esker gertatu da; zenbaki absolutuetan, ekitaldi honetan 90,7 mila tona gehiago garraiatu dira aurrekoan baino.

Azkenik, Araban, salgaien garraioak Renferen zirkulazio osoan pisu txikiagoa duen lurraldean (%5,1), jarduerak behera egin du azken urtean: zehazki, lurralde hori abiapuntu izan duten salgaien bolumena %12,3 jaitsi da (56,4 mila tona mugitu dira guztira), eta helmuga izan duten salgaiena, are gehiago, %39,7, hain zuzen (66 miloi tona salgai hartu dira urtearen amaieran).

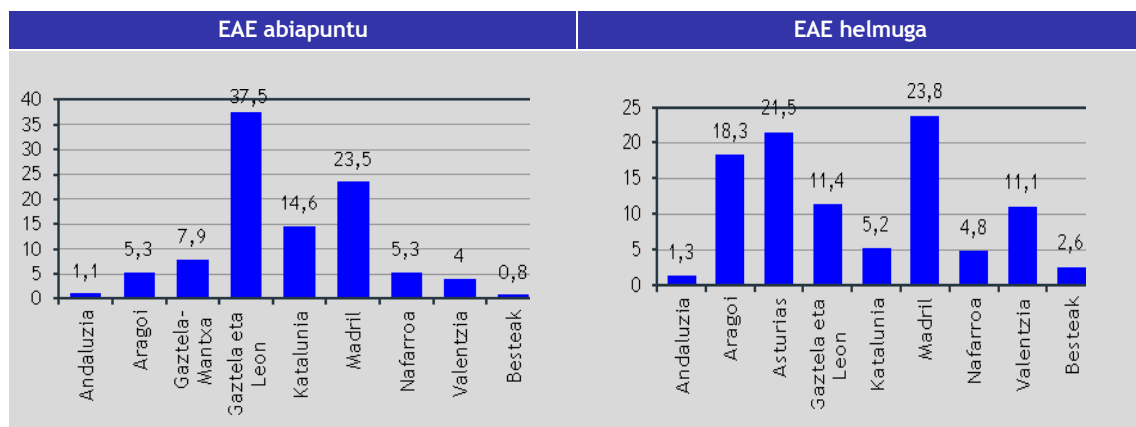
3.20. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2013an.

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (tonak)	EAE helmuga (tonak)	Guztira (tonak)
EAE (eskualde barnekoa)			62.950,5
Eskualde artekoa, guztira	1.253.169,7	1.059.443,7	2.312.613,4
Andaluzia	14.371,6	14.272,2	28.643,8
Aragoi	65.956,8	194.002,4	259.959,2
Asturias	540,7	228.281,8	228.822,5
Kantabria	0,0	0,0	0,0
Gaztela-Mantxa	98.968,3	429,5	99.397,8
Gaztela eta Leon	469.858,2	121.099,8	590.958,0
Katalunia	182.911,0	54.736,2	237.647,2
Extremadura	1.364,3	5,0	1369,3
Galizia	214,4	30,4	244,8
Errioxa	0,0	15.286,5	15.286,5
Madril	294.190,5	252.367,2	546.557,7
Murtzia	8.038,7	9.504,8	17.543,5
Nafarroa	66.652,3	51.356,2	118.008,5
Valentzia	50.102,9	118.071,7	168.174,5
GUZTIRA			2.375.563,9

Iturria: Renfe.

Eskualde arteko salgaien fluxuak aztertuz, ikus dezakegu Gaztela eta Leon dela EAEko merkataritza-bazkide nagusia 2013an, beste autonomia-erkidegoekin egindako mugimendu guztien %24,9 erkidego horrek biltzen baitu. Garrantziaren arabera sailkapenean, bigarren tokia orain Madril dagokio (%23), eta haren atzetik Aragoi (%10,9), Katalunia (%10) eta Asturias (%9,6) datoz. Horrenbestez, salgaien zirkulazioaren hiru laurdenak baino gehiagok (%78) bost erkidego horietakoren bat du abiapuntu eta/edo helmuga. Bestalde, eskualde barneko garraioa (abiapuntu eta helmuga EAEn dituenak) Renfek Euskadin garraiatu dituen tona guztien %2,6 izan da; 4 portzentaje-puntutan handitu da, beraz, 2012ko datuekin alderatuta.

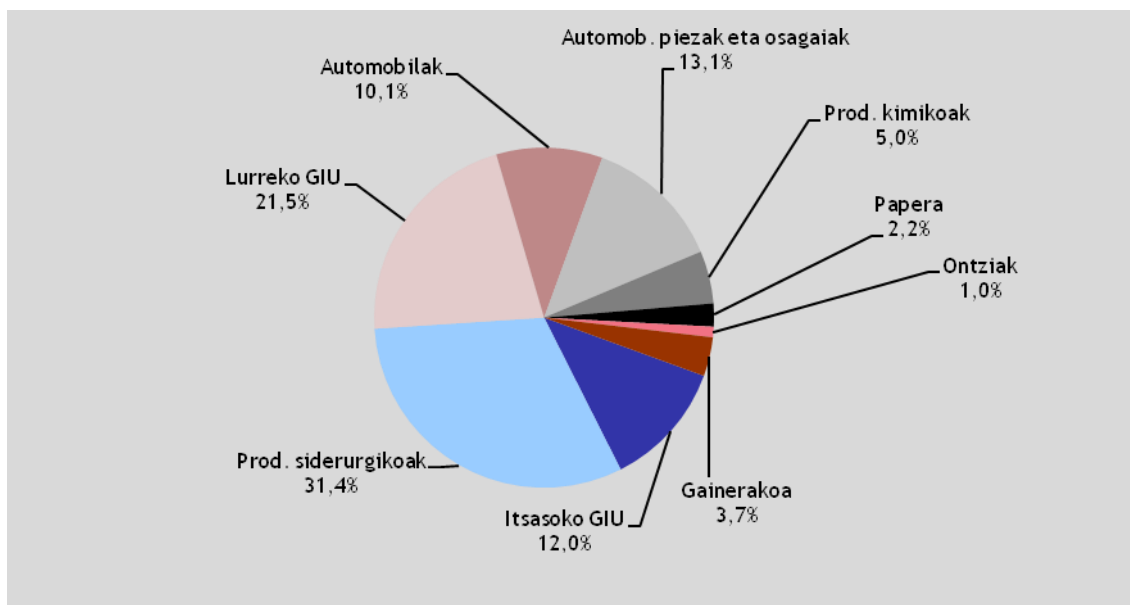
3.19. grafikoa Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2013an garraiatutako salgaiak, ehunekotan.



Iturria: Renfe

Azken ekitaldian garraiatutako salgaiak tipologiaren arabera banatuta aztertzen baditugu, ikusiko dugu bi sektorek biltzen dutela garraiatutako produktuen erdia baino gehiago: produktu siderurgikoak dute pisurik handien (%31,4), eta ondoren, lur-garraio intermodaleko unitateak (GIU¹⁷), Renfek EAEn mugitzen dituen tona guztien %21,5 hartuz; haien atzetik datoz gero automobilgintzako piezak eta osagaiak (%13,1), itsas garraio intermodaleko unitateak (%12), eta ibilgailuak (%10,1).

3.20. grafikoa Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2013an, ehunekotan.



Iturria: Renfe.

Renferen jarduera –zabalera metrikoko sarean– ahuldu egin da berriro, krisi ekonomikoaren ondorioak direla eta; hala, %3ko jaitsiera izan du salgaien zirkulazioan (zehazki, 26,2 mila tonakoa). Jaitsiera horren ondorioz, Bizkaia abiapuntu edo helmuga izan duten salgaien mugimendu osoa 835,8 mila tonakoa izan da guztira.

¹⁷ Garraio Intermodaleko Unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kutxa mugikorra edo erdi-atoia da.

3.21. taula Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruen bilakaera 2002 eta 2013 artean.

Urtea	Tonak ¹	Tonak egunean	Urte arteko hazkundera (%)
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
2013	835.800	2.289,9	-3,0

¹ Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzazko salgaiak.

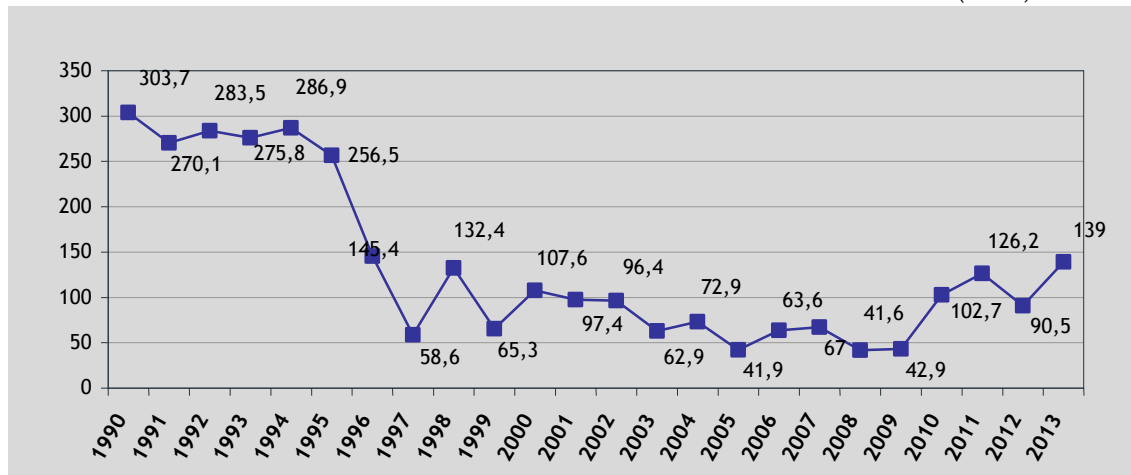
Iturria: Renfe.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen eta Bizkaia helmuga duten salgaiak dira Renferen jarduera-lerro nagusia zabalera metrikoko trenbide-sarean, 696,3 mila tona mugitzen baitira; hau da, konpainiaren EAeko salgaien zirkulazio osoaren %83,3. Bestalde, Bizkaitik abiatu eta helmugatzat beste autonomia-erkidegoak izan dituzten salgai-tonak mugimendu guztien %16,6 izan dira (138,9 mila tona). Probintziaren barneko zirkulazioa, Bizkaiko puntu batetik beste batera mugitu dena, berriz, 483 tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien %0,1 baino gutxiago.

Aurreko urteko datuekin alderatuta, bilakaera desberdina izan dute hiru mugimendu-mota horiek. Hain zuzen ere, Bizkaian deskargak behera egin duten bitartean (%9,9 gutxitu dira), Bizkaian kargatu eta beste eremu geografiko batzuetara eramandako salgai kopurua asko hazi da (%56). Aurreko urteetan bezala, probintziaren barneko garraioan izan da berriz ere jaitsierarik handiena (-%41).

3.21. grafikoa Renfek garraiatu dituen eta jatorria¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2013.

(Tonak, milakotan)

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

Iturria: Renfe

FEVEk (Renfe Métrica izendatua 2013tik aurrera, Renfe Operadora konpainian integratua geratzen den urtetik aurrera, alegia) mugitutako tonak abiapuntu/helmuga geografikoaren arabera zehaztasunez aztertuz, ikus dezakegu, 2012an —hau da, txosten honen idazketa-lana amaiturik, probintzien arabera banakatutako datuak eskura ditugun azken urtean—, Bizkaia eta Asturiasen arteko salgai-trukea dela nagusi oraindik ere, eta zirkulazio osoaren %43,9 hartzen duela. 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).

3.22. taula Renfe-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: Renfe.

Garraiatutako salgaien tipologiari dagokionez, Bizkaia abiapuntu duen Renferen zirkulazioan (lehen FEVEk operatzen zuena), zabalera metrikoko sarean, 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 2013 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
2013	0,5	1,32	-99,4

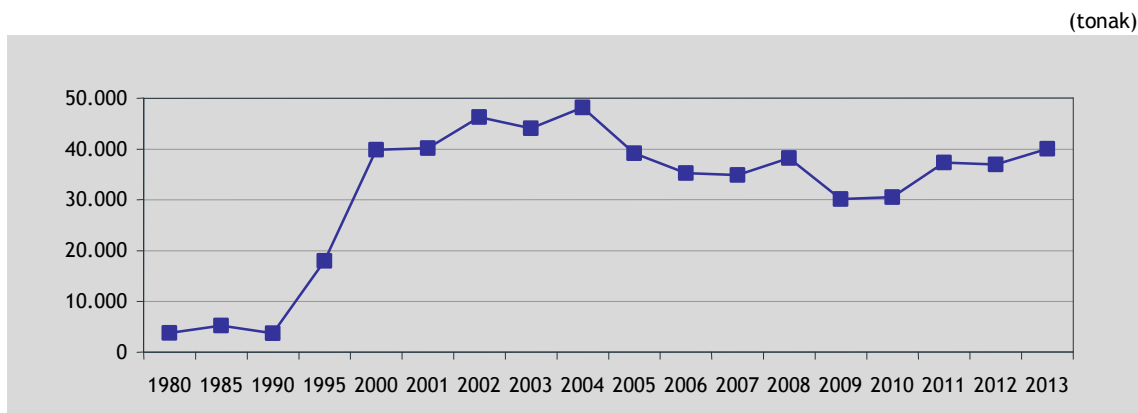
Iturria: EuskoTren.

2013an, Euskotrenen beherakada handia izan du salgaien garraio-zerbitzuetan, azken urteotan bere garraio bezero tradizionalek produkzioaren eta logistikaren alorretan egindako aldaketa sakonen eraginez. Hala, 2012an, Euskotrenen bere salgai negozio nagusia galdu zuen, Arcelor Mittal bezeroak garraiatzen diren bobinetan egindako aldagetek eraginda, Euskotrenen egungo instalazioek ez baitituzte betetzen bobina horiek garraiatzeko eta biltegitratzeko bete behar diren baldintzak. Euskotrenen –Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca (ETS) konpainiarekin batera– Euskal Trenbide Sarearen potentziala areagotzeko hainbat jardura eraman ditu aurrera. Halaber, etengabeko elkarriketan dihardu bere bezero potentzialekin, batez ere siderurgiako eta egurgintzako alorrekoekin. Dena dela, 2013an, ezin izan du merkataritza-akordio berririk gauzatu, merkatuko prezio baxuak direla-eta. Hala, operazio bakarra egin du 2013an: 482,7 tona produktu siderurgikoren garraioa, Sestaoko ACB enpresatik Bermeko portura.

3.2.3. Aireko garraioa

EAEn, salgaien aireko garraioak gorakada handia izan du, aurreko urteetako datuekin alderatuz, eta hala, 2005. urtearen aurreko mailetara iritsi da. Hain zuzen, 40 mila tona baino gehiago garraiatu dira, eta beraz, mugitutako salgai kopurua aurreko urtekoa baino %8,4 handiagoa izan da. Jardueraren gorakada hori ez da, ordea, Estatuko aireportu-azpiegituren sistema osora zabaldu, Estatuan %1,9eko jaitziera orokorra izan baita, 2012an mugitutako tona kopuruarekin alderatuz.

3.22. grafikoa Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2013 artean.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

EAEko aireportuen araberrako azterketa zehatzagoa eginez, ikusi da igoera hori Gasteizko aireportuko jardueran izandako gorakadak eragin duela, gehienbat. Zehazki, Arabako azpiegiturak 34,6 mila tona mugitu ditu; horrenbestez, %8,2eko igoera izan da aurreko ekitaldiarekin alderatuz. Leipzig, Oporto eta East Midlands-eko aireportuekin salgai-trukea handitzeak (%10,7, %10 eta %14, hurrenez hurren) eragin du gorakada hori.

Arabako aireportuan zerbitzua ematen duten konpainiei erreparatuz, DHL-k izan du gorakada handiena bere jardueran, European Air Transport Leipzig-en bere operadorearen bitartez: izan ere, %9,5 hazi da bere jarduera 2013ko ekitaldian (zehazki, 3,1 mila tona gehiago garraiatu ditu). Hala, konpainia horrek biltzen du Gasteizko terminaleko salgai-zirkulazioaren %95,3. Jarduera-maila hori dela eta, Gasteizko aireportua Estatuko laugarren aireportu nagusia da egun, beste hiru hauen atzetik: Adolfo Suárez Madril-Barajas (346,6 mila tona), Bartzelona-El Prat (100,3 mila tona) eta Zaragoza (71,7 mila tona).

3.24. taula Salgaien garraioa aireportuko¹, 1980 eta 2013 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
2013	2.536,2	12,1	20,4	-42,7	37.482,4	8,2	40.039,1	8,4

¹ Ez da kontuan hartzen bidean den salgaia.

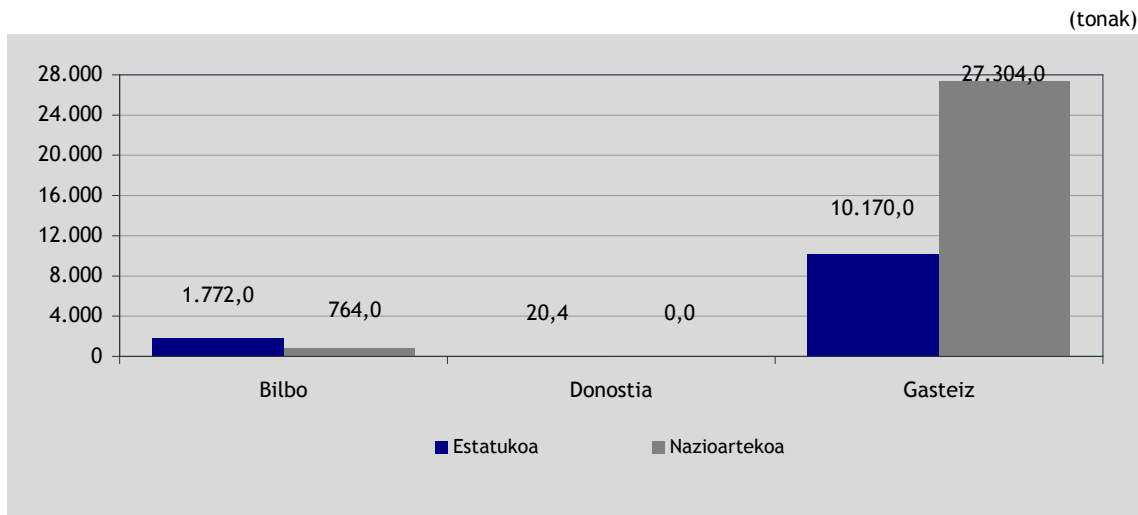
Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Bere aldetik, Bilboko aireportuak ere gora egin du bere jarduera-mailan: guztira, 2,5 mila tona mugitu ditu 2013an, eta, beraz, igoera %12,1ekoa izan da. Swiftari eta Deutsche Lufthansa aire konpainiak dira salgai-trukean izandako gorakada horren eragile nagusiak, aurreko ekitaldian baino 183 eta 112 tona salgai gehiago mugitu baitituzte, hurrenez hurren. Hala, Swiftari da egun aireportuko airelinea nagusia, salgaien zirkulazioaren %58 beregain duela; bigarren tokia Deutsche Lufthansa konpainiak du (salgaien zirkulazioaren %20,4), Iberiaren kaltean; izan ere, azken konpainia hori hirugarren tokira igaro da salgai gehien garraiatzen dituzten konpainien zerrendan, 2012an baino %25 salgai gutxiago mugitu baitu aurtengo ekitaldian. Salgaiek abiapuntu eta/edo helmuga duten aireportuei dagokionez, Istanbul, Kolonia eta Munichek beren jarduera-maila hobetzea lortu dute, aurreko ekitaldian baino 91,2, 75,4 eta 37,2 tona gehiago garraiatuta. Bizkaiko aireportua abiapuntu duten salgaien kopuru handiena jasotzen duen terminala Madril-Barajas da: salgai kopuru osoaren %68,5 hartzen du.

Azkenik, Donostiako aireportuak %42,7ko jaitiera izan du 2013an, eta 20,4 tonaraino murriztu du bere jarduera-maila. 2013an, desagertu egin da abiapuntu eta/edo helmuga estatutik kanpo duten salgaien zirkulazioa Donostiako aireportutik, Madrilgo eta Bartzelonako aireportuen mesedetan (zirkulazioaren %18 eta %13 hartzen dutela, hurrenez hurren). Dena dela, Donostiako aireportuan, hegazkintza pribatuak du pisu handiena (%68). Gipuzkoako terminalean zerbitzua ematen duten aire konpainiei dagokionez, Air Nostrum eta Vueling dira konpainia nagusiak, hegazkintza pribatua alde batera utzita. Iberiak bertan behera utzi du ekitaldi honetan salgaien garraioan aurrera zeraman jarduera.

EAEko salgaien aireko garraioari dagokionez, nabarmena da Gasteizko aireportuaren nagusitasuna. 2013an, Arabako terminalak mugitu du EAEn garraiatu den karga guztiaren %93,6; Bilboko aireportuak %6,3 mugitu du, eta Donostiakoak, %0,1 baino gutxiago.

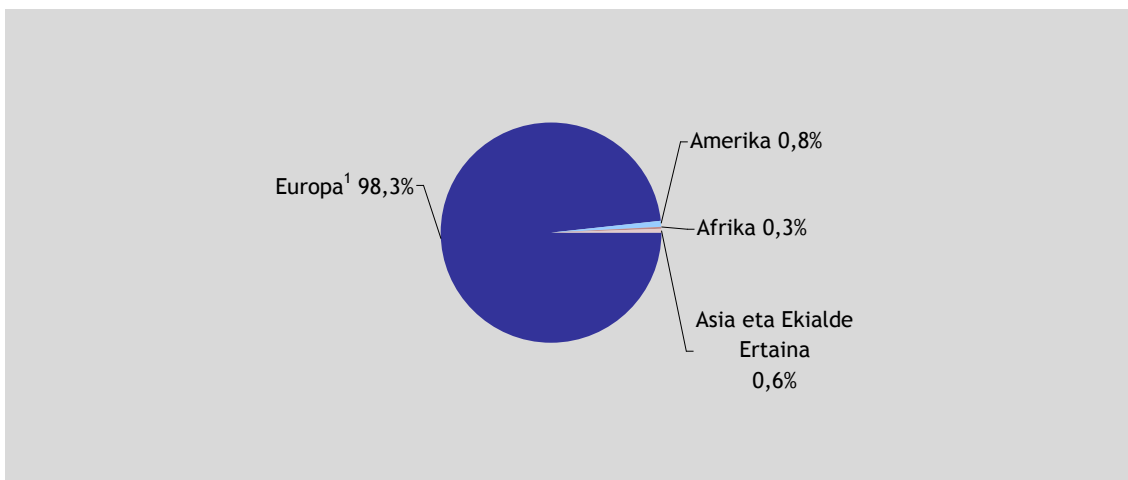
3.23. grafikoa Salgaien abiapuntua eta helmuga 2013an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntuari eta helmugari dagokienez, nazioarteko zirkulazioak hartu du mugitutako salgai guztien %70 baino gehiago. Aireko zirkulazioaren nazioarteko joera hori Gasteizko aireportuko jardueraren ondorio da, hamar tonatik zazpi (%72,8) atzerriko aireportuak baitituzte abiapuntu edo helmuga. Aitzitik, Bilboko aireportuak Espainiako estatuko beste aireportu batzuekin egiten ditu truke gehienak (%69,8). Donostiako aireportuaren kasuan, ez dago inolako salgai-trukerik Estatutik kanpo dauden aireportuekin; salgai-truke guztiak (%100) estatu barruko aireportuekin egiten dira.

3.24. grafikoa Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2013an (%).



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.

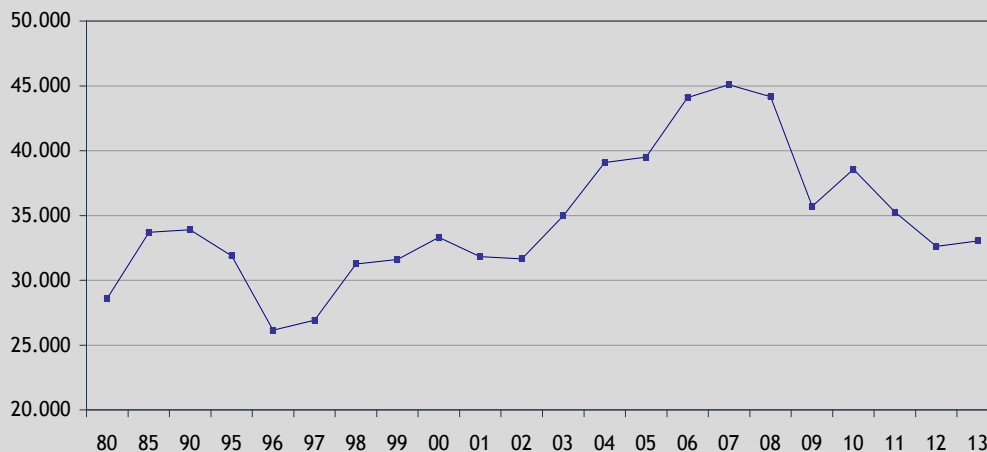
Trukeak nagusiki zer eremu geografikorekin egin diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak nagusi direla, EAEko aireportuetako nazioarterako salgai-zirkulazioaren %98,4ren abiapuntu edo helmuga baitira. Gainerakoa honela dago banatuta: Hego Amerikako herrialdeek jardueren %0,75 dute; Asiako eta Ekialde Ertainekoek, %0,6; eta Afrikakoek, %0,27. Herrialdeka, Alemaniak hartu du lehen tokia EAEko aireportuen bazkide komertzial nagusien zerrendan, aireko trafiko guztiaren %29,7rekin; haren atzetik daude Espainia (%25,8), Portugal (%15,9), Belgika (%12,5) eta Erresuma Batua (%9). Hortaz, bost herrialde horiek osatzen dute EAEko aireko merkataritzaren ardatz nagusia, aireko salgai-truke guztien %92,9 dutela.

3.2.4. Itsasoko garraioa

Euskadiko portuen merkataritza-jarduerak hobera egin du 2013an. Aitzitik, estatuaren titulartasuna duten portuek beherakada izan dute beren jardueran (-%3,4), azken ekitaldi honetan. Horrenbestez, Euskadiko bi merkataritza-portu nagusiek, Bilbokoak eta Pasaiaikoak, %1,3ko igoera izan dute, Bilboko portuko salgai-mugimenduan izan den gorakadak eraginda; hala, 2013an, 33,0 milioi tona mugitu dituzte guztira, azken hamarkadako batez bestekoaren azpitik.

3.25. grafikoa Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2013 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuan, 30,0 milioi tona mugitu dira guztira 2013an, aurreko ekitaldian baino %1,9 gehiago. Gorakada gorabehera, Bilboko portuaren jarduera azken hamarkadan izandako mailatik behera dabil oso. Igoera horren ondorioz, salgai-zirkulazio gehien duten Estatuko portu-azpiegituren sailkapenean laugarren postua berreskuratu du Bilboko portuak, Tarragona eta Cartagena gaindituz (28,1 milioi tona eta 29,4 milioi tona, hurrenez hurren). Beste behin, Estatuko portu hauek izan dute jarduera handiena: Algeciras (85,9 milioi tona), Valentzia (65,0 milioi tona) eta Bartzelona (42,4 milioi tona). Horrez gain, aipatu behar da Estatuko portuen sistemak %3,4ko igoera izan duela garraiatutako salgaien bolumenean, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuz gero; datu horrek, beraz, adierazten digu Bizkaiko portuak lehiakortasuna irabazi duela 2013an.

3.25. taula Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2013 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
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Portuko jardueran izan den aurrerakada hori, funtsean, lehorreratutako salgaietan izan den gorakadaren ondorio izan da, portuko mugimendu nagusia baita (jarduera guztiaren %64 2013an). Hala, deskargatutako tona kopurua %2,7 handitu da 2013an, aurreko urtearekin alderatuta; zehazki, 511,8 mila tona gehiago lehorreratu dira. Bestalde, ontziratutako salgaietan (mugimendu osoaren %34,4), jarduerak goranzko joera hartu du, eta igoera %1,3koa izan da.

Azkenik, hornidurak eta tokiko zirkulazioak —portuko jardueran askoz pisu txikiagoa duten zerbitzuak: %0,4 eta %1,15, hurrenez hurren— bilakaera desberdina izan dute. Hornidura-jarduerak, adibidez, aurreko ekitaldiko jarduera-mailari eutsi dio, baina tokiko zirkulazioa %19,2 murriztu da, 2012an antzemandako joera positiboari etena emanez.

3.26. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2009 eta 2013 artean, zirkulazio-motaren arabera.

Azalpena	Bilbo					Pasaia				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
Deskargak	22.606,0	23.764,1	21.299,8	18.735,6	19.247,4	2.163,3	2.352,9	1.927,2	1.935,4	1.671,6
Kargak	8.998,5	9.896,7	10.427,0	10.217,1	10.353,4	1.304,4	1.486,8	1.268,6	1.114,2	1.234,4
Tokiko garraioa	446,1	866,0	144,2	431,3	348,3	--	--	--	--	--
Hornidura	129,4	138,6	130,4	121,9	122,2	36,1	39,7	33,0	27,6	27,7
Arrantza	--	--	--	--	--	15,9	18,7	23,3	24,3	21,9
Guztira	32.179,9	34.665,4	32.001,4	29.505,9	30.071,3	3.519,7	3.898,1	3.252,1	3.101,6	2.955,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren osaerari erreparatuz, bilakaera desberdina hauteman da. Solteko salgai likidoen zirkulazioan (portuko zirkulazio osoaren %52,4), igoera izan da, oro har: %4,6. Zehazki, petrolioz egindako produktuek %14,4 egin dute gora, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, eta, hala, produktu horiek mugitutako tona guztien %43 izan dira 2013an, eta Bilboko portuko salgai nagusi bilakatu dira hala. Igoera hori, funtsean, kanpotik ekarritako fuel-olioaren deskargen gorakadak eragin du, 2012an 449,4 mila tona izatetik, 2013an 2.103,4 tona izatera iritsi baitira. Bestalde, petrolio gordinaren zirkulazioa %4 txikiagoa izan da aurten, baina, hala ere, salgai nagusia izaten jarraitzen du, portuko salgai-zirkulazio osoaren %21,5 baita. Gas naturalak %30eko murrizketa izan du azken ekitaldian, eta horrenbestez, fuel-olioaren atzetik gelditu da salgai garrantzitsuenen zerrendan. Bukatzeko, gasolinak %27 egin du gora.

Solteko salgai solidoei dagokienez, mugitutako salgai kopurua %3,8 handitzea lortu da, ikatzaren eta petrolio-kokearen zirkulazioan izan den gehikuntzari esker, funtsean (%86,7); gehikuntza hori portua zabaltzeko kaletako batean dagoen Petronor enpresaren silo domoaren jardueraren gorakadak eragina da. Aipagarria da, halaber, beste mineral ez-metaliko batzuek eta sojazo babek izan duten gorakada (%83,4 eta %4,2, hurrenez hurren).

Azkenik, balio erantsi handiagoa duten salgaiei dagokienez —hau da, salgai orokorrak—, 2013an %2,2 txikiagoa izan da haien zirkulazioa, salgai orokor arruntetan —produktu metalurgikoetan, besteak beste— izan den beherakadak (-%51) eraginda. Bestalde, edukiontzietako salgaien zirkulazioak aurreko ekitaldiko mailari eutsi dio ia (-%0,9), zenbait produktutan izan diren igoerek —produktu kimikoak (%11)— eta beste batzuetan izan diren beherakadak —papera eta pastak (-%16)— eraginda.

3.27. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2010 eta 2013 artean, produktu-motaren arabera.

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Solteko salgai likidoak	19.763,3	17.860,9	15.060,9	15.761,4	--	--	--	--
Petrolioaren produktuak	15.650,5	14.508,6	11.306,6	12.930,6	--	--	--	--
Gas naturala	3.315,6	2.459,6	2.684,6	1.883,7	--	--	--	--
Solteko beste salgai likido batzuk	797,2	892,7	1.069,8	947,1	--	--	--	--
Solteko salgai solidoak	4.451,9	4.000,3	4.261,7	4.421,6	1.656,0	1.246,6	1.420,0	1.212,2
Salgai orokorrak	9.445,6	9.865,6	9.630,1	9.417,7	2.183,7	1.949,2	1.629,7	1.693,8
Edukiontzietan sartutakoak	5.695,6	6.079,5	6.392,1	6.333,2	--	--	--	--
Beste salgai orokor batzuk	3.750,0	3.786,1	3.238,0	3.084,5	--	--	--	--
Gainerakoak	1.004,6	274,6	553,1	470,6	58,4	56,3	51,9	49,6
Guztira	34.665,4	32.001,4	29.505,9	30.071,3	3.898,1	3.252,1	3.101,6	2.955,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren abiapuntuko/helmugako merkatuak aztertzen baditugu, ikusiko dugu Europarekin egiten diren trukeek biltzen dutela portuaren jardueraren ia erdia (%49,9), 2012. urtean %1,75 hazi izanak eraginda; hori dela eta, penintsula Europako iparraldearekin lotzeko gune nagusi izaten jarraitzen du Bilboko portuak.

Alde horretatik, Errusiak sendotu egin du bere nagusitasuna Bilboko portuko merkataritza-jardunean, herrialde horrekin trukaturako salgai-bolumena %24,5 handitu baita azken ekitaldian; hain zuzen ere, portuko zirkulazio osoaren %15,6 beretu du Errusiak, solteko salgai likidoen trukeari esker, bereziki. Garrantzi mailan, herrialde hauek ditu atzetik Errusiak: Erresuma Batua (guztizkoaren %8,8), Herbehereak (%5,3), Espainia (%4,2) eta Belgika (%4,6).

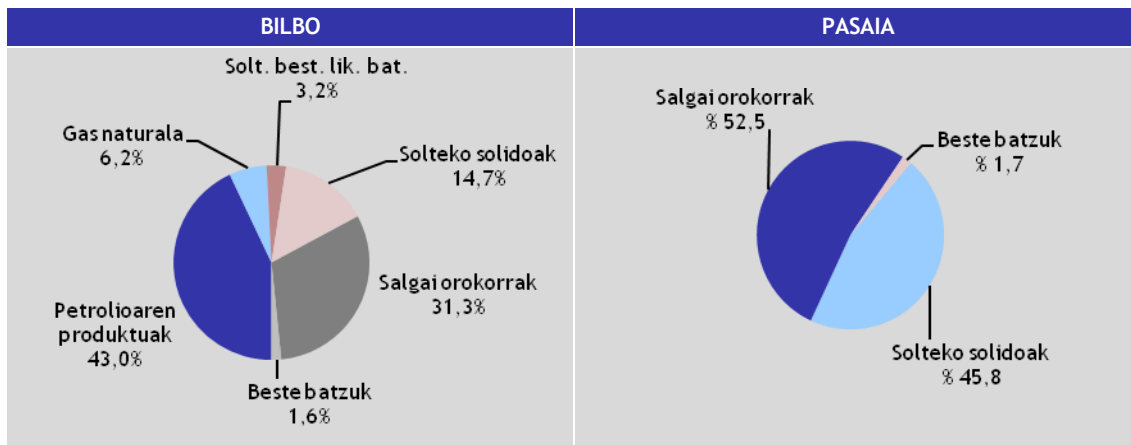
Horri dagokionez, "ShortSea Shipping" zerbitzuen 2012ko (datuak ditugun azken urteko) berritasun nagusien artean, hauek nabarmendu behar ditugu: Brittany Ferries konpainiak beste arrapala bat jarri du; CMA-CGM enpresak edukiontzien feeder zerbitzua jarri du abian LeHavre-rekin lotura egiteko; DSL-DFDS 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 dagokionez, 2013an hazkunde handiak izan ditu Bilboko portuak Ipar Amerikako portuekin egindako trukeetan (%9,2). Hego Amerikak, berriz, %19,1 murriztu du bere jarduera, eta baita, beraz, bere garrantzia ere merkataritza bazkide gisa. Hori dela eta, Ipar Amerika Bilboko portuaren merkatu nagusi bihurtu da, zirkulazio osoaren %16,6 bilduta; atzetik, Hego Amerika du (%15,4). Hala, bi eremu geografiko horiek aurrea hartu diote Asiari, azken urteetan ozeanoz bestaldeko merkatuaren ehunekorik handiena izan duen kontinenteari; 2013an, mugitutako salgai guztien %10,8 hartu du Asiak.

Herrialdez herrialde aztertuz, distantzia luzeko merkataritza-fluxu nagusiak Estatu Batuak, Mexiko eta Brasil herrialdeekin egin dira, portu-jardueraren %8,7, %7,4 eta %3,4 hartu baitute, hurrenez hurren. 2013an, Estatu Batuek jarduera horretan izandako gorakada (%30,9) Bilboko portuan ontziratutako eta lehorreratutako salgaien hazkundeak eragina da (%31,5 eta %30,3, hurrenez hurren).

3.26. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2013an: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak. Pasaiaiko Portuko Agintaritzak.

Pasaiaiko portuan, bestalde, beste jaitziera bat izan da (%4,7koa oraingoan) mugitutako salgaien kopuruan; urtearen amaieran, 2,96 milioi tonako zirkulazioa izan da guztira. Kopuru horrek adierazten duenez, aurtengo jarduera-maila txikiena da erregistroak egiten hasi zirenez geroztik, 1980. urteaz geroztik, alegia.

Azterketa zehatzagoa eginez, ikus daiteke Pasaiaiko portuaren jardueran izan den atzerakada lehorreratutako salgai kopuruaren beherakadak eragina dela (zehazki, 263,8 mila tona gutxiago lehorreratu dira, aurreko ekitaldian baino %13,6 gutxiago); ontziratutako karga kopuruak, berriz, gora egin du (%10,8), aurreko urteko datuekin alderatuz. Deskargetan izan den gainbehera gorabehera, azpimarratu behar da Pasaiaiko portua portu inportatzailea dela guztiz, deskargak zirkulazio osoaren %56,6 izan baitira 2013an; bertatik bidalitako salgaiak, berriz, %41,7 izan dira. Hornidura-jarduerak eta arrantzak askoz ere indar txikiagoa dute portuko jardueran (%1,6), eta bilakaera desberdina izan dute 2013an. Hain zuzen ere, portuko jarduera orokorraren gainbehera gorabehera, hornidura-jarduerak aurreko ekitaldiko mailari eutsi dio; arrantzaren jarduera, aldiz, %9,9 murriztu da, eta 2011. urte aurreko mailetara jaitsti.

Zirkulazioaren osaerari dagokionez, portuko ia jarduera guztia salgai arruntekin eta solteko salgai solidoekin lotuta dago; 2012an, hain zuzen, zirkulazio osoaren %98,5 hartu dute gaiok (%57,4 eta %41,1, hurrenez hurren). Salgaien bi tipologia horiek, dena den, bilakaera desberdina izan dute azken ekitaldian. Mugitutako salgai orokorrak %3,9 gehiago izan dira, eta solteko salgai solidoak, berriz, %14,6 gutxiago.

Azterketan sakonduz, portuko zirkulazioan izan den galera, funtsean, merkaturatutako ikatz eta koke kopuruan izan den beherakadak eragin duela aipatu behar da, 2012ko 373,4 mila tonatik 2013ko 27 mila tonara igaro baita (-%92,8). 2012an, kategoria hori portuko bigarren salgai nagusia zen, garrantziaren arabera sailkapenean, produktu siderurgikoen atzetik, eta 2013an, oso atzera egin du, hamaseigarren tokiraino, Pasaiaiko zentral termikoak bertan

behera utzi baitu ekoizpena 2012ko azaroaren 20an. Hauek dira portuko zirkulazioan behera egin duten beste salgai batzuk: magnesita (18 mila tona gutxiago, -%24), papera eta egur-orea (19,8 mila tona gutxiago, -%13,4) eta makineria eta ordezeko atalak (1,8 mila tona gutxiago, -%5,4).

2013an, zehazki, produktu siderurgikoen zirkulazioa %3,3 handitu da (37,9 mila tona), eta, beraz, portuko salgai nagusi izaten jarraitu du, Gipuzkoako kaiko jarduera guztiaren %40,4 hartzen baitu. Horrez gain, ekitaldi horretan askoz txatarra gehiago mugitu da (%31,3 gehiago), eta hala, mugitutako salgai guztien %15,5 txatarra izan da. Hauek dira salgai-zirkulazioan pisu handiagoa hartu duten beste produktu batzuk: potasio kloruroa (22,8 mila tona gehiago, %60,3), egurrak (12,2 mila tona gehiago, %34,9), eta eraikuntzarako materialak (20,1 mila tona gehiago, %26,1).

Autoen sartu-irtena %2 hazi da eta mugitutako ibilgailu kopurua 200 milatik gorakoa izan da, guztia. Jardueraren goranzko joera hori ontziratutako ibilgailu kopuruaren gorakadak (%5) eragina da, Pasaiaiko portutik igarotzen diren ibilgailu guztien %94,4 kargak hartzen dute. Aitzitik, lehorreratutako ibilgailu kopuruak %30,4 egin du behera eta deskargak mugimendu osoaren %5,6 dira.

Portuan lehorreratu-ontziratutako ibilgailu-kopurua aztertuz, Opel-GM eta Mercedes dira konpainia nagusiak: portuko mugimendu guztiaren %95 hartzen baitute. 2013an, bilakaera desberdina izan dute ordea: Opel GMk 6,7 mila automobil gehiago (%5) garraiatu dituen bitartean, Pasaiaiko portua abiapuntu edo helburu zuten 5,1 mila ibilgailu gutxiago mugitu ditu Mercedesek (-%9). Hala, Opel GM konpainiak ibilgailu-trafiko osoan duen pisu erlatiboa %69,7raino hazi da eta Mercedesena, berriz, %25,4ra jaitsi.

3.28. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2013an.

(tonak, milakotan)

Bilboko portua					Pasaiaiko portua				
Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%
Errusia	4.494,7	110,6	4.605,3	15,6	Erresuma Batua	143,8	605,8	749,6	25,8
Erresuma Batua	1.001,9	1.610,1	2.612,0	8,8	Belgika	142,3	126,0	268,3	9,3
Estatu Batuak	1.240,7	1.336,1	2.576,8	8,7	Alemania	184,0	50,0	234,0	8,1
Mexiko	1.996,5	195,5	2.192,0	7,4	Herbehereak	181,5	23,6	205,1	7,1
Herbehereak	732,9	851,9	1.584,8	5,4	Errusia	166,0	4,3	170,3	5,9
Belgika	667,2	697,8	1.365,0	4,6	Finlandia	130,6	18,3	148,9	5,1
Espainia	362,8	879,9	1.242,7	4,2	Suedia	126,6	0,0	126,6	4,4
Brasil	638,7	354,8	993,5	3,4	Aljeria	12,4	93,8	106,2	3,7
Kolonia	737,1	75,6	812,7	2,7	Frantzia	75,4	11	86,4	2,6
Trinidad eta Tobago	787,7	4,7	792,4	2,7	Polonia	66,8	5,5	72,3	2,5
Guztira	19.247,4	10.353,4	29.600,8		Guztira	1.671,6	1.234,4	2.906,0	

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

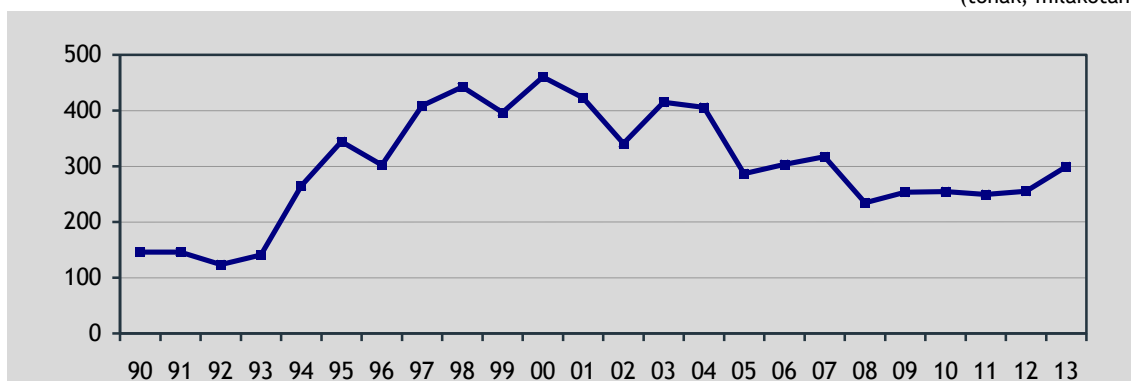
Merkatu nagusiak kontuan hartuta, Erresuma Batuak salgaiak trukatzeko bazkide nagusi izaten jarraitu du, neurri handi batean, Britainiar uharteak helmuga dituzten ontziratzeei esker; horiek osatzen dute Erresuma Batuarekiko aldebiko zirkulazioaren %80,1 eta portuan

kargatutako salgai guztien ia herena (%49,1). Produktu siderurgikoak, autoak, arbela eta totxoak Erresuma Batua bidalitako salgai guztien %83,4 dira. Erresuma Batuari atzetik, hauek dira helmuga nagusiak: Belgika (kargen %10,2 hartzen du) eta Aljeria (%7,6).

Bestalde, abiapuntu diren herrialdeei dagokienez, 2013an Alemania izan da Pasaiaiko portuan tona gehien lehorreratu dituen herrialdea (%11); atzetik, oso gertu, Herbehereak datoz, Pasaiaiko portura iritsitako salgai guztien %10,9 deskargatu baitituzte: gehienbat, bobinak, altzairuzko xafak eta garia. Garrantziaren arabera sailkapen horretan, Errusia, Erresuma Batua eta Belgika dira hurrengoak, egindako deskargen %9,9, %8,6 eta %8,5 hartzen baitute, hurrenez hurren.

3.27. grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2013 artean.

(tonak, milakotan)



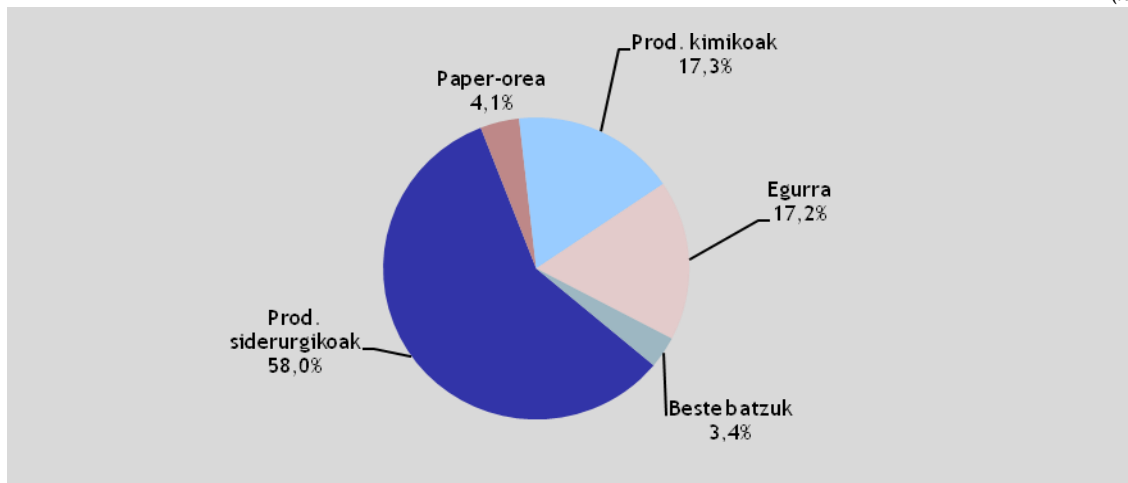
Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza.

Bermeoko portuari dagokionez, 2013ko jarduera-mailak hobera egin du nabarmen. Zehazki, Bizkaiko portuan erregistratutako salgai-zirkulazioa 299,6 milioikoa izan da, aurreko ekitaldikoa baino %17,4 handiagoa, gora egin baitu bai lehorreratutako salgai kopuruak (%14,1), bai ontziratutako salgai kopuruak (%23,5). Gorakada horri esker, portuak krisiaren aurreko jarduera-maila berreskuratu du, baina urrun dago oraindik aurreko hamarkadan lortutako zirkulazio-mailetatik.

Portuko azpiegituraren merkataritza-fluxua sakonago aztertuz, ikusten da ontziratutako salgaien bilakaera goranzkoa dela; zehazki, 2013an, 121,6 miloi tona kargatu dira, aurreko ekitaldian baino %23,5 gehiago. Bestalde, lehorreratutako salgai kopuruak ere gora egin du nabarmen, eta 175,9 tona salgai deskargatu dira guztira, 2012an baino %14,1 gehiago. Salgai-zirkulazioaren bilakaera gorabehera, Bermeoko portua portu inportatzailea izaten jarraitzen du; izan ere, lehorreratutako salgai-bolumena ontziratutakoa baino handiagoa da: %58,7 eta %40,5, hurrenez hurren.

3.28. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2013an: salgai-motak.

(%)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza.

Salgaien tipologia aztertuz, 2013an ere produktu siderurgikoak (adibidez, metalezko xaflak eta bobinak) izan dira Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona guztien %58 izan baitira. Nagusitasun hori are nabarmenagoa da azterketa lehorreratzeetara mugatzen badugu; izan ere, Bermeoko portuan deskargatutako tona guztien %97,6 produktu siderurgikoak izan dira. Horrez gain, produktu kimikoen ontziratzeak ere azpimarratu behar dira, bereziki ongarriak, hala nola sulfato sodikoa. Produktu horiek portuko zirkulazio osoaren %17,3hartzen dute, eta kargatutako salgai guztien %40. Azkenik, egurra eta paper-orea mugitutako tona guztien %21,3 izan dira (%17,2 eta %4,1, hurrenez hurren).



4

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

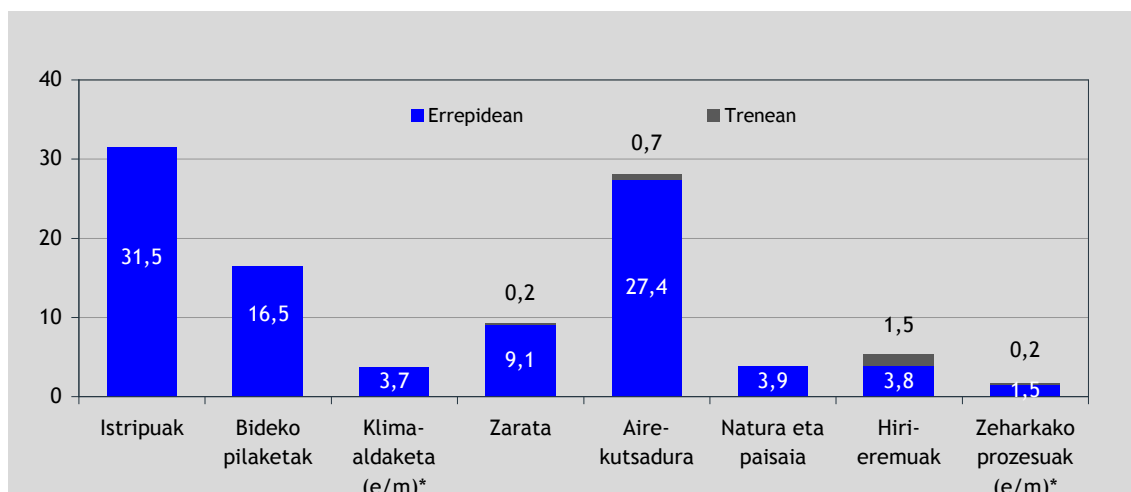
4. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

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 eguneraketa¹⁸ 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 errealistenari baitagokio, 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:

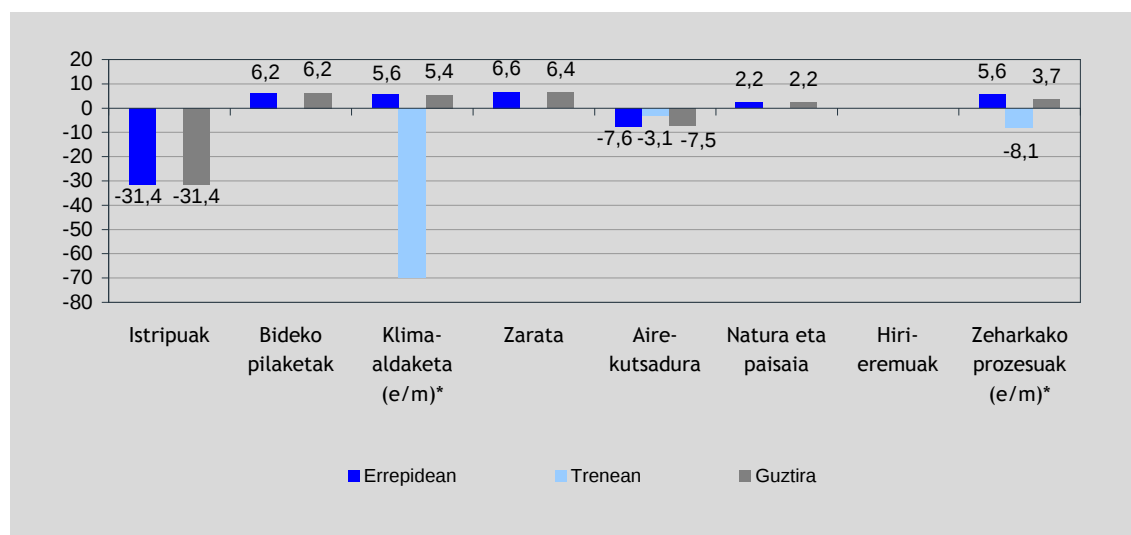
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kE6FE59FE5B9DF40EE30E6ADBDB35D2405A8428D&newContext=contextNew>

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

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. 2012an, adibidez, 27.736 pertsona hil ziren guztira EB-27ko errepideetan, eta tren-istripuetan, berriz, 36 pertsonak galdu zuten bizia.

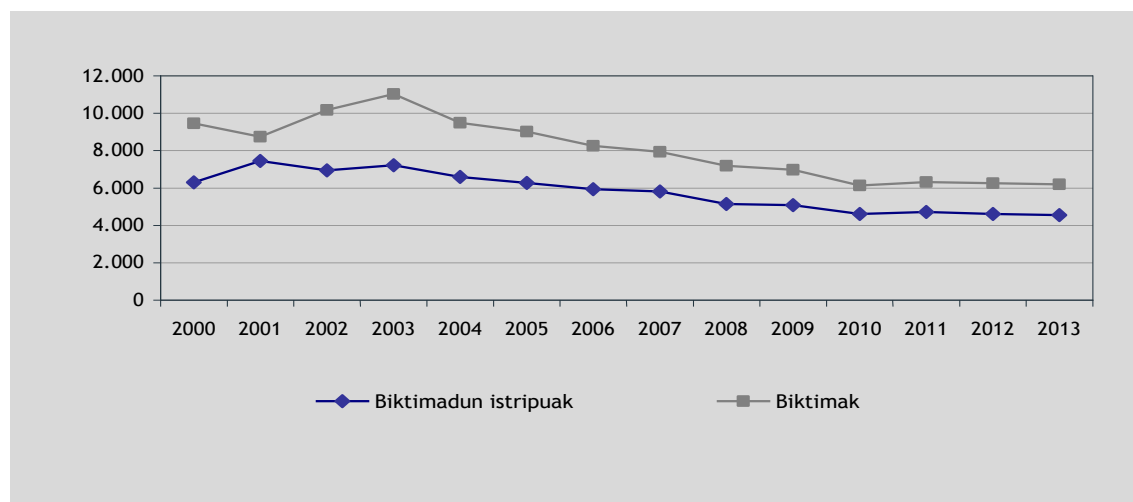
Txosten honen aurreko argitalpenean adierazi bezala, 2010-2014 aldirako “Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa”-ren helburu nagusia da errepidean izandako biktimakopurua gutxitzea; helburu hori betebeharrak etikoa da, gure errepide eta hirietako zirkulazioaren ondorioz biktimaren bat izaten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

Istripuak

- 2013an, 54²⁰ pertsonak galdu dute bizia Euskadiko errepideetako zirkulazio-istripuetan; hau da, aurreko ekitaldian baino bi lagun gutxiagok (-%6,9).
- 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, 2013an, biktimak eragin dituzten 4.548 bide-istripu izan dira EAEn²⁰, eta guztira 6.193 pertsona izan dira kaltetuak. Zifra horiek behera egin dute aurreko urtekoekin alderatuta, %1,3 eta %0,8, hurrenez hurren. Biktima horietatik guztietatik, %92,1ek (5.705 pertsonak) zauri arinak izan ditu; %7, (434 pertsonak) zauri larriak; eta biktimen %0,9 (54 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Aurreko ekitaldiarekin alderatuta, datu horiek bilakaera negatiboa izan dute; hurrenez hurren, %1,2, %6,9 eta %4,8 egin dute behera, urte batetik bestera.

4.3. grafikoa Ertzaintzak eta Udaltzaingok¹ 2000 eta 2013 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak.



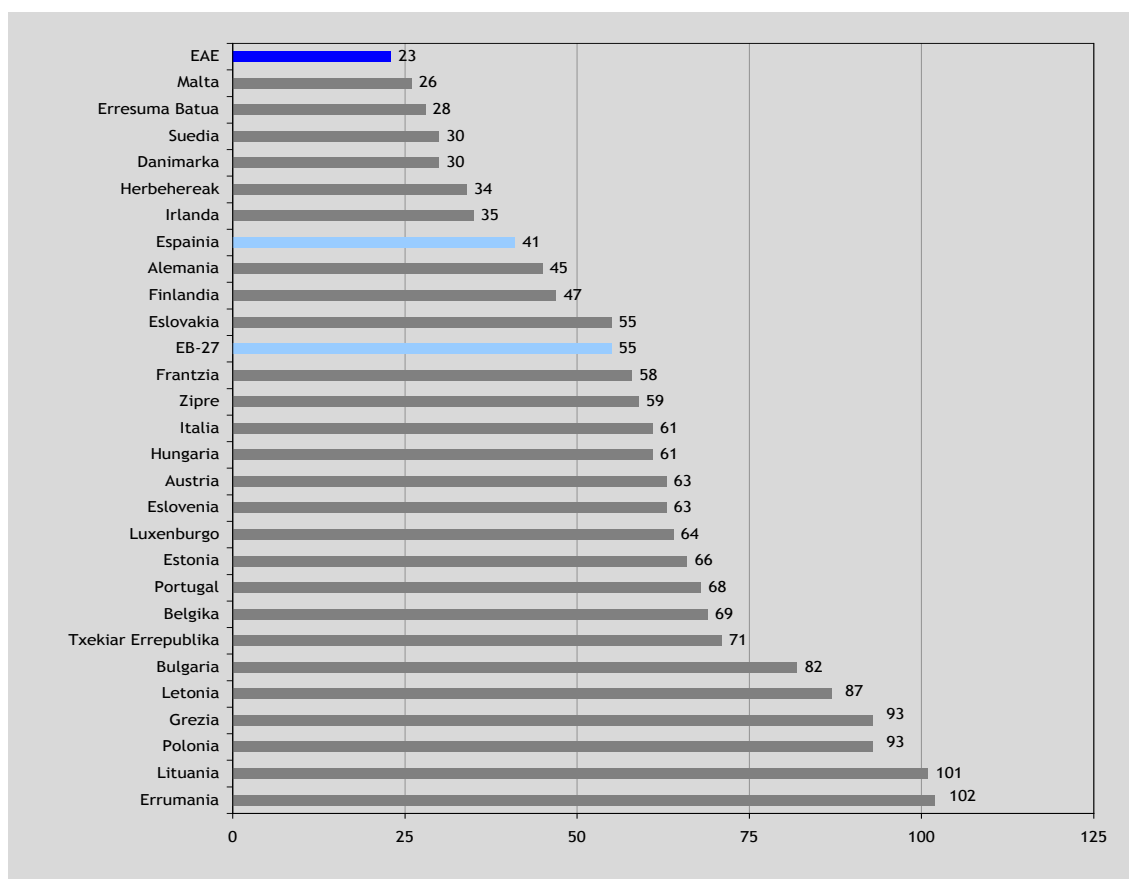
¹ 2005era arte, EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingok adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok,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

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

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

Europar, 2012ko 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 (23 heriotza); haren atzetik daude Malta (26 heriotza), Erresuma Batua (28), Suedia (30) eta Danimarka (30). Gainera, estatuko eta beste erkidegoko batez bestekoen oso azpitik dago EAE (55 heriotza eta 41 heriotza, hurrenez hurren).

4.4. grafikoa Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2012an.



Iturria: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014; Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza; eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Lurraldez lurralde aztertuz²¹, 2013an, EAEn gertatutako biktimadun istripu guztien %13 Araban izan dira, bai eta EAeko biktima guztien %14,6 ere. Lesioei begira, Araban gertatu dira zirkulazio-istripuen ondorioz izandako heriotza guztien %23,9, eta larri zauritutako guztien %21,8. 2013an, Araba da biktimen larritasun maila handiena biltzen duen lurraldea, biktimen %2,3 istripuan bertan hil baita eta %13,3 larri zaurituta suertatu da.

²¹ Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak hartu dira kontuan.

Bizkaian, berriz, EAEko biktimadun istripu guztien %46,3 izan da, eta biktima guztien %46,2. Hau da, Euskadin zirkulazio-istripuen ondorioz izandako heriotza guztien %32,6 eta larri zauritutako guztien %36,2 Bizkaian izan dira. Horrenbestez, gertatutako istripuen larritasuna txikiagoa izan da, oro har, lurralde historiko horretan. Aurreko ekitaldiko datuekin alderatuz, nabarmentzekoa da 2013an, Bizkaiko errepideetan, zirkulazio-istripuen ondoriozko heriotzetan izandako murrizketa (-%44).

4.1. taula Ertzaintzak 2013an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera.

Lurralde	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Araba	299	13,0	481	14,6	11	23,9	64	21,8	406	13,7
Bizkaia	1.069	46,3	1.524	46,2	15	32,6	106	36,2	1.403	47,4
Gipuzkoa	939	40,7	1.291	39,2	20	43,5	123	42,0	1.148	38,8
EAE, guztira	2.307	100,0	3.296	100,0	46	100,0	293	100,0	2.957	100,0

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak.

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

Azkenik, Gipuzkoan izan dira 2013an gertatutako istripuen %40,7 eta biktimen %39,2. Lesioei erreparatuz gero, hildako guztien %43,5 eta larri zauritutakoen %42,0 izan dira lurralde horretan. Aurten, Gipuzkoan, lesioen kopuruak gora egin du nabarmen (%42,9), errepidean hildakoen kopuruan izandako gorakadak eraginda.

Hildakoak izan diren istripuak kontuan hartuta, errepide hauetan izan dira hildako gehien: Araban, A-625 errepidean (probintzian izandako hamaika hildakoetatik lau; hau da, hildakoen heren bat baino gehiago); Bizkaian, BI-633, BI-635, N-240, N-634 errepideetan (bi hildako lau errepide horietako bakoitzean); eta azkenik, Gipuzkoan, herri barruko bideetan (hiru hildako) eta AP-8, GI-2634, GI-3661, N-1 eta N-121A errepideetan (bi hildako errepide bakoitzean).

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:

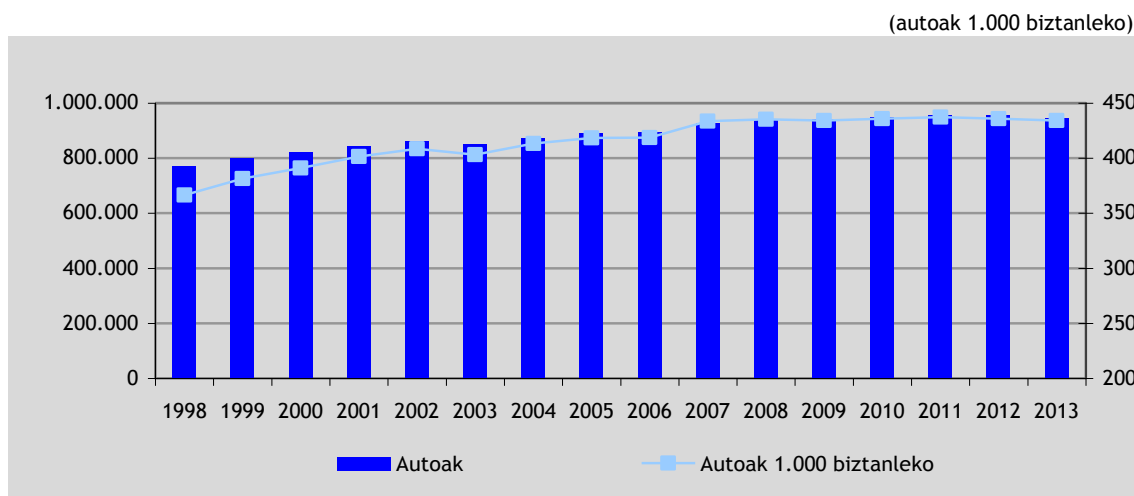
- Bide-segurtasunaren alorrean parte hartzen duten administrazioen eta gizarte-eragileen arteko koordinazioa.
- Ikerketa.
- Istripuen gaineko informazioa biltzea, aztertzea eta estatistikak egitea.
- Istripuetan arreta emateko jardura-prozesuak eta -protokoloak hobetzea.
- Zirkulazioaren kudeaketa, komunikazioa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

4.1.2. Bideko pilaketak

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan jaso bezala, gogoratu beharra dago, “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 zutela 2008an, 2004an (264,3 milioi euro) baino handiagoa; igoera horren arrazoia da aipatutako hiru osagaiek gora egin zutela.

Ibilgailu pribatuen mugitzeko eskaria da bideko pilaketak baldintzatzen dituzten eragileetako bat; kontuan izan behar da, gainera, motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela joan den mendeko laurogeita hamarrekota urteetatik aurrera (2003. eta 2009. urteetan salbuespenez geldiarazi arren). Dena dela, azken urteotan, 2012an eta 2013an, motorizazio-indizeak behera egin du, automobilen kopuruak behera egin duelako. Zehazki, 2013an 434 ibilgailu egon dira mila biztanleko (2012an, 436 zeuden, eta 2011n, 437). 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. 1998-2013 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 ekarri behar da gogora. Inkesta horretan adierazten denez, 2008an, 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etxeen 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.

²² Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean egindako lanaren ildotik, bideko pilaketak aztertuko ditugu labur-labur, Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan²³ (Bizkaiko Foru Aldundia) eta Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa²⁴ (Gipuzkoako Foru Aldundia) argitalpenetako informazioan oinarrituta.

Lehenik, eta Bizkaia iri 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 zenbatuta, eta haien banaketa horizontala aztertuta, ikusten da, 2013an, haien %0,97 E zerbitzu-mailan sailkatu dela, eta %0,05, berriz, F zerbitzu-mailan. Horrenbestez, baieztatu daiteke, 2013an, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sareek urtean funtzionamenduan eman dituzten ordu guztien %1,02n bideko pilaketen arazoak izan direla.

4.2. taula 2013an 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	3.632	1.114	2.489	1.519	5	1	8.760
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	3.483	1.522	2.859	892	2	1	8.759
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.633	1.416	2.349	1.178	182	1	8.759
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.714	1.336	2.060	1.444	198	8	8.760
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	3.813	2.998	1.839	110	--	1	8.761
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.050	1.518	2.143	1.837	212	1	8.761
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	4.841	2.093	1.297	485	42	2	8.760
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	4.955	1.591	1.601	532	77	4	8.760
179a1	Sestao G. - Trapagaran G. (BI-S)	A-8	3.569	1.366	2.406	1.279	129	11	8.760
179a2	Trapagaran G. - Sestao G. (S-BI)	A-8	3.383	1.325	2.799	1.148	91	13	8.759
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	4.458	3.207	1.039	55	--	1	8.760
Orduak, guztira			42.531	19.486	22.881	10.479	938	44	96.359
Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan			44,14	20,22	23,75	10,87	0,97	0,05	100,00
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan			--	--	--	--	1,02		--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.

Denbora-epe luzea aztertuz (2007-2013 aldia), aldagai horrek bilakaera heterogenoa izan du. Dena dela, azpimarratu behar da pilaketa mailak beharrezko joera izan duela 2010eko ekitaldiaz geroztik (%1,02 2013an, %1,16 2012an, %1,59 2011n eta %1,85 2010ean).

²³ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

²⁴ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

4.3. taula Errepideko pilaketen bilakaera. 2007-2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16	1,02

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.

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, 2013an behera egin du ibilgailuen batez besteko abiadurak N-121-A errepidean, pilaketa gehiago izan diren seinale. Aldiz, batez besteko abiadura handiagoa izan da AP-1 eta N-638 errepideetan, eta horrek pilaketa gutxiago izan dela adierazten du. Gainerako errepideetan, bilakaera desberdina izan da batez besteko abiaduretan, aztertutako zatiaren arabera: A-15 errepidean, batez bestekoak gora egin du hiru zatitik bitan, eta, aitzitik, AP-8, N-1 eta N-634 errepideetan, abiadura gutxitu den tarteak gehiago izan dira abiadura handitu den tarteak baino.

4.4. taula Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2012-13

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2012	2013
A-15	139,8	156,6	16,8	95,5	97,0
	159,9	164,4	5,5	97,5	97,0
	164,4	167,2	2,9	68,5	100,0
	167,2	169,3	2,1	95,5	97,0
AP-1	114,3	133,0	18,8	111,0	114,0
	133,0	146,2	13,2	109,5	113,0
AP-8	0,0	7,4	7,4	111,5	91,5
	7,4	15,5	8,1	101,0	92,5
	15,5	25,5	10,0	109,5	109,0
	25,5	38,2	12,7	112,0	103,0
	38,2	54,6	16,4	106,0	104,5
	54,6	69,7	15,1	99,0	102,0
	69,7	74,9	5,2	110,0	100,0
N-121-A	68,5	75,1	6,6	71,5	70,0
N-1	405,3	416,0	10,7	78,0	78,5
	416,0	436,8	20,8	98,0	98,0
	436,8	447,7	10,9	105,5	98,5
	447,7	454,4	6,8	96,0	92,0
N-634	0,0	4,0	4,0	61,0	63,5
	4,0	19,1	15,1	47,5	44,5
	19,1	29,9	10,8	55,0	55,0
	29,9	44,3	14,4	59,5	51,5
	44,3	57,8	13,5	62,5	56,5
	57,8	66,0	8,2	53,0	50,0
N-638	0,0	2,5	2,5	41,0	48,5

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Gipuzkoako oinarritzko bide-sareari dagokionez, aztertutako zatietan, batez besteko abiadura handiagoa izan da (pilaketa gutxiago izan den seinale) GI-11 errepidean. Aldiz, abiadura txikiagoa izan da (hots, pilaketa gehiago) GI-41 eta GI-636 errepideetan. GI-21 errepidean, berriz, batez besteko abiadurak aldaketarik gabe eutsi dio: 52 km/h. Oinarritzko sareko gainerako bideetan, egoera desberdinak ikusten dira batez besteko abiadurari dagokionez aztertutako zatiaren arabera. Dena dela, GI-20, GI-627, GI-631 eta GI-632 errepideetako zati gehienetan, batez besteko abiadura handiagoa izan da. Azkenik, sarea osatzen duten GI-40 eta GI-638 errepideetan bina zati aztertu dira eta batez besteko abiaduraren bilakaera kontrakoa izan da haietako bakoitzean.

4.5. taula

Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2012-2013

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2012	2013
GI-11	0,0	2,3	2,3	72,0	74,0
GI-20	0,0	5,5	5,5	101,0	101,5
	5,5	7,2	1,7	95,0	82,0
	7,2	11,0	3,8	87,5	88,5
	11,0	15,7	4,7	100,0	97,5
GI-21	0,0	2,3	2,3	52,0	52,0
GI-40	0,0	1,9	1,9	48,0	46,5
	1,8	3,8	1,9	65,0	66,0
GI-41	0,0	3,0	3,0	80,5	63,5
GI-627	18,0	27,2	9,2	49,0	51,0
	27,2	36,0	8,8	67,5	70,5
	36,0	44,5	8,5	61,0	60,5
	44,5	56,3	11,8	68,5	74,0
GI-631	0,0	3,8	3,8	62,0	70,5
	3,8	13,6	9,8	59,5	58,0
	13,6	19,1	5,5	42,5	43,5
	19,1	34,5	15,5	53,0	56,0
GI-632	0,0	11,2	11,2	90,5	96,0
	11,2	22,1	10,9	41,5	42,0
	22,1	24,6	2,5	59,0	55,5
	29,8	35,2	5,4	72,5	79,0
GI-636	0,0	17,2	17,2	62,5	61,5
GI-638	0,0	4,7	4,7	44,0	49,0
	4,7	7,9	3,2	53,0	49,0

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Amaitzeko, beste behin adierazi behar da, Europako Batzordearen Garraioa 2050²⁵ 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). Bidaia-eraren garraioa ere %34 gehituko dela aurreikusi da (%51, 2050ean).

4.1.3. Ingurumena

a) Zarata

Garraio-jarduerak kutsadura akustikoa sortzen du eta horrek 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 pilotzen direlako, nagusiki), bai eta garraio-azpiegitura handien ondoko eremuetan ere.

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako “Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkesta”²⁶ izeneko txostenaren 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, bai gaiaren orokortasunagatik, bai 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. Hala, alde anitzeko erantzun bat behar da klima-aldaketaren aurka borrokatzeko, 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, azpimarratu behar da, 2013. urtearen amaieran, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldean hemeretzigarren konferentzia egin dela Varsovian

²⁶ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

(Polonia), bai eta Kyotoko Protokoloaren parte diren aldeek konferentziaren bederatzigarren saioa, organo subsidiarioen hogeita hemezortzigarren batzarraldia eta Durbaneko plataformako Ad Hoc taldearen bigarren saioa ere.

Negoiazio gogorren ondoren, Konbentzioko aldeek akordio bat lortu dute. Bost ardatz hauen inguruan egituratuta, akordioak:

- Klima-aldaketaren kontrako borrokan dagoeneko ezarrita dagoen sistemaren inplementazio eraginkorrean aurrera egitea ahalbidetzen du.
- 2015ean egitekoa den klimari buruzko hitzarmen global berriaren negoziazio-prozesurako oinarriak jartzen ditu, herrialde guztiek emisioak gutxitzeko hartu beharreko konpromisoak aurkezteko prozesua barne hartuta.
- Nazioarteko mekanismo bat ezartzen du klima-aldaketarekin loturiko galerei eta kalteei aurre egiteko, klima-aldaketarekiko minberen diren herrialdeen beharrei behar bezala erantzun ahal izateko.
- Emisioen murrizketari dagokionez, garrantzi handiko pausoa ematen du garabidean diren herrialdeetako basogintza alorrean (REDD+), sektore giltzarri horretan aurrera egiteko arau metodologikoak eta finantza-alderdiak hitzartzean.
- Erabaki multzo bat onartzen du finantzazioaren alorrean, barne hartzen dituen bai Klimarako Funts Berdeari dagozkionak bai epe luzeko finantziarioari buruzko lan-programari dagozkionak.

Era horretan, aurrerapen politiko garrantzitsu horiek eta beste garrantzitsuago batzuk hogeita hamar erabaki baino gehiagoko multzo batean egituratu dira. Erabaki horiek sendotu egin dute azken urteotan plazaratutako agenda, eta aukera ematen dute, datozen urteetara begira, negoziazioa itxuratzeko, begirada Pariseko 2015eko goi bileran jarrita, betiere. Gainera, Varsoviako emaitzek garbi erakusten dute herrialdeak erabat konprometituta daudela klima-aldaketaren kontrako borroka aldebakarrekoa itxuratzen duten elementuen inplementazio eraginkorarekin eta hobekuntzarekin, garrantzi handiko hainbat alderditan ikus daitekeen bezala, hala nola REDD+ programan, egokitzapenarena bezalako alorretan, eta gardentasun-sisteman egindako aurrerapenetan, edota merkatu-mekanismoen hobekuntzan.

Europaren esparruan, 2013ko abenduan, egurats-kutsadura gutxitzeko neurriak hartu ditu Europako Batzordeak. Aire garbiago bat lortzea helburu duten xedapenak egun indarrean dauden arauen eguneratze bat dira funtsean, eta trafikoak eragindako emisio kaltegarriak gutxitzea dute xede. Horretarako hartu diren neurrien artean Europarako Aire Garbia Programa berri bat dago, airearen kalitateari buruzko arauak betetzeko helburuak zehazten dituen, eta besteak beste diesel ibilgailu arinen emisioen arazoa konpontzea helburu duena. Horretarako, Euro arau batzuk eta erregaien kalitateari buruzko beste batzuk, hurrenez hurren, sortzea hitzartu da.

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 bederatzia 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 aurreko Euskal Plana (2008-2012). Eusko Jaurlaritzak klimaren arloan dituen helburuak finkatu dira plan horretan, eta helburu horiek betetzeko programak eta jarduera-ildoak 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.

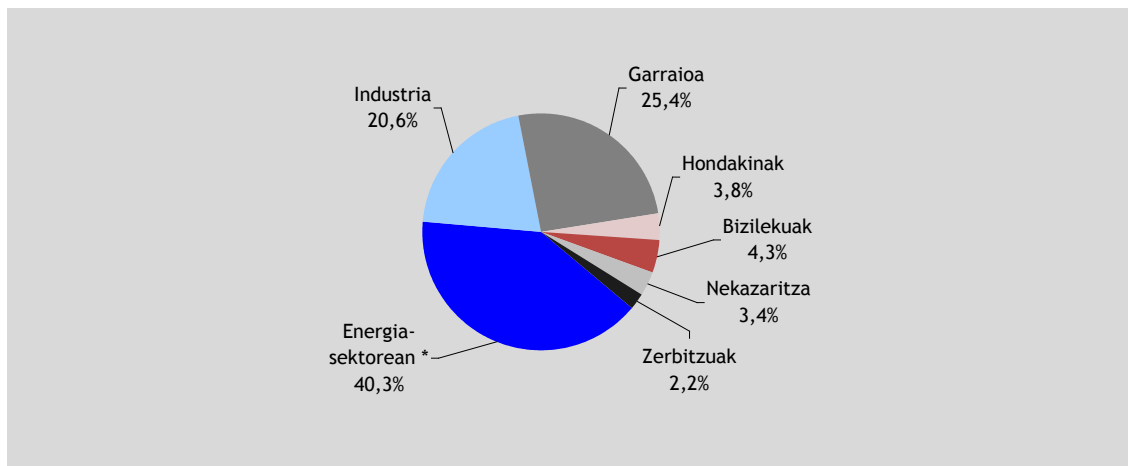
EAEko datuak aintzat hartzen baditugu, eta kontuan izanik txosten hau egin den egunean oraindik ez dagoela 2013ko informaziorik, adierazi behar da 2012an berotegi-efektuko²⁷ gasen guztizko igorpenak 20,8 milioi tona CO₂ baliokide izan zirela, aurreko urtean baino %1,8 gehiago. Igoera hori, neurri handi batean, 2012an izandako jarduera ekonomiko urriak eragin zuen; dena den, igorpenetan izandako igoerak eta BPGd-aren jaitzierak %1,8 eta -%1,9, hurrenez hurren) argi erakusten du etenaldi bat izan dela ondasunen eta zerbitzuen ekoizpena eta berotegi-efektuko gasen igorpena banantzeko joeran. Izan ere, 2012an, gas gehiago igorri da ekoizpen-unitate bakoitzeko.

Testuinguru horretan, beraz, Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizea %1 jaitsti 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.

4.6. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2012 (%)

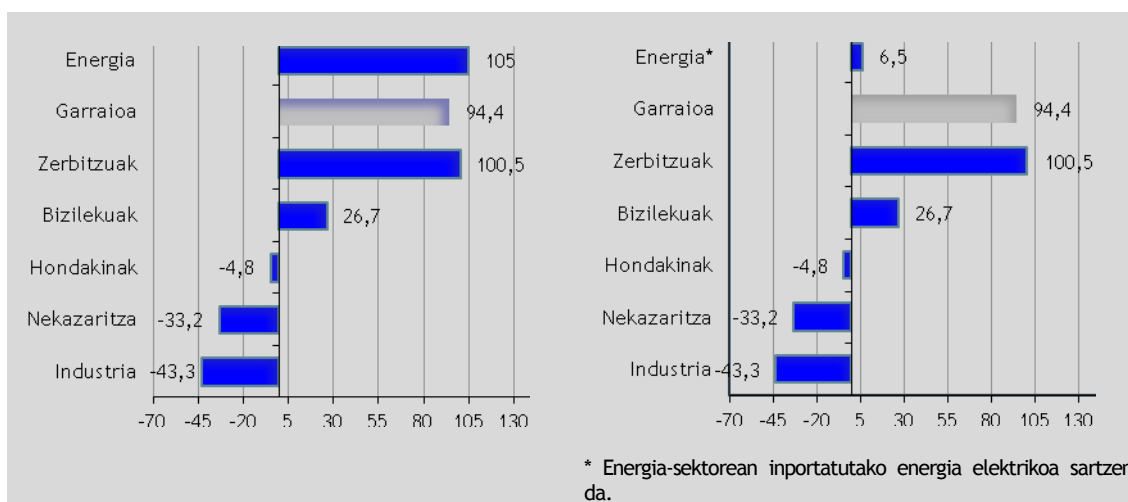


* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2012. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Sektorez sektore aztertuta, ikusi da energia-sektorea (inportatutako energia elektrikoa barne) dela oraindik berotegi-efektuko gasen igorpenen eragile nagusia (igorpen guztien %40,3); horren atzetik daude, garraioa (igorpen guztien %25,4) eta industria (%20,6). Zehazki, 2012an, garraio-sektoreak 5,3 milioi tona CO₂ baliokide igorri ditu, aurreko urtean baino %5 gehiago, 2008tik 2011ra izandako beherazko joeraren kontra.

4.7. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2012 artean (%).

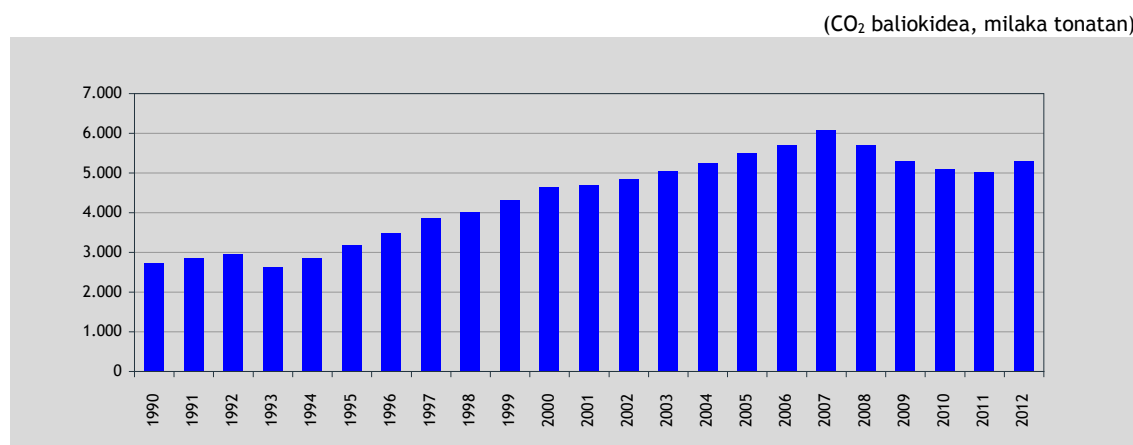


* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2012. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Oinarritzat hartzen den urtea kontuan hartuta (Kyotoko Protokoloa), garraioak eragindako igorpenak %94,4 gehiago izan dira. Baldin eta inportatutako elektrizitatetik sorturiko igorpenak energia-sektoretik kanpo uzten baditugu (irizpide horri jarraitu zitzaion EAEko Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan), garraio-sektorea lehen postuan dago igorpenen igoeraren zerrendan (%105eko igoera), zerbitzuen (%100,5) eta garraioaren (%94,4) aurretik. Aldiz, kontrako irizpide erabiltzen badugu, hau da, inportatutako elektrizitatetik sorturiko igorpenak energia-sektorean sartzen baditugu, laugarren postuan dago igorpenen arabera sailkapenean, %6,5ko igoerarekin, hain justu; aurretik ditu zerbitzuak (%100,5), garraioa (%94,4) eta etxebizitzaren sektorea (%26,7).

4.8. grafikoa Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2012 artean.



Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2012. 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, kontuan izan behar da, 2013. urtearen otsailean, Gobernu zentralak Ibilgailu Eraginkorren aldeko Pizgarrien Programa (PIVE 2 deritzotena) onartu zuela, hamar urtetik gorako antzinatasuna duten ibilgailuen ordez (zazpi 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 osagarri gisa, fabrikatzailearen edo inportatzailearen kontura. Une honetan, programa hirugarren fasean dago (PIVE 6²⁹), eta zenbait baldintza aldatu dira jatorrizko programarekin alderatuz.

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

Matrikulatzeak igorritako CO₂ kopuruen arabera aztertuz, argi ikusten da gure erkidegoan gero eta jende gehiagok duela interesa gutxien kutsatzen duten ibilgailuekiko; izan ere, 2013an, ibilgailuen matrikulazioan oro har izaten ari den igoera (%8koa Bizkaian, %6,5koa Araban eta %4,5koa Gipuzkoan) gutxien kutsatzen duten ibilgailuek (igorpenak ≤120 g CO₂/km) matrikulazioetan izandako gorakadak eragin du. Hain zuzen, sektore horretan izan da igoera aipagarri bakarra (%55,6koa Araban, %69,4koa Bizkaian eta %47,1koa Gipuzkoan).

4.6. taula Matrikulazioak¹, igorritako CO₂-ren arabera. 2010-2013

	CO ₂ igorpenak	2010	2011	2012	2013	Urte arteko aldakuntza	
						2012	2013
Araba	≤120	2.448	1.385	1.492	2.322	7,7	55,6
	>120<160	5.424	3.251	2.714	2.573	-16,5	-5,2
	>=160<200	960	850	573	244	-32,6	-57,4
	>=200	259	112	84	41	-25,0	-51,2
	Gainerakoak	10	17	1	2	-94,1	100
	Guztira	9.101	5.615	4.864	5.182	-13,4	6,5
Bizkaia	≤120	5.181	4.212	4.307	7.294	2,3	69,4
	>120<160	11.053	8.023	6.851	5.614	-14,6	-18,1
	>=160<200	2.827	2.297	1.411	778	-38,6	-44,9
	>=200	659	386	245	151	-36,5	-38,4
	Gainerakoak	40	25	17	20	-32,0	17,6
	Guztira	19.760	14.943	12.831	13.857	-14,1	8,0
Gipuzkoa	≤120	2.886	2.480	2.737	4.027	10,4	47,1
	>120<160	6.090	4.989	4.155	3.711	-16,7	-10,7
	>=160<200	1.601	1.304	873	444	-33,1	-49,1
	>=200	393	263	153	90	-41,8	-41,2
	Gainerakoak	52	16	5	10	-68,8	100,0
	Guztira	11.022	9.052	7.923	8.282	-12,5	4,5
EAE	≤120	10.515	8.077	8.536	13.643	5,7	59,8
	>120<160	22.567	16.263	13.720	11.898	-15,6	-13,3
	>=160<200	5.388	4.451	2.857	1.466	-35,8	-48,7
	>=200	1.311	761	482	282	-36,7	-41,5
	Gainerakoak	102	58	23	32	-60,3	39,1
	Guztira	39.883	29.610	25.618	27.321	-13,5	6,6
Espainiako estatua	≤120	320.120	297.285	290.470	420.948	-2,3	44,9
	>120<160	516.384	404.848	338.606	262.480	-16,4	-22,5
	>=160<200	112.536	86.030	58.680	30.043	-31,8	-48,8
	>=200	31.433	18.944	11.314	8.342	-40,3	-26,3
	Gainerakoak	1.542	944	519	876	-45,0	68,8
	Guztira	982.015	808.051	699.589	722.689	-13,4	3,3

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 (EAE guztira matrikulatutako ibilgailuen %68,9 eta estatuan matrikulatutakoen %67,3), 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, %80,3 handitu baita haien matrikulazioa; Bizkaian, ibilgailu elektrikoak ere horretan jarraitzen dute, eta hibridoak pisua galdu dute. Azkenik, Gipuzkoan, ibilgailu elektrikoak

ugaritu egin dira, eta haien kuota handitu egin da; hibridoen matrikulazio kopuruak, berriz, behera egiten du eta ibilgailu horien pisua txikitu egin da, guztira matrikulatu den ibilgailu kopuruarekin alderatuz.

4.7. taula Matrikulazioak¹, erregai-motaren arabera. 2010-2013

	Erregai-mota	2010	2011	2012	2013	Urte arteko aldakuntza	
						2012	2013
Araba	Gasolina	2.381	1.468	1.230	1.378	-16,2	12,0
	Diesela	6.637	4.068	3.570	3.692	-12,2	3,4
	Ibilgailu elektrikoak	2	12	3	2	-75,0	-33,3
	Ibilgailu hibridoak	81	67	61	110	-9,0	80,3
	Guztira	9.101	5.615	4.864	5.182	-13,4	6,5
Bizkaia	Gasolina	5.272	4.299	3.666	4.128	-14,7	12,6
	Diesela	14.248	10.428	8.985	9.564	-13,8	6,4
	Ibilgailu elektrikoak	3	5	18	18	260,0	0,0
	Ibilgailu hibridoak	237	211	162	147	-23,2	-9,3
	Guztira	19.760	14.943	12.831	13.857	-14,1	8,0
Gipuzkoa	Gasolina	2.804	2.407	2.238	2.642	-7,0	18,1
	Diesela	8.099	6.579	5.617	5.570	-14,6	-0,8
	Ibilgailu elektrikoak	5	1	4	10	300,0	150
	Ibilgailu hibridoak	114	65	64	60	-1,5	-6,3
	Guztira	11.022	9.052	7.923	8.282	-12,5	4,5
EAE	Gasolina	10.457	8.174	7.134	8.148	-12,7	14,2
	Diesela	28.984	21.075	18.172	18.826	-13,8	3,6
	Ibilgailu elektrikoak	10	18	25	30	38,9	20,0
	Ibilgailu hibridoak	432	343	287	317	-16,3	10,5
	Guztira	39.883	29.610	25.618	27.321	-13,5	6,6
Espainiako estatua.	Gasolina	279.574	229.095	206.709	224.643	-9,8	8,7
	Diesela	693.906	568.247	482.323	486.941	-15,1	1,0
	Ibilgailu elektrikoak	69	367	484	819	31,9	69,2
	Ibilgailu hibridoak	8.466	10.342	10.073	10.286	-2,6	2,1
	Guztira	982.015	808.051	699.589	722.689	-13,4	3,3

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

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

Era berean, garraioak klima-aldaketan duen eragina murriztuko bada, garraio-sektorea modu jasangarriagoan antolatu beharko litzatekeela nabarmendu beharra dago. Horiek horrela, garraio kolektiboa erabiltzea sustatu behar da, bai eta ingurumenerako hain kaltegarriak ez diren beste garraio bide batzuk —hala nola trenbideko garraioa eta itsas garraioa— erabiltzea ere.

Datuek agerian uzten dutenez, errepideko garraioak eragiten ditu garraio-sektorearen CO₂ isuri gehienak (sektorearen isuri guztien %96, gutxi gorabehera). Isuri horien zati handi bat salgaien errepideko garraioari dagokio (errepideko garraio osoaren %40, gutxi gorabehera). Horren haritik, kontuan izan behar da, oro har, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen

diren ibilgailuen isuriak ibilgailu horien antzintasunaren arabera izaten direla (ibilgailua zenbat eta zaharragoa, orduan eta handiagoa haren CO₂ isuria).

Txosten honen aurreko argitalpenean bezala, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzintasunari buruzko azterketa bat egin da, kamioiak, furgonetak, atoiak eta erdi-atoiak kontuan hartuta. Zehazki, 2013ko ekitaldiaren amaieran estatuan zegoen ibilgailu-kopurua aztertu da, ibilgailu-mota eta matrikulazio-urtea kontuan hartuta. Izan ere, ezinezkoa da gure mugen barruan ibiltzen diren salgaien errepideko garraiorako ibilgailu guzti-guztien antzintasuna aztertzea, beste herrialde batzuetan matrikulatua dauden eta gure errepideetatik ibiltzen diren ibilgailuei buruzko daturik izan gabe. Ondoko koadroan, salgaien errepideko garraiorako dauden ibilgailuen antzintasuna erakusten da, matrikulazio-urtearen arabera.

4.8. taula Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2013ko abenduaren 31n.

Matrikulazio-urtea	Balio absolutuak			Ehunekoak		
	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA
1993. urtea baino lehen	887.175	69.646	956.821	18,2	17,1	18,1
1993-1996	374.349	32.417	406.766	7,7	7,9	7,7
1997-2001	1.021.137	81.226	1.102.363	20,9	19,9	20,8
2002-2006	1.491.576	116.842	1.608.418	30,5	28,6	30,4
2007-2011	928.158	86.524	1.014.682	19,0	21,2	19,2
2012	91.125	10.304	101.429	1,9	2,5	1,9
2013	93.832	10.888	104.720	1,9	2,7	2,0
GUZTIRA	4.887.352	407.847	5.295.199	100,0	100,0	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren urtekari estatistikoa.

2013. urtearen amaieran, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen ziren ibilgailuen erdiak baino gehiagok (%53,6) hamar urtetik gorako antzintasuna zuen eta %18k hogeitetik gorakoa. Zirkulazioan dauden kamioien eta furgoneten adina handia eraginak da neurri handi batean ibilgailu-multzo osoaren zahartze hori (izan ere, kamioi eta furgoneten %56,7k hamar urtetik gora dituzte eta %18k hogeitetik gora). Informazio horren arabera, garraioaren jarduerak sortzen dituen isurietan eragina duen faktore nagusietako bat salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen adina handia da.

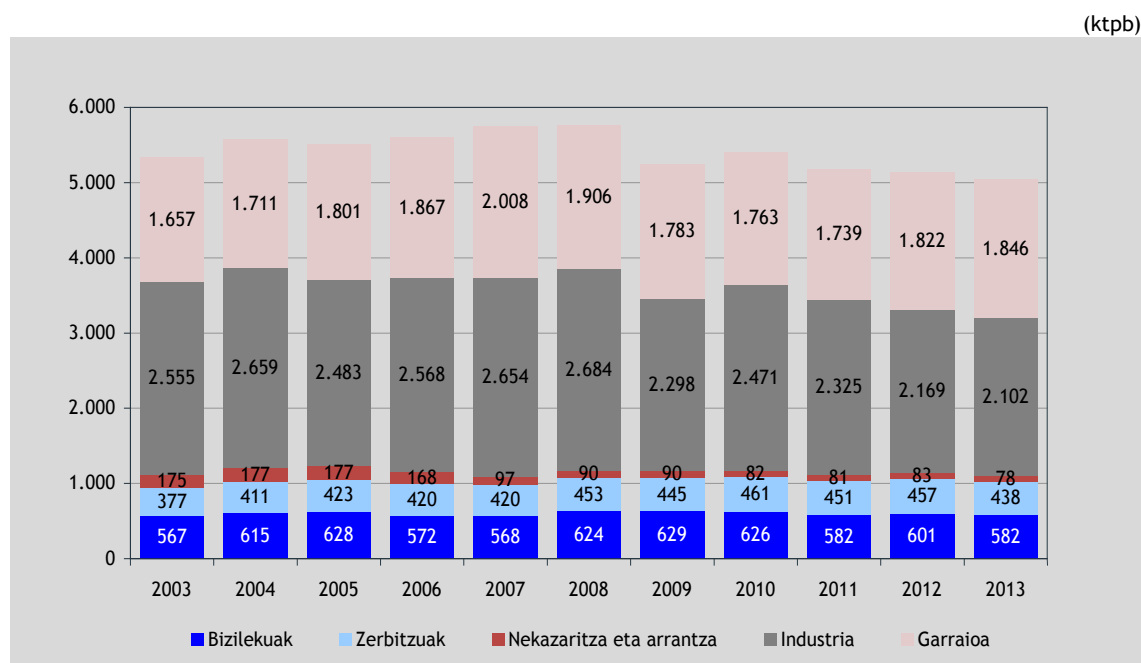
c) *Energia-kontsumoa*

Azpiepigrafe hau lantzen hasi aurretik, gogoratu behar da, txosten honen 2011ko argitalpenean, aldaketa bat izan zela energia-kontsumoaren kalkuluan, baterako sorkuntzako instalazioetan sortutako beroa eta xede horretarako kontsumitzen den erregai-kantitatea kontabilizatzeko metodologiari dagokionez. 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 kontabilizatzea 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.

2013ko ekitaldian, azken energiaren 5.048 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu dira EAEn; zifra horrek adierazten du %5,3ko jaitsiera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mailarekin alderatuta. Denbora-tarte berean, garraio-sektorearen energia-kontsumoak kontsumo orokorrak ez bezalako bilakaera izan du; izan ere, %11,4 igo da, batez ere errepideko mugikortasun-eskarian izandako gorakadaren eraginez.

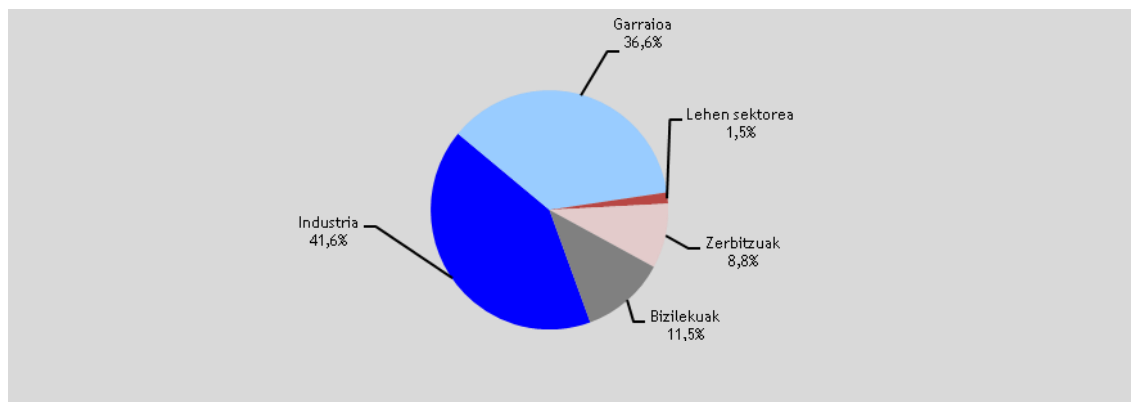
4.9. grafikoa Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2003-2013 arteko bilakaera.



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013. Energiaren Euskal Erakundea

Zehazki, 2013an, garraio-sektoreak 1.846 ktpb energia kontsumitu du, aurreko urtean baino %1,3 gehiago. Horrenbestez, kontsumoak gora egin du bi urte jarraian eta eten egin da krisi ekonomikoarekin batera (2008) hasitako beheranzko joera. Kontsumo hori EAEko azken energia-kontsumoaren %36,6 izan da 2013an; industria-sektoreak (%41,6) bakarrik gainditzen du partaidetza hori.

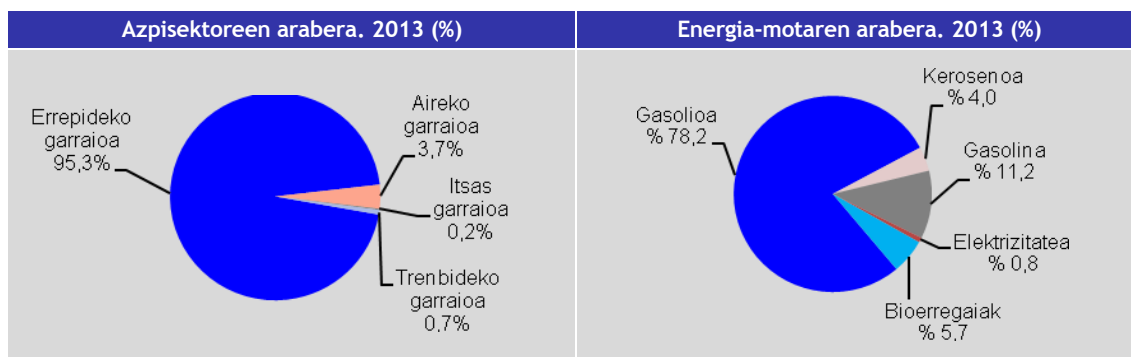
4.10. grafikoa EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2013 (%)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013. Energiaren Euskal Erakundea

Sakonago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide-garraioa (publikoa eta pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzailearik handiena, guztizkoaren %95,3 hartzen baitu (%91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina askoz kontsumo txikiagoa izan du, sektoreko energia-kontsumo osoaren %3,7 hartu baitu. Trenbide-garraioak eta itsas garraioak, biek batera, gainerako %0,9 baino ez dute hartu.

4.11. grafikoa Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-jardueretan kontsumitutako energiari erreparatuz, petrolio egindako produktuekiko mendekotasun handia nabarmendu behar da. Izan ere, gasolioak, gasolinak eta kerosenoak sektoreko energia-kontsumo guztiaren %93,4 hartu dute; 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.

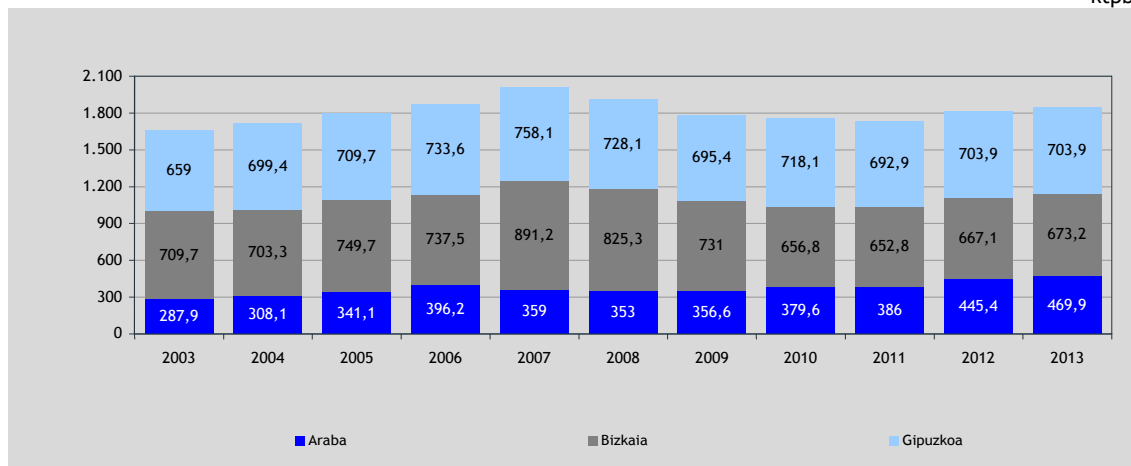
Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren %36,6 hartu du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa %11,4 igo da. Tasa hori kontrastean dago EAEko guztizko energia-kontsumoaren gainbeherarekin (-%5,3).
- Garraioak EAEko energia-kostu guztiaren 47 sortzen du; hau da, termino absolututan, 2.863 milioi euro.

EAEko lurraldeei erreparaturaz, Gipuzkoan, azken hamarkadan, %6,8 hazi da energia-kontsumoa, eta sektoreko kontsumo osoaren %38,1 hartu du. Bizkaian, berriz, %5,1 jaitsi da 2003-2013 aldian, eta sektoreko kontsumoaren %36,5 hartu du. Azkenik, Araban, %63,2 igo da kontsumoa 2003. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren %25,4 hartu du 2013an.

4.12. grafikoa Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2003-2013

ktpb

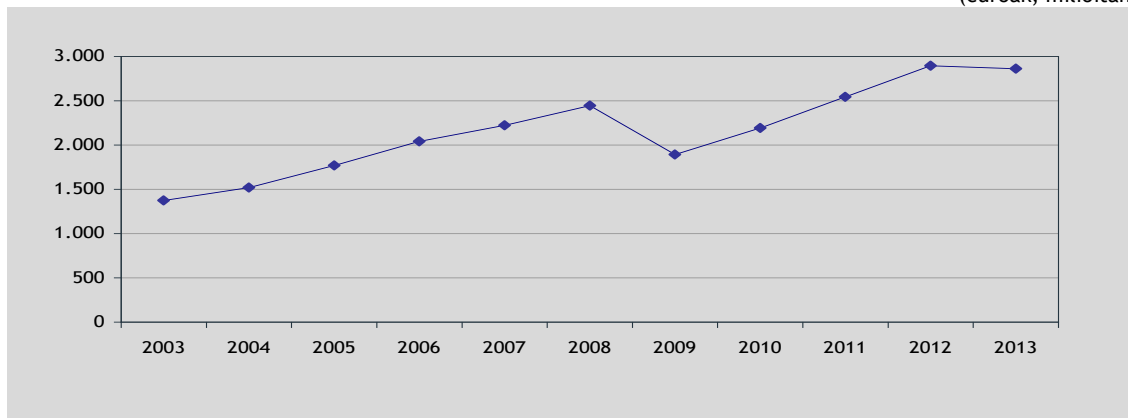


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, 2013an, garraioaren energia-faktura 2.863 milioi eurokoa izan da, aurreko urtean baino %1,1 txikiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren %47 hartu du.

4.13. grafikoa Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2003 eta 2013 artean.

(euroak, milioitan)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-sektoreko bioerregaien erabilerari dagokionez, 2013. urtean, 106,6 mila tona petrolio baliokide kontsumitu da, eta, beraz, 2012ko datuekin alderatuz, %2,3eko igoera izan da. Bilakaera hori bat dator Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketako jarduera-ildoan zehaztutako norabidearekin, garraio-sektorean petrolioarekiko mendekotasun energetikoa gutxitzea baitu xede.

Testuinguru horretan, aipatu behar da bioerregaiak erabiltzen dituztela Gasteizko Tuvisa enpresaren autobus guztietan: 2012an (urte horretakoa da eskuratu dugun azken datua) 86 autobusek biodiesela erabiltzen dute, %10-%12 inguruko nahasteaz. Antzeratsu, 2013an, Bilbobus konpainiaren autobus guztietan (147) bioerregaiak erabili dira. Bestalde, DBus enpresan, autobus hibrido bat dute, eta beste 119 autobusek %35eko nahastea duen biodiesela erabili dute.

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, modu sintetikoagoan aurkeztuko dugu orain, azpiko koadro horietan, airearen kutsadurak eragindako ondorioen bilakaera, lurzorua okupazioak eragindakoarena eta naturan eta paisaian izandakoarena, bai eta zeharkako ondorioek eragindako kostuak ere, eskura dugun azken informazioa oinarri hartuta.

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 %77,9¹.
- Azpimarratu 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 zuzen¹.

Lurzoruaren 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, lurzoruaren okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek 2004tik ez dutela aldaketarik izan jotzen da (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an)¹.
- EAE osoan, garraio- eta komunikazio-azpiegiturek 8.842 hektareako azalera hartu dute 2013an, eta azalera horren zati handiena (7.355 hektarea) bide-sistemari dagokio. EAEko sistema orokorren lurzoru osoaren %29,9 da azalera hori².

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). 2012-2013

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
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
Oinarrizko azpiegiturak	1.189	273	613	303
Ibai-ibilguak	5.396	3.279	1.020	1.097
2013				
Guztira	29.608	9.663	9.897	10.047
Ekipamenduak	5.277	2.191	1.850	1.236
Eremu libreak	8.792	1.102	2.577	5.113
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.842	2.726	3.821	2.294
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.355	2.268	3.165	1.922
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	610	175	202	232
- Aireportuak ²	599	283	278	38
- Portuak ²	278	0	176	102
Oinarrizko azpiegiturak	1.189	274	614	301
Ibai-ibilguak	5.507	3.371	1.034	1.103

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

² 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jarduera 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 kalteengatikoko kostuak 66,2 milioi eurokoak izan ziren 2008an, 2004an baino handiagoak, beraz (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzoruaren 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, EAEn 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

EAEko garraio- eta mugikortasun-joerei erreparatzerakoan, garraio-jardueraren alorrean Europar etorkizunerako ezarritako joerak eta erronkak gogorarazi behar ditugu aurrena, Europako Batzordearen 2009. urteko argitalpen hau oinarri hartuta: “Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz”³⁰.

Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zurian, “Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea” izenekoan³¹, beharrezkotzat jotzen da gai berari buruzko Europako Batzordearen lan-dokumentuari³² erreparatzea, bertan garraioaren egungo joerak eta etorkizuneko erronkak aztertzen baitira berriro; hau da, joerak ebaluatu, eta Europako etorkizuneko erronkak eta mugak aurkezten dira. Hortaz, Euskadiko garraioaren panoramikari buruzko aurrezko txostenean jasota zeuden alderdi horiek.

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.

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>

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.

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 hazkunderaren ia %90; munduko hazkunderaren 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.
- Bidaiarien 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 bidaiarien garraioari dagokionez bai salgaien garraioari dagokionez; bestalde, bidaiarien garraio guztiari dagokionez, garraioen bi heren baino gehiago autoetan egingo da 2050ean.
- Konpentsazio-neurri eraginkorrik ezean (adibidez, bide-tarifak ezartzea), hainbat estatu kidek pilaketa-arazo larriak izango dituzte beren errepideetan 2030ean.
- Pilaketek eragindako kostuak ia %50 handituko dira, 2050era bitartean.
- Europako aireko espazioa eta aireportuak gainezka daude: bidaiarien 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 ugarituko 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 teknologiko 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 igorpenetara 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-aldaketa buruzko Gobernuarteko Taldeak egindako lanarekin bat etorriz, 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 jardura-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 oztapatuko 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 bi urteotan, gainera, behera egin du motorizazio-mailak.
- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2013ra bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak %21,2 areagotu dira. 2013an, bide horiek bide-sare osoaren %14,4 izan dira; 2000. urtean, %11,4 ziren.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2013 aldian, %41,7 hazi da.
- Metro Bilbaoren zerbitzuan, bestalde, metropoli-inguruko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%60,8, 2000-2013 aldian). Dena dela, bidaiari-kopurua bere horretan mantendu da.
- EAEtik ateratzen eta EAEra datozen bidaiarien aireko zirkulazioak ere gora egin du; zehazki, %37,9 hazi da, 2000-2013 aldian. Azken ekitaldian, ordean, %9,2 gutxitu da, nazioarteko zirkulazioaren jaitzierak eraginda, funtsean.
- Salgaien itsas garraioak pisu handiagoa lortu du EAEko salgaien garraioaren guztizkoan; zehazki, %16,2tik %20,7ra igo da garraio-mota horrek guztizkoan duen pisua, 2003tik 2013ra bitartean.

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Garraioaren eskaintza

3. Garraioaren eskaria

4. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak

5. Aurreko garraio iraunkorraren gida planaren helburuak

6. Funtsezko adierazleak

7. Estatistikako eranskina

Iraunkortasuna: garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuk

- Denbora-tarte luzeagoa kontuan hartuta (2003-2013 aldia), sektoreko energia-kontsumoak gora egin du bigarren urtez jarraian (2013an, %1,3ko urte arteko hazkundera izan du); horrenbestez, eten egin da 2008an hasitako beheranzko joera.
- Erregai fosilekiko hainbesteko mendeotasuna ez duten energia-ereduengatiko interesa gero eta handiagoa da, eta bioerregaiak ere gero eta gehiago erabiltzen dira garraio-sektorean. 2013an, hain zuzen, aurreko urteko joerari eutsi zaio berriro, eta %2,3 igo da bioerregaien erabilera, urte batetik bestera.



5

**Aurreko Garraio
Iraunkorraren Gida
Planaren Helburuak
2002-2012:
2013ko jarduerak**

5. GARRAIOAREN ESPARRUAN EZARRITAKO HELBURUAK

Eusko Jurlaritzaren politikaren helburu oinarritzkoa da Euskadin garraio-eredu iraunkor bat lortzeko bidean aurrera egitea. Ildo horretan egiten ari da Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat.

Eta ildo horretan berean ezarri ziren bere garaian garraioen arloko helburuak eta estrategiak “Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana” izeneko txostenean (1), gai horri buruz Europar Batasunean aurrera eraman beharreko politika komuna jasotzen duen lan hau erreferentziazat hartuta: “Liburu Zuria: Europako garraioaren politika 2010erako” (2).

Kapitulu honetan, lehenik eta behin, Europar Batasunak egindako “*Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*” izeneko lanean ezarritako helburuen laburpena eskaintzen da. Era berean, EAEn, alor honetako aurreko planean (hau da, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean) jasotako helburu eta estrategia nagusiak aipatuko ditugu.

Amaitzeko, Eusko Jurlaritzak, Euskadin garraio-eredu gero eta iraunkorrago bat lortzeko bidean, 2013ko ekitaldian zehar gauzatutako jarduerak zehazten 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.

Ildo 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).

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-sistemearekin behar bezalako lotura dutela bermatzea, eta ahal denean, baita barruko bide nabigarrien sistemearekin ere.

Garraioaren eta azpiegitura-erabileraren eraginkortasuna handitzea, informazio-sistemak eta merkatuan oinarritutako pizgarriak baliatuz

- 2020rako aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR³³) ezartzea, eta Abiaziorako Europako Eremu Bateratua eraikitzen amaitzea. Garraioa kudeatzeko sistema baliokideak ezartzea errepide, itsas eta ibai bidezko garraioetarako (ERTMS³⁴, ITS³⁵, SSN eta LRIT³⁶ RIS³⁷). 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. AURREKO GARRAIO GIDAPLANAREN 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 dituen. 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-

³³ Europako aireko zirkulazioko joan-etorrien gidaplanaren arabera: http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁴ ERTMSrako Europako ezarpen-planaren arabera: Ikus Batzordearen 561 Erabakia (EE) (2009).

³⁵ EasyWay 2 gauzatzeko planari jarraiki: ikus Batzordearen 9675 Erabakia (EE) (2010).

³⁶ 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).

³⁷ 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 desagitea

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 aseo lirarteke, bai pertsonen bai salgaiekin 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 antolatzeke 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 iraunkorragoak 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 European 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 antolatzeko.
- 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. EUSKADIRAKO GARRAIO-EREDU IRAUNKOR BATERANTZ

X legegintzaldirako gobernu-programak azpiegituren eta garraio iraunkorraren esparruan dituen helburuetako bat Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat onartzea da; integrazio intermodalean oinarrituta egongo den eta garraioa bera lurralde-politikaren zatitzat joko duen garraio-politika bat ezartzeko erreferentzia-esparru gisa balioko duen Gidaplan bat onartzea, hain zuzen.

Garraio Iraunkorraren Gidaplan horren xedea hau da: Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak datozen urteotan (2020. urte arte, hain zuzen) garraioaren esparruan aurrera eraman nahi duen politika komuna formulatzea; eta Euskadirako garraio-eredu iraunkor bat lortzeko bidean aurrera egitea du oinarritzko helburu.

5.4. 2013KO JARDUERAK

Garraioaren plangintzari eta garapenari dagokienez, hainbat plan garatzeko lan egin da; besteak beste, bizikleta-bideen gidaplana eta EAEn integratutako aireportu-eredua nabarmendu behar dira.

Euskadiko garraio publikoaren antolaketari dagokionez, eta Garraio Txartel Bakarra lortzeko helburuaren esparruan, Euskadin koexistitzen diren hiru garraio txartelen (BAT, BARIK eta MUGI) elkarreragin garritasuna abian jartzeko prozesuari ekin zaio, Masterplan baten bitartez. Gaiarekin konprometituta dauden erakundeek hartu dute parte proiektu horretan: Bizkaiko Garraio Partzuergoak, Gipuzkoako Garraio Agintaritzak, Arabako Foru Aldundiak, Euskotrenek eta Eusko Jaurlaritzako Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak, hain zuzen ere. Gaiarekin konprometitua dauden erakundeek erabakiak hartu behar izatea ekarriko du ondorioz Masterplan horrek, bai eta Euskadiko garraio txartelen elkarreragingarritasunaren oinarri izango diren konpromisoetan gauzatu behar izatea ere erabakiok.

Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA) lanean jarraitu du, eta, bide horretan, osoko bilkura bat egin zuen 2013ko ekainaren 14an. Bilkura horretan, gogoeta aldi bati hasiera ematea adostu zen, eta www.moveuskadi.com Plataformaren inguruan hausnarketa egitea, Eusko Jaurlaritzaren estandarretan oinarrituta eta denontzat erabilgarriagoak eta praktikoagoak izango diren aukera berrietara zabalik egongo den Plataforma bat kontsentsuatzeko aldera. Hala, asmo hori gauzatzeko, Moveuskadiren Jarraipen Batzordea sortu zen, Moveuskadirekin lan egiten duten operadora guztiek parte hartzen duten organo bat; 2013ko irailean egin zuen bere lehen bilera. Halaber, batzorde espezifikoko bat martxan jartzea hitzartu zen, Txartel Bakarra EAE osoan ezarri ahal izateko asmoan aurrera egiteko; hau da, lurralde bateko garraio-txartel bakoitza beste lurraldeetan ere erabiltzeko aukera eskaintzeko, aurreko puntuan azaldu den bezala.

Garraio-atalen jarduerari dagokienez, hauek azpimarratu behar dira:

- Bidaiarien garraioaren atalean, koordinazio-lanak egin dira taxiaren sektorean eta autobuseko garraioaren sektorean, eta horien egoerari eta eskaintzen diren laguntzei buruzko informazioa bildu da.
- Goi Ikuskaritza Sailak EAEn egindako ikuskaritzei buruzko informazioa biltzen duen datu-basea aztertu du, beste administrazio batzuetara bidali du gero informazio hori, eta, azkenik, 2014. urterako Ikuskaritza Plana adostu du.
- Azkenik, Salgaien Garraioa Sailari dagokionez, Sektoreari Laguntzeko Planari buruzko informazioa eman da, bai eta sektoreari eragin diezaioketen Zuzentzarau-proiektuei buruzkoa ere.

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.

Bestalde, “Garraio Iraunkorraren Gidaplana” zehazteko lanak hasi dira. Horretarako, lehenik eta behin, egungo diagnostikoaren eta egoeraren egokitzapena egin da eta prestatu beharreko pleguak prestatu dira. Planak 2020. urtea arteko ikuspegia hartuko du.

Plangintzari dagokionez, hainbat ekimen gauzatzen jarraitu da, besteak beste:

- EAeko aireportu eredu integratua prestatzeko lanak hasiak dira.
- Euskadiko garraioaren diagnostiko bat egin da.
- EAeko errepide bidezko bidaiari-garraio publikoaren diagnostikoa eta 2020. urte arte horren inguruan hartuko den jarrera jasotzen duen dokumentu bat egin da.
- EAEn errepideko garraioaren ikuskapena koordinatzeko plana, aldundiek eta Eusko Jaurlaritzak hitzartua, landu da eta jada martxan dago.

Garraio publikoren ordenamenduari dagokionez, 2013an hauek gauzatu dira:

- EAeko garraio-sektorea bultzatzeko programaren baitan, zenbait agindu eman dira:
 - Lanbidea utz dadin sustatzeko - 2013ko uztailaren 30eko Agindua.
 - Elkartegintzaren sustapenerako - 2013ko uztailaren 30ko Agindua.
 - Teknologia berriak ezartzeko - 2013ko uztailaren 30ko Agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak ere eman dira:
 - Bidaiarien hiri barruko eta hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokorrekoak (2013ko martxoaren 13ko Agindua).
 - Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2013ko abenduaren 16ko Agindua).

Segidan, 2013. urtean egindako jarduera nagusiak adierazi ditugu, Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan aurrera eraman dituen programa desberdinen eta helburu nagusien

arabera sailkatuta (helburuok aurreko gidaplanaren helburuen modu bertsuan egituratua daude):

1. helburua - Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desagitea	
Garraio-sektorea modernizatzeko programa	
■ Salgaien garraio sektorearen kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeari dagokionez, aurreko Garraio Iraunkorraren Gidaplanean zehaztutako ekintzak gauzatzen jarraitzeaz gain, beste jarduera hauekin lotutako programak garatu dira: jarduera uztea, elkartegintza sustatzea, sektorea modernizatzea teknologia berriak ezartzeari dagokionez (lokalizaziorako eta kontrolerako sistemak, segurtasun-elementuak). ■ Sektoreko prestakuntza eta profesionalizazioa lortzeko jarduerak gauzatu dira, prestakuntza funtsezko faktorea baita sektoreko lehiakortasuna hobetzeko. ■ Gainera, EAEn salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ibilgailuen jatorri/helburuaren kontrol-sistema mantentzeko zerbitzuen kontratu bat esleitu da. Zerbitzua Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren jabetzakoa da eta Sistemaren eragingarritasuna bermatzea du helburu nagusi.	
■ Bidaiairen garraioaren alorrean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeari dagokionez, jarduera uzten laguntzeko, elkartegintza sustatzeko, sektorea modernizatzeko eta teknologia berriak ezartzeko (GPSak, segurtasun-elementuak, autobusetan haurrak lotuta eramateko sistemak,...). ■ 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 eta Mugikortasun Iraunkorreko Euskal Erakundeari laguntzen jarraitu da, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatzeko eta profesionalizatzeko. ■ Unibertsitateko tituludunak prestatzeko bi beka (2012-2013) 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 finantziazio-planak. ■ Garraioari buruzko jardunaldi tekniko bat antolatu da, Lurreko Garraioen Antolamendu berria gai nagusitzat hartuta. ■ 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; behin deialdi horietarako eskariak eta titulu-emateak izapideturik, 2013ko azaroaren 25ean egin dira probak. ■ Itsas sektorean profesionalak eta graduatu-ondoko ikasleak trebatzeko jarduerari 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 % 60 izatera iritsi dira. • Garraio Zuzenbideari buruzko beste jardunaldi batzuk antolatu dira Bilbon. • Deustuko bigarren Itsas Foroa egin da, eta itsas munduko 50 profesionaletik gora bildu dira bertan. • RevistaJurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal aldizkariaren 11. eta 12. aleak argitaratu dira. • José Antonio Reyerok Titanic ontziari buruz idatzitako liburuaren lehendabiziko argitalpena agorturik, bigarren edizioa kaleratu da. • Itsas gaietarako abokatu Nava Garatea jaunaren doktore-tesia argitaratu da. • Aireko zuzenbideari buruzko bi lan argitaratu dira. • Itsasoko Langileen Lan Hitzarmenari buruzko gogoeta-jardunaldi bat antolatu da Bilboko Itsas Museoa, eta 50etik gora profesionalek parte hartu dute bertan.	

- 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 bidaiaren edo *shortseashipping*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 elkarteak diruz lagunduz.
- Ontzigitzaren eta itsasoaren sektorean hain enblematikoa den SINAVAL azokan parte hartu da.

2. helburua - Irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

Errepide-plana

- 2013. urtean, Errepideen Bigarren Plan Orokorraren jarraipena egin da, funtzioari eta ingurumenari dagokienez. Plan horren berrikuspena Eusko Jaurkitzearen 2010eko azaroaren 23ko 307/2010 Dekretuaren bidez onartu zen.
- Errepideen planari eta proiektuei buruzko araudiak berrikustea helburu duten azterlanak abian daude.
- Errepideetako zoruaren 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, zoruari 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, 2013. urtean zehar, Artxandako tunela eraikitze lanak egiten ari dira, Bizkaiko hiriburua Loiuako aireportuarekin trenbidez lotzeko lehenengo urratsa; horrez gain, martxan jarri dira Lebarioko tailer eta kotxetegi berriak.
- 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-Ardantzeta gunean, bi bide egiteko eta gunea estaltzeko lanak egin dira.
 - Bestalde, azpimarratu behar da Aia eta Orio arteko saihesbidea jada irekita dagoela.
 - Donostialdeko Metroari dagokionez, Herrera-Altza zatia eraikitzen ari dira.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta Adifek lankidetzaren hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeko. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen "Euskal Y" sarearen Bergaratik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tartearen barne) eraikitzeko proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, bai eta adar horretako desjabetze-espeditanteen 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, 2013an, Euskadiko Trenbide Sare Berriaren plataformaren eraikuntza-proiektuak amaitzeko lanean jarraitu da, Gipuzkoako adarraren barruan, Bergara eta Irun arteko zatian.
- 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.

Bilboko Hiri Trenbidea

- Bilboko Hiri Trenbidearen 2. lineari dagokionez, Santurtzi-Kabiezes zatiko lanak egiten jarraitu dute.
- 2013ko martxoaren 21ean izenpetutako hitzarmen baten bidez, iraungita gelditu da Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko 2008ko abenduaren 26an Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzaren hitzarmena, eta, gainera, 2013an gauzatu gabeko desjabetze eta kontratazio espeditanteak gauzatzeko jarraitu beharreko irizpideak finkatu dira. Ildo horretan, 2013ko abenduaren 27an, aldeek beste lankidetzaren hitzarmen bat izenpetu dute Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko lan horiei jarraipena emateko. 2013an zehar lanak egin dira Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Alde Zaharra eta Uribarri tarteetan eta Matiko eta Etxeberriko San Antonio geltokietan.
- 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—, 30.000.000 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) eraikitzeko eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzaren 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

- 2013an 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 txostenetan hainbat desadostasun azaldu dira; hori dela eta, ohartarazpen batzuk egin zaizkie enpresa sustatzaileei, eta epe bat eman zaie egin beharreko konponketak egin ditzaten.
- Igeldo mendiko funikularren kasurako, aurki beste kontzesio bat lizitatu beharko dela kontuan harturik, dagoeneko hasi dira egungo instalazioak berritzeko eta birgaitzeko aurreproiektu bat prestatzen. Aldi berean, funikularra ustiatzeko izendatutako epea iraungitzen ez den bitartean, hartu beharreko kontingentzia-neurriak hartzeko eskatu zaio enpresa ustiatzaileari.
- Bestalde, Ondarretatik Igeldo mendira (Donostia) igotzeko funikularren zerbitzuaren kontzesioa berritzeko diren izapideak egiten jarraitu da. Aldi berean, zerbitzuaren jarraipena bermatze aldera, zerbitzu publikoa kudeatzeko kontratua luzatzea adostu da, beste kontratu bat esleietu bitartean; luzapena bi urtekoa izango da, gehienez ere.
- Bestalde, funikularren zerbitzu publikoa kontzesio-erregimenean kudeatzeko kontratuaren txostenari dagozkion pleguak aldatzeko lan egin da. Zerbitzuari jarraipena emateko balio behar du horrek, Monte Igeldo, S.A. enpresaren lanerako baimena amaitzen den egunetik aurrera.

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Sektore logistikoa indartzen jarraitu da, garraiorako eta logistikarako zentron 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, Bermeoko portuko kofradiako kaia berritzea izan da 2013rako aurreikusitako inbertsio nagusia. Kai zaharra berritzeko, egitura ez-islatazailer bat eraiki da, eta, gainera 4,5 metroraino handitu da haren sakonera.
- 2013ko ekainean, Mutrikuko portura doan errepidearen premiazko konponketa esleitu zen, lur jausi baten ondoriozko kalteak konpontzeko. Lanak exekuzio-prozesuan daude egun. Mutrikuko portuko dikea berritzeko lanen hasiera atzeratu egin da, aurrekontu-murrizketak direla eta.
- Aurrekontu-eskasia dela eta, Gipuzkoako Portuetako Zerbitzuaren eraikina berritzeko lanak ez dira hasi. Eraikinaren narriadura-egoera nabarmena da eta ez ditu betetzen mugikortasun urriko erabiltzaileen irisgarritasuna bermatzeko gutxienezko baldintzak.
- Donostiako La Jaranako kaia zolatzeko lanak urrian hasi ziren, Udalak hala eskatuta. Urte honetako otsailean lanak amaitzeaz zeuden.
- Orioko kontradiketa sendotzeko lanak atzeratu egin dira, aurrekontu eskasia dela eta.
- Lekeitioko uharterako malekoia konpontzeko lanak direla eta, haiek hasteko baimena eskatu zitzaion Kosten Mugaketari, baina haren ustez Eusko Jaurilaritzak lehiaketa-prozedura bidez esleitu beharko lituzke lanak. Delako prozedura tramitatzeko bidean dago dagoeneko.
- 2013. urtean lur-jausi asko izan dira bazterretan, eta, hori dela eta, mota desberdineko jarduketak egin behar izan dira Ean, Hondarribian, Mutrikun eta Getarian
- Portuetako sakonera mantentzeko lanak aurreikusitako erritmoan egin dira. Hala, urtaroko dragatze-lanak egin dira Mundaka eta Lekeitioko portuetan; Zumaian, dragatze-lan orokorrak egin dira, bai ainguratze-eremu zabaletan, bai porturako sarbide den ubidean eta baita portuko ahoaren zati handi batean bertan ere; portuaren esparrutik kanpo dagoen aldean, ordea, ez da halako lanik egin ahal izan, Kosten Mugaketak derrigorrez eman beharreko baimena ez baitzen garaiz iritsi.
- Itsas kiroletako instalazioak hobetzeko lanei dagokienez, pantalan batzuk ordezkatu, beste batzuk instalatu, eta haietara iristeko arrapalak hobetu dira.
- Bestalde, Euskadiko Kirol Portuak Mutrikuko portuaren kai-barrena antolatzeko lanak kontratatu ditu; besteak beste, pantalan berriak jarriko dituzte, eta beraz, 208 atrakaleku gehiago izango dira instalakuntza horretan.
- Euskal Autonomia Erkidegoko portuetako lurteko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, 2013an amaitu da Gipuzkoako portu guztietako eta Bizkaiko lauko (Ondarroa, Lekeitio, Ea eta Elantxobe) garbitasunaren kontratuaren luzapena; beraz, zerbitzu hori kontratatzeko beste espediente bat izapidetu da.
- Mundaka, Bermeo, Armintza eta Plentziako portuetako garbitasun-zerbitzuari dagokionez, berriz, 2012an esleitutako kontratuaren luzapenarekin jarraitu da.
- Bestalde, ontziek sortutako hondakinak biltzeko Plana egin da.

- Portuetako zaintza-zerbitzuari dagokionez, xede horretarako Gipuzkoan indarrean dagoen kontratuaren luzapena egin da 2013an; kontratua, zehazki, 2010ean formalizatu zen, 24 hilabetetarako.
- Bizkaian, Bermeo, Ondarroa eta Lekeitiko portuetan, zerbitzua eskaintzen jarraitu da indarrean den kontratuaren bidez; kontratu hori, hain zuzen, 2012an adostu zen, 24 hilabetetarako.
- Bermeoko portuaren Babes Planaren ezarpenarekin jarraitu da, eta portu horretako Instalazioak Babesteko Ebaluazioak oniritzia jaso du.

Aireko garraioaren plangintza eta garapena

- EAEko aireportuak sustatze aldera, Bilbo, Vitoria-Gasteiz eta Hondarribiko aireportuetako kudeaketa-sozietateek laguntzak jaso dituzte.
- EAEko aireportu eredu integratua prestatzeko lanak hasiak dira.

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 bultzatutako CFA-EFFIPLAT proiektua —korridore atlantikoa sustatzeko ahaleginak koordinatzea helburu duena— aurrera eramaten jarraitu da. Proiektu horren baitan, proiektuaren xedearen berri emateko eta zabaltzeko ekintzak egin dira, batetik; eta proiektua bera koordinatzeko, justifikatzeko eta kontrolatzekoak, bestetik. Horren haritik, zenbait gidaritza batzorde antolatu dira Bilbo, Bordele eta Santanderren, eta baita zenbait bideo-hitzaldi egin ere.
- 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, 2013an, Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauek landu ditu:
 - Salgaien Atlantikoko korridorea indartzea.
 - Transfermuga proiektua bukatu da dagoeneko; proiektuak Baiona eta Donostia arteko garraio-ardatzeko trenbide-loturak eta garraio publikoaren mugikortasuna hobetzea du xede. Horrenbestez, eta Euskadi-Akitania euroeskualdearekin lankidetzan, korridorearen egungo egoeraren diagnosi-dokumentu bat egin da eta epe laburreko neurri batzuk ezarri dira garraio publikoa hobetze aldera.

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. 2013. urtean, MLC-ITS Euskadi Klusterrarekiko lankidetzaren arloan, nabarmentzekoa da “IV. ITS Euskadi Kongresua” antolatzeke emandako laguntza. Salgaien garraiorako korridore atlantikoa indartzea

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.)	2011 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2012 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2013 (a) ¹ (EJSN-2009 eta EK2-10)	Aurrerapen-maila	
					03-13	12-13
Garraioaren produktibitatea (BEGd/Enplegua)	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	72,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	71,7 mila euro lanean dagoen pertsonako	74,7 mila euro lanean dagoen pertsonako	%35,1	%1,0

2013an, garraioaren produktibitatea 74,7 mila euro baino handiagoakoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 67,8 mila eurokoa izan da.

Bilakaerari begiratzen badiogu, garraioaren produktibitatea %35,1 hazi da 2003tik, eta %1,0 handitu da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, %26,9 eta %2,7 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

2. adierazlea	2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2011 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2012 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2013 (a) ¹ (EJSN-2009 eta EK2-10)	Aurrerapen-maila	
					03-13	12-13
EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEGd)	Garraioa: 2.148.203 mila euro. Ekonomia: 44.646.354 mila euro.	Garraioa: 2.849.321 mila euro. Ekonomia: 61.968.224 mila euro.	Garraioa: 2.819.911 mila euro. Ekonomia: 60.875.938 mila euro.	Garraioa: 2.822.682 mila euro. Ekonomia: 60.062.032 mila euro.	Garraioa: %31,4 Ekonomia: %34,5	Garraioa: %0,0 Ekonomia: %1,3

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanaren helburua zen garraioaren hazkundea ekonomia osoaren hazkundearen azpitik egotea; izan ere, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzke.

Denbora-ikuspegi zabala hartuz, (2003-2013 aldia), garraioaren BEGd-aren hazkundea ekonomia osoaren BEGd-aren hazkunde baino txikiagoa izan da: %31,4 eta %34,5, hurrenez hurren.

Aurreko urteetan (2011tik 2013ra bitarteko bilakaeran) garraioaren BEGd-a bere horretan atxiki da, baina ekonomiak, bere osoan hartuta, gainbehera egin du: %0,0 eta %1,3, hurrenez hurren.

¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

3. adierazlea	2000	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila ¹	
						00-13	12-13
Zirkulazio-ahalmen handiko bideak²	%11,4	%13,8	%14,3	%14,4	%14,4	%3,0	%0,0

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.

Illo horretan, 2000-2013 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 3 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 600 km izatera igaro da), eta 2013an, 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	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila	
						00-13	12-13
Garraio publiko kolektiboaren erabilera	225.092 mila bidaiari	250.445 mila bidaiari	253.928 mila bidaiari	250.462 mila bidaiari	247.439 mila bidaiari	+%9,9	-%1,2

EAEko errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua %9,9 handitu da 2000-2013 aldian. Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilerak bilakaera positiboa izan duela EAEko biztanleen artean, aztertutako aldian.

Bestalde, azken ekitaldian, errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan ibili den bidaiari kopurua 247,4 milioi pertsonetara iritsi da. Beraz, bidaiari kopuruak %1,2 egin du behera, 2012ko datuekin alderatuta; tren bidezko garraioaren eskarian izan den beherakadak eragin du, funtsean, jaitsiera hori.

¹ Alde batera utzi dira La Reinetako funikularreko bidaiariak.

5. adierazlea	2003	2006	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila ¹	
							03-13	12-13
Salgaien garraioa trenez eta itsasoz	%19,2	%21,8	%23,4	%23,8	%24,8	%26	+%6,8	+%1,2

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. Hala, trenez edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa ehuneko 6,8 puntu handitu da, 2003-2013 aldian.

Hobekuntza nabarmena izan den arren, salgaien errepideko garraioak pisu handia du oraindik (guztizkoaren %74, 2013an), EB-28n duen pisua baino askoz handiagoa; hain zuzen ere, EB-27ko garraio bide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien %53,6² hartzen dute.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² 2012, datuak ditugun azken urtea. Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

6. adierazlea	2001	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila	
						01-13	12-13
Errepideetan hildako pertsonak¹	186	64	60	58	54	-%71,0	-%6,9

2010-2014 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburu nagusia da errepidean izandako biktimak gutxitzea; helburu hori bete behar da, gure errepide eta hirietako zirkulazioaren ondorioz biktima izaten den artean.

2001etik 2013ra bitartean, EAEko errepideetan hildako pertsonen kopurua %71,0 jaitsi da.

Bestalde, 2013an, EAEko errepideetan hildako pertsonak aurreko urtean baino %6,9 gutxiago izan dira.

¹ Ertzaintzak eta udaltzaingok erregistratu dituzten biktima izan diren istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingok adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziakoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziakoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziakoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n eta 2012an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziakoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak).

6.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2008	2010	2011	2012 ¹	Aurrerapen-maila	
						90-12	11-12
Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean	2.717 mila tona CO ₂ baliokide	5.707 mila tona CO ₂ baliokide	5.098 mila tona CO ₂ baliokide	5.028 mila tona CO ₂ baliokide	5.280 mila tona CO ₂ baliokide	%94,3	%5,0

Kyotoko Protokoloaren helburua da %8 murriztea berotegi-efektuko gasen igorpenak 2008-2012 aldirako, 1990. urteko igorpenak hartuta oinarritzat.

1990etik 2012ra bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak %94,3 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Hala, 2011 eta 2012 artean, garraioak eragindako berotegi-efektuko gasen igorpenak %5 handitu dira. Igoera hori gertatzearekin batera, jarduera ekonomikoak behera egin du 2012an (BPGd-aren %1,9ko jaitsiera ekitaldi horretan).

¹ Txosten hau egitean eskura izan den azken informazioa.

8. adierazlea	2002	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila	
						02-13	12-13
Energia-kontsumoa garraio-sektorean	1.590 ktpb	1.763 ktpb	1.739 ktpb	1.822 ktpb	1.846 ktpb	%16,1	%1,3

2011-2014 Ingurumen Esparru Programaren helburu estrategikoen arabera, baliabideen erabilera eraginkorra eta kontsumo arduratsua sustatu behar dira.

Garraioaren energia-kontsumoa %16,1 handitu da 2002-2013 aldian; bilakaera hori aipatutako helburu estrategikoaren guztiz aurkakoa da. Beraz, 2013an, garraioaren energia-kontsumoa %1,3 igo da aurreko urtearekin alderatua, nahiz eta gure erkidegoko jarduera ekonomikoak behera egin duen (BPGd-aren %1,0 eko jaitsiera EAEn).

9. adierazlea	2006	2010	2011	2012	2013	Aurrerapen-maila	
						06-13	12-13
Bioerregaien kontsumoa	6,5 mila tona petrolio baliokide	101,5 mila tona petrolio baliokide	101,1 mila tona petrolio baliokide	104,2 mila tona petrolio baliokide	106,6 mila tona petrolio baliokide	%1.540,0	%2,3

Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketaren jarduera-ildoen artean, garraio-sektoreak petrolioarekiko duen energia-mendekotasuna gutxitzea aipatzen da.

Garraio-sektorean, bioerregaien kontsumoa %1.540,0 hazi da 2006-2013 aldian; 2013an, %2,3 handitu da, hain zuzen, aurreko urtearekin alderatuta. Beraz, jardunbide horretan agertutako joerari eutsi 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
2013	11.185	95,0	6,2	11.770	6,6	179.285

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
2013	-3,9	-4,3	-2,8

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
2013	1.401	94,3	5,5	1.485	5,9	25.364

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
2013	-4,8	-5,0	-1,6

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)	Establ. kop.
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)	Establ. kop.
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
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972

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
2013	-4,6	-4,9	-2,2

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 (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	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
2013	6.027	94,9	6,6	6.352	6,9	91.949

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
2013	-3,2	-3,8	-3,5

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

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	Bidaiari urreko garraio*	Salgai garraio errepí.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari tsas 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	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
2013	2.511	7.312	62	9	4	15	14	11	0	306	114	38	789	11.185
%														
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
2013	22,45	65,37	0,55	0,08	0,04	0,13	0,13	0,10	0,00	2,74	1,02	0,34	7,05	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7. Estatistikako eranskina

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

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	Bidaia-irratia garraioa*	Salgai garraioa errepia	Bidaia-irratia hiriarte garraioa	Salgai garraioa trenbidea	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-irratia itsas garraioa eta bide nabiga.	Salgai garraioa itsas garraioa eta bide nabiga.	Bidaia-irratia aireko garraioa	Salgai garraioa aireko garraioa	Lehor. garraioa erantsit. ekint.	Itsas garraioa eta bide nabiga erant.	Aireko garraioa erantsit. ekintza	Garr. erantsit. 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
2013	296	921	2	0	2	0	0	3	0	54	0	8	115	1.401
%														
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
2013	21,13	65,74	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,85	0,00	0,57	8,21	100,00

* Hiriko eta hiriarte-errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lur-erako garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7. Estatistikako eranskina

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

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	Bidaia-irteerako garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaia-irteerako garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-irteerako garraioa bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaia-irteerako garraioa 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
2013	764	2.549	19	2	0	10	1	1	0	101	34	8	268	3.757
%														
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
2013	20,34	67,85	0,51	0,05	0,00	0,27	0,03	0,03	0,00	2,69	0,90	0,21	7,13	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurteko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7. Estatistikako eranskina

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

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 / GARRAI OBIDEA	Bidaia-irurako garraioa*	Salgai garraioa errepia.	Bidaia-irurako garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-irurako garraioa eta bide nabiga.	Salgai garraioa eta bide nabiga.	Bidaia-irurako garraioa	Salgai 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
2013	1.451	3.842	41	7	2	5	13	7	0	151	80	22	406	6.027
%														
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
2013	24,07	63,75	0,68	0,12	0,03	0,08	0,22	0,12	0,00	2,51	1,33	0,37	6,74	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7. Estatistikako eranskina

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)	
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)	
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
2013	37.800	89,7	4,4	42.136	4,9	855.093

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
2013	-3,9	-3,8	-2,1

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 ehunekoak)

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 eta (*)	93,9 eta (*)	4,1 eta (*)	6.709 eta (*)	4,4 eta (*)	152.568
2010	5.886 eta (*)	90,5 eta (*)	4,0 eta (*)	6.501 eta (*)	4,4 eta (*)	146.912
2011	5.561 eta (*)	90,3 eta (*)	3,8 eta (*)	6.195 eta (*)	4,3 eta (*)	144.926
2012	5.530 eta (*)	89,9 eta (*)	3,9 eta (*)	6.133 eta (*)	4,3 eta (*)	142.274
2013	5.341 eta (*)	89,9 eta (*)	3,9 eta (*)	5.940 eta (*)	4,3 eta (*)	138.285

(*) 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
2013	-3,4	-3,1	-2,8

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 ehunekoak)

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 eta (*)	91,5 eta (*)	4,7 eta (*)	16.125 eta (*)	5,1 eta (*)	313.842
2010	13.274 eta (*)	90,5 eta (*)	4,4 eta (*)	14.670 eta (*)	4,9 eta (*)	299.038
2011	12.726 eta (*)	91,2 eta (*)	4,4 eta (*)	13.953 eta (*)	4,8 eta (*)	292.430
2012	12.587 eta (*)	90,2 eta (*)	4,4 eta (*)	13.886 eta (*)	4,8 eta (*)	288.459
2013	11.951 eta (*)	90,7 eta (*)	4,2 eta (*)	13.172 eta (*)	4,6 eta (*)	283.940

(*) 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
2013	-5,1	-5,1	-1,6

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 eta (*)	90,2 eta (*)	4,8 eta (*)	25.971 eta (*)	5,3 eta (*)	486.100
2010	22.092 eta (*)	88,9 eta (*)	4,8 eta (*)	24.861 eta (*)	5,4 eta (*)	460.094
2011	20.985 eta (*)	88,8 eta (*)	4,6 eta (*)	23.621 eta (*)	5,2 eta (*)	452.737
2012	21.125 eta (*)	89,0 eta (*)	4,8 eta (*)	23.697 eta (*)	5,4 eta (*)	442.388
2013	20.385 eta (*)	89,0 eta (*)	4,7 eta (*)	22.901 eta (*)	5,3 eta (*)	432.868

(*) 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
2013	-3,5	-3,4	-2,2

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 ehunekoak)

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-urteko garraio*	Salgai garraio errepí.	Bidaia-urteko hiriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-urteko tsas gar. eta bide nabiga.	Salgai garraioa tsas gar. eta bide nabiga.	Bidaia-urteko aireko garraioa	Salgai garraioa 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
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	37.800
%														
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
2013	21,5	43,0	2,8	0,2	0,1	0,1	1,0	0,2	0,0	7,8	3,4	3,0	16,7	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hiriartekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.22. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIBIDEA	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/ GARRAIBIDEA	Bidaiarilu rreko 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
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 (**)
2013	1.112	2.214	(**)	0	(**)	0	0	10	0	249	0	356	1.400	5.341 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
2013	20,8	41,4	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	6,7	26,2	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.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

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 / GARRAIBIDEA	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	Bidaiarilurako garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgai itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai 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	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 (**)
2013	2.210	6.111	348	(**)	0	30	(**)	(**)	0	1.131	242	115	1.764	11.951 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
2013	18,4	51,1	2,9	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	9,5	2,0	1,0	14,8	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.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko 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	Bidaiarilu rreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaiari hiritarte garraioa trenet	Salgai garraioa trenet	Hodi bidezk. 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. beste ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 eta eta (**)	(**)	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 (**)
2013	4.816	7.946	722	41	(**)	15 eta (**)	376	66	0	1.577	1.031	648	3.147	20.385 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
2013	23,6	39,0	3,5	0,2	(**)	(**)	1,8	0,3	0,0	7,8	5,1	3,2	15,4	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.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

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 (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

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

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013 ^(a)	2.822.684	94,3	4,7	2.994.330	5,0	60.062.032

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
2010	--	--	--
2011	4,1	3,2	1,1
2011	-1,0	-1,3	-1,8
2012 ^(a)	0,1	-0,2	-1,3

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.27. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

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
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).			
2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013 ^(a)	329.648	3,4	9.651.190

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).			
2010	--		--
2011	-0,8		1,9
2012	-4,7		-2,1
2013 ^(a)	-3,3		-1,9

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.29. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

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
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).			
2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013 ^(a)	818.782	4,1	19.891.816

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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	
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).			
2010	--	--	
2011	5,8	1,2	
2012	0,2	-1,1	
2013 ^(a)	0,2	-1,2	

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.31. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

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
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).			
2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013 ^(a)	1.674.254	5,5	30.519.026

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).		
2010	--	--
2011	4,3	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013 ^(a)	0,7	-1,2

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.33. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

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.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	988.042	2.747.693
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.018.240	2.849.321
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.012.360	2.819.911
2013 ^(a)	1.499.416	160.871	93.986	54.442	1.013.969	2.822.684
%						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013 ^(a)	53,12	5,70	3,33	1,93	35,92	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengoa barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiariaren lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi 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 (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

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, 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.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	213.191	5.542	2.189	9	140.116	361.047
2011	209.097	7.773	1.557	8	139.120	357.555
2012	195.003	7.268	1.274	7	137.211	340.763
2013 ^(a)	191.336	7.269	1.372	7	129.664	329.648
%						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013 ^(a)	58,04	2,21	0,42	0,00	39,33	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiariaren lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.35. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen arabera, Gipuzkoan (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

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.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	242.145	774.014
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	255.759	815.771
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	259.356	817.329
2013 ^(a)	491.524	55.409	5.201	6.677	259.971	818.782
%						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013 ^(a)	60,03	6,77	0,64	0,81	31,75	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jardura ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiariaren lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi 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 (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

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, 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.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	605.781	1.612.632
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	623.361	1.675.995
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	615.793	1.661.819
2013 ^(a)	816.556	98.193	87.413	47.758	624.334	1.674.254
%						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013 ^(a)	48,77	5,87	5,22	2,85	37,29	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri dute garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiariaren lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi 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
2013	248	352	3.575	4.175
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
2013	34,3	48,7	494,2	577,1

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 bizkaiko 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, autobiak, 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
2013	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
2013	24,7	34,2	422,7	481,7

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn 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
2013	96	121	1.184	1.401
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
2013	48,5	61,1	579,9	707,5

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn 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
2013	77	127	1.107	1.311
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
2013	34,7	57,3	499,3	591,3

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAren 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.

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

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
2013	945.833	-1,1	111.176	1,8	186.800	-2,1	3.120	-1,2	7.564	-3,3	41.937	-0,7	1.296.430	-1,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

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
2013	147.782	-0,9	13.422	2,7	30.912	-2,4	537	-3,1	1.150	-6,7	7.691	-0,7	201.494	-0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

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
2013	303.919	-0,9	50.995	2,1	67.168	-2,4	870	-0,1	2.890	-2,0	15.546	1,0	441.388	-0,7

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

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
2013	494.132	-1,2	46.759	1,2	88.720	-1,7	1.713	-1,1	3.524	-3,2	18.700	-2,0	653.548	-1,1

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
2013	461,4	429,3	429,4	434,1

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	56.812
2013	38.913	4.302	5.258	48.473

Jatorrizko iturriak datu bereiziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.47. talua

Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa

(Unitate eta tn)

URTEA / LURRALDEA	EAE			
	Enpresa-kop.	Untzi-kop.	GT (Gross Tons)	TMP
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
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
2013	11	55	336.059	592.931

EAEko datuak EAEn erregistratutako untzien zenbatekoari dagokio. Anavas da iturria.
Iturria : Anavas. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) *Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak*

7.48. taula Bidaia-erien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaia-riak, milakotan)

(bidaia-riak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiribusa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriarteko autobusa	Gipuzkoako hiriarteko autobusa	Arabako hiriarteko autobusa	Bilboko metroa	EuskoTran	Renfe ²	EuskoTren ³	Renfe Métrica ⁴
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	17.855	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.746	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	17.934	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.500	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.553	1.945
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	17.913	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.137	1.772
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.759	1.506
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	16.972	1.345
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.516	1.345
2011	26.579	29.217	11.881	28.398	19.772	500	89.616	10.424	20.318	15.908	1.314
2012	25.814	28.963	12.165	28.256	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.180	1.249
2013	25.821	27.652	12.657	28.057	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151

¹ 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-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 Bizkaiko hiri arteko trenean alde batera utzi dira "La Reineta" funikularreko bidaia-riak.

⁴ "Renfe Métrica" (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.49. taula Bidaia-errien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaia-erriak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

(bidaia-erriak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA ¹	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092		
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,0
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,7
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	6,9
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	7,8
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,5
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,1
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,0
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	10,8
2011	67.677	48.670	100.040	37.540	253.928	1,4	12,2
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	10,8
2013	66.130	49.668	97.532	34.109	247.439	-1,3	9,9

¹ Alde batera utzi dira La Reineta-ko funikularreko bidaia-erriak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

0. Egindakoaren laburpena

b) Errepideko garraioa

7.50. taula Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

(ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

HIRIBURUA/URTEA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12Δ
Vitoria-Gasteiz													
Arkaute	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	-3,1
Gamarra Nagusia ¹	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zadorraren zubia	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	-4,2
Krispiña	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	-3,6
Gometxa	ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.566	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	-2,2
GUZTIRA	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--	--	--
Donostia²													
Herrera	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Loiola	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zapatari-Tolosa hiri.	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Ospitaleko aldapa	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Amara	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
GUZTIRA	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Bilbo													
Deustu-Elorrieta	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	-1,9
Deustu-Enekuri	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	-2,4
Artxandako tunelak	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	-2,4
Orueta-Egiriteta	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	-6,6
Ibarsusi-Etxebarri	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	-5,0
Bolueta-Zubialdea	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	-3,0
Miraflores-Heg. bide ³	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	-10,5
Zabalburu pl.-Heg. bide	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	19,3
Jesusen Bih.-Heg. bidea	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	-8,6
Basurtu-Kastresana	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	-5,0
Basurtu-Zorrotza	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	1,1
GUZTIRA	345.055	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	326.112	315.121	-3,4

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 neurketa-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 2013ko Edukieren Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2013ko Edukieren Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7. Estatistikako eranskina

7.51. 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
2013	25.821	0,0	27.652	-4,5	12.657	4,0	66.130	-1,2

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

7.52. 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
2013	28.057	-0,7	21.121	2,9	490	-1,0

¹ 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. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) Trenbideko garraioa

7.53. 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
2013	87.133	-0,6

¹ Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.54. taula Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

HILABETEA / URTEA	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	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	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	7.963.909	9,1
Otsaila	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	7.217.675	8,3
Martxoa	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	7.367.021	8,5
Apirila	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	7.462.431	8,6
Maiatza	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	7.914.929	9,1
Ekaina	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	7.193.762	8,3
Uztaila	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	6.414.257	7,4
Abuztua	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	5.551.982	6,4
Iraila	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	6.934.761	8,0
Urria	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	7.847.591	9,0
Azaroa	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	7.515.170	8,6
Abendua	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	7.749.546	8,9
GUZTIRA	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	87.133.034	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.55. taula Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

GELTOKIA / URTEA	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala
Etxebarri	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	1.332.371	1,5
Boluet	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	1.133.394	1,3
Basarrate	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	2.147.980	2,5
Santutxu	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	4.663.570	5,4
Alde Zaharra	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	5.988.909	6,9
Abando	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	5.948.390	6,8
Moiua	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	6.189.467	7,1
Indautxu	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	6.089.346	7,0
San Mames	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	5.873.240	6,7
Deustu	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	4.234.870	4,9
Sarriko	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	2.425.761	2,8
San Inazio	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	2.312.943	2,7
Lutxana	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2
Erandio	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	1.698.813	1,9
Astrabudua	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	1.366.987	1,6
Leioa	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	1.005.282	1,2
Lamiako	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3
Areet	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	3.338.313	3,8
Gobela	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0
Neguri	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8
Aiboa	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5
Algorta	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	2.400.846	2,8
Bidezabal	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	1.398.186	1,6
Berango	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4
Larrabasterra	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5
Sopela	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7
Urduliz	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4
Plentzia	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7
Gurutseta	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	3.517.314	4,0
Ansio	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	1.210.514	1,4
Barakaldo	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	3.572.670	4,1
Bagatza	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	1.882.988	2,2
Urbina	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1
Sestao	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	2.333.309	2,7
Abatxolo	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9
Portugalete	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	2.030.599	2,3
Peñota	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5	1.332.057	1,5	1.375.422	1,6
Santurtzi	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1	2.698.063	3,1	2.739.059	3,1
Basauri	--	--	--	--	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5
Ariz	--	--	--	--	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3
GUZTIRA	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	87.133.034	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.56. 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
2013	10.399,2	0,4

¹ 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

² Gasteizkotranbiaren 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).

7.57. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	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	17.855	1.835	56.223
2002	34.288	17.746	1.900	53.934
2003	32.926	17.934	1.841	52.701
2004	29.864	16.500	1.895	48.259
2005	29.223	17.553	1.945	48.721
2006	28.934	17.913	1.832	48.679
2007	26.430	18.137	1.772	46.339
2008	25.785	17.759	1.506	45.050
2009	23.654	16.972	1.345	41.971
2010	21.532	16.516	1.345	39.393
2011	20.318	15.908	1.314	37.540
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110

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 (Irún eta Brinkola arteko linea).

² Bizkaiko hiri arteko trenean alde batera utzi dira "La Reineta" funikularreko bidaiariak.

³ "Renfe Métrica" (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

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

7.58. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	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	-1,6	-1,7	1,7
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	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-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
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,0
Δ 80/13	-44,6	-48,5	-29,4	-46,1

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 Bizkaiko hiri arteko trenean alde batera utzi dira "La Reineta" funikularreko bidaiariak.

³ "Renfe Métrica" (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

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

d) Airekoa

7.59. 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
2013	3.794	245	7	4.046

Jatorrizko iturriak datu bereiziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.60. 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	14,2	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2
2003	16,0	4,8	3,0	14,4
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2
2006	0,8	19,1	90,1	4,0
2007	10,6	26,6	0,0	11,5
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
2010	6,3	-9,2	5,0	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,3	2,6
2012	3,0	5,6	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,5	-70,8	-9,2
Δ 92/13	174,7	145,0	-96,9	137,0

Jatorrizko iturriak datu bereiziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

e) Itsasokoa

7.61. 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
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,5

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

f) **Kablezkoa**

7.62. taula Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2013 arteko bilakaera.

(milaka persona)

Urtea / Garraibidea	FUNIKULARRAK				IGOGAILUAK				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1994	438	147	307		505	386	-	-	-
1995	462	289	270		510	370	-	-	-
1996	390	285	282		528	357	-	-	-
1997	409	283	279		538	337	-	-	-
1998	405	231	295		556	342	-	-	-
1999	401	234	335		575	278	-	-	-
2000	382	221	272		562	268	-	-	-
2001	369	218	244		614	249	-	-	-
2002	367	215	256		-	231	993	684	-
2003	425	222	265		636	212	1012	643	-
2004	432	204	278		441	213	995	630	-
2005	453	204	305		484	206	919	597	108
2006	483	198	339		313	212	888	594	252
2007	489	182	310		278	194	814	554	251
2008	512	182	304		-	212	785	492	276
2009	517	178	376		-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312

Arangoitiko Igogailuari buruzko 2008, 2009 eta 2010eko urteetako datuak ez daude eskuragarri.

La Salveko Igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik aurrera. Ahatik, bertako erabiltzaileen kontaketa bertan behera utzi da.

Mamarigako zerbitzu berezia doakoa da 2013ko ekainetik aurrera metroko bidaiarientzat.

Solokoetxe eta Begoña igogailuei buruzko 2013ko datuak ez daude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa (COTRABI), Euskotren eta Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

g) **Bestelakoak**

7.63. taula Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2002 eta 2013 arteko bilakaera.

(milaka persona)

Kopurua / Urtea	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bizkaia Zubian	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.573

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

7.64. talua Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2003 eta 2013 arteko bilakaera.

(milaka persona)

Kopurua / Urtea	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Portugalete-Areeta	635	680	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9
Erandio-Barakaldo							74,8	76,8	86,3	81,6	75,9

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

7.2.3. Salgai-garraioaren eskariaa) *Errepideko garraioa*

7.65. taula EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2013 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
2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7

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.

7.66. taula Garraiatutako salgaien kantitatea 2013n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	533	579	1.112
Aragoi	1.586	1.596	3.182
Asturias	490	798	1.288
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	1.729	2.359	4.088
Gaztela-Mantxa	475	543	1.018
Gaztela eta Leon	4.275	4.153	8.428
Katalunia	1.810	1.741	3.551
Valentziako Erkidegoa	907	1.021	1.928
Extremadura	79	98	177
Galizia	1.392	1.542	2.934
Madril	1.363	1.348	2.711
Murtzia	106	177	283
Nafarroa	3.249	2.760	6.009
Errioxa	977	1.092	2.069
Ceuta eta Melilla	..	..	..
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA	18.981	19.818	38.799

(..) 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

7.67. taula Irteera edota helmuga EAEn duten trenbidez garraiatutako merkantzien bolumena. 2002 eta 2013 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / KONPAINIA	RENFE ¹		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2002	-		1127,9	-	157	-
2003	5475,9	-	1041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5932,5	8,3	1092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4441,9	-25,1	1054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4601,3	3,6	1063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4479,3	-2,7	1088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4148,4	-7,4	1053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4

¹ RENFEren datuak 2003tik aurrera dira eskuragarri.

Iturria: Renfe eta Euskotren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.68. talua

RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2013n, EAE jatorri edota helmugarekin, autonomia erkidegoez sailkatuta (tonak milakotan eta portzentajezko pisua)

Abiapuntua/ Helmuga	Tonak				guztiarengain %			
	EAE jatorri	EAE helmuga	EAE Eskualdean Barne	Guztira	EAE jatorri	EAE helmuga	EAE Eskualdean Barne	Guztira
Andaluzia	14.371,62	14.272,18		28.643,80	1,1	1,3		1,2
Aragoi	65.956,82	194.002,41		259.959,23	5,3	18,3		10,9
Asturias	540,70	228.281,80		228.822,50	0,0	21,5		9,6
Kantabria				0,00	0,0	0,0		0,0
Kastila Mantxakoa	98.968,26	429,54		99.397,80	7,9	0,0		4,2
Kastila Leon	469.858,16	121.099,84		590.958,00	37,5	11,4		24,9
Katalunia	182.911,02	54.736,16		237.647,18	14,6	5,2		10,0
Extremadura	1.364,30	5,00		1.369,30	0,1	0,0		0,1
Galiza	214,40	30,40		244,80	0,0	0,0		0,0
Errioxa		15.286,50		15.286,50	0,0	1,4		0,6
Madril	294.190,48	252.367,20		546.557,68	23,5	23,8		23,0
Murtzia	8.038,70	9.504,75		17.543,45	0,6	0,9		0,7
Nafarroa	66.652,30	51.356,20		118.008,50	5,3	4,8		5,0
Balentzia	50.102,92	118.071,73		168.174,65	4,0	11,1		7,1
EAE lurralde barnekoa			62.950,54	62.950,54	0,0	0,0	100,0	2,6
GUZTIRA	1.253.169,68	1.059.443,71	62.950,54	2.375.563,93	100,0	100,0	100,0	100,0

Iturria: Renfe. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) Airekoa

7.69. 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	35,5	11,0	34.648,1	-0,1	36.946,4	-1,1
2013	2.536,2	12,1	20,4	-42,7	37.482,4	8,2	40.039,1	8,4
Δ 92/13		-25,7		-92,1		3.936,9		770,2

Jatorrizko iturriak datu bereiziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

d) *Itsasokoa*

7.70. 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
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
Δ 90/13	--	0,0	--	-22,7	--	-2,5

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza, Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.71. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	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
2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,3	1,9
Δ 90/13	--	7,0	--	43,4	--	-92,5	--	-42,3	--	0,0

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.72. 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
2013	64,0	34,4	1,2	0,4	100,0

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.73. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	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
2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-10,2	2.955,6	-4,7
Δ 90/13	--	-42,1	--	45,5	--	-62,1	--	57,6	--	-22,7

Iturria: Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.74. 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
2013	56,6	41,8	0,9	0,7	100,0

Iturria: Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.75. 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
2013	299,6	17,4
Δ 90/13		105,2

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.Eusko Jaurlaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

7.3.1. Istripuak

7.76. taula Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2013 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

(kopurua eta ehunekoak)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Δ00/13
ARABA															
Biktima-dun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	-31,1
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	-73,9
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	-10,2
ZAURITUAK, GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	470	-32,6
HILDAKOAK, GUZTIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	9	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	1.069	-45,2
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	-74,7
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	1.403	-47,0
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	1.509	-50,8
HILDAKOAK, GUZTIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	15	-77,3
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	939	27,6
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	-65,6
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	1.148	31,7
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	1.271	3,3
HILDAKOAK, GUZTIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	20	-66,7
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	2.307	-26,0
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	-71,3
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	2.957	-25,5
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	3.250	-34,9
HILDAKOAK, GUZTIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	50	46	-72,0

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritz). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.77. taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(pertsona-kopurua)

	Hildakoak								Larri zaurituak								Arin zaurituak							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ARABA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	6	5	1	1	1	2	3	1	15	21	12	18	15	17	9	12	42	35	40	35	26	43	39	39
Ibilgailu arinak	13	15	16	7	8	6	5	8	74	64	46	55	41	28	37	50	465	520	419	394	342	338	337	347
Ibilgailu astunak	0	2	2	2	0	2	1	0	7	8	4	4	0	2	2	1	19	44	17	23	19	15	13	12
Oinezkoak	4	0	3	1	1	1	0	2	5	3	2	3	0	3	3	1	11	3	4	2	7	2	4	5
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	2	0	0	0	1	0	1	6	3	3	2	2	1	3
GUZTIRA	23	22	22	11	10	11	9	11	103	100	66	80	56	50	52	64	538	608	483	457	396	400	394	406
BIZKAIA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	6	5	6	4	3	5	8	6	44	61	51	49	28	44	38	39	275	270	222	249	215	255	213	173
Ibilgailu arinak	24	13	11	15	15	14	15	7	110	108	90	88	64	55	55	46	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143
Ibilgailu astunak	2	0	2	1	0	0	0	0	5	7	11	4	2	4	5	3	64	48	55	29	37	68	33	20
Oinezkoak	1	8	2	4	4	2	4	2	22	18	24	15	22	12	14	18	80	65	76	62	61	60	49	60
Bestelako ibilgailuak	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3	1	1	2	1	2	0	10	5	2	3	5	6	5	7
GUZTIRA	33	26	22	24	22	21	27	15	185	197	177	157	118	116	114	106	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403
GIPUZKOA																								
Bi gurgileko ibilgailuak	4	8	9	6	5	5	4	6	50	44	63	64	43	60	50	39	257	317	233	240	249	239	219	186
Ibilgailu arinak	22	14	14	9	11	7	9	9	125	105	92	76	78	50	46	62	1.211	1.184	1.129	962	825	891	856	894
Ibilgailu astunak	2	2	1	2	1	4	1	1	14	17	8	10	13	4	8	5	73	55	62	37	45	34	32	30
Oinezkoak	8	8	7	2	3	4	0	3	21	26	18	18	20	15	16	16	66	54	56	28	49	30	43	31
Bestelako ibilgailuak	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0	1	1	4	4	0	2	9	2	10	7
GUZTIRA	36	32	32	19	20	20	14	20	212	193	182	168	154	129	121	123	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148
EAE																								
Bi gurgileko ibilgailuak	16	18	16	11	9	12	15	13	109	126	126	131	86	121	97	90	574	622	495	524	490	537	471	398
Ibilgailu arinak	59	42	41	31	34	27	29	24	309	277	228	219	183	133	138	158	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384
Ibilgailu astunak	4	4	5	5	1	6	2	1	26	32	23	18	15	10	15	9	156	147	134	89	101	117	78	62
Oinezkoak	13	16	12	7	8	7	4	7	48	47	44	36	42	30	33	35	157	122	136	92	117	92	96	96
Bestelako ibilgailuak	0	0	2	0	0	0	0	1	8	8	4	1	2	1	4	1	15	15	5	8	16	10	16	17
GUZTIRA	92	80	76	54	52	52	50	46	500	490	425	405	328	295	287	293	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritzak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2013ko EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA

7.78. taula Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimadunak								Biktimarik gabeak								Ibilgailuak, guztira							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ARABA																								
Bi gurgpileko ibilgailuak	62	61	54	49	44	61	51	52	16	11	18	25	28	26	11	19	78	72	72	74	72	87	62	71
Ibilgailu arinak	559	574	476	448	413	392	372	414	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.297	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774	1692	1.711
Ibilgailu astunak	128	144	112	86	87	73	94	64	433	531	439	364	307	265	246	251	561	675	551	450	394	338	340	315
Bestelako ibilgailuak	19	23	18	22	17	17	21	18	268	305	310	310	369	485	492	414	287	328	328	332	386	502	513	432
GUZTIRA	768	802	660	605	561	543	538	548	2.076	2.394	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	1.981	2.844	3.196	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607	2.529
BIZKAIA																								
Bi gurgpileko ibilgailuak	297	321	262	307	253	317	286	219	107	138	105	75	83	88	95	79	404	459	367	382	336	405	381	298
Ibilgailu arinak	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446
Ibilgailu astunak	329	334	292	235	210	247	184	170	796	769	592	383	337	411	586	442	1.125	1.103	884	618	547	658	770	612
Bestelako ibilgailuak	30	28	17	17	20	27	23	26	162	182	129	126	158	141	81	174	192	210	146	143	178	168	104	200
GUZTIRA	3.152	3.046	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	2.162	5.093	4.965	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	3.394	8.245	8.011	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459	5.556
GIPUZKOA																								
Bi gurgpileko ibilgailuak	319	363	308	335	303	310	268	248	137	130	134	109	105	107	76	94	456	493	442	444	408	417	344	342
Ibilgailu arinak	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593
Ibilgailu astunak	403	342	334	269	217	247	172	226	1.699	1.844	1.476	1.090	958	658	404	597	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175	905	576	823
Bestelako ibilgailuak	18	11	14	11	16	11	19	17	77	81	87	96	87	80	159	99	95	92	101	107	103	91	178	116
GUZTIRA	2.553	2.539	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	1.837	7.607	7.659	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	4.037	10.160	10.198	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709	5.874
EAE																								
Bi gurgpileko ibilgailuak	678	745	624	691	600	688	605	519	260	279	257	209	216	221	182	192	938	1.024	881	900	816	909	787	711
Ibilgailu arinak	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750
Ibilgailu astunak	860	820	738	590	514	567	450	460	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750
Bestelako ibilgailuak	67	62	49	50	53	55	63	61	507	568	526	532	614	706	732	687	574	630	575	582	667	761	795	748
GUZTIRA	6.473	6.387	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	4.547	14.776	15.018	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	9.412	21.249	21.405	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775	13.959

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritz). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3.2. Energia-kontsumoa

7.79. taula Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera

Ktpb (petrolio-tona baliokideak, milakotan)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.654
Aireko garraioa	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68
Nabigazioa	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5
GARRAIOA, GUZTIRA	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.703	1.727
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	107
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	4	5	6	24	44	61	102	101	104	107
ELEKTRIZITATEA													
Trenbideko garraioa	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14
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	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14
GUZTIRA													
Trenbideko garraioa	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14
Errepideko garraioa	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728	1.761
Aireko garraioa	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68
Nabigazioa	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5
GARRAIOA, GUZTIRA	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.763	1.739	1.822	1.847

Iturria: EEE (Euskal Energia Erakundea). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3.3. Ingurumena7.80. taula Lurzorua okupazioa. EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EAE							
Guztira	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608
Ekipamenduak	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277
Eremu libreak	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.723	8.708	8.822	9.355	8.436	8.688	8.842
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	590	588	585	581	594	600	610
- Aireportuak ²	809	809	810	916	603	599	599
- Portuak ²	327	331	331	835	253	273	278
Oinarrizko azpiegiturak	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	5.396	5.507
ARABA							
Guztira	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663
Ekipamenduak	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191
Eremu libreak	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.682	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681	2.726
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	165	162	161	162	162	165	175
- Aireportuak ²	281	281	283	392	283	283	283
- Portuak ²	0	0	0	0	0	0	0
Oinarrizko azpiegiturak	258	259	263	263	259	273	274
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	3.279	3.371
BIZKAIA							
Guztira	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897
Ekipamenduak	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850
Eremu libreak	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	3.749	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744	3.821
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	204	205	205	203	203	203	202
- Aireportuak ²	488	488	488	487	282	278	278
- Portuak ²	170	173	172	674	152	173	176
Oinarrizko azpiegiturak	547	551	559	605	604	613	614
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.020	1.034
GIPUZKOA							
Guztira	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047
Ekipamenduak	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236
Eremu libreak	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.291	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262	2.294
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	221	221	219	216	228	232	232
- Aireportuak ²	40	40	40	38	38	38	38
- Portuak ²	157	158	159	160	100	100	102
Oinarrizko azpiegiturak	210	247	245	255	290	303	301
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.097	1.103

¹ Sailkapen hori lurzorua kalifikazioari dagokio.² 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jardura ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Lehiakortasun Saila.



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/>
- ▶ Armadore Espainiarreko Elkarte - Anave.
<http://www.anave.es/>
- ▶ Euskal Untzijabeen Elkarte - Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritzak.
<http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/eu/index.jsp>
- ▶ Pasaiko Portuko Agintaritzak.
<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>
- ▶ Vitoria-Gasteizko Garraio eta Logistikako Zentro Intermodala (CTVi)
<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_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/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/>
 - Econometria 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_eta_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

► 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 2013ko 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 2013ko Edukieren Plana.

http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem_Codigo=6&idioma=EU&dpto_biz=6&codpa_th_biz=6

2013ko 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=wb021&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_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8jAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHc0CTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e1KQDeSPBbdQW6U-JuyUBskusNBKQR_nIHk8ZmPzYZgRMhilQ-wdMYrjxQzfh75uan6wanF-pH6BbmhEBBhkOmZZWIBAHeViRE!/dl3/d3/LOlKQSEvUUt3TS9ZUHchL2V1/
- ▶ *Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria*. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/
- ▶ *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_protaecto/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_emaizak_2005.html
- ▶ *EU Energeta and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014*. European Commission. Directorate-General for Energeta and Transport. 2013. urtea.
<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
- ▶ *Euskadi Energia, Energia Datuak, 2013*. Energiaren Euskal Erakundea
<http://www.eve.es/Publicaciones/Datos-Energeticos/ENERGIA-2013.aspx?lang=eu-ES>
- ▶ *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2013*. 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 Jaurlaritza. 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 Jaurlaritza. 2013. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/eu/contenidos/estadistica/gases_geisemisiones/eu_ing_geis/geis_sintesis_7grupo.html
- ▶ *Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gida plana: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna.* Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 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 Jaurlaritza.
https://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/0e78ad80473b86ebbb27fff2c92eeb5f/Plan_estrategikoa2010_2014_euskara.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=0e78ad80473b86ebbb27fff2c92eeb5f
- ▶ *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>

